

Escuela Superior Politécnica del Litoral  
Instituto de Ciencias Humanísticas y Económicas  
Ingeniería Comercial y Empresarial



**“Determinación y Utilización de Índices de Control de  
Gestión Aduanera para la Optimización y Regulación del  
Proceso Aduanero en las Importaciones a Consumo del  
Ecuador a través del Distrito Guayaquil Marítimo”**

**TESIS DE GRADO**

Previa a la Obtención del Título de:  
Ingeniero Comercial y Empresarial  
Especialización: Sistemas de Información Gerencial

Presentada por:

**TAYRON LUIS CIFUENTES CASQUETE**

Guayaquil – Ecuador  
2004

# Agradecimiento

A Dios por haberme dado la vida y por haberme dado la oportunidad de ser un politécnico.

A mi mami, mi papi y mis ñaños por todo el apoyo que me dieron en el transcurso de mi carrera. Por enseñarme en cada momento que la ecuación conocimiento más sentimiento debe dar por resultado acción.

A mi familia y en especial a mi tío Carlos M. Cifuentes C. que me incentivó a ingresar a la ESPOL, me apoyó en todo momento y me ha enseñado con su ejemplo de que la cátedra no es solo dar clases sino también un estilo de vida del cual se aprende y enseña de todos los que nos rodean.

A mis maestros que me dieron los mejores conocimientos y consejos para hacer de mi vida universitaria más didáctica y empírica.

A mis amigas, amigos, compañeras, compañeros, alumnas y alumnos de los cuales aprendí detalles que de pronto en los libros no encontraba.

Gracias!!

---

## **Declaratoria Expresa**

La responsabilidad de los hechos, ideas y doctrinas expuestos en esta Tesis de Grado nos corresponden exclusivamente, y el patrimonio intelectual de la misma a la ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DEL LITORAL.



---

Tayron Luis Cifuentes Casquete

## Tribunal de Graduación

Ing. Néstor Alejandro  
Director Encargado del ICHE – ESPOL

Ing. Oscar Mendoza  
Director de Tesis

Ing. Pedro Zambrano  
Vocal Principal de Graduación

Ec. Leonardo Estrada  
Vocal Principal de Graduación



# Índice General

<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	1
<b>CAPÍTULO 1: IMPORTACIONES DEL ECUADOR A TRAVÉS DE GUAYAQUIL MARÍTIMO</b> .....	4
1.1 Importación a Consumo.....	11
1.1.1 ¿Quiénes pueden importar a consumo?.....	11
1.1.2 Consideraciones antes de una Importación.....	12
1.2 Proceso de Importación.....	13
1.2.1 Factura Pro forma.....	13
1.2.2 Nota de Pedido.....	13
1.2.3 Visto Bueno.....	14
1.2.4 Medio de Pago Internacional.....	15
1.2.5 Términos de transacción.....	17
1.2.6 Factura Comercial.....	19
1.2.7 Autorizaciones Previas.....	20
1.2.8 Póliza de seguro.....	21
1.2.9 Solicitud de Verificación de Importación.....	24
1.2.10 Certificado de Inspección.....	25
1.2.11 Certificado de Origen.....	25
1.2.12 Documento de Transporte.....	25
1.2.13 Manifiesto de Carga.....	27
1.2.14 Agente Afianzado de Aduana.....	28
1.2.15 Declaración Aduanera Única (DAU).....	29
1.2.16 Declaración Andina de Valor (DAV).....	31
<b>CAPÍTULO 2: LA ADUANA DEL ECUADOR EN EL PROCESO DE IMPORTACIÓN</b> .....	33

2.1	Sistema Interactivo de Comercio Exterior.....	33
2.1.1	Antecedentes.....	38
2.1.2	Work Flow.....	40
2.1.3	Sistema de Diligencias y Cierre de Aforo.....	44
2.2	Proceso Aduanero para las Importaciones.....	46
2.2.1	Proceso Aduanero de Carga.....	46
2.2.1.1	La Aduana y las Empresas Transportistas.....	46
2.2.1.2	La Aduana y la Autoridad Portuaria de Guayaquil.....	55
2.2.1.3	La Aduana y las Agencias de Carga.....	58
2.2.1.4	La Aduana y las Consolidadoras de Carga.....	61
2.2.1.5	La Aduana y los Almacenes Temporales.....	68
2.2.2	Proceso Aduanero de Despacho.....	72
2.2.2.1	La Aduana y las Verificadoras.....	72
2.2.2.2	La Aduana y los Agentes de Aduana.....	75
2.2.2.3	Área de Operaciones.....	78
<b>CAPÍTULO 3: TIEMPOS Y COSTOS DEL PROCESO ADUANERO</b>		
	<b>ACTUAL.....</b>	<b>96</b>
3.1	Análisis de Tiempos y Costos del Proceso Aduanero Actual.....	96
3.1.1	Tiempos.....	97
3.1.2	Costos.....	102
<b>CAPÍTULO 4: ÁREAS Y PROCEDIMIENTOS CON OPORTUNIDADES DE MEJORA.....</b>		
	<b>115</b>	<b>115</b>
4.1	Proceso Aduanero de Carga.....	116
4.1.1	Problema/Oportunidad 1.....	116
4.1.2	Problema/Oportunidad 2.....	119
4.1.3	Problema/Oportunidad 3.....	122

4.1.4	Problema/Oportunidad 4.....	132
4.1.5	Problema/Oportunidad 5.....	134
4.2	Proceso Aduanero de Despacho.....	136
4.2.1	Problema/Oportunidad 1.....	136
4.2.2	Problema/Oportunidad 2.....	139
4.2.3	Problema/Oportunidad 3.....	142
4.2.4	Problema/Oportunidad 4.....	148
4.2.5	Problema/Oportunidad 5.....	152
4.2.6	Problema/Oportunidad 6.....	156
4.2.7	Problema/Oportunidad 7.....	160
<b>CAPÍTULO 5: TIEMPOS Y COSTOS DEL PROCESO ADUANERO PROPUESTO.....</b>		163
5.1	Análisis de Tiempos y Costos del Proceso Aduanero Propuesto.....	163
5.1.1	Tiempos.....	164
5.1.2	Costos.....	167
<b>CAPÍTULO 6: DETERMINACIÓN DE LOS ÍNDICES DE CONTROL DE GESTIÓN ADUANERA.....</b>		174
6.1	La Aduana del Ecuador frente a las Aduanas de los países miembros del ALADI.....	175
6.2	Determinación del Índice de Tiempo.....	177
6.3	Determinación del Índice de Costo.....	179
<b>CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....</b>		181
<b>ANEXOS</b>		
<b>BIBLIOGRAFÍA</b>		

## Índice de Tablas

<b>Tabla</b>	<b>Título</b>	<b>Pág.</b>
1	Distritos Aduaneros del Ecuador.....	5
2	Regímenes Aduaneros del Ecuador.....	6
3	Detalle del Número de Declaraciones Aduaneras en el año 2003.....	7
4	Incoterms para el Comercio Exterior.....	18
5	Ejercicio de cálculo de seguro.....	22
6	Transacciones en Work Flow para los OCE.....	41
7	Significado del número CDA generado en Work Flow.....	43
8	Transacciones en Work Flow para los Funcionarios Aduaneros.....	44
9	Significado del número de manifiesto generado en SICE...	48
10	Transmisiones que realizan las Empresas Transportistas.	49
11	Transmisiones que realiza la Autoridad Portuaria de Guayaquil.....	56
12	Transmisiones que realizan las Agencias de Carga.....	59
13	Transmisiones que realizan las Consolidadoras de Carga..	63
14	Transmisiones que realizan los Almacenes Temporales..	70
15	Transmisiones que realizan las Verificadoras .....	73
16	Significado del número de refrendo de la DAU generado en SICE.....	77
17	Tiempo en días para el Proceso de Carga Actual.....	99
18	Tiempo en días para el Proceso de Despacho Actual.....	100
19	Valor CIF de las Importaciones.....	105
20	Costo de Importación.....	107
21	Costo de Importación más costos e impuestos extras.....	110



22	Costo de Importación más costos de tramitación.....	111
23	Costo Total de Importación.....	113
24	Tiempo en días para la utilización de contenedores.....	117
25	Número de Documentos de transporte con corrección.....	123
26	Campos que comúnmente se corrigen.....	124
27	Correcciones de régimen aduanero.....	125
28	Correcciones de condición de contenedor.....	126
29	Correcciones de fecha de embarque.....	127
30	Número de B/Ls corregidos por Naviera.....	129
31	Tiempo en días que se toman las Verificadoras para las correcciones.....	137
32	Campos que corrigen las Verificadoras.....	137
33	Días de demora para la transmisión del Certificado de Inspección.....	140
34	Información mínima para los catálogos aduaneros.....	146
35	Porcentaje de asignación a aforo físico y documental.....	149
36	Tiempo en días de la entrega de resultados por la Verificadora.....	150
37	Importadores con incidencias y sin incidencias (buenos contribuyentes).....	153
38	Tiempo en días de la transmisión del certificado de inspección.....	158
39	Días entre recepción de DAU y cierre de aforo.....	161
40	Tiempo en días para el Proceso de Carga Propuesto.....	164
41	Tiempo en días para el Proceso de Despacho Propuesto....	166
42	Valor CIF de las Importaciones.....	168
43	Costo de Importación.....	169
44	Costo de Importación más costos e impuestos extras.....	171
45	Costo de Importación más costos de tramitación.....	172
46	Costo Total de Importación.....	173

47	Tiempo de desaduanización en las aduanas del ALADI.....	175
48	Índice de Tiempo.....	178
49	Índice de Costo.....	179

# Índice de Gráficos

<b>Gráfico</b>	<b>Título</b>	<b>Pág.</b>
1	Consulta en el servicio web del SICE.....	37
2	Página web del sub-sistema Work flow.....	40
3	Pantalla del sub-sistema de Diligencias y Cierre de Aforo.....	45
4	Consulta de Estado de Liquidación “No Confirmado”.....	92
5	Consulta de Estado de Liquidación “Pago autorizado”.....	94
6	Consulta de Estado de Liquidación “Pago confirmado”....	95
7	Resumen de Tiempos en el Proceso Aduanero.....	102

# INTRODUCCIÓN

Con la llegada del Internet y la automatización de los procesos administrativos y operativos en las aduanas del mundo, las Aduanas del Ecuador y las aduanas de las demás naciones están inmersas en un proceso de globalización, lo cual exige de cada uno de los países una óptima administración de la infraestructura, la tecnología y la información, para poder lograr una competitividad en el comercio nacional e internacional. La administración de la Información como recurso cognitivo es el objetivo de los sistemas de información en las Aduanas.

En la actualidad en las Aduanas del Ecuador existe un sistema de información gerencial (MIS) basado en computadora y en Internet denominado Sistema Interactivo de Comercio Exterior (SICE), el cual ha permitido la automatización de los procesos aduaneros tanto operativos como administrativos para las Importaciones y Exportaciones del Ecuador, llevando consigo la automatización independiente de los Operadores de Comercio Exterior (OCE), tales como: Importadores, Exportadores, Agentes Afianzados de Aduana, Empresas Transportistas (Navieras, Aerolíneas y Cooperativas terrestres), Agentes de Carga, Consolidadoras de Carga, Almacenes Temporales, Depósitos Aduaneros y Verificadoras; los cuales necesitan enviar la información de los bienes que ingresan y salen del país, electrónicamente hacia la Aduana.

Las Aduanas del Ecuador y los Operadores de Comercio Exterior al estar en este contexto de automatización tienen la responsabilidad de ejercer un buen trabajo a través de las áreas responsables del proceso aduanero. Sin embargo existen procedimientos implementados que representan problemas al Proceso Aduanero, ya que no se aprovecha el mandato de la Ley Orgánica de Aduanas, así como también la base tecnológica del SICE, tal es el caso del despacho anticipado que en la actualidad no se practica, así como también la descarga de contenedores para apertura que tienen que almacenarse primero en el área de contenedores de no apertura, retrasando el despacho.

La hipótesis es, si se implementaran las recomendaciones de mejoras a los procedimientos aduaneros expuestas en el presente trabajo, así como también la utilización de los Índices de Control de Gestión Aduanera, entonces se reduciría el tiempo y el costo del proceso aduanero para las Importaciones del Ecuador a través del principal puerto del país: Guayaquil.

La metodología consistió en la recopilación de series de datos de tiempos, en días, disponible en la Base de Datos Oracle del SICE de la Corporación Aduanera Ecuatoriana (CAE), para que con el software Microsoft Excel se determinaran los tiempos promedios del despacho aduanero (proceso aduanero) en las distintas situaciones que se presentan. Además se tomaron los datos de costos de importación que se dan en el Proceso Aduanero para tres tipos de bienes: consumo, tecnológico y capital, disponible en las oficinas de los OCE. En base a estas series de datos, y a mi experiencia laboral en el comercio exterior, se analizaron e identificaron oportunidades de mejora en el Proceso Aduanero.

Se introdujo los “números índices” como herramienta estadística de serie de tiempo, para controlar la marcha del Proceso Aduanero en base a los tiempos promedios determinados.

Lograr de que los funcionarios aduaneros y los operadores de comercio exterior que interactúan en las áreas responsables del Proceso Aduanero sean eficientes y eficaces en la utilización del Sistema Interactivo de Comercio Exterior (SICE) para la nacionalización de las mercaderías es el objetivo del presente trabajo titulado **“Determinación y Utilización de Índices de Control de Gestión Aduanera para la Optimización y Regulación del Proceso Aduanero en las Importaciones a Consumo del Ecuador a través del Distrito Guayaquil Marítimo”**. De esta manera se eliminarán los cuellos de botella en las Importaciones, logrando así de que el Ecuador sea competitivo con miras al Tratado de Libre Comercio (TLC) y a la Asociación de Libre Comercio de las Américas (ALCA).

Los objetivos específicos del presente trabajo de tesis son:

- I. Establecer los trámites o procesos aduaneros por las que pasan los bienes importados a consumo, desde su llegada al Puerto Marítimo hasta la salida del mismo.
- II. Identificar los tiempos y costos del proceso aduanero para las Importaciones.
- III. Proponer tiempos y costos del proceso aduanero para las Importaciones, en base a la identificación de las oportunidades de mejora en las Áreas responsables del Proceso Aduanero.
- IV. Determinación de los Índices de Control de Gestión Aduanera en base a la comparación de tiempos y costos que se han dado en los últimos años junto con los tiempos y costos propuestos.

## **CAPÍTULO 1**

### **IMPORTACIONES DEL ECUADOR A TRAVÉS DE GUAYAQUIL** **MARÍTIMO**

La Importación de mercancías continúa jugando un papel preponderante dentro de la economía nacional, pues constituye una fuente de abastecimiento de faltantes en la producción doméstica, un medio idóneo para limitar movimientos especulativos por parte de acaparadores, y un indicador de las nuevas actividades industriales y procesos tecnológicos que requiere el desarrollo del país\*.

En el Ecuador los bienes importados ingresan a través de las siguientes ciudades, a las cuales se les denominará de aquí para adelante Distritos Aduaneros.

---

\* Comercio Internacional II (3° edición), página 291.

**Tabla 1: Distritos Aduaneros del Ecuador**  
**Elaboración: Tayron L. Cifuentes C.**

<b>Distrito Aduanero</b>	<b>Código de Aduana</b>
Guayaquil Marítimo	028
Guayaquil Aéreo	019
Quito	055
Manta	037
Esmeraldas	046
Puerto Bolívar	064
Cuenca	091
Huaquillas	082
Tulcán	073
Loja-Macarará	109

Cabe recalcar que en el año 2003 las ciudades de Latacunga y Salinas fueron declarados Distritos Aduaneros, por ende todavía no están contemplados en el Sistema Interactivo de Comercio Exterior (SICE).

Las Importaciones de bienes en el Ecuador se llevan a efecto bajo los siguientes regímenes aduaneros:



**Tabla 2: Regímenes Aduaneros del Ecuador**  
**Elaboración: Tayron L. Cifuentes C.**

<b>Código</b>	<b>Descripción Régimen</b>
10	IMPORTACIÓN A CONSUMO
11	IMPORTACIÓN A CONSUMO CON FRANQUICIA ARANCELARIA
12	EXPORTACIÓN BAJO REPOSICIÓN CON FRANQUICIA ARANCELARIA
15	ORDEN DE EMBARQUE
20	IMPORTACIÓN ADMISIÓN TEMPORAL CON REEXPORTACIÓN EN EL MISMO ESTADO
21	IMPORTACIÓN ADMISIÓN TEMPORAL PARA PERFECCIONAMIENTO ACTIVO
24	IMPORTACIÓN FERIAS INTERNACIONALES
31	REIMPORTACIÓN DE MERCANCÍAS EXPORTADAS TEMPORALMENTE PARA PERFECCIONAMIENTO PASIVO
32	REIMPORTACIÓN DE MERCANCÍAS EXPORTADAS TEMPORALMENTE
40	EXPORTACIÓN A CONSUMO
50	EXPORTACIÓN TEMPORAL CON REIMPORTACIÓN EN EL MISMO ESTADO
51	EXPORTACIÓN TEMPORAL PARA PERFECCIONAMIENTO PASIVO
53	EXPORTACIÓN CON DEVOLUCIÓN CONDICIONADA DE TRIBUTOS (DRAWBACK)
60	REEXPORTACIÓN DE MERCANCÍAS EN EL MISMO ESTADO
61	REEXPORTACIÓN DE MERCANCÍAS QUE FUERON IMPORTADAS PARA PERFECCIONAMIENTO ACTIVO
70	IMPORTACIÓN A DEPOSITO ADUANERO COMERCIAL PUBLICO
71	IMPORTACIÓN A DEPOSITO ADUANERO COMERCIAL PRIVADO
72	IMPORTACIÓN A DEPOSITO ADUANERO INDUSTRIAL
73	IMPORTACIÓN A ALMACÉN LIBRE (IN BOND O DUTY FREE)
74	IMPORTACIÓN MAQUILAS
61	REEXPORTACIÓN DE PRODUCTOS MAQUILADOS
61	REEXPORTACIÓN DE PRODUCTOS TRANSFORMADOS EN DEPOSITO INDUSTRIAL
60	REEXPORTACIÓN DE MERCANCÍAS QUE FUERON IMPORTADAS A DEPOSITO COMERCIAL
60	REEXPORTACIÓN DE MERCANCÍAS INGRESADAS A ALMACENES LIBRES
79	EXPORTACIÓN A CONSUMO DESDE ZONA FRANCA
80	TRANSITO ADUANERO
81	TRANSBORDO
83	REEMBARQUE
84	TRANSFERENCIA DE INSUMOS / NO SUJETOS A CAMBIO DE ESTADO
85	TRANSFERENCIA DE PRODUCTOS COMPENSADORES
86	DESTRUCCIÓN DE SOBANTES
87	REGULARIZACIÓN POR PÉRDIDA O DESTRUCCIÓN
88	VENTA EN ALMACENES LIBRES
90	ZONA FRANCA
91	TRAFICO POSTAL INTERNACIONAL Y COURIER
92	TRAFICO FRONTERIZO
93	ZONA DE LIBRE COMERCIO
94	COURIER EXPORTACIÓN

El siguiente cuadro muestra la información de las Importaciones del Ecuador, de acuerdo al valor FOB y al número de Declaraciones Aduaneras realizadas para el año 2003, clasificado por Distrito Aduanero y sub-clasificado por Régimen Aduanero.

**Tabla 3: Detalle del Número de Declaraciones Aduaneras en el año 2003**  
Elaboración: Tayron L. Cifuentes C.

<b>Código de Aduana</b>	<b>Código de Régimen</b>	<b>Total de Importaciones (valores FOB)</b>	<b>Número de DAUs (año 2003)</b>
019	10	301.588.394,49	19.460,00
019	15	42.782.868,92	1.401,00
019	20	4.469.959,67	72,00
019	21	12.978,90	3,00
019	24	8.831,50	2,00
019	31	528.310,92	100,00
019	40	19.631.170,75	1.589,00
019	70	156.252,93	4,00
019	72	19.581.938,07	423,00
019	73	222.647,40	37,00
019	74	218.948,57	12,00
019	80	1.538.258,09	138,00
019	91	12.600,00	2,00
<b>028</b>	<b>10</b>	<b>3.144.952.739,49</b>	<b>76.053,00</b>
028	11	53.280,00	1,00
028	15	2.042.435.030,81	34.667,00
028	20	58.842.745,36	223,00
028	21	15.497.399,03	246,00
028	24	393.790,56	8,00

028	31	2.106.399,84	62,00
028	32	372.958,00	34,00
028	40	1.648.919.200,06	28.472,00
028	50	17.500,00	2,00
028	60	50.745,00	2,00
028	70	74.406.559,97	885,00
028	71	2.916.509,13	55,00
028	72	211.032.531,30	2.310,00
028	73	2.579.257,26	81,00
028	74	45.509.694,26	348,00
028	75	282.137,72	1,00
028	80	7.734.753,91	231,00
037	10	352.193.899,09	3.071,00
037	15	1.040.798.997,64	971,00
037	20	5.119.776,22	121,00
037	21	56.935.189,26	200,00
037	31	45.152,00	1,00
037	32	2.000,00	1,00
037	40	59.001.205,99	591,00
037	70	14.896.543,27	99,00
037	71	1.561.100,00	2,00
037	72	20.094.773,38	95,00
037	73	91.181,30	1,00
037	74	32.365.254,31	57,00
037	80	2.835.342,59	43,00
037	90	48.407.352,60	494,00
046	10	708.114.707,69	3.158,00
046	15	692.381.710,97	48,00
046	20	28.082.820,67	44,00

046	21	85.745.568,81	13,00
046	31	108.619,35	7,00
046	40	4.733.440,00	3,00
046	72	17.148,51	1,00
046	80	6.318.217,04	103,00
046	90	27.730.309,74	271,00
055	10	871.293.286,29	47.196,00
055	15	57.597,43	5,00
055	20	109.749.694,04	260,00
055	21	538.512,60	14,00
055	24	75.198,59	9,00
055	31	2.300.027,78	471,00
055	32	125,00	1,00
055	60	82.110,27	10,00
055	70	48.998.733,05	496,00
055	71	8.886.393,26	114,00
055	72	32.047.834,88	960,00
055	73	1.088.019,63	23,00
055	74	12.515.085,65	233,00
055	80	1.375.018,29	145,00
055	82	62.943.402,91	1.781,00
055	90	1.645.827,74	67,00
055	91	417.339,31	87,00
064	10	183.660.842,20	289,00
064	15	108.912.598,57	801,00
064	20	663.882,41	18,00
064	21	531.112,61	6,00
064	31	15.000,00	1,00
064	40	59.822.829,40	409,00

064	71	138.789.625,88	50,00
064	72	28.272.503,64	154,00
064	80	678.911,98	30,00
073	10	412.780.765,69	19.052,00
073	15	19.490.392,43	557,00
073	20	7.162.612,99	90,00
073	21	42.536,14	1,00
073	31	516.415,00	26,00
073	32	146.319,74	11,00
073	40	8.732.389,90	277,00
073	60	5.254,00	1,00
073	73	212.575,28	4,00
073	80	491.488,97	42,00
082	10	38.829.139,05	4.675,00
082	12	2.442,96	1,00
082	15	3.275.155,11	136,00
082	20	1.221.027,05	20,00
082	31	49.457,17	9,00
082	32	50.000,00	3,00
082	40	2.070.459,17	79,00
082	80	2.470.997,32	75,00
091	10	83.788.088,63	2.202,00
091	20	296.839,81	11,00
091	31	73.900,97	10,00
091	70	18.117.181,54	211,00
091	72	15.487.858,80	178,00
091	74	5.770.885,02	35,00
091	82	88.424.039,49	2.274,00
091	90	780.451,96	11,00

109	10	6.458.158,32	1.544,00
109	15	2.000,00	1,00
109	20	113.601,00	9,00
109	31	39.000,00	1,00

Como se puede apreciar la mayor cantidad de Importaciones en valor FOB (3.144.952.739,49) y el mayor número de Declaraciones Aduaneras Únicas (75.920,00) se las realizaron en el Distrito Guayaquil Marítimo, bajo el régimen 10 – Importación a Consumo.

Con la finalidad de obtener un estudio específico de las condiciones en las que se desarrolla el Proceso Aduanero como parte del Proceso de Importación, se analizarán las importaciones para el régimen de consumo, ya que bajo este régimen está la mayor cantidad de declaraciones de los bienes que llegan a través del principal distrito del Ecuador: Guayaquil Marítimo.

### **1.1. Importación a Consumo**

La Importación a Consumo es la nacionalización de mercancías extranjeras ingresadas al país, para su libre disposición, uso o consumo definitivo. El código de régimen que lo identifica es el 10.

#### **1.1.1 ¿Quiénes pueden importar a consumo?**

A consumo pueden importar tanto ecuatorianos como extranjeros residentes en el país, como personas naturales o jurídicas. Pueden ser

importadores casuales o frecuentes. En caso de ser frecuentes deberán registrarse como tal ante el Banco Central del Ecuador.

### **1.1.2 Consideraciones antes de una Importación**

Si el valor de la mercadería a importar a consumo es de \$ 4.000 o más, el importador tendrá que solicitar y realizar la inspección en origen, a través de una de las empresas Verificadoras Internacionales autorizadas por la Aduana: Societe Generale de Surveillance (S.G.S.), Cotecna, Bureau Veritas, Intertek Testing Services (I.T.S.).

Si el valor FOB de la mercadería es igual o mayor a \$ 4.000, requiere el visto bueno de los Bancos Corresponsales en el Ecuador, previo al embarque.

El Importador previo al embarque de las mercancías, tendrá que conocer si las mismas son de prohibida o permitida importación. Las mismas que se encuentran establecidas en la Resolución 182 del COMEXI, publicado en el Registro Oficial # 57 del 8 de abril de 2003.

En caso de ser permitida la importación, tiene que considerarse que clase de mercancías va a importarse, porque dependiendo su naturaleza, deberá cumplir con el requisito correspondiente. En todo caso, conviene consultar el Arancel Nacional de Importaciones vigente o la Resolución # 183 del COMEXI, publicado en el Registro Oficial edición especial # 6 del 5 de mayo del 2003, para establecer si la autorización previa es antes del embarque o de la nacionalización.

Es obligatorio la intervención del Agente de Aduanas en los siguientes casos:

- ✓ Para importaciones efectuadas por entidades del sector público.
- ✓ En los despachos de las importaciones de mercancías cuyo valor sea igual o mayor de \$ 2.000.

## **1.2. Proceso de Importación**

El Proceso de Importación nace desde la necesidad que tiene el Importador calificado, de comprar productos en el extranjero para la reposición de su inventario en el Ecuador.

Para esto el Importador genera la Orden de Compra, que da lugar a los siguientes pasos:

### **1.2.1 Factura Pro forma**

Lo solicita el Importador al proveedor extranjero, este documento tiene un tiempo de validez.

Es igual a una cotización del mercado interno, aquí se establece las características de las mercaderías o servicios que se van a importar, así como también la calidad, cantidad y precio de las mismas.

### **1.2.2 Nota de Pedido**

Lo emite el Importador hacia el proveedor en el extranjero, además este documento tiene que entregarlo al Agente de Aduana, a la Verificadora y al Banco, y debe contener lo siguiente:

- Fecha
- Número preimpreso
- Nombre y dirección del importador



- Nombre y dirección del exportador
- País de origen
- Lugar de embarque
- Lugar de destino
- Vía (aérea, marítima o terrestre)
- Término de la mercadería (FOB, CFR, CIF)
- Moneda (en letras)
- Forma de pago (giro directo, carta de crédito, etc.)
- Fecha de inicio de la negociación

### **1.2.3 Visto Bueno**

Una vez que el Importador conoce que sí puede comprar la mercadería, él se dirige con la factura pro forma y la nota de pedido al Banco Central del Ecuador o algún Banco Corresponsal para adquirir un Formulario A del DUI (Documento Único de Importación) y solicitar el permiso para la Importación, a lo cual se llama Visto Bueno. En el DUI A se hace mención a los productos con su respectiva clasificación arancelaria por partidas, en caso de ser algunas partidas, es decir algunos productos, se comprará un DUI B para poder ingresar las demás partidas. Estos formularios tienen un costo de \$ 1 cada uno y pueden adquirirse en cualquier Banco de la localidad.

El Banco Central o los Bancos corresponsales cobran por otorgar el visto bueno entre \$ 10 a \$ 15.

El Visto Bueno se identifica por un número secuencial que se imprime en el formulario A del DUI, es por eso que cada vez que se hable de

Visto Bueno, se interpretará como el permiso de importación reflejado con un número impreso en el DUI A.

El DUI (visto bueno) aprobado por el banco no tiene plazo de validez, es indefinido, excepto en las mercaderías con restricciones, y en este caso, el plazo de validez del DUI está determinado en las Autorizaciones.

#### **1.2.4 Medio de Pago Internacional**

Los medios de pago o instrumentos mercantiles son los que sirven para realizar el pago de una mercadería a importarse. Estos pueden ser:

Cheque personal.- El Importador emite un cheque para pagar al proveedor extranjero, para esto debe haber una confianza absoluta entre las partes. Es preferible usar cheque cruzado, el banco extranjero gestionará el cobro, y una vez recibidos los fondos, abonará el importe al exportador o proveedor.

Cheque bancario.- El banco del Importador emite un cheque a nombre del proveedor extranjero, él presentará el cheque a su banco, el cual, tras comprobar la autenticidad del mismo, liquidará su importe. Es preferible usar cheque cruzado.

Orden de pago simple (Transferencia bancaria).- El Importador ordena a su banco que realice una transferencia bancaria a favor del exportador, por ende el banco enviará los fondos mediante su banco corresponsal en el extranjero, el cual avisará al exportador de la orden de pago y le abonará su importe.

Este documento de pago es muy ágil debido a la gran diversidad de los medios de comunicación existentes para efectuar la transferencia bancaria.

Orden de pago documentaria (Transferencia bancaria contra entrega de documentos).- Forma de pago con idénticas características a la anterior pero con la particularidad de que la transferencia queda demorada hasta la entrega de los documentos por parte del beneficiario (exportador o proveedor).

Normalmente suelen ser los que dan derecho a la posesión de la mercancía. Una vez verificados los documentos, el banco corresponsal abonará el importe de la exportación.

Remesa simple (cobranza).- El exportador gira una letra de cambio, pagaré o recibo directamente o por intermedio de un banco, al comprador o Importador para su aceptación.

El exportador endosa el efecto y ordena a su banco que gestione el cobro.

Remesa documentaria (cobranza).- Operatividad similar al efecto simple pero en este caso el exportador entrega al banco las letras de cambio, pagarés o recibos junto con los documentos para que de su corresponsal en el país de destino, entregue los documentos al Importador, una vez haya efectuado el pago o aceptado los efectos.

En caso de pago aplazado es aconsejable solicitar del comprador que el efecto sea aceptado por el banco o que se establezca un aval bancario.

Carta de Crédito.- Llamado también crédito documentario se define como el convenio en virtud del cual un Banco (Banco emisor) obrando a petición y de conformidad con las instrucciones de un cliente (el ordenante del crédito Importador):

- Se obliga a efectuar un pago a un tercero (beneficiario) o a su orden, a pagar o aceptar las letras de cambio que libre el beneficiario, o bien,
- Autoriza a otro Banco a efectuar dicho pago o a pagar, aceptar o negociar dichas letras de cambio contra los documentos exigidos, siempre y cuando se hayan cumplido los términos y condiciones del crédito.

Los créditos documentarios pueden ser:

- Revocables: Podrán ser anulados o modificados por el banco emisor o por el ordenante, sin necesidad de avisar al beneficiario. No constituye compromiso de pago ni cobro.
- Irrevocables: El banco emisor asume el compromiso de efectuar el pago en las condiciones y plazos estipulados, siempre que el beneficiario presente los documentos requeridos.

### **1.2.5 Términos de transacción**

Para que el Proveedor y el Importador puedan establecer los términos en los que se realiza el Comercio Exterior, la Cámara de Comercio Internacional (CCI) definió los Términos de Comercio Internacional, a los cuales se les llama INCOTERMS, los cuales son:

**Tabla 4: Incoterms para el Comercio Exterior**  
**Elaboración: Tayron L. Cifuentes C.**

	<b>Inglés</b>		<b>Español</b>	<b>Medio de Transporte</b>
<b>Grupo de la E</b>				
<b>De salida</b>	EXW	Exwork	Exfábrica lugar determinado	VA-VM-VT
<b>Grupo de la F</b>				
<b>Sin pago de transporte principal, por parte del importador</b>	FAS	Free alongside ship	Franco a un costado del barco, puerto convenido	VM
	FOB	Free on board	Franco a bordo, puerto convenido	VM
	FCA	Free carrier	Franco lugar convenido	VA-VT
<b>Grupo de la C</b>				
<b>Con pago de transporte principal, por parte del importador</b>	CFR	Cost and Freight	Costo y flete, puerto de destino convenido	VM
	CIF	Cost Insurance and Freight	Costo, seguro y flete, puerto convenido	VM
	CPT	Carriage paid to	Transporte pagado hasta lugar de destino convenido	VA-VT

	CIP	Carriage and Insurance	Transporte y seguro pagado hasta lugar de destino convenido	VA-VT
<b>Grupo de la D</b>				
	DAF	Delivered at Frontier	Entregado en frontera, lugar de destino convenido	VT
	DES	Delivered ex Ship	Entregado en barco, puerto de destino convenido	VM
	DEQ	Delivered ex Quay	Entregado en muelle, puerto de destino convenido	VM
	DDU	Delivered Duty Unpaid	Entregado en lugar de destino convenido, derechos no pagados	VA-VM-VT
	DDP	Delivered Duty Paid	Entregado en lugar de destino convenido, derechos pagados	VA-VM-VT

VA: Vía Aérea VM: Vía Marítima VT: Vía Terrestre

Todas las Importaciones del Ecuador se deben realizar con el término CIF, es decir, el Importador paga el Costo de la Mercadería, el Flete para traerla, y el seguro de la misma.

### 1.2.6 Factura Comercial

Es emitida por el Proveedor de la mercadería en el extranjero, en el instante que el Importador efectúa el pago de la mercadería, con esto se transfiere el derecho de propiedad del bien que se está adquiriendo.

En este documento se debe especificar las mismas características de la factura pro forma y servirá de base para la declaración aduanera, por ende debe ser entregada al Agente de Aduana para los trámites del Proceso Aduanero de Despacho que se verá más adelante.

### **1.2.7 Autorizaciones Previas**

Este documento es necesario de acuerdo al tipo de mercadería que se está importando, el Importador lo obtiene de algún Ministerio o entidad pública de acuerdo a lo que dice la Ley. Por ejemplo:

- Si se importa aceite de girasol es necesario tener una Autorización Previa del Ministerio de Agricultura y Ganadería (MAG)
- Si se importa implementos para tomógrafos (rayos X) es necesario tener una Autorización Previa del Consejo Ecuatoriano de Energía Atómica (CEEA)

Por lo general estos documentos demoran en obtenerse entre 10 a 15 días hábiles, y deben ser entregados obligatoriamente en la Aduana. Es por eso que a estos documentos se les llama también restricciones, pero de igual manera se deben adquirir porque son los requisitos que determina la Ley para asegurar un producto de calidad para el país. Cabe recalcar que no todos los productos requieren de Autorizaciones Previas; además la fecha de emisión de este documento debe ser anterior a la Fecha de Embarque, caso contrario la carga cuando llegue al Ecuador tendrá que ser reembarcada, es decir, devuelta al extranjero. En la práctica se da una especie de oportunidad al

Importador de pagar una multa del 10% del CIF para no tener que reembarcar la mercadería.

### **1.2.8 Póliza de seguro**

El Importador debe decidir si desea traer la mercadería con seguro o sin seguro. En caso de obtenerlo siempre se deberá incluir la Póliza en la documentación a entregar en la Aduana. De acuerdo a la ley ecuatoriana, se debe adquirir el seguro de una aseguradora radicada en el país. Existen tres tipos de seguro:

1. Libre de avería
2. Libre de avería particular
3. Contra todo riesgo

Este último tipo puede ser por, fenómenos naturales, choques, oxidación, humedad, exudación del barco, contaminación con olores extraños, contaminación con bichos del exterior (cucarachas), contaminación por ratas.

Generalmente el seguro cubre de bodega a bodega, y los valores asegurados pueden ser: FOB, CIF ó CIF + U (utilidades que son el 10% del CIF). La suma asegurada es la máxima que nos reconoce la aseguradora.

Los pagos que se hacen a la compañía aseguradora son:

- La prima, es decir, el porcentaje sobre la suma asegurada que vamos a pagar, varía entre 0.3% y 1% del valor FOB.
- La Contribución a la Superintendencia de Bancos (CSB) que constituye el 3.5% de la prima.
- Derecho de Emisión que constituye los valores que establece cada aseguradora por los papeles que nos llena y nos entrega.



Para el pago de los valores antes mencionados, se debe fijar en el contrato del seguro la franquicia para el valor de la mercadería. Los tipos de franquicia son:

- Franquicia deducible, que consiste en valor absoluto o relativo (dependiendo de cada aseguradora) en el que se establece un piso, por ejemplo: si el robo es menor a los \$300.000, sólo nos dan el pésame, y si es \$400.000, sólo nos pagan la diferencia, \$100.000.
- Franquicia no deducible, que consiste en el pago del valor total del robo, pero esto en nuestro país no existe.

Al igual que todos los bienes y servicios este también exige del pago del IVA (12%) y su base imponible es: Prima + 3.5% + DE. Ejemplo: Un robo del 10% de lo asegurado, para una carga con un valor FOB de \$ 400.000 y una franquicia de \$ 80.000.

**Tabla 5: Ejercicio de cálculo de seguro**  
Elaboración: Tayron L. Cifuentes C.

FOB	\$ 400.000	
Flete	80000	
CFR	\$ 480.000	<b>Suma asegurada</b>
Prima	1%	4800
CSB	3,5%	168
DE		4
		4972
IVA	12%	5568,64
Robo	10%	48000
Franquicia	\$ 80.000	
<b>Indemnización</b>		<b>\$ 0</b>

Como se puede constatar, dado que el robo tiene un valor por debajo de la franquicia, entonces el Importador no recibe valor alguno por la mercancía.

Si el Importador no obtiene un seguro, entonces deberá declarar en base al valor CFR (Costo y Flete).

Hay dos tipos de seguro de transporte:

- Una póliza que se tramita para cada importación.
- Una póliza “madre”, con un monto grande y preestablecido como suma asegurada, de la cual se desprenden las “hijas” o aplicaciones para cada importación, ésta póliza se llama Seguro Flotante.

Una póliza de transporte debe contener la siguiente información:

- Número de la Póliza
- Número de la Aplicación (si es del caso)
- Nombre del Asegurado
- Ruta del viaje (desde origen hasta destino)
- Tipo de Transporte
- Nombre de la compañía transportadora
- Fecha de arribo (se puede señalar que una “Fecha por Confirmar”). Cabe señalar que esta fecha debe coincidir con la indicada en la Carta de Crédito, o en otras palabras, cuando se tiene Carta de Crédito ya no se puede poner “Por confirmar”.
- En algunos casos se señala Consignatario, quien es el beneficiario de la póliza (por ejemplo: el Banco Corresponsal); de esta manera la póliza sirve como garantía financiera.
- Marcas (que son las iniciales del importador) y números (que indican la cantidad de paquetes que se transportan, por ejemplo: 1/300 significa de 1 a 300 cajas).

- Embalaje
- Peso kilos neto
- Peso kilos bruto
- Subpartida arancelaria
- Descripción
- Cantidad de Bultos y Contenidos
- Valor unitario
- Valor FOB
- Valor TOTAL
- Lugar y fecha
- Firma del importador

### **1.2.9 Solicitud de Verificación de Importación**

Esta solicitud aplica sólo cuando la mercadería tiene un valor FOB mayor a \$ 4.000, el Importador debe entregarla a la Verificadora junto con la Nota de Pedido. Como lo dicho antes las Verificadoras habilitadas son:

- Societe Generale de Surveillance (S.G.S.)
- Cotecna
- Bureau Veritas
- Intertek Testing Services (I.T.S.)

El valor que se debe pagar a la Verificadora por su servicio va desde el 1% del valor FOB hasta un mínimo de \$180, valor que suele pagarse 50% al presentar la solicitud y el 50% restante cuando la Verificadora entrega el Certificado de Inspección.

La Solicitud debe contener la siguiente información:

- Contacto de Exportador, ya que es muy importante poner el nombre de la persona de confianza quién notificará cuando la mercadería esté lista para ser verificada.

- Observaciones, sirve para aclarar si la carga es peligrosa, también para aclarar el precio (si ha habido descuentos), y además para aclarar si son embarques parciales.

### **1.2.10 Certificado de Inspección**

Este certificado es proporcionado por la Verificadora, luego de haber entregado previamente la Solicitud de Verificación de Importación, como lo dicho antes se aplica sólo si la mercadería tiene un valor FOB mayor a \$4,000.

En caso de que la mercadería ingrese al Ecuador sin Certificado de Inspección, no se podrá nacionalizar, por ende tendrá que ser reembarcada.

### **1.2.11 Certificado de Origen**

Este documento se presenta en la Aduana sólo si la mercadería así lo exige, es decir, cuando el Importador necesita acogerse a una liberación de impuestos por tratamientos preferenciales internacionales. Por ejemplo:

Si se importa aceite de girasol, proveniente de Argentina, el Importador se acoge al código liberatorio 19 del convenio ALADI, de manera que no pagaría el arancel: Ad Valorem; para esto necesitaría del Certificado de Origen que sustente el origen de esta carga.

El Certificado de Origen debe tener fecha de elaboración igual o mayor a la fecha de la factura comercial del proveedor.

### **1.2.12 Documento de Transporte**

El Importador establece un contrato con una Empresa Transportista (Línea Naviera) la cual se hará responsable del transporte de la mercancía desde el extranjero hasta el Ecuador, para esto se emite el Documento de Transporte el cual es un contrato de transporte (negociable) que certifica que el Importador es el dueño de la mercadería y además expresa la Fecha de Embarque de la mercadería. Este documento es entregado al importador, quien debe a su vez entregar original al Agente de Aduana.

Existen tres tipos de documentos de transporte los cuales toman su nombre dependiendo de la vía de transporte que se utiliza para la Importación, estos son:

- Si el transporte es marítimo se llamará Conocimiento de Embarque ó Bill of Lading (B/L).
- Si el transporte es aéreo se llamará Guía Aérea ó Air Way Bill (AWB)
- Si el transporte es terrestre se llamará Carta de Porte.

En el presente trabajo se estudiará sólo al Conocimiento de Embarque.

El conocimiento de embarque, llamado también Bill of Lading (B/L) respalda la mercancía transportada hacia el Ecuador y para un consignatario, emitido por empresas especializadas en transportación. Existen dos tipos de B/L, los cuales son:

- B/L madre (master).- Es emitido por la Empresa Transportista. Si la carga es para un solo dueño, por lo tanto el consignatario es el Importador. Pero si la carga es para varios dueños, es decir, el contenedor está repartido entre varios Importadores, entonces el consignatario es la Consolidadora de Carga.

- B/L hijo (house).- Es emitido por la Consolidadora de Carga, la cual genera un B/L hijo por cada importador que tiene su carga en el contenedor, los cuales deben estar contemplados en el único B/L madre. Por lo tanto los consignatarios serán los respectivos dueños o Importadores.

Cuando la mercadería viaja en contenedores, estos tienen un sello de seguridad conocido como precinto; este precinto tiene un código, el cual debe constar en el conocimiento de embarque.

Los siguientes pasos son una antesala al Proceso Aduanero que se detallará más adelante.

### **1.2.13 Manifiesto de Carga**

Es impreso y foliado por la Empresa Transportista (Línea Naviera) en el extranjero y viene con la mercadería que llega a la Aduana. Este documento debe contener:

- El medio de transporte.
- El lugar determinado y fecha establecida de arribo.
- La fecha de embarque, fecha que es necesaria para saber si el DUI fue aprobado por el Banco Corresponsal antes de esa fecha, pues, caso contrario, la mercadería deberá ser reembarcada.

Si el manifiesto de carga llega con la mercadería, no tenemos problemas, y la Aduana declara que la mercadería está manifestada. Pero si el manifiesto de carga no concuerda con la mercadería, se considera este acto como un delito o ilícito aduanero, y la carga se tendrá que reembarcar.

Si llega menor cantidad de la mercadería manifestada, el importador tributará sólo por la mercadería que ha llegado, y él se las arreglará

con el exportador. Pero si llega mayor cantidad, existen dos situaciones:

- Si el margen excedente es menor del 10% de lo que dice el manifiesto, es una falta reglamentaria, no un delito, y se puede aceptar.
- Si el margen excedente es superior al 10% se considera un delito o ilícito aduanero.

La diferencia está en que la una significa trasgresión de la norma, y el otro dolo o fraude.

#### **1.2.14 Agente Afianzado de Aduana**

El Importador requiere de los servicios de un Agente Afianzado de Aduana para la Nacionalización de las mercaderías importadas, ya que ellos son los únicos autorizados por la Ley Orgánica de Aduanas (LOA) para realizar los trámites aduaneros en la desaduanización de la mercadería.

Para esto el Importador entrega al Agente de Aduana la siguiente documentación original:

- Nota de pedido.
- Visto bueno (DUI A).
- Factura Comercial.
- Autorizaciones Previas.
- Póliza de Seguro.
- Certificado de Inspección.
- Certificado de Origen.
- Documento de Transporte.

Con la información de estos documentos el Agente de Aduana procede a llenar la Declaración Aduanera Única (DAU) y la Declaración Andina

de Valor (DAV), después de que haya llegado el buque al Puerto Marítimo de Guayaquil.

En algunos casos la asistencia del Agente de Aduana a los Importadores se puede dar desde la solicitud del Visto Bueno en los bancos, otras veces sólo para llenar e ingresar la DAU en la Aduana; todo depende del conocimiento y fogueo que tenga el Importador en el comercio exterior.

### **1.2.15 Declaración Aduanera Única (DAU)**

Este documento se puso en vigencia el 1 de septiembre de 2002, debido a la implementación del SICE (Sistema Interactivo de Comercio Electrónico) en la Aduana. Desde esta fecha la DAU es el documento necesario para presentar las declaraciones de importación y exportación en la Aduana, por ende éste reemplazó al DUI (Documento Único de Importación) y al FUE (Formulario Único de Exportación).

A diferencia de cuando se manejaba los formularios preimpresos del DUI (A, B y C), la DAU se imprime en hojas A4 en blanco desde el software que tienen los Agentes de Aduana para la transmisión electrónica de la Declaración Aduanera (DAU), una vez que la declaración es aceptada y refrendada electrónicamente como se explicará más adelante.

La DAU al igual que el DUI también se divide en parte A, parte B y parte C. La principal información que se guarda, transmite e imprime en la DAU es:

- Código de distrito aduanero, banco que autoriza la importación.
- Importador, autorizaciones previas, número de orden o transacción del Agente de Aduana.



- Embarcador, remitente.
- Certificados.
- Transporte.
- Régimen precedente.
- Determinación de la Base imponible.
- Garantías.
- Declaración de las mercancías.
- Observaciones.

A continuación se especificará el contenido de cada parte del DAU.

#### **DAU A**

En este formulario se ingresará la información referente al visto bueno obtenido con el DUI A. Cabe recalcar que la fecha del visto bueno siempre debe ser menor a la Fecha de Embarque, caso contrario la carga cuando llegue al Ecuador tendrá que ser reembarcada, es decir, devuelta al extranjero. En la práctica se da una especie de oportunidad al Importador de pagar una multa del 10% del CIF para no tener que reembarcar la mercadería.

Este formulario sólo sirve para una subpartida arancelaria.

#### **DAU B**

Se utiliza cuando se importa dos o más bienes, lo cual conlleva subpartidas arancelarias.

#### **DAU C**

Se utiliza para que el importador determine la autoliquidación de los tributos, los cuales son calculados sobre el valor CIF. Tales como:

- *Gravamen arancelario*, llamado también Tarifa ad-valorem. El valor a pagar puede ser: 0%, 5%, 10%, 15%, 20% y 35% del CIF; la tasa se aplica dependiendo del producto que se importe.

- *Cláusula de Salvaguardia*, el porcentaje de este arancel depende del producto. La Salvaguardia se puede presentar también como restricción cuantitativa, es decir como un techo de importación, para proteger al producto nacional.
- *Contribución al Fondo para la Infancia*, llamado también FODINFA El valor a pagar es el 0.5% del valor CIF.
- *Impuesto al Valor Agregado (IVA)*, el valor a pagar es el 12% de la suma del CIF + AdValorem + Salvaguardia + Fodinfra.
- *Impuesto a los Consumos Especiales (ICE)*, el valor a pagar es un porcentaje de la suma del CIF + AdValorem + Salvaguardia + Fodinfra.

Si no presentamos nuestra declaración en los 15 días hábiles después de la fecha de llegada, se considerará la mercadería en abandono tácito; para levantar dicho abandono, el importador debe efectuar una solicitud al Gerente Distrital, y éste mediante providencia y previo el pago de la multa equivalente a \$ 26.29 autoriza que la mercancía puede ser nacionalizada. Se puede recuperar la mercadería hasta el acto de remate, puesto que en teoría la Aduana tiene hasta 60 días para rematar mercadería en abandono tácito.

#### **1.2.16 Declaración Andina de Valor (DAV)**

Desde que la Junta de Cartagena reclamó el porqué Ecuador no estaba usando el DAV en las declaraciones aduaneras, el cual es de uso obligatorio en el comercio andino, entonces se empezó a considerar al DAV como documento obligatorio.

Según la Ley, el DAV no es otra cosa que un juramento de que el valor consignado es el verdadero, juramento que hace el Importador, y sólo ellos pueden llenarlo y firmarlo. A pesar de que en algunos casos el Agente de Aduana lo llena, de igual manera sólo el Importador lo

firma. Cuando el Agente de Aduana lo llena, el Importador debe verificar que esté correctamente la información antes de firmarlo, ya que en este documento el Importador declara si son representantes, si cobran comisión y si existe vinculación comercial entre fabricante e importador.

La principal información que se guarda, transmite e imprime en el DAV es la siguiente:

- Código de distrito aduanero.
- Proveedores.
- Número de orden o transacción del Agente de Aduana.
- Descripción de la mercancía.
- Intermediario entre comprador y vendedor.
- Condiciones de la transacción.
- Determinación de la transacción.
- Desagregación del valor en Aduana.
- Importador.

Cabe recalcar que por cada factura comercial se debe hacer un DAV el cual puede ser impreso en hojas A4 en blanco, para después entregarla en la Aduana.

Lo dicho hasta el momento acerca de la información que debe contener el DAU y DAV se encuentra bien distribuido en los campos del archivo DAUDAT.ZIP, el cual es generado desde las oficinas de los Agentes de Aduana.

## **CAPÍTULO 2**

### **LA ADUANA DEL ECUADOR EN EL PROCESO DE IMPORTACIÓN**

La Aduana del Ecuador (Corporación Aduanera Ecuatoriana – CAE) y los Operadores de Comercio Exterior (OCE) como parte del Proceso de Importación tienen la obligación de ser eficaces en el Proceso Aduanero, es por eso que la Aduana implementó en el año 2002 el Sistema de Información Gerencial denominado: Sistema Interactivo de Comercio Exterior (SICE), llevando consigo la implementación de dos subsistemas del SICE, los cuales son: Work Flow y el Sistema de Diligencia & Cierre de Aforo, en las áreas responsables del Proceso Aduanero.

#### **2.1 Sistema Interactivo de Comercio Exterior**

El Sistema Interactivo de Comercio Exterior (SICE) consiste en que todos los Operadores de Comercio Exterior (OCE) ingresen la información de las Importaciones del Ecuador en un formato electrónico adecuado hacia la Corporación Aduanera Ecuatoriana (CAE), vía correo electrónico. Los formatos de archivo son los siguientes:

- Las Empresas Transportistas envían la información en un CUSCAR.ZIP
- Los Agentes de Carga, Autoridad Portuaria de Guayaquil, Consolidadoras de Carga y Almacenes Temporales envían la información en un CARDAT.ZIP
- Las Verificadoras envían la información en un CINDAT.ZIP
- Los Agentes de Aduana envían la información en un DAUDAT.ZIP

Estos formatos son creados desde un software (data entry) instalado en la oficina de los OCE, para después enviarlo vía correo electrónico (e-mail) hacia un proveedor de correo seguro local (Paradyne, Novix, Decisión, Ecuonet y Telconet) y este a su vez se quedará con una copia del archivo y enviará el mismo hacia la Aduana. Aquí el servidor central del SICE se encarga de hacer tres validaciones para todos los formatos que recibe de los OCE. Las validaciones son:

**Fase 1:** Validación del mensaje de datos.

Se considera válido un mensaje de datos, si:

- La casilla electrónica (e-mail) del remitente ha sido inscrita en la CAE.
- El asunto menciona “Aduana: NNN”. NNN = es el código de la Aduana donde ingresa la mercadería.

- El cuerpo del mensaje cuenta con un archivo adjunto.
- El nombre y extensión del archivo adjunto debe cumplir con las especificaciones anteriormente detallada, ejemplo:  
DAUDAT.ZIP, para el caso de Agente de Aduana.

**Fase 2:** Validación del archivo adjunto.

Se considera válido el archivo contenido en un Mensaje de Datos, si:

- El desempaqueado concluye satisfactoriamente.
- Los archivos exigibles están presentes con la extensión: TXT

**Fase 3:** Validación de los elementos de datos\*.

Se consideran válidos los elementos de datos, contenidos en un archivo, si corresponden a:

- Fechas, valores o cantidades aceptables.
- Códigos existentes en el catálogo aduanero.
- Datos numéricos que guardan relación con los subtotales contenidos en el formato electrónico.

Una vez que el Sistema valida la información, responde vía correo electrónico al proveedor de correo seguro, el cual sacará una copia a los archivos de respuesta de la Aduana, para después enviar los formatos de archivo original a los OCE. Estos archivos son:

- Las Navieras reciben la información en un CUSRES.ZIP
- Los Agentes de Carga, Autoridad Portuaria de Guayaquil, Consolidadoras de Carga y Almacenes Temporales reciben la información en un CARRES.ZIP
- Las Verificadoras reciben la información en un CINRES.ZIP

---

\*Manual de Procedimientos Aduaneros – CAE, marzo 2002

- Los Agentes de Aduana reciben la información en un DAURES.ZIP

Con esto se cumple el ciclo de Intercambio Electrónico de Datos (EDI) entre los Operadores de Comercio Exterior y la Aduana.

Cabe recalcar que los Importadores también son considerados Operadores de Comercio Exterior pero ellos no envían información electrónica hacia la Aduana, ya que ellos establecen contratos con los otros OCE (Navieras, Consolidadoras, Almacenes, Agentes de Aduana), los cuales están legalmente autorizados para realizar las actividades de comercio exterior en la desaduanización de las mercaderías.

Para facilitar la información con respecto a las Importaciones y hacer del Intercambio Electrónico de Datos más interactivo, el SICE cuenta con un sitio web el cual es: <http://sice1.aduana.gov.ec/ied/> al cual todos los OCE y funcionarios aduaneros pueden acceder con un código de usuario y una clave a través de la página web de la Aduana, [www.aduana.gov.ec](http://www.aduana.gov.ec). A continuación se presenta una de las páginas de consulta del servicio web de la Aduana, a través del SICE.

**Gráfico 1: Consulta en el servicio web del SICE**

**Fuente: Intranet.- <http://157.100.115.156/ied/>**



El SICE además contempla el uso de dos subsistemas, los cuales son:

1. Work Flow (Flujo de Trabajo), cuyo funcionamiento se basa en que los OCE ingresen trámites de carga o despacho, para después derivar a los Funcionarios Aduaneros responsables; los cuales reciben la información de las importaciones en un formato adecuado y en el momento oportuno para que se pueda verificar, aceptar y derivar los trámites del proceso aduanero.
2. Sistema de Diligencia y Cierre de Aforo, con el cual los funcionarios aduaneros pueden acceder a la Declaración Aduanera Única (DAU) enviada por el Agente de Aduana, para hacer alguna corrección en cuanto algún código o valor, previamente dada la autorización del Jefe del Área para hacer el cambio.



### **2.1.1 Antecedentes**

El 18 de marzo de 2002, en la ciudad de Guayaquil, la Corporación Aduanera Ecuatoriana (CAE) implementó el proyecto de la automatización de los procesos aduaneros a través del Sistema Interactivo de Comercio Exterior (SICE). En esta primera fase se empezó con el Proceso de Despacho, el cual contempla la transmisión del formato electrónico vía correo electrónico de los Agentes de Aduana, los cuales solo podían nacionalizar mercaderías que llegasen al país bajo el régimen 10 (Importación al Consumo). El mismo empezó como un Plan Piloto durante tres meses, para después constituirse como un proceso aduanero legal.

El 1 de julio de 2002 se automatizó las áreas responsables del proceso aduanero en el Primer Distrito (Guayaquil Marítimo) a través de la implantación de los dos subsistemas del SICE: Work Flow y el Sistema de Diligencias & Cierre de Aforo, lo cual permitió que los funcionarios aduaneros adquieran un compromiso organizacional de aprender y aplicar las funciones del nuevo sistema aduanero.

El 29 de julio de 2002 se implementó la segunda fase del proyecto, el Proceso de Carga, el cual contempla la transmisión de los formatos electrónicos vía correo electrónico por parte de las Líneas Navieras, Agencias de Carga, Consolidadoras y Almacenes Temporales. Lo cual constituía al SICE como único mecanismo para la recepción de la información correspondiente a las Importaciones en el Primer Distrito. El 1 de septiembre de 2002 se eliminó el Documento Único de Importación (DUI) debido a la entrada en vigencia de la Declaración Aduanera Única (DAU). Los regímenes especiales de Importación, tales como, los regímenes suspensivos, liberatorios, devolutivos y

compensatorios se implantaron el 18 de septiembre de 2002 en el SICE.

Entonces el SICE empezó a crecer como una nueva metodología de hacer las Importaciones en el Ecuador, como lo dicho antes empezando por Guayaquil y después poco a poco se fueron incorporando los ocho distritos aduaneros restantes. De manera que la transmisión de información tanto de Carga como de Despacho de mercancía se efectuó mediante los formatos CUSCAR y CARDAT para el Proceso de Carga, así como el formato CINDAT y DAUDAT para el Proceso de Despacho. La implementación involucró todos los regímenes de Importación.

El SICE se incorporó en los demás Distritos Aduaneros en el siguiente orden:

El 10 de octubre de 2002, en el II Distrito (Manta: 037).

El 30 de octubre de 2002, en el V Distrito (Puerto Bolívar: 064).

El 7 de noviembre de 2002, en el III Distrito (Esmeraldas: 046).

El 25 de noviembre de 2002, en el IV Distrito (Quito: 055).

El 9 de diciembre de 2002, en el VIII Distrito (Cuenca: 091).

El 16 de diciembre de 2002, en el VI Distrito (Tulcán: 073).

El 17 de diciembre de 2002, en el IX Distrito (Loja-Macarará: 109).

El 18 de diciembre de 2002, en el VII Distrito (Huaquillas: 082).

El 11 de noviembre de 2002 se incorporó el SICE en la Subgerencia Distrital Guayaquil Aéreo (019).

El servicio de Correo Seguro empezó a ser obligatorio para los OCE, a partir del 2 de enero de 2003. Este servicio, cuyos proveedores son: Paradyne, Decisión, Ecuonet, Novix y Telconet; tiene como finalidad

ser un intermediario entre los OCE y la Aduana, para dar seguridad a los envíos de los correos electrónicos, protegiéndolos de los piratas y archivando copia de los formatos electrónicos por cualquier eventualidad de los OCE.

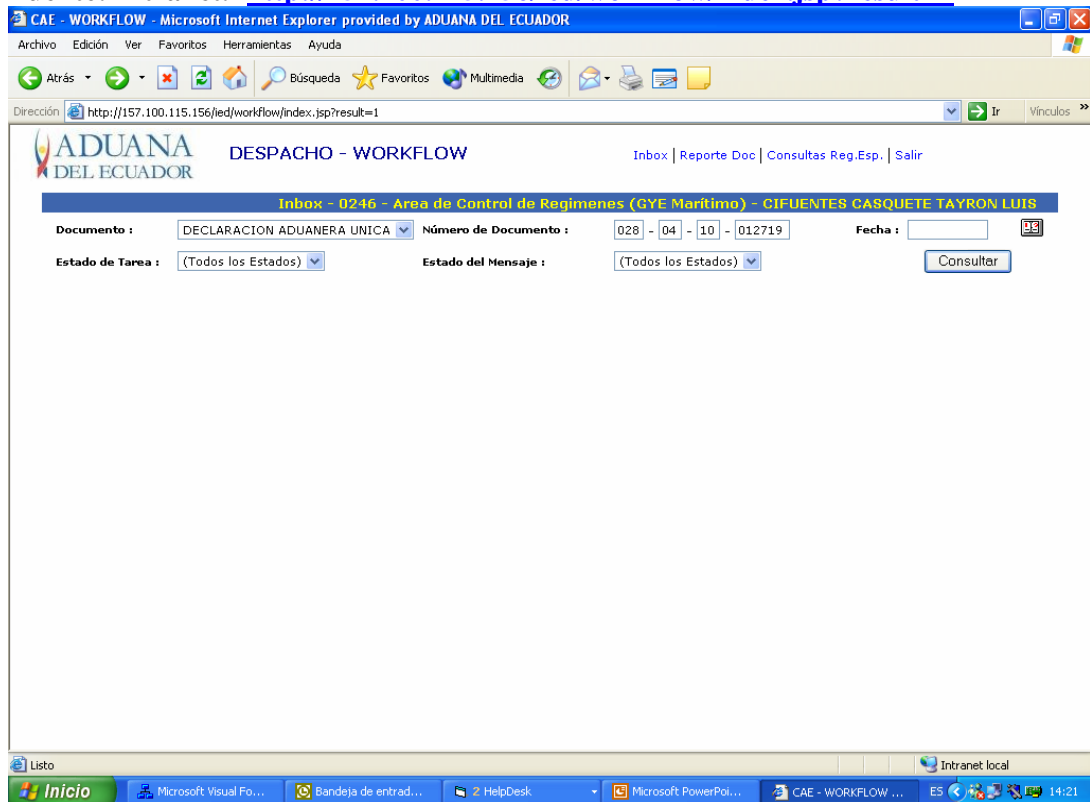
### 2.1.2 Work Flow

Es un subsistema del Sistema Interactivo de Comercio Exterior (SICE). Su sitio web es:

<http://sice1.aduana.gov.ec/ied/workflow/logon.jsp>, al cual todos los OCE y funcionarios aduaneros pueden acceder con un código de usuario y una clave a través de la página web de la Aduana, [www.aduana.gov.ec](http://www.aduana.gov.ec).

#### Gráfico 2: Página web del subsistema Work Flow

Fuente: Intranet.- <http://157.100.115.156/ied/workflow/index.jsp?result=1>



Las opciones y funciones de la página varían de acuerdo al código de usuario, de esta manera el SICE activa los enlaces pertinentes.

El Work Flow permite a los Operadores de Comercio Exterior realizar algunas funciones, para todas estas actividades el Work Flow genera un Código de Documento Aduanero (CDA), que con excepción de la Matriz SACIP (Saldo Actualizado de Coeficientes Insumo-Producto), todos son derivados hacia el Funcionario Aduanero pertinente, para su aprobación. Las actividades de los OCE son:

**Tabla 6: Transacciones en Work Flow para los OCE**

**Elaboración: Tayron L. Cifuentes C.**

<b>OCE</b>	<b>Actividad</b>
Empresa Transportista Agente de Carga Consolidadora de Carga	-Registro de Trámite Documentario: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Solicitud de Autorización para la Regularización de Envío de Información del Manifiesto de Carga.</li> <li>• Solicitud de Corrección para el Conocimiento de Embarque.</li> </ul>
Depósito Aduanero	-Solicitud Previa de Depósito. -Ingreso de Guía de Movilización, con Garantía General.
Agente de Aduana	-Registro de Trámite Documentario: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Solicitud de Autorización a Régimen.</li> <li>• Solicitud de Autorización para Reembarque.</li> <li>• Solicitud de Autorización para Cambio de Obra.</li> <li>• Solicitud de Autorización de Prórroga de Régimen.</li> <li>• Solicitud de Autorización para</li> </ul>

	<p>Traslado.</p> <p>-Ingreso de Garantía Específica.</p> <p>-Ingreso de Guía de Movilización, con Garantía Específica.</p>
Importador	<p>-Registro de Trámite Documentario:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Solicitud de Autorización para destrucción de sobrantes.</li> <li>• Solicitud de Autorización para Regularización por productos.</li> <li>• Solicitud de Autorización para Transferencia de Beneficiario.</li> <li>• Solicitud de Autorización para Regularización por pérdida o destrucción.</li> </ul> <p>-Ingreso de la Matriz SACIP.</p>

Como una actividad adicional para todos los OCE, es el que puedan monitorear a través de Work Flow los CDA generados por ellos; de esta manera verifican si son aceptados o rechazados.

La estructura del CDA depende de la actividad que se realice:

028-2004-43-000125-5

**Tabla 7: Significado del número CDA generado en Work Flow.**  
**Elaboración: Tayron L. Cifuentes C.**

Numeración	Significado
028	Código del Distrito Aduanero donde se realizará el trámite.
2004	Año de numeración.
39 42 43 45 82	Solicitud Previa de Depósito Garantía específica y Garantía general Solicitudes de Autorización Solicitud de Corrección Guía de Movilización
000125	Número secuencial de trámite aceptado.
5	Dígito verificador.

Para los Funcionarios Aduaneros el Work Flow tiene funcionalidad de acuerdo al Usuario, es por eso que puede servir como un medio de monitoreo de los refrendos de las DAU y de los CDA generados; como también para recibir, consultar, aceptar y derivar los refrendos y los CDA generados por los Operadores de Comercio Exterior.

Las actividades del Work Flow para los Funcionarios Aduaneros son:

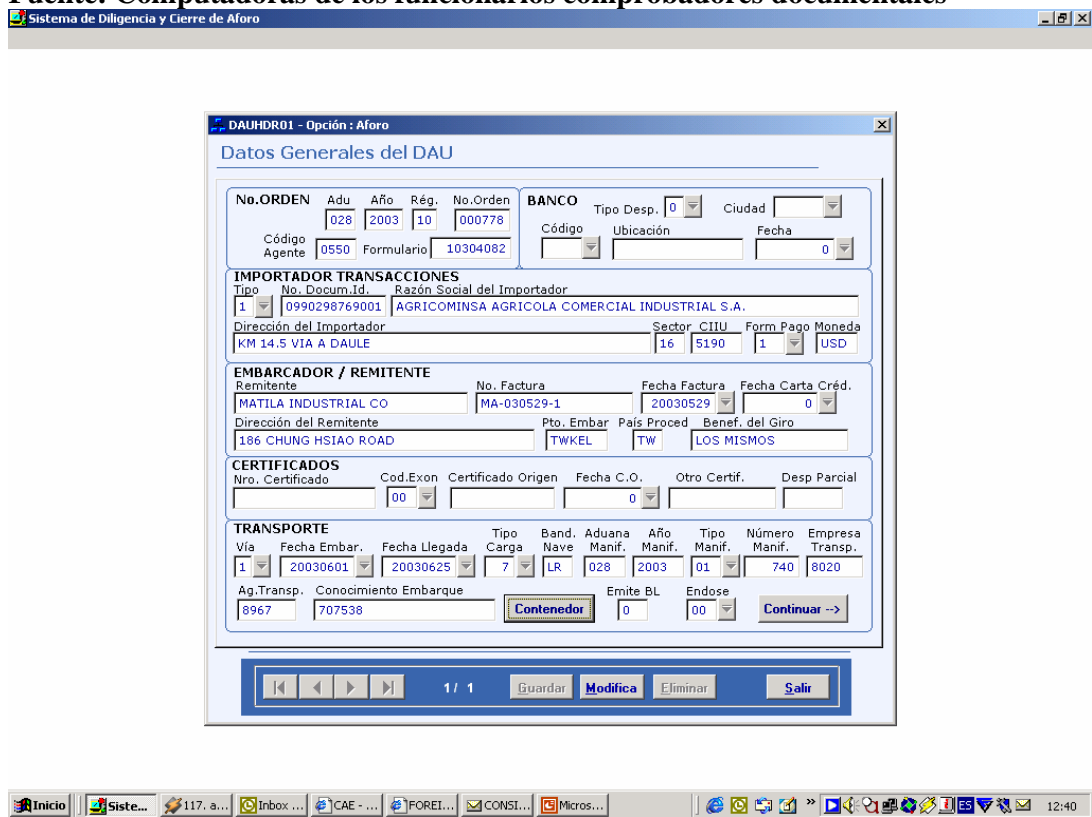
**Tabla 8: Transacciones en Work Flow para los Funcionarios Aduaneros**  
**Elaboración: Tayron L. Cifuentes C.**

<b>Funcionarios Aduaneros</b>	<b>Actividad</b>
Control de Zona Primaria.	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Reciben y aprueban los CDA de Solicitud de Autorización para la Regularización de Envío de Información del Manifiesto de Carga.</li> <li>-Reciben y aprueban los CDA de Solicitud de Corrección.</li> </ul>
Área de Garantías y Regímenes Especiales.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Reciben y aprueban los CDA de Garantías específicas.</li> <li>- Reciben y aprueban los CDA de Solicitud de Autorización.</li> <li>- Reciben y aprueban los CDA de las Guías de Movilización.</li> <li>- Reciben y aprueban los CDA de los trámites de los Importadores.</li> <li>- Reciben y aprueban los CDA de las Solicitudes Previas de Depósito.</li> </ul>
Gerencia Financiera	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Ingresan y aprueban los CDA de Garantías Generales.</li> </ul>
Área de Nacionalización	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Reciben, verifican, derivan y aceptan los refrendos de las DAU aceptadas en el flujo del Proceso de Despacho.</li> </ul>
Help Desk	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Monitoreo de los refrendos de DAU y de los CDA generados por los OCE.</li> </ul>

### 2.1.3 Sistema de Diligencias y Cierre de Aforo

Es un subsistema del Sistema Interactivo de Comercio Exterior (SICE) al cual tienen acceso los Funcionarios Aduaneros del Área de Nacionalización de la CAE utilizando un código de usuario y una clave.

**Gráfico 3: Pantalla del sub-sistema de Diligencias y Cierre de Aforo**  
**Fuente: Computadoras de los funcionarios comprobadores documentales**



A través de este medio se puede tener acceso a la DAU tal como la envió el Agente de Aduana, y se puede hacer alguna modificación a la DAU electrónica previa comprobación de documentos físicos, además de la verificación de los datos de la Importación que se muestran en el Work Flow y con la autorización del Jefe del Área para hacer el cambio.



El Sistema de Diligencia y cierre de aforo tiene funcionalidades especiales que exigen de los funcionarios aduaneros mucha responsabilidad y nobleza, estas funciones son:

- 1) Permite recuperar la información actualizada de la DAU aceptada electrónicamente, desde la ubicación del servidor del SICE (Gerencia General de la CAE) hasta las oficinas de Nacionalización y Regímenes Especiales (Puerto Marítimo), distancia de 1 Km.
- 2) Muestra todos los campos de la DAU con la información tal como la ingresó el Agente de Aduana.
- 3) Permite la modificación de los campos de la DAU.
- 4) Permite la grabación de las modificaciones hechas a la DAU.

## **2.2 Proceso Aduanero para las Importaciones**

El Proceso Aduanero como parte del Proceso de Importación está contemplado desde el arribo de la carga al Puerto Marítimo de Guayaquil, hasta la salida de la carga del mismo. En este proceso interactúan los Operadores de Comercio Exterior junto con los Funcionarios Aduaneros con la finalidad de desaduanizar las mercaderías para el Importador. El Proceso Aduanero está dividido en: Proceso de Carga y Proceso de Despacho.

### **2.2.1 Proceso Aduanero de Carga**

#### **2.2.1.1 La Aduana y las Empresas Transportistas**

Las Empresas Transportistas (Líneas Navieras Regulares) o las Agencias de Carga (en representación de las Líneas Navieras Irregulares) tienen la obligación de generar el número de Manifiesto de Carga, el cual representa la carga total transportada por el buque con destino al Ecuador, y que esta soportado por un listado que especifica los respectivos documentos de transporte (B/Ls) para cada mercadería.

Las Empresas Transportistas se clasifican en:

- Dueñas del buque.- Son las que fabrican los buques, llamadas también Armadores.
- Dueñas del viaje.- Son las que generan el número de Manifiesto de Carga.
- Dueñas de la carga.- Son las que transmiten la información del Manifiesto de Carga junto con los Documentos de Transporte.

Existen Empresas Transportistas que cumplen las tres funciones, como también otras que cumplen dos funciones y hasta una función. Lo cierto es que las que son Dueñas de la Carga son las que transmiten el CUSCAR.ZIP a la Aduana.

La Generación del número de Manifiesto de Carga se lleva a cabo a través del sitio web del SICE, aquí se ingresará la información del nombre del buque, dueño del buque, número de viaje, fecha estimada de arribo y puerto de descarga; el número asignado tendrá la estructura estándar que determina la Aduana del Ecuador, la cual es:

**Tabla 9: Significado del número de manifiesto generado en SICE****Elaboración: Tayron L. Cifuentes C.**

Numeración	Significado
028	Código del Distrito Aduanero donde llegará la carga.
2004	Año de numeración.
01	Tipo de manifiesto
038093	Número secuencial de Manifiestos de Carga creados.
1	Dígito verificador.

Una vez generado el número, el Sistema le asigna el estatus de NUMERADO. Si por algún motivo el nombre del buque es nuevo y no se encuentra en la Base de Datos del SICE, entonces la Empresa Transportista tendrá que reportar a la Autoridad Portuaria de Guayaquil (A.P.G.) para que ellos ingresen el nuevo buque en el SICE, mediante las opciones del sitio web que se les ha habilitado a ellos.

### **Transmisión Electrónica**

La Empresa Transportista (Líneas Navieras Regulares) o la Agencia de Carga (Líneas Navieras Irregulares) deben enviar electrónicamente hacia el Proveedor de Correo Seguro la información del Manifiesto de Carga Master con todos los documentos de transporte master en el archivo CUSCAR.ZIP, para que después este sea enviado a la Aduana. La transmisión debe realizarse una vez que el medio de transporte sale con destino al territorio nacional, hasta 24 horas antes del arribo

del buque, para Puertos lejanos (New York, Singapore, Hamburgo). Para puertos cercanos (Callao, Buenaventura, Caracas) será hasta 6 horas antes del arribo del buque. El SICE contempla la necesidad de que las Empresas Transportistas o las Agencias de Carga puedan requerir de uno o más envíos electrónicos, para estas situaciones se crearon los siguientes tipos de envío:

**Tabla 10: Transmisiones que realizan las Empresas Transportistas**  
Elaboración: Tayron L. Cifuentes C.

<b>Tipo de Transacción</b>	<b>Descripción</b>	<b>Tipo de Envío</b>	<b>Descripción</b>
00	Transmisión del Manifiesto Electrónico	01	CANCELACIÓN.- Para cancelar todo el Manifiesto de Carga.
		09	ORIGINAL.- Cuando se envía por primera vez el Manifiesto de Carga.
		17	CANCELACIÓN AL DETALLE.- Cuando se cancela un Documento de Transporte Master.
		21	REEMPLAZO AL DETALLE.- Cuando se desea reemplazar datos del Documento de Transporte Master.
		53	PRUEBA.- Cuando el envío se realiza durante el periodo de prueba.

El archivo CUSCAR consta de los siguientes sub-archivos de texto plano:

MANHDR01.TXT: Datos generales del manifiesto de carga.

MANDET01.TXT: Datos generales del documento de transporte.

MANDET02.TXT: Datos de detalle del documento de transporte.

MANCON01.TXT: Datos generales de los contenedores.

ENVCTROL.TXT: Datos de control del envío.

Aquí se encuentran todos los campos cuyos datos identifican la información de la Importación que se lleva a cabo. Estos sub-archivos son zipeados o comprimidos con el programa WINZIP para así dar lugar al archivo CUSCAR.ZIP.

El Sistema de la Aduana (SICE) valida la información recibida por la Empresa Transportista, y responde la aceptación con un archivo CUSRES.ZIP, el cual es enviado al Proveedor de Correo Seguro para que este a su vez envíe la respuesta a la Empresa Transportista. El archivo CUSRES consta de los siguientes sub-archivos de texto plano:

RESMENSJ.TXT: Datos de las incidencias detectadas en la validación

RESACEPT.TXT: Datos para la certificación digital del mensaje.

RESCTROL.TXT: Datos de control del envío.

Estos sub-archivos son zipeados o comprimidos con el programa WINZIP para así dar lugar al archivo CUSRES.ZIP

En caso de haber errores en cuanto a códigos, texto, cantidades o fechas, el Sistema responde de igual manera con un archivo CUSRES.ZIP indicando los campos que tienen error, para que de esta

manera la Empresa Transportista realice los envíos necesarios hasta que no haya errores.

Una vez aceptada la información, el Sistema asigna al número de manifiesto el estatus de PROVISIONAL y este se podrá observar en el sitio web del SICE en la opción: “*Consulta a Base de Datos de Manifiestos de Carga recibidos (arribo/salida pendiente)*”, además el Sistema replicará el archivo CUSCAR.ZIP a los Almacenes Temporales y a la Autoridad Portuaria de Guayaquil (A.P.G.). Consecutivamente la Empresa Transportista imprime y folia el Manifiesto de Carga.

Si después de esto se identificase algún tipo de error o discrepancia entre los datos consignados en los documentos de transporte impresos y los que se detallan en la información electrónica de los documentos de transporte, así como también la ausencia de datos mandatarios, entonces se podrá hacer correcciones vía correo electrónico enviando de igual manera el archivo CUSCAR.ZIP, siguiendo la interfase ya mencionada, siempre y cuando sea a partir de 24 horas previas al arribo del medio (6 horas en puertos cercanos), para que así no se genere multa.

Cabe recalcar que desde la implementación del SICE se contemplo que el archivo CUSCAR.ZIP sea transmitido por las Empresas Transportistas desde el origen de la mercadería, para lo cual se utilizaría el formato estándar internacional EDIFACT-CUSCAR, transmitiéndose hacia la Aduana a través de un proveedor del servicio de comunicación con valor añadido, que opere a su vez sobre una Red de Valor Añadido (VAN), el cual traduciría el mensaje de datos al formato requerido por la Aduana, es decir, CUSCAR.ZIP. Pero en la práctica toda la información del Manifiesto de Carga es transmitida

por las Empresas Transportistas dentro del territorio nacional, por ende no se aplica el formato EDIFACT. Esto se debe a que las Empresas Transportistas extranjeras tienen sus subsidiarias en el Ecuador.

### **Llegada del Buque**

Una vez que llega el medio de transporte se da la libre plática entre el Capitán del buque, el representante de la Empresa Transportista y el Funcionario Aduanero; en este evento se revisa y compara el Manifiesto de Carga impreso junto con el listado del Capitán, para así verificar si existe carga sobrante o faltante. Terminado esto el Funcionario Aduanero se encarga de ingresar al SICE el Documento de Recepción del medio de transporte (DRM), con lo cual el número del Manifiesto de Carga recibe el estatus de DEFINITIVO y se lo observará en el sitio web del SICE en la opción: “*Consulta a Base de Datos de Manifiestos de Carga aceptados (DRM entregado)*”.

### **Envío Tardío**

Si por algún motivo la Empresa Transportista no transmite el CUSCAR.ZIP hasta después de haber llegado el buque, entonces ellos deberán realizar una Solicitud de Autorización para la Regularización de Envío de Información (envío tardío de la información) a través del sub-sistema Work Flow. Siempre y cuando los B/Ls master hayan sido ingresados en la Garita de Zona Primaria. Aquí deberán ingresar todos los documentos de transporte que transmitirán tardíamente.

Esta herramienta proporcionará el CDA respectivo el cual tendrá que ser derivado hacia el Área de Recepción de Zona Primaria para su

respectiva aprobación. Si el CDA es aprobado la empresa transportista enviará la información en el formato CUSCAR.ZIP, indicando el número de autorización dado por el sistema por cada documento de transporte enviado. El Sistema calculará la multa de \$ 26.29, la misma que se cobrará por cada B/L transmitido, más \$ 50 de tasa, al total.

Si el CDA es rechazado, la Empresa Transportista tendrá que solicitar de nuevo el CDA de Regularización de Envío de Información a través de Work Flow.

### **Correcciones**

Como lo dicho antes, se puede hacer correcciones de cualquier campo del Manifiesto de Carga sin multa, antes de la llegada del medio de transporte; estas correcciones las realizará la Empresa Transportista transmitiendo el CUSCAR.ZIP con una transacción 00 con tipo de envío 21.

Pero si se desea hacer correcciones después de la llegada del medio de transporte, entonces el Sistema calculará una multa de \$ 26.29 por cada campo corregido, más \$ 50 de tasa, al total. Las correcciones se deberán realizar hasta antes de los 15 días hábiles después del ingreso al almacén temporal o hasta la aceptación de una DAU o Guía de Movilización. A continuación se analizarán las maneras de hacer las correcciones electrónicas después de la llegada del medio de transporte.

Correcciones a través de Work Flow.-



Las Empresas Transportistas al corregir por Work Flow generarán un CDA el cual tendrá que ser derivado hacia el Área de Recepción de Zona Primaria para su aprobación. Una vez aprobado, la corrección se realiza inmediatamente en el sistema. Por este medio se corregirán únicamente la información de los siguientes campos:

1. Nombre del Consignatario.
2. Flete: Cuando el nuevo valor del flete sea menor al previamente declarado. Si el nuevo valor es mayor entonces se corrige por transmisión electrónica.
3. Fecha de embarque: Cuando la nueva fecha sea mayor a la previamente declarada. Si la nueva fecha es menor entonces se corrige por transmisión electrónica.
4. Peso bruto: Cuando las correcciones reduzcan o aumenten el valor originalmente declarado, en más del 10% (diez por ciento). Si el nuevo peso está dentro del intervalo del 10% entonces se corrige por transmisión electrónica.
5. Puerto de Embarque.
6. Número de Contenedor.
7. Condición del contenedor.

Para estos campos además de la opinión del Jefe de Control de Zona Primaria, requiere autorización del Gerente Distrital para la aprobación, quién previo a concederlas podrá ordenar la inspección física de la mercancía.

Correcciones a través de transmisión electrónica.-

En este contexto las correcciones las llevan a cabo las Agencias de Carga en representación de las Empresas Transportistas, por ende la

transmisión de la información corregida será con un CARDAT.ZIP, cuyo tipo de transacción es 30, y el tipo de envío es 21, esto es así ya que las Agencias de Carga (empresas nacionales) son los representantes de las Empresas Transportistas (empresas extranjeras) en el Ecuador.

Mediante esta transmisión se corregirán todos los campos, exceptuando los ya mencionados que se corrigen por Work Flow.

Si se desea hacer una corrección cuando el Documento de Transporte ya está asociado a una DAU o a una Guía de Movilización entonces el Transportista Marítimo deberá solicitar la corrección con una carta dirigida al Gerente Distrital, la misma que será enviada junto con los documentos de acompañamiento (documento de transporte, certificado de inspección y manifiesto de carga impreso) a la Zona Primaria para su respectivo análisis. Si esta solicitud es aprobada entonces se emite una Hoja de Cambio la cual se envía al departamento de Help Desk para que después pase al Área de Sistemas donde se realizará el cambio directamente en la Base de Datos del Sistema.

### **2.2.1.2 La Aduana y la Autoridad Portuaria de Guayaquil**

La Autoridad Portuaria de Guayaquil (A.P.G.) tiene también su participación en el Sistema Interactivo de Comercio Exterior (SICE) para el Proceso Aduanero de Carga.

#### **Transmisión Electrónica**

La Autoridad Portuaria de Guayaquil debe enviar electrónicamente a través de un correo electrónico el Informe de tarjeta de mercancía, con

todos los documentos de transporte master en el archivo CARDAT.ZIP, hacia la Aduana. Este debe realizarse una vez concluida la descarga de mercancía, hasta el fin del primer día hábil siguiente al término de la descarga.

El SICE contempla la necesidad de que A.P.G. pueda requerir de uno o más envíos electrónicos, para estas situaciones se crearon los siguientes tipos de envío:

**Tabla 11: Transmisiones que realiza la Autoridad Portuaria de Guayaquil**  
Elaboración: Tayron L. Cifuentes C.

<b>Tipo de Transacción</b>	<b>Descripción</b>	<b>Tipo de Envío</b>	<b>Descripción</b>
04	Transmisión del Informe Descarga de Mercancía.	09	ORIGINAL.- Cuando se envía por primera vez el Informe de Descarga.
		21	REEMPLAZO AL DETALLE.- Cuando se desea reemplazar datos del Documento de Transporte Master.

El archivo CARDAT consta de los siguientes sub-archivos de texto plano:

MANHDR01.TXT: Datos generales del manifiesto de carga.

MANDET01.TXT: Datos generales del documento de transporte.

MANDET02.TXT: Datos de detalle del documento de transporte.

MANCON01.TXT: Datos generales de los contenedores.

ENVCTROL.TXT: Datos de control del envío.

Aquí se encuentran todos los campos cuyos datos identifican la información de la Importación que se lleva a cabo. Estos sub-archivos son zipeados o comprimidos con el programa WINZIP para así dar lugar al archivo CARDAT.ZIP.

El Sistema de la Aduana (SICE) valida la información recibida por A.P.G., y responde la aceptación con un archivo CARRES.ZIP, el cual es enviado al Proveedor de Correo Seguro para que este a su vez envíe la respuesta a la A.P.G. El archivo CARRES consta de los siguientes sub-archivos de texto plano:

RESMENSJ.TXT: Datos de las incidencias detectadas en la validación

RESACEPT.TXT: Datos para la certificación digital del mensaje.

RESCTROL.TXT: Datos de control del envío.

Estos sub-archivos son zipeados o comprimidos con el programa WINZIP para así dar lugar al archivo CARRES.ZIP

En caso de haber errores en cuanto a códigos, texto, cantidades o fechas, el Sistema responde de igual manera con un archivo CARRES.ZIP indicando los campos que tienen error, para que de esta manera A.P.G. realice los envíos necesarios hasta que no haya errores.

Para este informe, actualmente, el SICE no valida las fechas de plazo de transmisión, por ende no existe el envío tardío de la información, y no existen las correcciones por Work Flow.

### **2.2.1.3 La Aduana y las Agencias de Carga**

En la anterior sección se analizó parte de las funciones de la Agencia de Carga en representación de las Empresas Transportistas irregulares, y también en las correcciones electrónicas. Pero ellas tienen funciones propias en el proceso aduanero de carga, cuya finalidad es sustentar y completar la transmisión realizada por la Empresa Transportista.

#### **Transmisión Electrónica**

La Agencia de Carga debe enviar electrónicamente hacia el Proveedor de Correo Seguro el Informe de Sobrantes y Faltantes, con todos los documentos de transporte master en el archivo CARDAT.ZIP, para que después este sea enviado a la Aduana.

El *Informe de Sobrantes y Faltantes* es el documento que detalla las novedades encontradas durante el proceso de descarga, relacionadas con la mercancía física que falta o sobra con relación a la manifestada. Por ende debe enviarse electrónicamente a partir de la transmisión del Informe de descarga de mercancía, el cual es realizado por los Funcionarios Aduaneros que están en los muelles del puerto, hasta el fin del primer día hábil siguiente al término de la descarga.

Cabe recalcar que en el contexto de la transmisión del archivo EDIFACT-CUSCAR por parte de las Empresas Transportistas, se contemplaba la transmisión del Complemento del Manifiesto por parte de las Agencias de Carga, pero como todavía no se cumple esa

interfase, por la razón de que la información se transmite en destino, entonces no existe tal informe.

El SICE contempla la necesidad de que las Agencias de Carga puedan requerir de uno o más envíos electrónicos, para estas situaciones se crearon los siguientes tipos de envío:

**Tabla 12: Transmisiones que realizan las Agencias de Carga**  
Elaboración: Tayron L. Cifuentes C.

<b>Tipo de Transacción</b>	<b>Descripción</b>	<b>Tipo de Envío</b>	<b>Descripción</b>
06	Transmisión del Informe de Sobrantes y Faltantes	09	ORIGINAL.- Cuando se envía por primera vez el Informe de Sobrantes y Faltantes.
		21	REEMPLAZO AL DETALLE.- Cuando se desea reemplazar datos del Documento de Transporte Master.

El archivo CARDAT consta de los siguientes sub-archivos de texto plano:

MANHDR01.TXT: Datos generales del manifiesto de carga.

MANDET01.TXT: Datos generales del documento de transporte.

MANDET02.TXT: Datos de detalle del documento de transporte.

MANCON01.TXT: Datos generales de los contenedores.

ENVCTROL.TXT: Datos de control del envío.

Aquí se encuentran todos los campos cuyos datos identifican la información de la Importación que se lleva a cabo. Estos sub-archivos son zipeados o comprimidos con el programa WINZIP para así dar lugar al archivo CARDAT.ZIP.

El Sistema de la Aduana (SICE) valida la información recibida por la Agencia de Carga, y responde la aceptación con un archivo CARRES.ZIP, el cual es enviado al Proveedor de Correo Seguro para que este a su vez envíe la respuesta a la Agencia de Carga. El archivo CARRES consta de los siguientes sub-archivos de texto plano:

RESMENSJ.TXT: Datos de las incidencias detectadas en la validación

RESACEPT.TXT: Datos para la certificación digital del mensaje.

RESCTROL.TXT: Datos de control del envío.

Estos sub-archivos son zipeados o comprimidos con el programa WINZIP para así dar lugar al archivo CARRES.ZIP.

En caso de haber errores en cuanto a códigos, texto, cantidades o fechas, el Sistema responde de igual manera con un archivo CUSRES.ZIP indicando los campos que tienen error, para que de esta manera la Empresa Transportista realice los envíos necesarios hasta que no haya errores.

Para este informe, actualmente, el SICE no valida las fechas de plazo de transmisión, por ende no existe el envío tardío de la información, y no existen las correcciones por Work Flow.

La carga faltante sólo puede arribar al país, donde fue manifestada originalmente, dentro de los sesenta días continuos, contados a partir de la fecha de llegada del medio de transporte.

La carga sobrante en la descarga debe ser entregada al Almacén Temporal, al cual se le entrega la carga manifestada del mismo medio de transporte.

#### **2.2.1.4 La Aduana y las Consolidadoras de Carga**

Las Consolidadoras de Carga son las responsables de transmitir la información del Manifiesto de Carga con todos los documentos de transporte house asociándolos a los documentos de transporte master que les corresponda. Cabe indicar que un documento de transporte master puede estar asociado a “n” documentos de transporte house, la relación exacta es responsabilidad de la Consolidadora.

#### **Transmisión Electrónica**

La Consolidadora de Carga debe enviar electrónicamente hacia el Proveedor de Correo Seguro tres Informes, los cuales son: Informe de Carga Consolidada, Solicitud de Desconsolidación y el Informe de Desconsolidación, con todos los documentos de transporte house en el archivo CARDAT.ZIP, para que después este sea enviado a la Aduana. A esta información se la llamará Manifiesto de Carga Consolidado.



La transmisión del *Informe de Carga Consolidada* debe realizarse una vez que el medio de transporte sale con destino al territorio nacional, hasta 24 horas antes del arribo del buque, para Puertos lejanos (New York, Singapore, Hamburgo). Para puertos cercanos (Callao, Buenaventura, Caracas) será hasta 6 horas antes del arribo del buque.

La *Solicitud de Desconsolidación* se transmite una vez que el Almacén Temporal transmite el Ingreso de la mercancía para los documentos de transporte master, para que así se pueda abrir el contenedor y proceder a la Desconsolidación. La apertura del contenedor se realiza en presencia de un Funcionario Aduanero, el representante de la Consolidadora de Carga y el representante del Almacén Temporal.

El *Informe de Desconsolidación* se transmite cuando se concluye con la desconsolidación de mercancía, hasta 24 horas después del ingreso de mercancía al Almacén Temporal.

El SICE contempla la necesidad de que las Consolidadoras de Carga puedan requerir de uno o más envíos electrónicos, para estas situaciones se crearon los siguientes tipos de envío:

**Tabla 13: Transmisiones que realizan las Consolidadoras de Carga**  
**Elaboración: Tayron L. Cifuentes C.**

<b>Tipo de Transacción</b>	<b>Descripción</b>	<b>Tipo de Envío</b>	<b>Descripción</b>
05	Transmisión del Informe de Carga Consolidada.	01	CANCELACIÓN.- Para cancelar todo el manifiesto de carga de carga consolidada.
		09	ORIGINAL.- Cuando se envía por primera vez el Manifiesto de Carga Consolidada.
		21	REEMPLAZO AL DETALLE.- Cuando se desea reemplazar datos del Documento de Transporte House.
20	Transmisión de la Solicitud de Desconsolidación.	09	ORIGINAL.- Cuando se envía por primera vez la Solicitud de Desconsolidación.
25	Transmisión del Informe de Desconsolidación.	09	ORIGINAL.- Cuando se envía por primera vez el Informe de Desconsolidación.

El archivo CARDAT consta de los siguientes sub-archivos de texto plano:

MANHDR01.TXT: Datos generales del manifiesto de carga.

MANDET01.TXT: Datos generales del documento de transporte.

MANDET02.TXT: Datos de detalle del documento de transporte.

MANCON01.TXT: Datos generales de los contenedores.

ENVCTROL.TXT: Datos de control del envío.

Aquí se encuentran todos los campos cuyos datos identifican la información de la Importación que se lleva a cabo. Estos sub-archivos son zipeados o comprimidos con el programa WINZIP para así dar lugar al archivo CARDAT.ZIP.

El Sistema de la Aduana (SICE) valida la información recibida por la Consolidadora de Carga, y responde la aceptación con un archivo CARRES.ZIP, el cual es enviado al Proveedor de Correo Seguro para que este a su vez envíe la respuesta a la Consolidadora de Carga. El archivo CARRES consta de los siguientes sub-archivos de texto plano:

RESMENSJ.TXT: Datos de las incidencias detectadas en la validación

RESACEPT.TXT: Datos para la certificación digital del mensaje.

RESCTROL.TXT: Datos de control del envío.

Estos sub-archivos son zipeados o comprimidos con el programa WINZIP para así dar lugar al archivo CARRES.ZIP

En caso de haber errores en cuanto a códigos, texto, cantidades o fechas, el Sistema responde de igual manera con un archivo CARRES.ZIP indicando los campos que tienen error, para que de esta manera la Consolidadora de Carga realice los envíos necesarios hasta que no haya errores.

Para el caso de la transmisión del Informe de Carga Consolidada se podrá hacer correcciones, siempre y cuando sea a partir de 24 horas

previas al arribo del medio (6 horas en puertos cercanos), para que así no se genere multa.

### **Envío Tardío**

Si por algún motivo la Consolidadora de Carga no transmite el CARDAT.ZIP hasta después de haber llegado el buque, entonces ellos deberán realizar una Solicitud de Autorización de Regularización de Envío de Información (para el envío tardío de la información) a través del sub-sistema Work Flow. Aquí deberán ingresar todos los documentos de transporte que transmitirán tardíamente, siempre y cuando los B/Ls house sean ingresados en la Garita de Zona Primaria antes de la desconsolidación del contenedor.

Esta herramienta proporcionará el CDA respectivo el cual tendrá que ser derivado hacia el Área de Recepción de Zona Primaria para su respectiva aprobación. Si el CDA es aprobado la Consolidadora enviará la información tardía en el formato CARDAT.ZIP, indicando el número de autorización dado por el sistema por cada documento de transporte enviado. El Sistema calculará la multa de \$ 26.29, la misma que se cobrará por cada B/L transmitido, más \$ 50 de tasa, al total.

El CDA en mención se aplica sólo para el envío tardío del Informe de Carga Consolidada. Para los otros dos Informes no se necesita este CDA debido a que se deben enviar después de llegado el buque.

### **Correcciones**

Como lo dicho antes, se puede hacer correcciones de cualquier campo del Informe de Carga Consolidada sin multa, antes de la llegada del medio de transporte. Pero si se desea hacer correcciones después de la llegada del medio de transporte, entonces el Sistema calculará una multa de \$ 26.29 por cada campo corregido, más \$50 al total. Las correcciones se deberán realizar hasta antes de los 15 días hábiles después del ingreso al almacén temporal o hasta la aceptación de una DAU o Guía de Movilización. A continuación se analizarán las maneras de hacer las correcciones electrónicas después de la llegada del medio de transporte. Cabe recalcar que la Consolidadora de Carga podrá hacer correcciones hasta después de haber obtenido la aceptación electrónica de la Solicitud de Desconsolidación (2° Informe)

Correcciones a través de Work Flow.-

Las Consolidadoras de Carga al corregir por Work Flow generarán un CDA el cual tendrá que ser derivado al Área de Recepción de Zona Primaria para su aprobación. Una vez aprobado, la corrección se realiza inmediatamente en el sistema. Por este medio se corregirán únicamente la información de los siguientes campos:

1. Nombre del Consignatario.
2. Flete: Cuando el nuevo valor del flete sea menor al previamente declarado. Si el nuevo valor es mayor entonces se corrige por transmisión electrónica.
3. Fecha de embarque: Cuando la nueva fecha sea mayor a la previamente declarada. Si la nueva fecha es menor entonces se corrige por transmisión electrónica.

4. Peso bruto: Cuando las correcciones reduzcan o aumenten el valor originalmente declarado, en más del 10% (diez por ciento). Si el nuevo peso está dentro del intervalo del 10% entonces se corrige por transmisión electrónica.
5. Puerto de Embarque.
6. Condición del contenedor.

Para estos campos además de la opinión del Jefe de Control de Zona Primaria, requiere autorización del Gerente Distrital para la aprobación, quién previo a concederlas podrá ordenar la inspección física de la mercancía.

Correcciones a través de transmisión electrónica.-

Las Consolidadoras de Carga transmitirán la información corregida en un CARDAT.ZIP, cuyo tipo de transacción es 05, y el tipo de envío es 21. Mediante esta transmisión se corregirán todos los campos, exceptuando los ya mencionados que se corrigen por Work Flow.

Si la Consolidadora desea hacer una corrección a un documento de transporte en los siguientes casos:

- Cuando han sido transmitidos y aprobados electrónicamente los tres Informes (05-20-25).
- Cuando el Documento de Transporte ya está asociado a una DAU o a una Guía de Movilización.

Entonces se deberá solicitar la corrección con una carta dirigida al Gerente Distrital, la misma que será enviada junto con los documentos de acompañamiento (documento de transporte,

certificado de inspección y manifiesto de carga impreso) a la Zona Primaria para su respectivo análisis. Si esta solicitud es aprobada entonces se emite una Hoja de Cambio la cual se envía al departamento de Help Desk para que después pase al Área de Sistemas donde se realizará el cambio directamente en el Sistema.

### **2.2.1.5 La Aduana y los Almacenes Temporales**

Los Almacenes Temporales son los que reciben la descarga de los buques. Ellos reciben a primera instancia la carga contenerizada y la carga suelta.

#### **Transmisión Electrónica**

El archivo CUSCAR.ZIP que es aprobado por el SICE y a la vez replicado al Almacén Temporal, le servirá a este último para alimentar a su respectivo software para así poder enviar electrónicamente hacia el Proveedor de Correo Seguro el Informe de Ingreso de mercancía al Almacén Temporal, con todos los documentos de transporte master en el archivo CARDAT.ZIP, para que después este sea enviado a la Aduana. Este Informe debe transmitirse concluido el ingreso de mercancía al Almacén Temporal, hasta 24 horas después de la descarga de la mercancía.

De manera similar, cuando es aceptado el CARDAT.ZIP del Informe de Desconsolidación (3º Informe de la Consolidadora de Carga) el SICE replica el CARDAT al Almacén Temporal, para que este último alimente su respectivo software, y proceda a la transmisión hacia el proveedor de correo seguro del Informe de Ingreso de mercancía al Almacén Temporal, con todos los documentos de transporte house en

el archivo CARDAT.ZIP, para que después este sea enviado a la Aduana.

En caso de que el Almacén Temporal no reciba el CUSCAR.ZIP (de la empresa transportista) o el CARDAT.ZIP (de la consolidadora de carga), ellos podrían obtener estos archivos a través del sitio web del SICE, ingresando al menú Proceso de Carga, opción “Registro de Solicitud de Manifiesto Aceptado”, para así alimentar a su software y enviar el respectivo Informe de Ingreso de mercancía.

A parte de este Informe, los Almacenes Temporales también transmiten dos informes más, los cuales son condicionales, es decir, se generan si la situación lo amerita. Estos son:

*El Informe de Traslado de mercancía*, el cual se da cuando la carga se traslada hacia otro almacén temporal. Debe ser transmitido concluida la salida o traslado de la mercancía del Almacén Temporal, hasta dos horas después de concluida la salida o traslado de la mercancía.

*El Informe de Salida de mercancía del Almacén Temporal*, el cual se da cuando la carga sale del almacén temporal con Guía de Movilización Interna. Si la carga sale con una DAU, entonces la salida de la mercancía de los patios del Almacén Temporal se da a través del sitio web del SICE, por medio del menú Proceso de Despacho, escogiendo la opción “Registro de Salida de Almacén”.

El SICE contempla la necesidad de que los Almacenes Temporales puedan requerir de uno o más envíos electrónicos, para estas situaciones se crearon los siguientes tipos de envío:



**Tabla 14: Transmisiones que realizan los Almacenes Temporales**  
**Elaboración: Tayron L. Cifuentes C.**

<b>Tipo de Transacción</b>	<b>Descripción</b>	<b>Tipo de Envío</b>	<b>Descripción</b>
10	Transmisión del Informe de ingreso de mercancía al almacén temporal	09	ORIGINAL.- Cuando se envía por primera vez el Manifiesto de Carga.
		21	REEMPLAZO AL DETALLE.- Cuando se desea reemplazar datos del B/L.
11	Informe de traslado de la mercancía del Almacén Temporal	09	ORIGINAL.- Cuando se envía por primera vez el Informe de Traslado de mercancía.
		21	REEMPLAZO AL DETALLE.- Cuando se desea reemplazar datos del Documento de Transporte
17	Transmisión del Informe de salida de mercancía del almacén temporal	09	ORIGINAL.- Cuando se envía por primera vez el Manifiesto de Carga.
		21	REEMPLAZO AL DETALLE.- Cuando se desea reemplazar datos del Documento de Transporte

El archivo CARDAT consta de los siguientes sub-archivos de texto plano:

MANHDR01.TXT: Datos generales del manifiesto de carga.

MANDET01.TXT: Datos generales del documento de transporte.

MANDET02.TXT: Datos de detalle del documento de transporte.

ENVCTROL.TXT: Datos de control del envío.

Aquí se encuentran todos los campos cuyos datos identifican la información de la Importación que se lleva a cabo. Estos sub-archivos son zipeados o comprimidos con el programa WINZIP para así dar lugar al archivo CARDAT.ZIP.

El Sistema de la Aduana (SICE) valida la información recibida por el Almacén Temporal, y responde la aceptación con un archivo CARRES.ZIP, el cual es enviado al Proveedor de Correo Seguro para que este a su vez envíe la respuesta al Almacén Temporal. El archivo CARRES consta de los siguientes sub-archivos de texto plano:

RESMENSJ.TXT: Datos de las incidencias detectadas en la validación

RESACEPT.TXT: Datos para la certificación digital del mensaje.

RESCTROL.TXT: Datos de control del envío.

Estos sub-archivos son zipeados o comprimidos con el programa WINZIP para así dar lugar al archivo CARRES.ZIP

En caso de haber errores en cuanto a códigos, texto, cantidades o fechas, el Sistema responde de igual manera con un archivo CARRES.ZIP indicando los campos que tienen error, para que de esta

manera el Almacén Temporal realice los envíos necesarios hasta que no haya errores.

Para las transmisiones del Almacén Temporal no existe la Regularización de Envío de Información (el envío tardío). Una vez aceptado el Informe de Ingreso de mercancía al Almacén Temporal, ya no se pueden hacer correcciones. En caso de requerirlo entonces se deberá solicitar la corrección con una carta dirigida al Gerente Distrital, la misma que será enviada junto con los documentos de acompañamiento (documento de transporte, certificado de inspección y manifiesto de carga impreso) a la Zona Primaria para su respectivo análisis. Si esta solicitud es aprobada entonces se emite una Hoja de Cambio la cual se envía al departamento de Help Desk para que después pase al Área de Sistemas donde se realizará el cambio directamente en el Sistema.

### **2.2.2 Proceso Aduanero de Despacho**

#### **2.2.2.1 La Aduana y las Verificadoras**

Las empresas Verificadoras son las encargadas de inspeccionar o verificar la mercadería importada en el origen de las mismas, así mismo deben emitir el Certificado de Inspección, el cual es un documento que certifica la veracidad y legalidad de los documentos que recibe del exportador con los que sustentará la certificación.

#### **Transmisión Electrónica**

El Certificado de Inspección deberá ser emitido físicamente y transmitido electrónicamente dentro del término de cinco días hábiles

contados a partir de la fecha de recepción de los documentos del exportador y una vez concluida la verificación en origen. Cabe recalcar que esta emisión y transmisión se realiza en destino.

La Verificadora después de haber realizado la verificación en origen, transmite electrónicamente hacia el proveedor de correo seguro la información de este en el archivo CINDAT.ZIP para que después este sea enviado hacia la Aduana.

El SICE contempla la necesidad de que la Verificadora pueda requerir de uno o más envíos electrónicos, para estas situaciones se crearon los siguientes tipos de envío:

**Tabla 15: Transmisiones que realizan las Verificadoras**  
Elaboración: Tayron L. Cifuentes C.

<b>Tipo de Documento</b>	<b>Descripción</b>	<b>Tipo de Envío</b>	<b>Descripción</b>
1	Certificado de Inspección	09	ORIGINAL.- Cuando se envía por primera vez el Manifiesto de Carga.
2	Avisos de no conformidad	21	REEMPLAZO AL DETALLE.- Cuando se desea reemplazar datos del Documento de Transporte

El archivo CINDAT consta de los siguientes sub-archivos de texto plano:

CINHDR01.TXT: Datos Generales del Certificado de Inspección.  
CINDET02.TXT: Datos de series o subpartidas nacionales.  
CINDET01.TXT: Datos de facturas.  
CINHDR02.TXT: Datos generales del documento de Transporte.  
CINDET03.TXT: Datos de contenedores e ítems de carga suelta.  
CINDOCAS.TXT: Datos generales de documentos asociados, este archivo es opcional, si existiese información de documentos asociados, deben enviar este archivo.  
ENVCTROL.TXT: Datos de control del envío.

Aquí se encuentran todos los campos cuyos datos identifican la información de la Importación que se lleva a cabo. Estos sub-archivos son zipeados o comprimidos con el programa WINZIP para así dar lugar al archivo CINDAT.ZIP.

El Sistema de la Aduana (SICE) valida la información recibida por la Verificadora, y responde la aceptación con un archivo CINRES.ZIP, el cual es enviado al Proveedor de Correo Seguro para que este a su vez envíe la respuesta a la Verificadora. El archivo CINRES consta de los siguientes sub-archivos de texto plano:

RESMENSJ.TXT: Datos de las incidencias detectadas en la validación  
RESACEPT.TXT: Datos para la certificación digital del mensaje.  
RESCTROL.TXT: Datos de control del envío.

Estos sub-archivos son zipeados o comprimidos con el programa WINZIP para así dar lugar al archivo CINRES.ZIP

En caso de haber errores en cuanto a códigos, texto, cantidades o fechas, el Sistema responde de igual manera con un archivo

CINRES.ZIP indicando los campos que tienen error, para que de esta manera la Verificadora realice los envíos necesarios hasta que no haya errores.

El sistema no aceptará envíos, variaciones ni correcciones cuando ya exista una declaración aduanera asociada al certificado de inspección.

#### **2.2.2.2 La Aduana y los Agentes de Aduana**

El Agente de Aduana es el encargado y autorizado de elaborar la Declaración Aduanera Única (DAU) el cual es un documento fundamental para la nacionalización o desaduanización de las mercaderías importadas.

##### **Transmisión Electrónica**

El Agente de Aduana, al igual que todos los OCE, tiene en sus oficinas un software que le permite ingresar todos los datos de las mercaderías importadas, y a la vez generará el archivo DAUDAT.ZIP en la cual está toda la información de la Declaración Aduanera Única y que es transmitida hacia el Proveedor de Correo Seguro, para que este a su vez lo envíe hacia la Aduana.

El archivo DAUDAT consta de los siguientes sub-archivos de texto plano:

DAUHDR01.TXT: Datos generales de la Declaración Aduanera.

DAUDET01.TXT: Datos de series o subpartidas nacionales.

DAUDET02.TXT: Datos de descripciones mínimas para vehículos.

DAUDOCAS.TXT: Datos de documentos sustentatorios o que amparan la DAU.

DAUOBSER.TXT: Datos de observaciones sobre los datos generales, series.

DAUREGAP.TXT: Datos de declaraciones precedentes relacionadas con la DAU.

DAUCONTE.TXT: Datos de contenedores asociados a la DAU.

DAVHDR01.TXT: Datos generales de la Declaración Andina de Valor.

DAVDET01.TXT: Datos de factura de la Declaración Andina de Valor.

DAVDET02.TXT: Datos de ítems de la Declaración Andina de Valor.

ENVCTROL.TXT: Datos de control del envío.

Aquí se encuentran todos los campos cuyos datos identifican la información de la Importación que se lleva a cabo. Como parte de los campos del DAU también se encuentran los campos del DAV en los cuales están los datos del proveedor y las facturas. Estos sub-archivos son zipeados o comprimidos con el programa WINZIP para así dar lugar al archivo DAUDAT.ZIP.

El Sistema de la Aduana (SICE) valida la información recibida por el Agente de Aduana, y responde con un archivo DAURES.ZIP, el cual es enviado al Proveedor de Correo Seguro para que este a su vez envíe la respuesta al Agente de Aduana. El archivo DAURES consta de los siguientes sub-archivos de texto plano:

RESMENSJ.TXT: Datos de las incidencias detectadas en la validación

RESACEPT.TXT: Datos para la certificación digital del mensaje.

RESCTROL.TXT: Datos de control del envío.

Estos sub-archivos son zipeados o comprimidos con el programa WINZIP para así dar lugar al archivo DAURES.ZIP

Si el DAUDAT es rechazado, el SICE responde con un e-mail adjuntando el archivo DAURES.ZIP, en la cual se hace mención a los campos que tienen errores. Si el archivo es aceptado, el SICE de igual manera responde con un e-mail adjuntando el archivo DAURES.ZIP, en la cual estará el número de refrendo y el tipo de aforo que recibirá la mercadería importada.

La aceptación electrónica de la Declaración Aduanera Única (DAU) se da a través de un refrendo, el cual tiene el formato siguiente:

028-2004-10-038093-1

**Tabla 16: Significado del número de refrendo de la DAU generado en SICE**  
Elaboración: Tayron L. Cifuentes C.

Numeración	Significado
028	Código del Distrito Aduanero donde se realizará el trámite.
2004	Año de aceptación de la DAU.
10	Régimen aduanero – Importación a Consumo
038093	Número secuencial de trámites realizados.
1	Dígito verificador.



Después de la aceptación electrónica el Agente de Aduana debe de imprimir la información electrónica en los formularios del DAU y DAV los cuales son formatos preestablecidos que se pueden imprimir en hojas A4, además debe de adjuntar los documentos de acompañamiento, tales como, documento de transporte, factura comercial, certificados de inspección, certificados de origen, póliza de seguro, providencias, autorizaciones previas, visto bueno del Banco Central del Ecuador o sus Bancos corresponsales y otros documentos. Para así llevar toda la documentación a las áreas responsables del proceso aduanero que están en las oficinas de Zona Primaria del Puerto Marítimo de Guayaquil.

### **2.2.2.3 Área de Operaciones**

El proceso aduanero por el cual deben de pasar las Declaraciones Aduaneras Únicas después de ser aceptadas electrónicamente se da en el Área de Operaciones la cual está dirigida por un funcionario aduanero denominado Jefe de Operaciones. Esta se divide en Área de Nacionalización, Área de Aforo Físico, Área de Valoración y Área de Archivos en estas áreas están incluidas todas las actividades para el procesamiento y liquidación de las DAU. En casos excepcionales las DAU deberán pasar por el Área de Sistemas o el Área Legal.

El Área de Nacionalización comprende los siguientes departamentos:

- Recepción de Documentos
- Aforo Documental

El Área de Aforo Físico comprende los siguientes departamentos:

- Aforo Físico
- Liquidación

El Área de Valoración es única, es decir, no tiene departamentos anexos. Cabe recalcar que ellos no utilizan el Sistema SICE; pero de igual manera se lo considera porque forma parte del proceso aduanero para las DAU.

El Área de Archivos comprende los siguientes departamentos:

- Archivos Temporales
- Archivos Finales (o Técnicos)

El proceso aduanero de despacho es el siguiente:

### **Recepción de Documentos**

El inicio del Área de Nacionalización se da en el departamento de recepción de documentos donde consta un Funcionario Aduanero el cual recibe la documentación a través de una ventanilla.

El Funcionario que esté en la ventanilla deberá cumplir las siguientes funciones:

- 1) Ingresar al Work Flow con su código y clave.
- 2) Receptar del Agente de Aduana o su delegado el carnet que lo identifica como tal, así como también la DAU impresa junto con los documentos de acompañamiento foleados, los cuales pueden ser, documento de transporte, factura comercial, certificados de inspección, certificados de origen, póliza de

seguro, providencias, autorizaciones previas, visto bueno y otros documentos, dependiendo de la nacionalización.

- 3) Ingresar el refrendo de la DAU en los casilleros respectivos de la pantalla de Work Flow, para después dar clic en consultar y constatar que el Agente de Aduana que entregó la documentación es el que realizó la DAU.
- 4) Basándose en las opciones de Work Flow, verificar y comprobar que los documentos físicos sean los mismos que el Agente de Aduana envió en la DAU electrónica. Si falta documentación se procede a devolver la documentación entregada al Agente de Aduana y se le comunica que cuando este completa se acerque de nuevo a la ventanilla. Caso contrario, si la documentación está completa se da clic en aceptar para indicar al sistema que la recepción de documentos se realizó de manera satisfactoria, con esto automáticamente el refrendo se deriva al área de aforo documental.
- 5) Finalmente se procede a imprimir la Guía de Entrega de Documentos generada por el Sistema, la cual se entrega al Agente de Aduana.

## **Aforo**

Se llama Aforo al acto administrativo de determinación tributaria, mediante el cual el distrito aduanero (Guayaquil Marítimo) procede a la revisión documental o al reconocimiento físico de la mercancía, para establecer su naturaleza, cantidad, valor y clasificación arancelaria\*.

---

\*Ley Orgánica de Aduanas, Artículo 46

Cuando una DAU es aceptada electrónicamente por la Aduana, esta recibe aleatoriamente un tipo de aforo, los cuales pueden ser documental o físico. Sin importar el tipo de aforo que haya determinado el Sistema, toda DAU pasará por un aforo documental; por ejemplo:

Si para un refrendo en particular se determina aforo documental la DAU impresa y los documentos de acompañamiento pasarán hacia los revisores documentales para ser revisados, y después pasarán al Área de Archivos Temporales. En cambio, si para un refrendo en particular se determina aforo físico la DAU impresa y los documentos de acompañamiento pasarán de igual manera hacia los revisores documentales para ser revisados, después el trámite irá al Aforo Físico en los Almacenes y Depósitos Aduaneros.

➤ **Aforo Documental**

*El Área de Nacionalización* está dirigida por un funcionario aduanero denominado Supervisor de Aforo Documental o de Nacionalización, el cual tiene a su cargo nueve revisores documentales, por los cuales pasan todas las DAU. Para después ir a los Archivos Temporales o al Área de Aforo Físico según sea el caso.

Cualquiera de los revisores documentales (funcionarios aduaneros) que recibe una DAU con los documentos de acompañamiento debe cumplir las siguientes funciones:

1.- Revisión Documental.- Consiste en cotejar o comparar documentos, es decir, observar si los documentos de

acompañamiento que están en la DAU son acordes al tipo de importación que se está realizando. Por ejemplo:

Si se está importando un menaje de casa, es decir, mercadería sin fin de lucro, entonces la DAU deberá de llevar como documento especial de acompañamiento una Providencia o documento autorizante firmado por el Gerente del Distrito el cual autoriza tal importación.

El revisor al constatar que todos los documentos son correctos, avanza con los siguientes pasos, es decir, la revisión electrónica.

2.- Revisión Electrónica.- Utilizando el subsistema Work Flow el revisor documental procede a cotejar los datos ingresados por los Agentes de Aduana en la DAU electrónica, junto con los datos de los Certificados de Inspección electrónicos ingresados por la Verificadora y además con los datos del Documento de Transporte (Bill of Lading - B/L) electrónico ingresado por las Navieras y Consolidadoras.

Como parte de la revisión electrónica ellos constatan que los valores y cantidades ingresadas en la DAU sean correctos. Si el tipo de aforo que asignó el sistema a la DAU es documental y todos los valores están correctos los revisores proceden a dejar la liquidación calculada por el Sistema intacta de manera que se procede finalmente a derivar el refrendo al Área de Archivos Temporales, sin necesidad de que el trámite haya pasado al Área de Valoración y Liquidación.

Lo expuesto anteriormente se da cuando la DAU está perfecta, es decir, tiene los documentos correspondientes y no tiene errores o discrepancias en cuanto a códigos, valores o cantidades, sin embargo no siempre es así, es por eso que se analizarán las situaciones que se pueden presentar al momento de hacer una revisión documental.

- 1) Cuando a la DAU le hace falta un documento de acompañamiento el revisor documental le da una observación al trámite a través de Work Flow, de manera que el Agente de Aduana se vea en la obligación de presentarse en esta área para explicar el porque la falta del documento. En estos casos el revisor documental le da la orden al Agente de Aduana que consiga el documento faltante, si el mismo ya es imposible conseguirlo entonces el Agente tiene que pagar una multa por falta reglamentaria de \$ 26,29 y además deberá presentar una carta indicando el motivo por el cual no puede conseguir el documento.
  
- 2) Al momento de hacer la revisión electrónica se puede verificar de que haya un error en el código liberatorio para una partida, también se puede identificar que falten datos en el certificado de inspección, o de pronto algún error en cantidades o valores. Entonces el Agente de Aduana procederá a pagar la multa por falta reglamentaria de \$ 26,29 y deberá presentarse en esta área con una carta firmada por el Supervisor de Nacionalización autorizando el cambio o anulación del código o en su caso la corrección de algún valor o cantidad, de manera que el funcionario aduanero desde su computador utilizando el Sistema de Diligencias y Cierre de Aforo, hará los cambios permitidos calculándose automáticamente la liquidación en base a los cambios realizados. El revisor de esta manera procede a derivar la DAU al Supervisor de Nacionalización para que él considere pertinente si la DAU debe enviarse ha aforo físico, o se liquida de una vez.

- 3) En caso de que el Funcionario Aduanero no pueda realizar los cambios a través del Sistema de Diligencias y Cierre de Aforo, ya sea porque los campos errados son mandatorios o estén inhabilitados, entonces el funcionario emitirá una Hoja de Cambio la cual se envía al Área de Sistemas de la CAE para que los funcionarios aduaneros de Sistemas realicen el cambio de los datos en cuestión. Una vez hecho el cambio el revisor documental recibe de nuevo la DAU para revisar y constatar los cambios realizados y proceder así a derivar la DAU al Supervisor de Nacionalización para que él considere pertinente si la DAU debe enviarse ha aforo físico, o se liquida de una vez; si él considera que la DAU debe ir a aforo físico los pasos a seguir se detallaran más adelante. Por lo tanto, al liquidarse la DAU se procede finalmente a derivar el refrendo al Área de Archivos Temporales, donde se termina con el proceso aduanero.

➤ **Aforo Físico**

El SICE al momento de enviar el archivo de aceptación electrónica al Agente de Aduana, especifica si el Aforo Físico se llevará a efecto por parte de la Aduana o por la empresa Verificadora que esté de turno en la semana.

*El Área de Aforo Físico* es dirigido por un funcionario aduanero denominado Supervisor de Aforo Físico, el cual tiene a su mando a once funcionarios aduaneros, uno de ellos encargado de distribuir los aforos físicos realizados por Aduana, otro encargado de distribuir los aforos físicos realizados por Verificadora, y nueve revisores físicos de Aduana. Si es el caso las DAU pasarán al Área de Valoración. Para

después ir al departamento de liquidación y finalmente a los Archivos Temporales.

En el caso de que a la DAU se le haya asignado aforo físico, ya sea por determinación del Sistema o por criterio del Supervisor de Nacionalización, los pasos a seguir son los siguientes:

1.- Aforo Físico con Aduana.- Una vez que el revisor documental concluye la revisión de los documentos, procede por medio del Work Flow a derivar las DAU al funcionario aduanero encargado de asignar a los nueve revisores físicos para las DAU. Esta asignación lo realiza el sistema a través de Work Flow por medio de sorteo automático y se lleva a cabo al final del día. De esta manera se determina a los revisores físicos para las DAU cuyos contenedores y carga suelta serán aforados al día siguiente en cada uno de los almacenes y depósitos aduaneros.

Sólo en caso de que la carga sea perecible el aforo se lleva a cabo el mismo día, si la DAU es de diplomáticos no se realiza aforo.

Una vez realizado el aforo físico el funcionario aduanero recibe la información de los nuevos sellos o precintos de los contenedores, entonces él procede hacer la modificación de los sellos de los contenedores a través de las opciones del SICE en la página WEB de la Aduana. Si los Informes del Aforo Físico reportan que todo está normal entonces el funcionario encargado derivará la DAU al departamento de liquidación, caso contrario se procede a derivar la DAU al departamento de valoración.

2.- Aforo Físico con Verificadora.- Una vez que el revisor documental concluye la revisión de los documentos, procede por medio del Work Flow a derivar las DAU al funcionario aduanero encargado de asignar



las DAU a la Verificadora que esté de turno en la semana para el aforo físico, para esto él recibirá todas las DAU en una lista para después dárselas a los revisores físicos de la Verificadora.

Una vez realizado el aforo físico el funcionario aduanero recibe la información de los nuevos sellos o precintos de los contenedores, entonces él procede hacer la modificación de los sellos de los contenedores a través de las opciones del SICE en la página WEB de la Aduana.

Concluido esto se procede a derivar la DAU al funcionario aduanero encargado de liquidar las DAU que han sido aforados por Verificadora, siempre y cuando el Informe este conforme, caso contrario envían la DAU al Área Legal para que se determine lo que se debe realizar.

Cabe recalcar que las Importaciones con valor FOB menos de \$ 4000 siempre serán aforadas por las Verificadoras. En cambio para las Importaciones con valor FOB mayor a \$ 4000 el aforo será determinado por el SICE con el sorteo automático aleatorio.

### **Valoración**

Este departamento está dirigido por un funcionario aduanero denominado Supervisor de Valoración, el cual tiene a su cargo a tres funcionarios aduaneros.

Una vez que el aforador físico de la Aduana ha terminado el aforo en el respectivo patio o bodega del Almacén Temporal, este se acercará a su oficina en la cual ingresará los resultados del aforo en la “Base de Datos de Valor”, de tal manera que los resultados se comparan con

los parámetros de valor que existen en esta base, para así determinar si se debe ajustar o no los valores de la declaración (DAU). Ejemplo:

Un Importador puede traer 50 computadoras portátiles, para lo cual el Agente de Aduana declara un valor unitario de \$1000 cada una.

Si después del Aforo Físico con Aduana, se determina que no hay ajuste de valor, dado que así lo determinan los parámetros de la Base de Valor, entonces se procede a derivar la DAU al departamento de Liquidación.

En cambio si se determina ajuste de valor, debido a que la Base de Valor determina que las computadoras deben tener un valor unitario superior (\$1300), entonces el aforador procede a generar el respectivo Informe de Valor Con Ajuste, para después derivarlo al Supervisor de Informes de Valor con ajustes, el cual revisa el Informe y al mismo tiempo determina si procede o no el ajuste. En caso de que no proceda en base a los criterios que él tenga, se deriva la DAU al departamento de Liquidación. Si el ajuste procede, el Supervisor notifica la Duda Razonable y ejecuta un aviso al Importador y Agente de Aduana el cual les llega vía e-mail.

De esta manera el Importador se acerca al Área de Servicio al Cliente, para retirar la Notificación de Duda Razonable, el funcionario de esta área procederá a imprimir este documento desde el sitio web del SICE, grabándose así la fecha y hora de impresión, a partir de la cual el Importador o el Agente de Aduana tendrá 8 días hábiles para presentar la explicación complementaria y documentación sustentatoria respecto al valor en aduanas consignado en la declaración.

El Importador o su Agente de Aduana también podrían presentar una Garantía Específica por Duda Razonable, la cual deberá ser solicitada hasta 3 días después de haberse impreso la Notificación de Duda Razonable. Cabe recalcar que el OCE en el intervalo de 3 días puede solicitar al Jefe de Regímenes Especiales una Liquidación de Garantía por Duda Razonable para así constatar el monto que debe ser para la Garantía, el cual debe ser equivalente al 120 % de los tributos resultantes de la diferencia entre los valores declarados y los consignados en el Informe de Valoración con Ajuste y debe tener un plazo de 30 días.

Una vez presentada la Garantía el Importador o el Agente de Aduana tiene 10 días hábiles para presentar la explicación complementaria y documentación sustentatoria respecto al valor en aduanas consignado en la declaración. Si la Garantía es aprobada por el Jefe de Garantías, entonces el Importador podría retirar la carga pagando la Liquidación Inicial.

En caso que la documentación presentada no desvirtúe la duda razonable, la CAE procederá a realizar el ajuste de los valores declarados por el Importador, la respectiva rectificación de tributos y la ejecución de la Garantía específica por Duda Razonable. Caso contrario, la CAE dejará sin efecto el Informe de Valor Con Ajuste.

Dado que esta garantía tiene una vigencia de 30 días, y el plazo que tiene el Importador para presentar la justificación es 10 días, entonces él como último recurso podría acogerse a solicitar el cambio del motivo de la garantía específica, de tal manera que podría solicitarse que la Garantía sea por Controversia, con lo cual alarga su

periodo de vigencia 60 días más, para así seguir luchando por sus valores declarados.

### **Liquidación**

En este departamento constan dos funcionarios aduaneros, uno encargado de liquidar las DAU que hayan sido aforadas por Aduana y otro encargado de liquidar las DAU que hayan sido aforadas por Verificadora.

1.- Liquidación para aforo por Aduana.- El funcionario encargado de liquidar las DAU que hayan sido aforadas por Aduana, procederá en base a los dos tipos de formatos en los cuales recibe la DAU en su despacho, estos son:

DAU que viene del departamento de valoración.- Las Declaraciones Aduaneras Únicas que vienen de este departamento tienen tres tipos de observación que le sirven de referencia al funcionario encargado para liquidar la DAU, estas son:

- 1) *NO*: significa que la DAU está normal, por ende el funcionario procede a derivar la DAU al Área de Archivos Temporales, dejando así la liquidación calculada inicialmente por el SICE al momento de refrendar electrónicamente la DAU.
- 2) *SI*: significa que la DAU fue observada por el departamento de valoración, es decir, hubo un aumento o disminución en los valores o cantidades de la DAU, por ende el funcionario encargado de liquidar, ingresará al Sistema de Diligencias y Cierre de Aforo para modificar las cifras directamente en la DAU electrónica, de esta manera se calcula automáticamente la

nueva liquidación y se procede a derivar la DAU a los Archivos Temporales.

- 3) *Revisión Pasiva:* significa que la DAU deberá ser revisada por el funcionario encargado del departamento, de tal manera que la liquidación que quedaría sería la misma que el SICE calculó originalmente al aceptar la DAU electrónicamente. Cabe recalcar que la DAU será derivada al Área de Archivos Temporales con lo cual el Agente de Aduana podrá imprimir el formulario electrónico de liquidación y pagar los tributos, sin embargo al hecho de que a la DAU se le haya dado la calificación de Revisión Pasiva se procederá a enviarla al departamento de Rectificación de Tributos, en la cual se podrá calcular nuevos tributos y se le notificará al Agente de Aduana al respecto.

DAU que viene desde el funcionario encargado del sorteo de los revisores físicos.- Las Declaraciones Aduaneras Únicas que llegan desde esta persona, son revisadas por el funcionario encargado de la liquidación, el cual ingresará a Work Flow y visualizará la DAU y la liquidación electrónica, para cotejar así las cantidades y valores de la carga visualizados en pantalla juntos con los Informes del Aforo Físico. Después de esto se procede a liquidar y derivar la DAU a los Archivos Temporales.

Una información a destacar es que cuando los valores de la carga son aumentados por el departamento de Valoración los tributos a pagar también aumentan, para esto el Importador tiene la opción de solicitar a la Aduana *Garantía* por la controversia, con esto el Agente de Aduana podrá retirar la carga, ya que los tributos excedentes serán cubiertos por la Garantía. En cambio cuando el Importador decide no

solicita este Título de Crédito, sino que decide simplemente no pagar los tributos adicionales originados por el aumento del valor a la carga, entonces la Aduana está en toda la Ley de generar un *Juicio de Coactiva* al Importador. Si se da el caso de que el Agente de Aduana pagó tributos de más (ADV) podrá solicitar *Nota de Crédito* con lo cual asignará los tributos a otras DAU.

2.- Liquidación para aforo por Verificadora.- El funcionario encargado de liquidar las DAU que hayan sido aforadas por Verificadora, procederá en base a los resultados determinados por la Verificadora, los casos a presentarse son:

- La liquidación que realiza el funcionario encargado está en función del número de partidas arancelarias que tenga la DAU, ya que él tendrá que constatar que las partidas que están en el informe de la Verificadora que hizo el aforo físico, sean las mismas que estuvieron a primera instancia en la DAU aceptada electrónicamente. Si existe alguna observación, ya sea por el número de la partida o la falta de una partida, el funcionario procederá a corregir el dato y a calcular la multa respectiva, a través del Sistema de Diligencias y Cierre de Aforo.
- En cambio, si la Verificadora determinó observaciones en los valores de la carga, el funcionario encargado de la liquidación pasará la DAU al Área Legal, aquí se emite una Providencia que es firmada por el Jefe del Área de Operaciones, con la cual el Importador pagará la multa impuesta por esta Área. Después de esto la DAU junto con la Providencia pasan de nuevo al funcionario encargado para que este a su vez corrija los valores a través del Sistema de Diligencias y Cierre de Aforo y de esta manera se liquide y derive la DAU a los Archivos Temporales.

Si el Formulario aparece con un membrete de color rojo, cuya leyenda indica “No confirmado” es porque la DAU sigue en el procesamiento para la liquidación de los tributos en los departamentos anteriores a este. A continuación la pantalla que puede visualizar el Agente de Aduana en el servicio web del SICE:

**Gráfico 4: Consulta de Estado de Liquidación “No Confirmado”**

Fuente: Intranet.- <http://157.100.115.156/ied/>

**Consulta a Base de Datos de Liquidaciones : Descarga de Liquidación de DAU Electrónico**

Numero de DAU: 028 - 04 - 10 - 015598 (Aduana-Año-Regimen-Correlativo) Tipo Liquidación 01 - Importación-Exportaciones

LIQUIDACION DE DAU ELECTRONICO DEFINITIVO				
Nro DAU	028-04-10-015598-7-01		Fec Liquidación	19/03/2004
Declarante	NOGALES MASSUH S.A. NOGMASA		Fec Último Día de Pago	23/03/2004
Nro Secuencial	10653072		Fec Cancelación	
			NO CONFIRMADO	
CONCEPTO DEL TRIBUTU	AUTOLIQ(€)	LIQUIDACION(€)	LIBERACION / SUSPENSIÓN (€)	CANTIDAD A PAGAR(€)
AD VALOREM	3694.82	3694.82	0	3694.82
DERECHO ESPECIFICO		0	0	0
IMPUESTO A CONSUMOS ESPECIALES	0		0	0
IMPUESTO AL VALOR AGREGADO	3414.02	4052.11	0	4052.11
DERECHO ANTIDUMPING	0	0	0	0
MULTAS	0	0	0	0
TASA DE MODERNIZACION	0	0	0	0
TASA DE CONTROL	0	0	0	0
TASA DE ALMACENAJE	0			
FODIN	123.16	123.16	0	123.16
SALVAGUARDA	0	5317.48	0	5317.48
INTERES		0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>7,232.0</b>	<b>13,187.57</b>	<b>.0</b>	<b>13,187.57</b>
CORPEI :				<b>5</b>

**Archivos Temporales**

En este departamento existen dos funcionarios aduaneros, los cuales se encargan de archivar todas las DAU antes de que el Agente de Aduana pague los tributos.

El Agente de Aduana puede constatar de que su liquidación está lista para pagar, a través del formulario electrónico de las liquidaciones (llamado también Formulario C) que se encuentra en el Sistema SICE de la página web de la CAE.

Si el formulario aparece con un membrete de color verde, cuya leyenda indica “pago autorizado” es porque la DAU ya fue procesada y liquidada, entonces se encontrará en los Archivos Temporales.

Por lo tanto, si el formulario electrónico C tiene el membrete verde, entonces la salida de la carga de los Almacenes aduaneros depende de que tan rápido el Agente de Aduana imprima el formulario electrónico de la liquidación para así pagar en algún banco corresponsal los valores y tributos. A continuación la pantalla que puede visualizar el Agente de Aduana en el servicio web del SICE:



**Grafico 5: Consulta de Estado de Liquidación “Pago autorizado”**

Fuente: Intranet.- <http://157.100.115.156/ied/>

**Consulta a Base de Datos de Liquidaciones : Descarga de Liquidación de DAU Electrónico**

Numero de DAU: 028 - 04 - 10 - 016362 (Aduana-Año-Regimen-Correlativo) Tipo Liquidación: 01 - Importación-Exportaciones

Nro DAU	028-04-10-016362-7-01	Fec Liquidación	24/03/2004
Declarante	TABACALERA ANDINA S. A. TANASA	Fec Último Día de Pago	28/03/2004
Nro Secuencial	10659721	Fec Cancelación	

**PAGO AUTORIZADO**

CONCEPTO DEL TRIBUTO	AUTOLIQ(\$)	LIQUIDACION(\$)	LIBERACION / SUSPENSIÓN (\$)	CANTIDAD A PAGAR(\$)
AD VALOREM	1883,87	1883,87	0	1883,87
DERECHO ESPECIFICO	0	0	0	0
IMPUESTO A CONSUMOS ESPECIALES	0	0	0	0
IMPUESTO AL VALOR AGREGADO	2498,01	2498,01	0	2498,01
DERECHO ANTIDUMPING	0	0	0	0
MULTAS	0	0	0	0
TASA DE MODERNIZACION	0	0	0	0
TASA DE CONTROL	0	0	0	0
TASA DE ALMACENAJE	0	0	0	0
FODIN	94,19	94,19	0	94,19
SALVAGUARDA	0	0	0	0
INTERES	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>4,476,07</b>	<b>4,476,07</b>	<b>.0</b>	<b>4,476,07</b>

CORPEI : 5

Agente : 0569-AVILES VILLON JORGE NEPTALI [Imprimir](#) [Bajar Archivo](#)

**Archivos Finales**

En este departamento existen cinco funcionarios aduaneros, los cuales se encargan de almacenar todas las DAU después de que el Agente de Aduana ha pagado los tributos.

El Agente de Aduana puede constatar de que su liquidación está pagada, a través del formulario electrónico de las liquidaciones que se encuentra en el Sistema SICE de la página web de la CAE. Si el formulario aparece con un membrete de color amarillo, cuya leyenda indica “pago confirmado” es porque el Agente de Aduana ya pagó los

tributos y por ende podrá acercarse con la DAU impresa y con el certificado de pago del banco a los almacenes y depósitos aduaneros para retirar la carga. A continuación la pantalla que puede visualizar el Agente de Aduana en el servicio web del SICE:

**Gráfico 6: Consulta de Estado de Liquidación “Pago confirmado”**  
**Fuente: Intranet.- <http://157.100.115.156/ied/>**

**Consulta a Base de Datos de Liquidaciones : Descarga de Liquidación de DAU Electrónico**

Numero de DAU: 028 - 04 - 10 - 015823 (Aduana-Año-Regimen-Correlativo) Tipo Liquidación: 01 - Importación-Exportaciones

Nro DAU	028-04-10-015823-0-01	Fec Liquidación	24/03/2004
Declarante	CARTIMEX S.A.	Fec Último Día de Pago	28/03/2004
Nro Secuencial	10655273	Fec Cancelación	24/03/2004

**PAGO CONFIRMADO**

CONCEPTO DEL TRIBUTO	AUTOLIQU(\$)	LIQUIDACION(\$)	LIBERACION / SUSPENSIÓN (\$)	CANTIDAD A PAGAR(\$)
AD VALOREM	2390,71	2390,74	0	2390,74
DERECHO ESPECIFICO	0	0	0	0
IMPUESTO A CONSUMOS ESPECIALES	0	0	0	0
IMPUESTO AL VALOR AGREGADO	22858,67	22858,68	0	22858,68
DERECHO ANTI DUMPING	0	0	0	0
MULTAS	0	52,58	0	52,58
TASA DE MODERNIZACION	0	0	0	0
TASA DE CONTROL	0	0	0	0
TASA DE ALMACENAJE	0	0	0	0
FOFIN	935,81	935,83	0	935,83
SALVAGUARDA	0	0	0	0
INTERES	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>26.185,19</b>	<b>26.237,83</b>	<b>.0</b>	<b>26.237,83</b>

**CORPEI :** **46,08**

Agente : 4664-VASCOINEZ CABEZAS LUIS GONZALO [Imprimir](#) [Bajar Archivo](#)

Con esto se cierra el proceso aduanero para las declaraciones aduaneras únicas aceptadas electrónicamente de las Importaciones del Ecuador a través del distrito Guayaquil Marítimo.

## **CAPÍTULO 3**

### **TIEMPOS Y COSTOS DEL PROCESO ADUANERO ACTUAL**

Los tiempos y costos implicados en el Proceso Aduanero suelen constituir una de las mayores trabas para el desarrollo del comercio internacional, esto se debe a que existen trámites redundantes y costos innecesarios, los cuales constituyen cuellos de botella en la Importación de bienes.

#### **3.1 Análisis de Tiempos y Costos del Proceso Aduanero Actual**

Es por esto que el tiempo promedio que transcurre desde el arribo de las mercancías hasta que éstas quedan a disposición del Importador es 14.2 días calendario en el puerto de Guayaquil, con costos promedios de \$ 26356.59 sobre el valor CIF de las importaciones de

los principales tipos de bienes. Si bien es cierto, este tiempo es menor al de hace algunos años, dista aún del promedio de 2 a 5 días alcanzado por países en vías de desarrollo que realizaron procesos de reforma aduanera en los años 90'; y además implantaron las mejores prácticas en la gestión del comercio exterior, que lograron sostener las mejoras logradas hasta que éstas maduraron y se consolidaron.

Tal es el caso de las administraciones aduaneras de Chile, Cuba, México y Perú, a las que la relativa estabilidad política y administrativa de los años 90', les permitió implantar y consolidar reformas integrales, que involucraron al factor humano, empresarial, cultural, legal, capital y tecnológico, entre otros, y cuya maduración tomó entre 4 a 6 años.

### **3.1.1 Tiempos**

Con el objetivo de establecer una estimación del tiempo medio requerido para realizar la desaduanización de una importación a consumo, se tomó la información de tiempos disponible en la Base de Datos Oracle del SICE.

El SICE muestra la serie de datos en archivos TXT (Bloc de Notas) los cuales se transcriben al software Microsoft Excel, para aprovechar las bondades de esta herramienta.

La información se presenta de tal manera que las importaciones a consumo se encuentran clasificadas por tipo de carga (contenerizada, consolidada, general, suelta) y sub-clasificada por tipo de aforo (documental, físico con aduana, físico con verificadora), para cada día

laborado del mes, en los 12 meses de los años 2003 y 2004. Ver anexo 1.

El “tiempo promedio de despacho”, entendiéndose este como el tiempo que transcurre desde que la carga baja del buque, hasta cuando sale del almacén temporal, para el año 2003 fue: 22.12 días. Y para el año 2004 fue: 19.29 días

Para obtener estas estadísticas se tomó la tabla del anexo 1 y se realizó lo siguiente:

- Se sumaron los datos de las columnas: LLEGADA\_ACEPTADA y PAGO\_SALIDA cuyo resultado fue la columna: Qi (tiempo promedio de despacho para un día).
- Se sumaron los datos de esta nueva columna, y después se dividió para el número de filas lo cual arrojó el promedio final.

El análisis que se muestra a continuación fue realizado con los datos de tiempos del anexo 1 para los meses de octubre del 2003 hasta febrero del 2004, tiempo en el cual laboré en la parte operativa del proceso aduanero.

Los tiempos, en días, en el Proceso de Carga son:

**Tabla 17: Tiempo en días para el Proceso de Carga Actual**  
**Elaboración: Tayron L. Cifuentes C.**

<b>Tipo de manifiesto de carga</b>	<b>Días desde arribo hasta presentación de DAU (Ti)</b>	<b>Porcentaje de B/Ls por Proceso (Bi)</b>
<b>Manifiestos de Carga Master</b>		
Sin corrección BM	7.87	54.51
Con corrección BM	14.01	0.46
<b>Manifiestos de Carga Master / 'Ship Convenience'</b>		
Sin corrección BM / Sin corrección desconsolidación.	8.57	1.71
Con corrección BM / Sin corrección desconsolidación.	17.00	0.03
<b>Manifiestos De Carga Consolidada</b>		
Sin corrección BM / Sin corrección BH / Sin corrección desconsolidación.	8.60	39.93
Sin corrección BM / Sin corrección BH / Con corrección desconsolidación.	11.00	0.08
Con corrección BM / Sin corrección BH / Sin corrección desconsolidación.	17.24	1.25
Con corrección BM / Con corrección BH / Sin corrección desconsolidación.	11.24	2.00
Envío Tardío BM / Con corrección BM / Sin corrección BH / Sin corrección desconsolidación.	11.33	0.03
<b>Tiempo promedio total en Carga</b>	<b>8.39</b>	<b>100.00</b>

BM: B/L Master, BH: B/L House.

El Tiempo promedio total en el Proceso Aduanero de Carga se basa en la siguiente fórmula:

$$\frac{\sum(T_i \cdot B_i)}{100}$$

Los tiempos, en días, en el Proceso de Despacho son:

**Tabla 18: Tiempo en días para el Proceso de Despacho Actual**  
Elaboración: Tayron L. Cifuentes C.

<b>Declaraciones Aduaneras</b>	<b>Días desde presentación de DAU hasta salida (Ti)</b>	<b>Porcentaje de DAUs por proceso (Bi)</b>
Revisión Documental sin observaciones.	4.12	44.81
<b>Revisión Documental con Derivación a Valoración</b>		
Revisión Documental sin observaciones /Valoración sin observaciones/Con cambio de aforo	7.21	12.65
Revisión Documental sin observaciones/Valoración con observaciones/Sin cambio de aforo	4.33	0.07
Revisión Documental con observaciones/Valoración sin observaciones/Con cambio de aforo	9.01	1.01
<b>Aforo Físico por Aduana</b>		
Revisión Documental sin observaciones/Valoración sin observaciones/Aforo sin	6.66	13.77

incidencias.		
Revisión Documental sin observaciones/ Valoración sin observaciones/Aforo con incidencias.	8.22	2.26
<b>Aforo Físico por Verificadoras</b>		
Revisión Documental sin observaciones / Valoración sin observaciones/Inspección sin incidencias.	7.28	24.51
Revisión Documental sin observaciones/ Valoración sin observaciones/Inspección con incidencias.	12.14	0.91
<b>Tiempo promedio total en Despacho</b>	<b>5.85</b>	<b>100.00</b>
<b>Total Días CARGA + DESPACHO</b>	<b>14.24</b>	

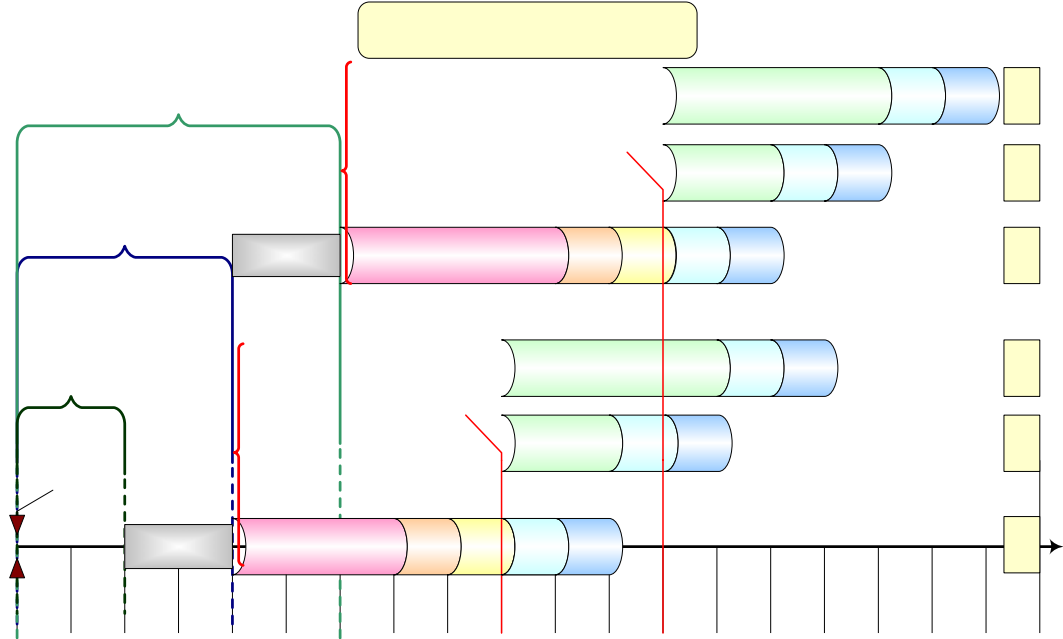
El Tiempo promedio total en el Proceso Aduanero de Despacho se basa en la siguiente fórmula:

$$\frac{\sum(T_i \cdot D_i)}{100}$$

El resumen de tiempos detallado considerando B/L master o B/L house, y con Aforo Documental y Aforo Físico es:



**Gráfico 7: Resumen de Tiempos en el Proceso Aduanero.**  
 Elaboración: Tayron L. Cifuentes C. con la herramienta Microsoft Visio



De esta manera se puede constatar que el Tiempo promedio total actual para la desaduanización de mercaderías, es 14.2 días.

**3.1.2 Costos**

De forma general, los costos incurridos en la importación de bienes pueden ser agrupados en 5 categorías:

- 1) Costos que determinan el valor CIF de las importaciones
  - Costo de origen, valor FOB
  - Seguro
  - Flete
  
- 2) Aranceles e impuestos calculados sobre base CIF

**Entrega de  
BL  
4.26**

**Entrega de  
Certificados  
4.18**

**Entrega de**

- Gravamen arancelario
- Cláusula de Salvaguardia
- Contribución al Fondo para la Infancia (FODINFA)
- Impuesto al Valor Agregado (IVA)
- Impuesto a los Consumos Especiales (ICE)

### 3) Otros costos e impuestos adicionales

- Gastos de puerto
- Almacenaje
- Inspección y verificación de mercaderías (1% + IVA sobre costo FOB)
- Aporte a la CORPEI (Corporación de Promoción de Exportaciones e Inversiones; 0.25 por mil sobre costo FOB)
- Agente afianzado de aduanas
- Movilización local de contenedores

### 4) Costos de tramitación

- Comisión bancaria
- Formularios de aduana

### 5) Costos de autorizaciones y controles a las importaciones

- Autorizaciones previas a importación
- Permisos adicionales

A fin de obtener las estimaciones de costos se seleccionó la importación bajo el régimen de consumo (régimen 10) de tres tipos de bienes:

- Bien de Consumo
- Bien Tecnológico

➤ Bien de Capital

Los cuales son los tres tipos de bienes que rigen la economía de un país.

**1. Fragancia (bien de consumo no sujeto al pago del ICE).**- La Fabril S.A. importó 2996 Kg de esencia de fragancia, provenientes de Estados Unidos, las cuales llegaron en un contenedor de 40 pies, que fue aperturado el 10 de junio de 2004. Dentro de este contenedor la esencia estaba embalada en 16 tambores.

El Agente de Aduana: Torres Alaña Pablo David (4466) realizó la Declaración Aduanera Única para esta importación, la cual fue refrendada con el número: 028-2004-10-034284 y tipo de aforo: Físico, con la Verificadora SGS.

**2. Televisor (bien tecnológico).**- Artefacta importó 415 televisores con un peso bruto de 8285,50 Kg, provenientes de Brasil, los cuales llegaron en 1 contenedor de 40 pies.

El Agente de Aduana: Torres Alaña Pablo David (4466) realizó la Declaración Aduanera Única para esta importación, la cual fue refrendada con el número: 028-2004-10-040726 y tipo de aforo: Documental. Cabe mencionar que para esta declaración aduanera, el revisor documental determinó cambio de aforo, es decir, pasó a aforo físico con Aduana.

**3. Máquina Fresadora (bien de capital).**- Brem Cia. Ltda. importó una máquina, con un peso bruto de 17632 Kg, proveniente del Brasil, el cual llegó como carga suelta.

El Agente de Aduana: Torres Alaña Pablo David (34466) realizó la Declaración Aduanera Única para esta importación, la cual fue

refrendada con el número: 028-2004-10-041994 y tipo de aforo: Físico, con Aduana.

Estos productos llegaron hasta el puerto de Guayaquil, transportados vía marítima y cuyos montos se presentan en las siguientes tablas (valores expresados en USD).

Las tarifas de seguro varían entre 0.3% y 1% del valor FOB, dependiendo del producto y de la negociación directa entre la aseguradora y el importador. Las aseguradoras para los productos citados fueron:

- *Fragancia*.- Colonial Compañía de Seguros y Reaseguros S.A. la cual cobró el 0.240578 % del valor FOB.
- *Televisor*.- Compañía de Seguros Ecuatoriano Suiza S.A. la cual cobró el 0.242993 % del valor FOB.
- *Máquina Fresadora*.- Alianza Compañía de Seguros y Reaseguros S.A. la cual cobró el 0.587744 % del valor FOB.

El costo del flete está en función del volumen y peso de la carga y de la ruta escogida.

**Tabla 19: Valor CIF de las Importaciones**  
Elaboración: Tayron L. Cifuentes C.

	<b>Fragancia</b>	<b>Televisor</b>	<b>Máquina Fresadora</b>
Costo de origen: valor FOB	36553.60	45705	250000
Seguro	87.94	111.06	1469.36
Flete	681.04	2580	7782
<b>Valor CIF de las Importaciones</b>	37322.58	48396.06	259251.36

Gravamen arancelario, llamado también Tarifa ad-valorem. El valor a pagar puede ser: 0%, 5%, 10%, 15%, 20% y 35% del CIF; la tasa se aplica dependiendo del producto que se importe. Para los productos escogidos las tarifas son:

- *Fragancia*.- 5%,
- *Televisor*.- 20%
- *Máquina Fresadora*.- 5%

Cláusula de Salvaguardia, el porcentaje de este arancel depende del producto. La Salvaguardia se puede presentar también como restricción cuantitativa, es decir como un techo de importación, con el fin de proteger al producto nacional; para esto el COMEXI (Consejo de Comercio Exterior e Inversiones) establece cupos de importación a los Importadores. Ninguno de los productos citados tiene cláusula de salvaguardia.

Contribución al Fondo para la Infancia, llamado también FODINFA el valor a pagar es el 0.5% del valor CIF.

Impuesto a los Consumos Especiales (ICE), el valor a pagar es un porcentaje de la suma del CIF + AdValorem + Salvaguardia + Fodinfra. Ninguno de los productos citados paga ICE; cabe recalcar que los productos que pagan este arancel son los vehículos, el alcohol y el tabaco.

Impuesto al Valor Agregado (IVA), el valor a pagar es el 12% de la suma del CIF + AdValorem + Salvaguardia + Fodinfra + ICE.

**Tabla 20: Costo de Importación**  
**Elaboración: Tayron L. Cifuentes C.**

<b>Aranceles e Impuestos</b>	<b>Fragancia</b>	<b>Televisor</b>	<b>Máquina Fresadora</b>
Gravamen Arancelario	1866.13	9679.21	12962.57
Cláusula de Salvaguardia	-	-	-
Fodinfra	186.61	241.98	1296.26
<b>Valor CIF ex aduana (base imponible)</b>	39375.32	58317.25	273510.19
ICE	-	-	-
IVA	4725.04	6998.07	32821.22
<b>Costo de importación</b>	44100.36	65315.32	306331.41

Los Gastos de Puerto están en función del número de contenedores e incluyen: handling de aforo y despacho, sello de seguridad, cuadrilla de aforo y traslado para pesaje.

- *Fragancia.*- El contenedor llegó el 5 de junio de 2004 al patio de contenedores de Ecu aestibas, el 10 de junio de 2004 ingresó a la bodega de Ecu aestibas para su respectiva apertura. Para el respectivo traslado del contenedor desde el patio hasta la bodega, el Importador pagó \$5 a un transportista terrestre (camionero). Ecu aestibas cobró la respectiva tasa de handling: \$22.34 + IVA por el despacho del contenedor.

- *Televisor.*- Dado que se trataba de un contenedor de televisores, el funcionario a criterio propio determinó el cambio de aforo, lo cual generó los siguientes rubros cobrados por Aretina:
  - Cuadrilla de aforo: \$ 34.64
  - Sello de seguridad: \$ 10
  - Handling\* de despacho: \$ 30 + IVA
- *Máquina Fresadora.*- Llegó el 8 de julio de 2004 al patio de contenedores de Ecu aestibas, el 13 de julio de 2004 ingresó a la bodega, por ser carga suelta, para el respectivo aforo, lo cual generó los siguientes rubros cobrados por Ecu aestibas:
  - Cuadrilla de aforo: \$ 40
  - Handling de aforo: \$ 50 + IVA
  - Traslado: \$10 (cobró el transportista terrestre por el traslado y pesaje)
  - Pesaje: \$ 15.34
  - Handling de despacho: \$ 50 + IVA

El Almacenaje en los módulos de empresas asociadas a las líneas navieras; depende del tipo de carga, la cantidad de contenedores, del número de días almacenados y las tarifas de las Almaceneras. Cabe recalcar que los días se cuentan dependiendo del tipo de carga; si es carga contenerizada, los días son contados desde que la carga ingresa al patio de contenedores de la almacenera; en cambio si es carga consolidada, los días son contados desde la fecha de apertura del contenedor por parte de la Consolidadora de Carga.

---

\*Se entiende por handling a la acción que realiza una máquina portacontenedores para levantar un contenedor y colocarlo en un camión.

- *Fragancia.*- Estuvo en la bodega de Ecuaestibas desde el 10 de junio hasta el 18 de junio del 2004.
- *Televisor.*- Estuvo en el patio de Aretina desde el 6 de julio hasta el 30 de julio del 2004.
- *Máquina Fresadora.*- Estuvo en la bodega de Ecuaestibas desde el 13 de julio hasta el 28 de julio del 2004.

La Tasa de Inspección y Verificación varía de acuerdo a la Verificadora:

- *Fragancia.*- La ITS cobró el 0.65 % del valor FOB más el IVA.
- *Televisor.*- La SGS cobró el 0.7 % del valor FOB más el IVA.
- *Máquina Fresadora.*- La SGS cobró el 0.65 % del valor FOB más el IVA.

Estas tasas fueron cobradas por la respectiva inspección en origen, ya que el valor FOB de los tres bienes es mayor a \$ 4000.

La Aportación al CORPEI es el 0.025 % del valor FOB. Cabe recalcar que el mínimo de aportación es \$5 por importación.

El Agente de Aduanas varía entre \$100 y \$2000 dependiendo del agente afianzado, y de lo difícil que resulte la desaduanización de la carga.

La movilización de contenedores varía entre \$60 y \$160 por contenedor desde el puerto hasta la zona industrial norte de la ciudad. El costo del transporte hasta Quito es en promedio de \$600 por contenedor.



Custodia, es el costo de los guardias de seguridad que se asignan a un contenedor para el traslado dentro de la ciudad. Sólo el importador de televisores tuvo el costo adicional de custodia.

**Tabla 21: Costo de Importación más costos e impuestos extras**  
Elaboración: Tayron L. Cifuentes C.

<b>Otros costos e impuestos Extras</b>	<b>Fragancia</b>	<b>Televisor</b>	<b>Máquina Fresadora</b>
Gastos de puerto	30.02	78.24	177.34
Almacenaje	52.06	280	2996.45
Tasa de inspección y verificación	267.88	358.33	1820
Aportación al CORPEI	9.14	11.43	62.50
Agente Afianzado de Aduanas	140	168	1451.81
Movilización local de contenedores	67.43	120	150
Custodia	-	120	-
<b>Costos de Importación + costos e impuestos extras</b>	44666.89	66451.32	312833.96

La comisión bancaria, es el cobro que hace el Banco al Importador por emitir el visto bueno. El cobro depende del banco, este oscila entre \$10 y \$15 por visto bueno.

Los formularios de aduana incluyen: Documento Único de Importación, Declaración Andina de Valor y copias que deben ser entregadas en todos los trámites.

- *Fragancia*.- El costo del formulario A fue de \$ 1.
- *Televisor*.- El costo del formulario A fue de \$ 1.

- *Máquina Fresadora.*- El costo del formulario A, junto con el llenado del DAV por parte del Agente de Aduana, fue de \$ 10.

Comisión por realizar el trámite del Visto Bueno, es lo que cobra el Agente de Aduana al Importador, en caso de que ellos tengan que obtener el Visto Bueno. Para el caso de la fragancia y los televisores, los importadores se encargaron de obtener el visto bueno.

**Tabla 22: Costo de Importación más costos de tramitación**

Elaboración: Tayron L. Cifuentes C.

<b>Costos de Tramitación</b>	<b>Fragancia</b>	<b>Televisor</b>	<b>Máquina Fresadora</b>
Comisión bancaria por Visto Bueno	15	12	15
Formularios de Aduana y fotocopias	1	1	10
Comisión por realizar el trámite del Visto Bueno.	-	-	33,6
<b>Costos de Importación + Costos de tramitación</b>	44682.89	66464.32	312892.56

Las autorizaciones previas a la importación se obtienen en los Ministerios dependiendo del producto. El costo de las mismas también depende del Ministerio y del producto. Ejemplo:

En el MAG: depende del producto y su peso y hay 4 cuentas para hacer los pagos en el Banco del Fomento.

En el MSP el valor por cada licencia aprobada es de \$ 40.

Para el caso de nuestros tres bienes, ninguno requiere de Autorización Previa. Cabe mencionar

Los permisos adicionales tales como los certificados INEN (Instituto Ecuatoriano de Normalización), son normas técnicas que se requieren para ciertos productos; cuando aplica, estos deben ser obtenidos antes del Visto Bueno.

En el INEN cuando el producto aplica a la norma se emite un certificado que tiene un costo de \$ 75 y cuando la norma no aplica al producto se emite un oficio de un valor de \$ 20, además las copias certificadas por ellos tienen un valor de \$ 2 cada una.

Para el caso de nuestros tres bienes importados, ninguno requiere de permiso adicional.

**Tabla 23: Costo Total de Importación**  
**Elaboración: Tayron L. Cifuentes C.**

<b>Autorizaciones y Controles a las Importaciones</b>	<b>Fragancia</b>	<b>Televisor</b>	<b>Máquina Fresadora</b>
Autorización previa a importación	-	-	-
Permisos adicionales	-	-	-
<b>COSTO TOTAL de Importación</b>	<b>44682.89</b>	<b>66464.32</b>	<b>312892.56</b>
<b>Incremento en el valor CIF (Ci)</b>	7360.31	18068.26	53641.20
Incremento porcentual en el valor CIF	19.72%	37.33%	20.69%

Adicionalmente, por la utilización de los contenedores para el transporte de la carga, las compañías navieras exigen una garantía que va de \$600, para contenedores de 20 pies, hasta \$2000 para contenedores refrigerados de 40 pies, que luego es devuelta cuando se reciben los contenedores. El costo de oportunidad del dinero retenido hasta que el contenedor es desocupado puede ser estimado en \$3.33 por contenedor. Sin embargo, para clientes frecuentes y que movilizan grandes volúmenes de carga las navieras solicitan solamente una

carta de compromiso como garantía, por lo cual este rubro no se considera entre los demás costos generales.

El Costo promedio total actual de las importaciones es de \$ 26356.59, esta estadística se obtuvo al tomar de la última tabla, la fila Incremento en el valor CIF y calcular:

$$\frac{\sum C_i}{3}$$

## **CAPÍTULO 4**

### **ÁREAS Y PROCEDIMIENTOS CON OPORTUNIDADES DE MEJORA**

En el Proceso Aduanero de Carga y Despacho analizados anteriormente existen Áreas que deben normalizarse y Procedimientos que pueden unificarse con la finalidad de optimizar el tiempo del proceso aduanero, así como también optimizar los costos del proceso aduanero de las importaciones.

De esta manera se acercarán los esfuerzos de la administración aduanera a los objetivos estratégicos de desarrollo del país, considerando que la sinergia de la decisión política, la mejora de procesos y las tecnologías de la información, producirá un alto impacto en la gestión aduanera, en la calidad de los servicios que presta la Aduana y en la generación de ventajas competitivas entre los usuarios.

## **4.1 Proceso Aduanero de Carga**

En este proceso se pueden realizar los siguientes cambios:

### **4.1.1 Problema/Oportunidad 1: Los contenedores con carga suelta van primero a los patios y luego a las bodegas, lo que retrasa el despacho**

Resumen de la situación: Los contenedores que contienen carga suelta o consolidada, una vez descargados del medio de transporte son trasladados a un patio (con el que la Naviera tiene contrato) donde permanecen 5 días promedio mientras el Consolidador de Carga presenta la solicitud de apertura, la Aduana autoriza dicha apertura y se realiza el traslado del “patio” a la “bodega” con la subsiguiente apertura del contenedor.

Condiciones: El análisis se efectuó a partir de datos obtenidos en mis días laborables en un Almacén Temporal del Puerto de Guayaquil (Ecuastibas), así como también de Manifiestos de carga consolidada y Declaraciones Aduaneras (DAU) registrados en la Base de Datos Aduanera (SICE) en el periodo que va de Octubre 2003 a Febrero 2004, observándose que el 40% de las Declaraciones Aduaneras están relacionados con carga suelta.

**Tabla 24: Tiempo en días para la utilización de contenedores.**  
**Elaboración: Tayron L. Cifuentes C.**

<b>Descripción</b>	<b>Días desde el arribo del medio de transporte hasta la apertura</b>	<b>Días desde el arribo del medio hasta la presentación de la Declaración</b>
Contenedores con carga suelta	5.4	10.02
Contenedores en la modalidad 'ship convenience'	0.87	8.71

Criterio aplicable: La carga que arriba por vía marítima a territorio aduanero ecuatoriano, es manifestada por medios electrónicos hasta 24 horas antes del arribo del medio de transporte, salvo en casos de puertos cercanos donde el plazo es hasta 6 horas antes del arribo. En todos los casos, trátase de carga suelta o contenerizada, la información detallada de la carga está disponible para la Aduana y los Operadores con suficiente antelación, ya sea para programar actividades de control aduanero como logísticas.

Por lo general, un almacén aduanero tiene áreas delimitadas para carga contenerizada y para carga suelta dentro de un mismo recinto. Por ejemplo:

*El Almacén Temporal "Ecuastibas" tiene al módulo 1 (patio) para el almacenaje de contenedores; y a la bodega 7 para el almacenaje de la carga suelta. Cabe recalcar que cada división tiene un código como*



*Operador de Comercio Exterior (OCE), el módulo es el código 6077 y la bodega 6095.*

Las mercancías descargadas serán entregadas por el transportista a las bodegas de almacenamiento temporal dentro de las veinte y cuatro horas siguientes al descargue, bajo el control Distrital, en espera de la declaración respectiva\*.

Causa: Las empresas navieras descargan y trasladan los contenedores a recintos con los que tienen contrato, sin tener en cuenta el tipo de carga o la elección de recinto por parte de importador. Las regulaciones del Puerto de Guayaquil establecen que los almacenes son o bien de carga suelta o de carga contenerizada, no de ambas al mismo tiempo.

En este contexto, los traslados del “patio” de carga contenerizada a la “bodega” de carga suelta deben hacerse de inmediato, sin embargo esto no se cumple y no existen procedimientos de control, ni mecanismos de sanción a ese incumplimiento.

Efecto: La necesidad del traslado y la apertura ha dado origen a una Unidad administrativa de Apertura cuyos procedimientos no están enfocados en el usuario, con mecanismos de autorización pero no de facilitación, lo que eleva el tiempo de permanencia de la carga suelta en los patios. El impacto en el tiempo del proceso aduanero es directo y alcanza los 5 días calendario, lo que retrasa el despacho además de encarecerlo.

---

\*Ley Orgánica de Aduanas, Artículo 39

Recomendación: Retornar al procedimiento que estuvo vigente hace algunos años, por el cuál la carga suelta que llegaba al puerto de Guayaquil iba directamente a las bodegas, más aún que ahora se cuenta con información de la carga con suficiente anticipación; ello permite que:

1. La carga suelta vaya donde el transportista decida, es decir, del gancho del buque a la bodega; siempre y cuando el patio y la bodega pertenezcan a un mismo almacenista, la carga se trasladará inmediatamente a la bodega en coordinación con el consolidador (casos Ecuastibas, Transagent y Aretina que concentran el 80% de la carga que llega al puerto de Guayaquil).
2. Los funcionarios de aduana revisarán la información de contenedores a ser desconsolidados, no habrá solicitud de apertura ni autorización para desconsolidar. El funcionario estará presente en la desconsolidación, la misma que se la efectuará en días y horas hábiles.
3. Las navieras podrán celebrar contrato con patios y también con bodegas, de modo que cumplan con sus términos de contrato que las hace responsables hasta la entrega al destinatario del contrato de flete.

La eliminación del ingreso de la carga suelta al patio reduciría por lo menos 2 días en el promedio general del proceso aduanero.

#### **4.1.2 Problema/Oportunidad 2: Los Informes de Desconsolidación son copia del Informe de Carga Consolidada, los llamados tres informes de carga deben integrarse en uno**

Resumen de la situación: Los informes de carga consolidada son los manifiestos de carga que transmite el Consolidador de Carga a la

Aduana antes del arribo del medio de transporte; el informe de ingreso a almacén es aquel con que el Almacén Temporal informa a la Aduana sobre las incidencias de la “tarja al detalle” que se realiza al ingresar la carga al almacén; la solicitud de desconsolidación es aquel informe con que el consolidador solicita a la Aduana se le permita desconsolidar su carga; y el informe de carga desconsolidada es aquel con que el consolidador informa a la Aduana sobre las incidencias de la “tarja al detalle” efectuada en la desconsolidación.

La implementación de estos informes no se ha completado, o se ha efectuado de manera distinta al proyecto original, lo que les resta eficacia. Los usuarios (almaceneras y consolidadoras) proponen que en el caso de carga contenerizada y carga suelta se reduzcan los dos informes y una solicitud a un solo informe, el que resumirá los resultados del Ingreso a la bodega y de la desconsolidación, y que será rubricado por el funcionario de Aduana.

Condiciones: El análisis se efectuó a partir de datos obtenidos en mis días laborables en un Almacén Temporal del Puerto de Guayaquil (Ecuastibas), así como también de Manifiestos de carga consolidada y Declaraciones aduaneras registradas en la Base de Datos Aduanera (SICE) en el periodo que va de Octubre 2003 a Febrero 2004.

Criterio aplicable: El acto de revisión de la carga que ingresa a un almacén por parte del almacenista, así como el acto de revisión de carga que se desconsolida por parte del consolidador, tienen por objeto verificar el estado de la carga que está (o estará) bajo su responsabilidad, y sobre la cuál han asumido (o asumirán) obligaciones contractuales. No obstante, es una práctica difundida en varios países que las incidencias detectadas por cada uno de estos

Operadores, sea resumida y transmitida a la Aduana en un solo envío electrónico, el que es suscrito por el almacenista, el consolidador y el funcionario de Aduana.

Causa: La implementación trunca de los informes de ingreso a almacén debido a sucesivas postergaciones por parte de la administración aduanera en el mes de junio y julio del año 2002, la insuficiente capacitación a los usuarios consolidadores que desvió el sentido del informe de desconsolidación convirtiéndolo en una copia del informe de carga consolidada; y la sobre-regulación impuesta a los trámites de corrección de errores, hacen necesario replantear el Proceso Aduanero de Carga y el uso de los informes electrónicos, atendiendo el dato de la realidad así como las propuestas de los usuarios en el sentido de un replanteamiento.

Efecto: Los procesos aduaneros de carga contenerizada y carga suelta, toman en promedio 9 días calendario para que pueda comenzar la nacionalización. Se trata de un tiempo considerable, cinco a seis veces mayor al de puertos de similar tamaño y flujo de carga (Valparaíso, Cartagena y Callao), lo que encarece y retrasa el despacho aduanero.

Recomendación:

1. Los informes: Ingreso a almacén e Informe de desconsolidación se pueden juntar en uno sólo, de lo que resultará la Tarja Única al Detalle (Almacén + Desconsolidador + Aduana), la misma que será suscrita por el almacenista, el desconsolidador y el funcionario de Aduana.
2. La medida anterior elimina la Solicitud de Desconsolidación.

3. La infraestructura a nivel de módulo informático existe, y la implementación no implicará cambios significativos en el módulo de carga y otros relacionados.
4. En el nuevo proceso, los B/L hijos actuarían como B/Ls individuales una vez recibido el informe de carga consolidada y aceptado el Documento de Recepción del Medio de Transporte (DRM).
5. Los B/L hijos estarán aptos para ser asociados a una declaración aduanera una vez transmitido el Informe Único de Tarja al Detalle.

**4.1.3 Problema/Oportunidad 3: Los trámites de corrección y regularización de envío de información (envío tardío) se sujetan a trámites administrativos y criterios de funcionarios, lo que retrasa el despacho**

Resumen de la situación: Los trámites de corrección y envío tardío, dependiendo de su naturaleza, se someten a distintos trámites administrativos y criterios de los funcionarios aduaneros, lo que hace imprevisibles sus resultados y tiempos de atención. Todos estos trámites requieren varios documentos de acompañamiento (incluso notarizados), además los OCE deben solicitar en las ventanillas de Zona Primaria una notificación de la multa a pagar por la corrección o la solicitud de envío tardío.

La gran mayoría se resuelve sin el auxilio de consultas a la Base de Datos Aduanera, muchos implican inspección de contenedores y repesaje, pocos de ellos son automáticos y todos tardan un tiempo considerable, lo que retrasa el despacho.

**Condición:** El análisis se efectuó a partir de los datos obtenidos en visitas efectuadas al Área de Zona Primaria del Primer Distrito, y de Manifiestos de carga y sus correcciones registrados en la Base de Datos Aduanera en el periodo que va de Octubre 2003 a Febrero 2004. Se observó que el promedio general de 8.8 días del procedimiento de carga, se eleva a 11.29 días cuando hay correcciones.

El resumen de tiempos de los procedimientos de carga, cuando existen correcciones es:

**Tabla 25: Número de Documentos de transporte con corrección**  
Elaboración: Tayron L. Cifuentes C.

<b>Tipo de Trámite en Carga</b>	<b>Días desde el arribo del medio hasta la nacionalización (Primer Distrito)</b>	<b>Porcentaje de Despachos con corrección (Primer Distrito)</b>
B/L master con corrección	14.01	0.67%
B/L house con corrección en la desconsolidación	11.00	0.08%
B/L house con corrección antes de la desconsolidación	11.24	2.50%
<b>PROMEDIO B/Ls CON CORRECCIÓN</b>	<b>11.29</b>	<b>1.40%</b>

1. De las correcciones solicitadas a B/Ls master, se observó que dos tipos de error, régimen aduanero y condición del contenedor representan más del 50% del total de errores:

**Tabla 26: Campos que comúnmente se corrigen**

Elaboración: Tayron L. Cifuentes C.

<b>Descripción del Error</b>	<b>Frecuencia relativa del error</b>	<b>Frecuencia acumulada</b>
Régimen aduanero	29.52	29.52
Condición del contenedor	21.27	50.79
Peso	15.71	66.50
RUC del contribuyente	11.23	77.73
Fecha de embarque	11.03	88.76
Flete	5.57	94.33
Empresa de transporte	2.58	96.91
Puerto de embarque	2.39	99.30
Nº documento de embarque (B/L)	0.70	100.00

- En cuánto al régimen, se observó que el 76% de los cambios de régimen corresponden a mercancía que retorna al país después de repararse en el exterior, mercancía que se destina a transformación para su exportación y maquinaria para obras públicas, la que siempre es sometida a inspección física.

**Tabla 27: Correcciones de régimen aduanero**  
**Elaboración: Tayron L. Cifuentes C.**

<b>Dice</b>	<b>Debe Decir</b>	<b>Frecuencia relativa</b>	<b>Frecuencia Acumulada</b>
10 - Importación a Consumo	31 - Reimportación de mercancía exportada temporalmente	22.94	22.94
10 - Importación a Consumo	72 - Depósito industrial	16.88	39.82
10 - Importación a Consumo	20 - Importación temporal	14.70	54.52
10 - Importación a Consumo	70 - Depósito comercial	6.95	61.47
10 - Importación a Consumo	80 - Tránsito	6.85	68.32
10 - Importación a Consumo	90 - Zona Franca	4.37	72.69
80 - Tránsito	10 - Importación a consumo	3.67	76.36

3. En cuanto a la condición de contenedor, se observó que casi el 50% de los cambios de condición en contenedores, son para pasarlos a la condición de apertura (LCL/LCL ó FCL/LCL) lo que quiere decir que esta carga será ingresada a un almacén de carga suelta y se desconsolidará en presencia de la Aduana, lo que elimina el riesgo, sin embargo la política actual es inspeccionar previamente todos los contenedores.



**Tabla 28: Correcciones de condición de contenedor**

Elaboración: Tayron L. Cifuentes C.

<b>Dice</b>	<b>Debe Decir</b>	<b>Frecuencia relativa</b>	<b>Frecuencia Acumulada</b>
FCL/LCL	FCL/FCL	27.57	27.57
FCL/FCL	LCL/LCL	17.29	44.86
FCL/FCL	FCL/LCL	13.08	57.94
LCL/LCL	FCL/FCL	13.08	71.02
FCL/LCL	LCL/LCL	11.68	82.70
FCL/FCL	SHIP CONVENIENCE.	6.07	88.77
LCL/FCL	LCL/LCL	5.61	94.38
BREAKBULK	FCL/FCL	2.34	96.72
VACIO	FCL/FCL	1.40	98.12
FCL/LCL	SHIP CONVENIENCE.	0.93	99.05
LCL/LCL	FCL/LCL	0.47	99.52
SHIP CONVENIENCE.	FCL/FCL	0.47	99.99

4. En cuánto al otro 50% de cambios de condición, que los pasa a la condición de no apertura (FCL/FCL), se observó que la mayoría de ellos es aperturado durante el aforo físico.
5. En cuánto al peso, se observó que los cambios menores al 10% del peso manifestado son corregidos por Work Flow con aforo físico obligatorio, y que los cambios mayores al 10% también son por Work Flow pero requieren opinión legal, son inspeccionados y en ocasiones asignados a aforo físico. En cambio si el nuevo peso está dentro del intervalo del 10% entonces se corrige por transmisión electrónica.

6. Respecto al Nombre del Consignatario, la corrección o cambio es por Work Flow y además requiere opinión legal. Con relación al RUC del importador, el cambio es automático vía transmisión, y se observó que el sistema sólo permite el cambio de un RUC válido por otro igualmente válido, lo que reduce el riesgo al no permitirse la introducción de importadores inexistentes.
7. Con relación a la fecha de embarque, cuando esta aumenta el cambio se realiza por Work Flow y requiere opinión legal. Se observó que el 24% de los casos corresponde a diferencias de uno a cuatro días y el 76% restante a cambios mayores a 4 días:

**Tabla 29: Correcciones de fecha de embarque**

Elaboración: Tayron L. Cifuentes C.

<b>Diferencia en Días</b>	<b>Ocurrencias</b>	<b>Frecuencia Relativa</b>	<b>Frecuencia acumulada</b>
0	2	0.58	0.58
1	23	6.63	7.21
2	22	6.34	13.55
3	21	6.05	19.60
4	16	4.61	24.21
5	20	5.76	29.97
6	11	3.17	33.14
7	12	3.46	36.60
8	6	1.73	38.33
9	6	1.73	40.06
10	7	2.02	42.08

8. En cuánto a flete, se observó que los cambios para aumentarlo son automáticos, y que los cambios para reducirlo requieren opinión legal, son inspeccionados y en ocasiones asignados a aforo físico.
9. Respecto al código de la empresa de transporte y el número del B/L, el cambio se realiza a través de la página del SICE.
10. Las Empresas de Transporte corrigen el número de contenedor a través del Work Flow, el cual requiere opinión legal para su aprobación. En cambio las Consolidadoras de Carga corrigen el número del contenedor de manera automática, es decir, vía transmisión electrónica.

Criterio aplicable: La Aduana lleva un minucioso registro de los regímenes y operaciones aduaneras, lo que incluye las solicitudes electrónicas (CDA) que complementan a estos trámites. Es a partir de éste registro, que se ha estructurado el soporte para el análisis de riesgos, el cuál, debe ser aplicado en las tres fases del control aduanero: anterior a la nacionalización, concurrente y posterior a la nacionalización.

El uso sistemático de la información disponible en el control anterior, servirá para maximizar la detección de infracciones y delitos a partir de la información de carga manifestada y recibida, así como de las correcciones solicitadas, y ayudará a reducir el número de inspecciones en el proceso de corrección, cuya aplicación retrasa el flujo de mercancías y encarece el despacho.

Se acepta como error estadístico de transcripción un porcentaje promedio de 2 a 3 %, observándose que el promedio general de

errores entre B/Ls master y B/Ls hijos es 1.4%, y que el promedio de error en B/Ls master es 0.67%, ambos considerados bajos.

A continuación el ranking de errores en B/Ls master por empresa naviera:

**Tabla 30: Número de B/Ls corregidos por Naviera**

**Elaboración: Tayron L. Cifuentes C.**

<b>Naviera</b>	<b># B/Ls master Declarados</b>	<b># B/Ls master Corregidos</b>	<b>%Porcentaje de error</b>
Ecuanautica S.A.	122	20	16.39
Tolemar	43	4	9.30
Transfrigo S.A.	11	1	9.09
Marnizam S.A	34	2	5.88
Ecuagents C.A	19	1	5.26
Bluepac Shipping Agency S.A.	22	1	4.55
Inschape Shipping Services	108	3	2.78
Investamar S.A.	189	3	1.59
Ian Taylor	4,633	60	1.30
Maersk Del Ecuador	6,461	82	1.27
Transporte Maritimo Terrestre (T.M.T.)	157	2	1.27
Tecnisea Cia. Ltda.	893	11	1.23
Andinamar	667	7	1.05
Navisur Naviera Del Sur S. A.	2,990	26	0.87
Transmabo - Transporte Maritimos	6,760	57	0.84

Bolivarianos S.A.			
Mpe Del Ecuador	730	6	0.82
Naves	2,008	16	0.80
Mediterranean Shipping Co.Ecuador C.A.	5,686	41	0.72
Snorkel S.A	1,545	11	0.71
Crowley American Transport, Inc, Ecuador S.A.	7,995	55	0.69
Andinave S.A.	300	2	0.67
Nedtransecuador Cia.Ltda.	5,741	34	0.59
Transoceánica Cia. Ltda.	22,398	119	0.53
Pormar	4,835	25	0.52
Navesmar	3,410	17	0.50
Terminaves S.A.	2,472	11	0.44
Tradinter S.A.	241	1	0.41
Marglobal S.A. (Agencia Marítima Global)	8,682	31	0.36
Greenandes Ecuador S.A.	6,608	19	0.29
Representaciones Marítimas Del Ecuador R	5,898	12	0.20
<b>Total / Promedio</b>	<b>101,658</b>	<b>680</b>	<b>0.67</b>

Causa: No se aplica el análisis de riesgos en el área de zona primaria, no existe un procedimiento administrativo actualizado que regule y oriente el trabajo de correcciones y envíos tardíos, se extrema el celo en la atención de trámites imponiendo requisitos diversos y no se utiliza la Base de datos aduanera para obtener indicadores de riesgo y resolver las solicitudes.

Efecto: Los trámites de corrección toman en promedio 3 días calendario, en todos los casos se solicitan documentos que no guardan relación directa con la corrección (incluso notarizados cada vez), en la mayoría de casos se inspecciona la mercancía lo que requiere manipulación de los contenedores con costo, en un gran número de casos se dispone el re-pesaje de la carga con costo, y en muchos casos se dispone además el aforo físico de las mercancías, todo ello incrementa el costo del despacho y lo retrasa.

Recomendación:

1. Las correcciones deben tener un único proceso administrativo y deben ser en su mayoría automáticas.
2. La inspección y re-pesaje debe decretarse en casos de alto riesgo.
3. Cambios de campos:
  - a) Los cambios de condición de contenedor, deberían ser automáticos cuando pasan a condición LCL pues serán aperturados y desconsolidados por la Aduana. Cuando pasen a la condición FCL los cambios serán automáticos y asignados a aforo físico.
  - b) Los cambios de peso mayores al 10% del peso manifestado, así como también los cambios menores al 10 % deberían ser automáticos con pase a aforo físico,

siempre que no haya habido cambio de número de bultos. Cuando haya variación del número de bultos se mantendrá el procedimiento actual, es decir, a través de Work Flow.

- c) Se debería firmar un convenio con las empresas navieras y consolidadoras en la cual acepten la notificación electrónica de las multas y se comprometan al pago de las mismas con la sola notificación electrónica.
- d) Dada la infraestructura tecnológica que brindan los Bancos Comerciales para las transacciones de debitos y créditos a través de páginas web, se debería implementar el pago electrónico de las multas previo a la aceptación de la corrección.

#### **4.1.4 Problema/Oportunidad 4: Un importante número de correcciones implica el uso de Hojas de Cambio, de lo que no queda registro en el sistema y retrasa el despacho**

Resumen de la situación: Un importante número de correcciones implica la elaboración y trámite de “hojas de cambio”, lo que fue una salida provisional para situaciones no contempladas en el desarrollo del SICE. Tal es el caso, de las correcciones que necesita realizar una Consolidadora de Carga habiendo ya transmitido los tres informes, así como también las correcciones al B/L que necesite realizar la Empresa de Transporte habiéndose ya confirmado el peso por parte del Almacén Temporal y además los fraccionamientos de B/L que suelen ser solicitados por las Empresas Transportistas y Consolidadoras de Carga cuando viene en los contenedores mercadería de prohibida importación.

Cabe recalcar que los Agentes de Aduana se ven inmersos en esta metodología, cuando se trata de DAU a régimen especial, pero como en el presente trabajo se está analizando las DAU a régimen 10, entonces no habría casos a citar. A partir de estas hojas, el área de Sistemas actualiza directamente la Base de Datos Aduanera no quedando registro de tales acciones, salvo el archivo físico de solicitudes. En la mayoría de casos estos trámites toman entre una a dos semanas.

Condiciones: El análisis se efectuó a partir de datos obtenidos en visitas efectuadas al Área de Zona Primaria del Primer Distrito, así como también en el Departamento de Help Desk, y de hojas de cambio tramitadas para modificar la Base de Datos Aduanera en el periodo que va de Enero 2004 a Agosto 2004, observándose que la mayoría correspondía a cambios de código de almacén, régimen aduanero y eliminación del informe de ingreso al almacén.

Criterio aplicable: Las correcciones de datos deben hacerse a través de los respectivos módulos informáticos del SICE, lo que permitirá llevar un registro detallado de las correcciones con fines de auditoría y mejora de procesos, y facilitará la tarea al usuario quién empleará procedimientos con que está familiarizado, incrementando su productividad.

En casos de contingencia, por cambios normativos o disposiciones de la autoridad, podrán realizarse cambios a la Base de Datos mediante instrucciones (“scripts”) directas a la Base de Datos, pero se precisa que esto será por un periodo breve de tiempo, mientras se desarrolla, prueba e implementa la interfase respectiva.



Causa: El SICE se desarrolló en base a supuestos y especificaciones que no se cumplen o perdieron vigencia, situación que ha sido subsanada con procedimientos manuales de corrección cuya prolongada utilización contradice las políticas de seguridad de datos y auditoría de sistemas.

Efecto: Una medida de contingencia provisional se ha hecho permanente, y muchas correcciones de datos del Proceso de Carga y Despacho se realizan a través de “hojas de cambio”, lo que además de representar un riesgo institucional requiere de excesivos tiempos de tramitación, que retrasan y encarecen el despacho.

Recomendación: Desarrollar las nuevas opciones o implementar las que ya existan para la corrección de la Base de Datos Aduanera en condiciones de control e integridad de datos. Estas opciones se soportarán en la infraestructura existente y operarán vía intercambio electrónico de datos o servicios web en tiempo real.

#### **4.1.5 Problema/Oportunidad 5: El ingreso de trámites al Área de Zona Primaria tiene una secuencia inapropiada**

Resumen de la situación: El ingreso de solicitudes de corrección y regularización de envío de información (envío tardío) al área de zona primaria, se realiza primero vía electrónica a través de Work Flow, para después ingresar en la ventanilla de Zona Primaria una solicitud física así como la documentación que sustenta la transacción, la cual pasa por un procedimiento de comprobación por parte de los funcionarios del área para así aprobar o rechazar el CDA generado.

Condiciones: El análisis se efectuó a partir de los datos obtenidos en visitas efectuadas al Área de Zona Primaria del Primer Distrito, y de Manifiestos de carga y sus correcciones registrados en la Base de Datos Aduanera en el periodo que va de Octubre 2003 a Febrero 2004, observándose que el 1.4% de los documentos manifestados es objeto de corrección.

Criterio aplicable: Una solicitud electrónica que ingresa por el servicio web de la Aduana obtiene un Código de Documento Aduanero (CDA) junto con un mensaje de aceptación de la solicitud ingresada, este código servirá de identificación, tanto en la presentación de la solicitud física como a lo largo del ciclo de vida del trámite. Si en algún paso del proceso administrativo, se detecta un error u omisión, en datos de la solicitud electrónica o en los documentos de acompañamiento, el trámite será rechazado. No es necesario entonces aceptar primero para rechazar después, pues la aceptación no implica la procedencia de lo solicitado.

Causa: El subsistema Work Flow permite la generación de CDA de corrección o envío tardío, a pesar de que los datos ingresados en la Solicitud no pertenezcan al manifiesto de carga de la Importación o de pronto son incoherentes; generando así una falsa expectativa de la transacción que el OCE está haciendo, así como también una mala planificación del tiempo estimado para realizar la operación.

Efecto: La presentación de solicitudes de corrección en Zona Primaria es un procedimiento confuso para los usuarios, ajeno y distinto a los demás trámites de la Aduana, ya que muchas veces los CDA son rechazados una y dos veces por mal llenado de los campos de la solicitud electrónica, a pesar de que el sistema permite y acepta.

Recomendación: El subsistema Work Flow debería validar los datos que se ingresan para las solicitudes de corrección y envío tardío, de tal manera que el CDA y el mensaje de aceptación del sistema sean realmente un procedimiento satisfactorio.

## **4.2 Proceso Aduanero de Despacho**

En este proceso se pueden realizar los siguientes cambios:

### **4.2.1 Problema/Oportunidad 1: Un alto número de certificados es emitido con errores de digitación, los que además tardan en ser corregidos**

Resumen de la situación: La corrección de certificados de inspección por parte de las empresas verificadoras, debido a errores de digitación, afecta al 10.3% de los certificados que emiten estas empresas. El tiempo promedio para la corrección de estos errores es 5 días calendario debido a que esta tarea se efectuaría en las sedes de estas empresas en Quito, y los documentos son remitidos a esa ciudad para el re-proceso.

Condiciones: El análisis fue efectuado a partir de los Certificados de inspección y correcciones de esos Certificados registrados en la Base de Datos Aduanera en el periodo que va de Octubre 2003 a Febrero 2004, observándose que el promedio de error de las verificadoras es alto con una acentuada dispersión, y que el promedio de días para la corrección es igualmente alto con reducida dispersión:

**Tabla 31: Tiempo en días que se toman las Verificadoras para las correcciones**  
**Elaboración: Tayron L. Cifuentes C.**

<b>Verificadora</b>	<b>Porcentaje de error en Certificados Inspección Primer Distrito</b>	<b>Días promedio para corrección de error CI Primer Distrito</b>
COTECNA	7.9%	6.4
BUREAU VERITAS	14.2%	5.7
SGS	12.3%	4.8
ITS	8.9%	6.6
<b>PROMEDIO</b>	<b>10.3%</b>	<b>5.9</b>

Se observó que 7 tipos de error son los más frecuentes, concentrando ellos el 51% de los fallos, distribuyéndose el 49% restante en otros 60 tipos de error:

**Tabla 32: Campos que corrigen las Verificadoras**  
**Elaboración: Tayron L. Cifuentes C.**

<b>Descripción del Campo</b>	<b># Correcc. en Periodo</b>	<b>Frecuencia Relativa</b>	<b>Frecuencia Acumulada</b>
Estado de la mercancía	6,409	10.432	10.432
Descripción de mercancía	5,527	8.996	19.428
Valor FOB en us\$ (subpartida)	5,162	8.402	27.830
Valor FOB unitario en us\$	5,075	8.260	36.090
Valor FOB en moneda original (subpartida)	4,837	7.873	43.963
Precio unitario factura	4,503	7.329	51.292

Criterio aplicable: Los principios y la práctica de la administración de datos, establecen que el nivel de error en la digitación masiva de datos alfanuméricos (números y textos) no debe exceder el 2 o 3% de “error estadístico”, criterio generalmente aceptado por la industria y el comercio. Adicionalmente, se recomienda que los datos alfanuméricos sean objeto de una revisión visual aleatoria, selectiva o masiva dependiendo de la criticidad del proceso, lo que significa imprimir parte o todo lo digitado, compararlo con los documentos fuente y re-digitar si se encuentra error. Las técnicas descritas van acompañadas de acciones de monitoreo de los resultados, que aseguren que los márgenes de error estén dentro de niveles tolerables, y también de procedimientos expeditivos para la corrección de errores en caso que la revisión no los haya detectado.

Causa: Existe un alto promedio de error (10.3% del total) que indica que la técnica de digitación, revisión y re-digitación en las empresas verificadoras es rudimentaria o inexistente, y que no se practica la revisión visual, aleatoria o selectiva de los datos digitados, menos aún el monitoreo de los resultados, a pesar de que se trata de un proceso crítico y que la mayoría de los datos son textos provenientes de facturas (difícilmente verificables por software), por lo que requieren revisión visual. Adicionalmente, el alto promedio de días que toma una corrección (5 días) revela que se usa un procedimiento lento, no enfocado al usuario.

Efectos:

1. El tiempo promedio de corrección de errores de Certificados es de 5 días calendario, los que impactan directamente en el tiempo promedio del Despacho aduanero, pues si el Agente de Aduana detecta el error no presentará la Declaración

electrónica hasta que éste sea corregido. Si el Agente de Aduana no detecta el error, éste será detectado por la Aduana en la revisión documental, y la corrección se hará después de la presentación de la DAU física, retrasándose en ambos casos el retiro de las mercancías.

2. En ocasiones, los errores son detectados más de una vez, en distintas fases del despacho aduanero, en tales casos, se solicitarán sucesivas correcciones que tomarán igual tiempo cada una, con el consiguiente retraso en el retiro de las mercancías.

#### Recomendaciones:

1. Independientemente de la continuación del servicio que prestan las empresas verificadoras, es necesario actuar de inmediato sobre sus técnicas de trabajo y monitorear la introducción de mejoras a través de la medición de resultados.
2. Se debe trasladar a los agentes de aduana y cámaras de la producción la información quincenal del porcentaje de certificados corregidos por cada empresa, y el tiempo promedio que toman estas correcciones, para que la decisión de elegir a una verificadora esté basada en información actualizada y objetiva sobre el desempeño de cada empresa, y para que las empresas verificadoras compitan en mostrar a los usuarios bajos niveles de error y procesos ágiles de corrección de errores.

#### **4.2.2 Problema/Oportunidad 2: Un alto número de Certificados de Inspección es transmitido con demora a la Aduana, retrasando el despacho**

Resumen de la situación: El 60% de certificados de inspección es emitido y transmitido a la Aduana, en promedio, 4 días después del arribo del medio de transporte, y es a partir de ese día que el Agente de Aduana puede transmitir la DAU electrónica. Esto se debe a que el SICE lleva una cuenta corriente de cada Certificado (Valor FOB y Unidades), entonces se requiere el certificado para validar la DAU.

Condiciones: El análisis fue efectuado a partir de los Certificados de inspección, Documentos de Transporte y Declaraciones Aduaneras registrados en la Base de Datos Aduanera en el periodo de Octubre 2003 a Febrero 2004, observándose lo siguiente:

**Tabla 33: Días de demora para la transmisión del Certificado de Inspección.**  
Elaboración: Tayron L. Cifuentes C.

<b>Verificadora</b>	<b>Días desde el arribo del Medio hasta la Transmisión del CI (Primer Distrito)</b>	<b>Días desde la transmisión del CI hasta refrendo de la DAU (Primer Distrito)</b>
COTECNA	4.0	4.57
BUREAU VERITAS	4.3	5.10
SGS	4.2	4.46
ITS	4.0	5.23
<b>PROMEDIO</b>	<b>4.1</b>	<b>4.76</b>

CRITERIO APLICABLE: El Certificado de inspección en origen, aún en el contexto de la certificación del flete, debe basarse principalmente en información generada o digitada en el exterior, y no dentro del país (distinto es el caso de la inspección en destino), por consiguiente, el

Certificado tendría que estar en manos del importador después de la inspección en origen y en el 100% de casos antes del arribo del medio de transporte, para que el agente de aduana presente la DAU electrónica inmediatamente después del arribo del medio.

Causa: La tarea crítica que las Verificadoras realizan dentro del país, previo a la transmisión y emisión del Certificado de inspección, es la elaboración del Certificado a partir de las facturas comerciales, el informe de inspección en origen, la solicitud de inspección y otros documentos sustentatorios, lo que les toma en promedio 4 días calendario. Esta tarea se realiza parcialmente en el lugar en que se efectúa la inspección, y se completa en el país.

Efecto: Los 4 días calendario que transcurren desde la llegada del medio de transporte hasta la transmisión del Certificado a la Aduana, impactan directamente en el tiempo promedio de Despacho aduanero, pues el Agente de Aduana no puede transmitir la DAU electrónica ni presentar la DAU física en ventanilla mientras la Verificadora no remita el Certificado, lo que retrasa el despacho.

Recomendación:

1. Como en un caso anterior, independientemente de la continuación del servicio que prestan las empresas verificadoras, es necesario actuar sobre sus técnicas de trabajo y monitorear la introducción de mejoras.
2. Trasladar a los agentes de aduana y cámaras de la producción la información quincenal del tiempo promedio que toma a estas empresas transmitir el Certificado electrónico a la Aduana, que es similar al que les toma emitir el Certificado físico. Así, la decisión de elegir a una verificadora estará basada en información actualizada y objetiva sobre el desempeño de cada



empresa, y será un elemento de presión para que las verificadoras compitan en mostrar a los usuarios, bajos tiempos para la transmisión de Certificados a la Aduana.

#### **4.2.3 Problema/Oportunidad 3: Un alto número de declaraciones es cambiada de aforo documental a aforo físico**

Resumen de la situación: Un significativo número de despachos es cambiado diariamente a aforo físico por los revisores documentales. En promedio, un despacho con aforo físico a cargo de la Aduana toma 7 días calendario desde la presentación de la DAU física en la ventanilla del Distrito, pero si se da un cambio de aforo, el tiempo promedio se incrementa a 9 días calendario.

Por ello, los usuarios piden que se asigne el tipo de revisión desde el momento del refrendo, de ese modo, explican, ahorrarán tiempo y costos, planificarán mejor sus actividades y cumplirán sus compromisos de entrega sin crear expectativas al importador. La Gerencia de Gestión Aduanera es la responsable teórica de todas las listas que requiere la Aduana, los Operadores de comercio exterior (OCE) y el SICE para operar correctamente, sin embargo, a raíz de la implementación del análisis de riesgos y otros subsistemas informáticos se han creado nuevas Listas cuyo responsable real es la Gerencia de Fiscalización o la Jefatura de Sistemas.

Condiciones: El análisis se efectuó a partir de los datos obtenidos en visitas efectuadas al Área de Nacionalización del Primer Distrito, y de Declaraciones Aduaneras que se cambiaron a aforo físico en el periodo comprendido entre Octubre 2003 y Febrero 2004, observándose que el 14% de los Despachos diarios fueron pasados de revisión documental a aforo físico, es decir la cuarta parte del total de DAUs que se somete a aforo físico.

La mayor parte de cambios de aforo se debió a que Declaraciones asignadas a revisión documental les correspondía en realidad aforo físico, constatándose que la indebida asignación se debía a que los Catálogos o Listas del sistema estaban desactualizados (continúan así) y que esto se origina en que la administración de determinadas listas no está claramente definida. A continuación, algunos motivos de los cambios de aforo:

1. Las DAUs con subpartidas de refrigerantes son cambiadas de aforo porque al no estar inscritas en la Lista de aforo obligatorio, algunas DAUs son asignadas por el SICE a revisión documental.
2. Las DAUs con mercancía proveniente de puertos libres, paraísos fiscales y zonas francas son obligatoriamente sometidas a aforo físico en destino\*. El SICE asigna aforo físico al 33% de las DAUs cuyos puertos pertenecen a la lista vigente, además las DAUs que sean de alto riesgo o estén sujetas a aforo obligatorio. Sobre esta lista, cabe mencionar que Sistemas elaboró una lista de Puertos Libres para cubrir la carencia de la lista. Al aplicársele, se comprobó que si se asignaba aforo físico a toda la mercancía proveniente de esos puertos, el aforo llegaría al 80% lo que generaría rechazo y sobrecarga de trabajo.

---

\*Ley Orgánica de Aduanas, Artículo 66

Se decidió asignar aforo físico a sólo al 33% de las Declaraciones relacionadas con esa lista, lo que continúa aplicándose hasta la fecha y mantiene al aforo en 57% diario en Guayaquil.

Entiéndase por:

*Paraísos Fiscales.*- Países, especialmente del Caribe, en los cuales no se tributa sobre la renta.

*Zona Franca.*- Es el régimen liberatorio que por el principio de extraterritorialidad, permite el ingreso de mercancías, libre de pago de impuestos, a espacios delimitados del territorio nacional.

*Puertos Libres.*- Territorio sometido a régimen aduanero especial, en el cual pueden ingresar mercancías procedentes del exterior, libre de impuestos y restricciones cuantitativas.

3. Las DAUS con código liberatorio 640 (que exonera IVA) son pasadas a aforo físico, pues al no estar inscrito en la Lista de aforo obligatorio, algunas DAUs son asignadas por el SICE a revisión documental.

Criterio aplicable: Los principios básicos de la administración moderna establecen la necesidad de delimitar responsabilidades funcionales para el cumplimiento de los objetivos. Si la responsabilidad funcional está a cargo de dos o más áreas, probablemente ninguna ejecutará la tarea, ni asumirá la responsabilidad por la acción u omisión.

Causa: No está claramente definida el área responsable de la administración del compendio de códigos de uso aduanero, y no existe un procedimiento administrativo que comprenda la administración de

todas las listas de códigos vigentes, los cuales a la fecha son más de 160.

Efecto: Transcurre un tiempo considerable entre la publicación de ciertas normas o la toma de determinadas decisiones, y su incorporación al compendio de códigos aduaneros del sistema SICE, lo que causa trastorno al Despacho y retrasa la nacionalización. Son varias las listas que a la fecha permanecen sin actualizar y la medida concreta es que el cambio de aforo por los revisores llega al 14% de las DAUs tramitadas por el Primer distrito, lo que incrementa en dos días el tiempo de nacionalización y proyecta una imagen de descoordinación ante los usuarios del servicio aduanero.

Recomendación:

Plazo inmediato.-

1. Pasar de 33% a 100% el porcentaje de aforo de las mercancías provenientes de:
  - Iquique , Chile
  - Shangai , China
  - Balboa , Panamá
  - Colón , Panamá
  - Cristobal , Panamá
  - Manzanillo , Panamá

Estos son los principales puertos que los revisores cambian a aforo físico.

2. Gestión Aduanera debe elaborar la lista oficial de puertos libres, paraísos fiscales y zonas francas para reemplazar la lista temporal elaborada por Sistemas.

3. Inscribir el código liberatorio 640 en la tabla de aforo obligatorio, coordinando con Fiscalización y Sistemas pues esto tiene relación con el subsistema de análisis de riesgos.

Mediano plazo.-

1. Delimitar las responsabilidades en la administración de códigos del catálogo aduanero, para lo que será conveniente crear un directorio de estas listas con la siguiente información mínima:

**Tabla 34: Información mínima para los catálogos aduaneros.**

**Elaboración: Tayron L. Cifuentes C.**

<b>Concepto</b>	<b>Descripción</b>
Identificador No 1	Sigla obligatoria de hasta 10 posiciones alfanuméricas de la agencia u organización responsable de la creación o actualización de la Tabla (ISO, UNECE, UN/CEFACT, UN/EDIFACT, SGCAN, OMC, OMA, etc.).
Identificador No 2	Código obligatorio de 4 posiciones alfanuméricas asignado a la Tabla por la misma agencia u organización responsable de su creación o actualización.
Identificador No 3	Sufijo calificador. Dato opcional de hasta 5 posiciones alfanuméricas, asignado a la Tabla por la misma agencia u organización responsable de su creación o actualización.
Identificador No 4	Versión de la Tabla. Dato opcional de hasta 2 posiciones enteras, un punto decimal físico, y hasta 2 posiciones decimales (total hasta 5

	posiciones).
Descripción del contenido de la Tabla	Descripción breve del contenido de la Tabla. Hasta 254 posiciones alfanuméricas.
Referencia / Nota sobre la Tabla	Referencia a una tabla predecesora o asociada; notas sobre la versión de la tabla, idioma u otro aspecto relevante para la correcta aplicación. Hasta 254 posiciones alfanuméricas.
Generación de nuevos códigos	Datos relacionados con la generación de códigos de la tabla. Hasta 254 posiciones alfanuméricas.
Fecha de Última Actualización de Tabla en Compendio	Numérico de 8; formato aaaa/mm/dd.

2. Fortalecer la Unidad de Administración del Catálogo Aduanero en la Gerencia de Gestión Aduanera, cuyo objetivo es:

- ▶ Describir el contenido de las diversas tablas de códigos utilizados por los documentos y subsistemas informáticos de la Aduana.
- ▶ Facilitar la identificación, administración y uso de las tablas de códigos utilizados por los subsistemas de consumo, regímenes especiales, regímenes particulares, control de carga, tránsito aduanero, arancel aduanero, intercambio electrónico de datos, así como en el Documento Aduanero Único, Declaración Andina del Valor, Manifiestos de Carga y Solicitudes varias.

#### **4.2.4 Problema/Oportunidad 4: Un alto número de Declaraciones es asignada a aforo por las Verificadoras, estos aforos tardan considerablemente en concluirse**

Resumen de la situación: El proceso aduanero de las DAUs aforadas por verificadoras es el que más tiempo toma entre todos los procesos de despacho aduanero, y en la actualidad un 26% de las Declaraciones diarias es asignado a aforo por estas empresas, lo que además de elevar los costos operativos, incrementa el tiempo promedio de nacionalización. Los usuarios prefieren el aforo por la Aduana, pues aunque éste tiene una mayor incidencia de ajuste de valor, se realiza en un tiempo menor y sin costo para el importador.

Condiciones: El análisis se efectuó a partir de datos obtenidos en visitas al Área de Nacionalización del Primer Distrito, y de las Declaraciones Aduaneras aforadas por la Aduana y por las empresas verificadoras en el periodo comprendido entre Octubre 2003 y Febrero 2004, observándose que el 57% de los Despachos diarios fueron asignados a aforo físico, y que el tiempo promedio de despacho se mantiene en 14.28 días en el Primer Distrito.

**Tabla 35: Porcentaje de asignación a aforo físico y documental**  
**Elaboración: Tayron L. Cifuentes C.**

<b>Tipo de Revisión</b>	<b>Porcentaje diario asignado a revisión Primer Distrito</b>	<b>Días desde arribo del medio hasta la salida de mercancía Primer Distrito</b>
<b>B/L Master</b>		
Aforo por verificadora	12.2%	15.60
Aforo por la Aduana	19.6%	13.04
Revisión documental	24.2%	11.48
<b>B/L House</b>		
Aforo por verificadora	12.2%	20.08
Aforo por la Aduana	13.5%	17.52
Revisión documental	18.1%	15.96
<b>TOTAL / PROMEDIO</b>	<b>100%</b>	<b>14.3</b>

Criterio aplicable: Los aforos físicos a cargo de la Aduana y de las empresas verificadoras deberían tomar el mismo tiempo, siempre que la entrega de documentos a estas empresas se haga con igual oportunidad, y que la selección de contenedores a ser aperturados se realice con similar criterio.

Causas:

1. No existe un procedimiento administrativo para el área de Coordinación con Verificadoras que oriente y regule el trabajo de esta área en aspectos como porcentaje de contenedores a aforar, tratamiento de carga suelta, etc.; tampoco existe soporte informático para las principales tareas de esa área, lo que origina re-trabajo y discrecionalidad en las decisiones.



2. Existe el plazo de hasta 5 días para la realización del aforo por la verificadora y la entrega de los resultados a la Aduana, pero estos plazos no se cumplen, y ante la ausencia de mecanismos de control y sanción, la situación no se corrige\*.

Efectos:

1. La selección de contenedores a ser aforados y la elaboración de la lista para las verificadoras se realizan manualmente, lo que es una fuente de error de digitación de datos que ya están registrados en el SICE. Esta elaboración implica un mayor tiempo de nacionalización, además de responsabilidad para el funcionario que elabora la lista.
2. Cada verificadora solicita distinta cantidad de contenedores para el aforo, y toma distintos periodos de tiempo para entregar sus resultados:

**Tabla 36: Tiempo en días de la entrega de resultados por la Verificadora**  
Elaboración: Tayron L. Cifuentes C.

<b>Verificadora</b>	<b>Porcentaje de contenedores solicitados sobre el total declarado</b>	<b>Días entre la entrega de Documentos a Verificadora y la Devolución</b>	<b>Porcentaje de hallazgos sobre el total de aforos efectuados</b>
SGS	100%	3.3	3.8
COTECNA	70%	4.0	6.3
BUREAU VERITAS	70%	3.3	5.4
ITS	50%	2.3	3.1
<b>PROMEDIO</b>	<b>72%</b>	<b>3.2</b>	<b>4.4</b>

\*Acuerdo 014, registro oficial # 250

No hay evidencia estadística de que a mayor número de contenedores aforados, o a mayor tiempo en la elaboración del informe, se tenga un mayor número de hallazgos. Lo que si se constata es que el mayor tiempo en la entrega de resultados, retrasa el despacho.

3. Se nos informó que normalmente las verificadoras no aforan todos los contenedores solicitados sino una muestra representativa, pero muchos de estos contenedores requieren manipulación dentro del patio, lo que implica un costo para el importador, que encarece el despacho.
4. La carga suelta y los contenedores almacenados en los patios donde existe espacio suficiente, no requieren manipulación ni programación para el día siguiente, sin embargo, estos Despachos (que representan el 18% del total) son normalmente aforados al día siguiente, retrasando el despacho.

#### Recomendaciones:

Plazo inmediato.

Estandarizar la selección aleatoria de contenedores, tanto para los que serán aforados por la Aduana como para las Verificadoras. La actual técnica de selección aleatoria de la Aduana está probada, y puede adecuarse sin mayor esfuerzo a necesidades específicas de las verificadoras. De ese modo existirá una sola técnica de selección, transparente y de aplicación automática, que elimine la selección discrecional de contenedores, y libere de responsabilidad a funcionarios que no cuentan con medios adecuados para realizar dicha selección.

**4.2.5 Problema/Oportunidad 5: Un importante número de importadores muestra un desempeño sin incidencias frente a la Aduana, pero su porcentaje de aforo es el mismo que el resto de importadores, retrasándoles el despacho**

Resumen de la situación: Existe un importante número de importadores cuyos despachos no fueron objeto de observación ni por la Aduana ni por las verificadoras en los últimos 12 meses, lo que es un indicador de sostenidas y buenas prácticas de comercio exterior. Estos importadores, que en su mayoría debían ser considerados como “buenos contribuyentes” y como tal elegibles en su momento para el otorgamiento de facilidades como el “despacho anticipado”, “despacho directo o canal verde” y la asignación de bajos niveles de aforo cuando se trate de *mercancías no sujetas a aforo obligatorio*, tienen sin embargo, el mismo tratamiento que los demás contribuyentes cuando se asigna el aforo físico, lo que incrementa el costo del control para la Aduana y retrasa el despacho.

Condiciones: El análisis fue efectuado a partir de los Certificados de inspección y Declaraciones Aduaneras registradas en la Base de Datos Aduanera en el periodo que va de Marzo 2003 a Febrero 2004. Se observó lo siguiente:

**Tabla 37: Importadores con incidencias y sin incidencias (buenos contribuyentes)**

Elaboración: Tayron L. Cifuentes C.

<b>Descripción</b>	<b>Porcentaje de Declaraciones refrendadas/ Total</b>	<b>Porcentaje de Declaraciones aforadas/ refrendadas</b>	<b>Porcentaje de Declaraciones incidentadas/ aforadas</b>
Importadores con incidencias	62.4%	55.3%	12.0%
Importadores sin incidencias (Buenos contribuyentes).	37.6%	52.4%	0.00%
<b>Total</b>	<b>100.0%</b>	<b>57.0%</b>	<b>3.3%</b>
Principales importadores sin incidencias, que representan el 10% del FOB Nacional (300)	10.4%	42.8%	0.00%

Los 300 principales buenos contribuyentes que no han tenido incidencias por parte de la Aduana o de las empresas verificadoras en el periodo analizado, explican el 10% del FOB nacional, representan el 1.6% de los 19000 importadores existentes y su nivel de aforo ha sido del 42.8%.

Criterio aplicable: Se entiende al riesgo como el potencial de incumplimiento de la Ley de Aduanas, y al análisis de riesgos como el uso sistemático de información disponible para determinar la

frecuencia con que pueden ocurrir los riesgos identificados, y la magnitud de sus probables consecuencias.

El análisis de riesgos es el instrumento clave para maximizar la detección de infracciones y delitos que afectan el interés fiscal, las estadísticas de comercio y la economía del país, y paralelamente ayuda a reducir el número de aforos y otros controles aduaneros, cuya necesaria aplicación retrasa el flujo de mercancías y encarece el comercio exterior.

En tal sentido, la Aduana ha implementado un conjunto de reglas fijas para gestionar los casos de aforo obligatorio; técnicas aleatorias para elegir al azar Declaraciones que serán aforadas (caso de puertos libres); y técnicas estadísticas para calcular el riesgo de una Declaración y a partir de ello determinar el tipo de revisión que corresponde (revisión o aforo).

Las técnicas estadísticas se basan en “rankings de riesgo” tanto de importadores como de otras variables, los que se confeccionan a partir del histórico de incidencias detectadas en la inspección en origen y en el aforo en destino.

En la misma línea metodológica y como complemento a los rankings de riesgo, deberá existir un “*ranking de cumplimiento*” a partir del cuál se seleccionarán a los buenos contribuyentes (por número de Declaraciones tramitadas), a los que se podrá sustraer de la aplicación de las técnicas estadísticas, y sujetarlos a la aplicación de técnicas aleatorias.

Causa: No se aplica aún el concepto de buenos contribuyentes en la Fiscalización, y por consiguiente no existen políticas para el uso de “rankings de cumplimiento” en el control aduanero, ni procedimientos administrativos que orienten y regulen la selección y actualización de estos rankings. Las técnicas empleadas actualmente en el análisis de

riesgos, se basan en el uso de “rankings de incumplimiento de la Ley” a partir de los cuales se determina el potencial de riesgo de una declaración.

Efecto: El perfil de atención que brinda la Aduana a los principales “buenos contribuyentes” es el mismo que brinda a los contribuyentes de alto, mediano o bajo riesgo, desaprovechándose la oportunidad de premiar a contribuyentes con aplicación sostenida de buenas prácticas y excelente cumplimiento de las regulaciones, y a la vez persuadir a los importadores de riesgo a cumplir con la Ley.

Recomendaciones:

1. Confeccionar una lista de “buenos contribuyentes”; los 300 principales importadores sin incidencias (por número de declaraciones) son candidatos a esta lista, para perfeccionar esta lista deberá cruzarse con información del Servicio de Rentas Internas y filtrarla con los indicadores de riesgo que esa institución administra. Con la información depurada se confeccionará la primera lista de buenos contribuyentes que debe ser actualizada quincenalmente.
2. Fijar el porcentaje inicial de aforo con que cada buen contribuyente ingresará a la lista (alrededor del 4%) el que se aplicará a mercancías no sujetas a aforo obligatorio.
3. Disponer que en la revisión documental se practique un mínimo cambio de aforo a los importadores que integran esta lista.
4. Definir los procesos informáticos para la actualización periódica de la lista, con los que se dará de baja a los Contribuyentes que no deban continuar en la Lista, se dará de alta a nuevos Contribuyentes seleccionados y se modificará el porcentaje de aforo aplicable.

5. Analizar si existe base legal para publicar la lista de “buenos contribuyentes” y los beneficios que tendrán sus integrantes, para con ello persuadir a los operadores de comercio exterior al cumplimiento de las regulaciones.

**4.2.6 Problema/Oportunidad 6: Un importante número de despachos puede iniciarse antes de la llegada del medio de transporte, sin embargo no se ha implementado la Declaración Previa a la llegada de las mercancías, desaprovechándose el mandato legal**

Resumen de la situación: La Ley prevé la presentación de la declaración aduanera hasta siete días antes del arribo de las mercancías\*, y señala que los documentos de acompañamiento exigibles son:

1. Original o copia negociable del conocimiento de embarque, guía aérea o carta de porte.
2. Factura comercial que servirá de base para la declaración aduanera.
3. Certificado de inspección en origen o procedencia cuando sea del caso.
4. Certificado de origen cuando proceda.
5. Visto Bueno del Banco Central del Ecuador o de sus corresponsales, previo al embarque de las mercancías en las importaciones a consumo.
6. Los demás exigibles por regulaciones expedidas de la Junta Monetaria.

---

\*Ley Orgánica de Aduanas, Artículo 43

Estos documentos físicos, en la mayor parte de casos están en poder de los importadores antes de la llegada de las mercancías, y de otro lado, la transmisión electrónica indispensable para el datado o confirmación, la realiza el transportista hasta 24 horas antes de la llegada de las mercancías, y la verificadora hasta 6 horas antes de la llegada (en un 40% de casos).

Quiere decir, que la documentación física y las transmisiones electrónicas de manifiestos y certificados requeridas para presentar la DAU electrónica y la DAU física está disponibles en muchos casos antes de la llegada de la mercancía, sin embargo, se ha establecido que el manifiesto electrónico sobre el cuál pueden realizarse datados o confirmaciones es el manifiesto aceptado y no el manifiesto recibido. Entiéndase como manifiesto recibido al transmitido por el transportista hasta 24 horas antes del arribo del medio, y como manifiesto aceptado a una copia del manifiesto recibido generada automáticamente después del arribo del medio de transporte (posterior al DRM).

En las condiciones anotadas no será posible presentar DAUs electrónicas o físicas antes de la llegada del medio, lo que podría beneficiar hasta un 40% de las nacionalizaciones del primer distrito lo que reduciría considerablemente el tiempo de despacho aduanero.

Condiciones: El análisis fue efectuado a partir de los Certificados de inspección y Manifiestos registrados en la Base de Datos Aduanera en el periodo que va de Octubre 2003 a Febrero 2004. Se observó lo siguiente:



**Tabla 38: Tiempo en días de la transmisión del certificado de inspección**  
**Elaboración: Tayron L. Cifuentes C.**

<b>Transmisión del Certificado días antes de la llegada de las mercancías (Primer Distrito)</b>	<b>% CI</b>
-15	8.96
-14	9.6
-13	10.48
-12	11.51
-11	12.55
-10	13.75
-9	15.05
-8	16.19
-7	17.49
-6	19.55
-5	21.93
-4	24.88
-3	27.71
-2	30.79
<b>-1</b>	<b>34.49</b>
0	40

El 34.49% de los certificados de inspección está disponible 24 horas antes de la llegada de las mercancías, así como el 100% de los manifiestos de carga y B/Ls, por lo que el máximo porcentaje de declaraciones que podrían acogerse a la declaración anticipada será 34.49% más el 10% que no requiere certificado de inspección, lo que da un total de 44.49%.

Criterio aplicable: El manifiesto electrónico recibido y el manifiesto electrónico aceptado contienen la misma información, se diferencian en que corresponden a dos momentos distintos: uno antes del arribo y otro después del arribo del medio de transporte. Al contener ambos la misma información, las operaciones que se realizaran con respecto al primero pueden ser traspasadas al segundo en el momento conveniente, sin afectar con ello la integridad de los datos manifestados. Esta abre la posibilidad de “datar” contra el manifiesto recibido y permitirá que las DAUs anticipadas queden expeditas para ser pagadas en caso de tratarse de revisión documental, y para someterse al aforo físico en caso de disponerse este tipo de revisión, todo ello antes de la llegada de las mercancías.

Causa: La implementación del sistema informático aduanero ha pasado por distintas etapas, en las primeras de las cuales se priorizaron los procedimientos que ya se venían aplicando en el despacho, lo que desplazó a los procedimientos que por distintas razones no se hubieran implementado y que por ello requerían mayor estudio y un esfuerzo adicional de análisis y diseño, aún cuando estos procedimientos tuviesen un alto potencial de facilitación del despacho aduanero.

Efecto: La presentación de declaraciones anticipadas no está disponible para los importadores a pesar de la gran capacidad de este procedimiento para generar reducciones en el tiempo de despacho, y aún cuando se cuenta con la infraestructura tecnológica y el marco legal para llevarla a la práctica. Se estima que por cada 14% de declaraciones aduaneras sometidas a este procedimiento anticipado, la reducción del tiempo promedio sería de 1 día, lo que por el momento se está desaprovechando.

Recomendaciones:

1. Implementar la presentación de la declaración aduanera previa a la llegada de las mercancías, en sus formas electrónica y física, sin exonerar a los beneficiarios del procedimiento de las exigencias de documentos de acompañamiento que fija la Ley.
2. Facultar el uso del despacho anticipado a los 300 principales buenos contribuyentes, y progresivamente incrementar el número de beneficiarios de este procedimiento.
3. Iniciar el uso del procedimiento anticipado con carga master, y luego incorporar la carga suelta, la que por cierto no tendrá la misma celeridad por tener que ingresar a una bodega de apertura.

**4.2.7 Problema/Oportunidad 7: Un alto número de despachos es afectado por aforos que se realizan varios días después de presentada la declaración física, lo que contradice el sentido de aforo inmediato establecido en la LOA**

Resumen de la situación: La Ley de Aduanas prevé la realización inmediata del aforo físico, lo que debe ser interpretado como que debe efectuarse dentro de las 24 horas siguientes a la presentación de la declaración física en la ventanilla de la Aduana, sin embargo, sólo el 18% de las DAUs decretadas para aforo en un día cualquiera es aforada en ese plazo, lo que provoca que normalmente se tengan unas 300 declaraciones pendientes, del día previo y de días anteriores\*.

Condiciones: El análisis fue efectuado a partir de las Declaraciones de importación registradas en la Base de Datos Aduanera en el periodo que va de Septiembre 2003 a Diciembre 2003. Se observó lo siguiente:

\*Ley Orgánica de Aduanas, Artículo 47

**Tabla 39: Días entre recepción de DAU y cierre de aforo**

Elaboración: Tayron L. Cifuentes C.

<b>Días entre recepción de DAU y cierre de aforo</b>	<b>Cantidad de DAUs</b>	<b>% Absoluto</b>	<b>% Relativo</b>
1.00	655.00	18.84	18.84
2.00	997.00	28.67	47.51
3.00	340.00	9.78	57.29
4.00	676.00	19.44	76.73
5.00	340.00	9.78	86.51
6.00	212.00	6.10	92.61
7.00	107.00	3.08	95.69
8.00	35.00	1.01	96.70
9.00	15.00	0.43	97.13
10.00	23.00	0.66	97.79
11.00	16.00	0.46	98.25
12.00	12.00	0.35	98.60
13.00	20.00	0.58	99.18
14.00	17.00	0.49	99.67
15.00	12.00	0.35	100.00
	3,477.00		

Criterio aplicable: El aforo inmediato debía ser aquel que se realice dentro de las 24 horas siguientes a la presentación de la Declaración física, lo que permitirá planificar la carga de trabajo de la Aduana, de los agentes de aduana, de las empresas verificadoras, y de las bodegas y patios. El aforo más allá de las 24 horas es indeseable para el sistema de comercio exterior, pues provocará la congestión de las

mercancías en bodegas y patios, además altera la programación del movimiento de contenedores a ser aforados, desequilibrará el balance de carga de los vistaforadores y mantendrá como pendientes a un número de despachos mayor a la capacidad diaria de aforo.

Causa: La Ley no fija con precisión el plazo de presentación al aforo físico, con buen criterio el legislador definió que el aforo se realizará de manera inmediata, dando así a la Aduana la posibilidad de definir el plazo en función a su disponibilidad de recursos. Sin embargo, este vacío no ha sido llenado con normativa de nivel de Gerencia General o Gerencia Distrital originando ello un estancamiento significativo de mercancías en los patios y bodegas.

Efecto: El promedio de días para la presentación al aforo físico es 4 días en el Primer Distrito, el 40% de los aforos se efectúa después de 3 días de presentada la declaración y el 10% de los aforos se efectúa después de 6 días de la presentación, lo que gravita decisivamente en el alto tiempo promedio de despacho aduanero.

Recomendaciones:

1. Precisar a través de una resolución de Gerencia General el alcance del término aforo inmediato señalado en la Ley, en la cual se refiere a 24 horas.
2. Fijar la sanción que corresponderá por la no presentación al aforo físico por parte del agente de aduana.
3. Determinar el procedimiento para la reprogramación del aforo físico, en los casos que por excepción el agente no se presente al aforo en el día programado.

## **CAPÍTULO 5**

### **TIEMPOS Y COSTOS DEL PROCESO ADUANERO PROPUESTO**

Al aplicarse las regulaciones y recomendaciones planteadas en el capítulo anterior se alcanzaría la optimización en el tiempo promedio de despacho o proceso aduanero de 14.2 a 9.28 días calendario, así como también la optimización del costo promedio de las importaciones de \$ 26356.59 a \$ 25861.49, lo cual se demostrará a continuación.

#### **5.1 Análisis de Tiempos y Costos del Proceso Aduanero Propuesto**

El presente análisis es una estimación de la cantidad de días en que se reduciría el Proceso Aduanero de Carga y Despacho al

implementarse las recomendaciones planteadas en el capítulo anterior. Así como también la reducción de costos que esto conlleva.

### 5.1.1 Tiempos

La reducción de días que se presenta a continuación, son el resultado de ingresar los cambios propuestos en la Base de Datos Oracle del SICE.

Los tiempos, en días, para el año 2005 en el Proceso Aduanero de Carga serían:

**Tabla 40: Tiempo en días para el Proceso de Carga Propuesto**  
Elaboración: Tayron L. Cifuentes C.

<b>Tipo de manifiesto de carga</b>	<b>Días Actuales entre Arribo y DAU</b>	<b>Reducción de Días por cambios</b>	<b>Días esperados entre arribo y DAU (Ti)</b>	<b>Porcentaje de BLs por proceso (Bi)</b>	<b>Producto</b>
<b>Manifiestos de carga master</b>					
Sin corrección BM	7.87	-2.50	5.37	54.51	292.7187
Con corrección BM	14.01	-4.50	9.51	0.46	4.3746
<b>Manifiestos de carga master / 'ship convenience'</b>					
Sin corrección BM / sin corrección desconsolidación	8.57	-2.50	6.07	1.71	10.3797
Con corrección BM / sin corrección desconsolidación	17.00	-9.50	7.50	0.03	0.225

<b>Manifiestos de carga consolidada</b>					
Sin corrección BM / sin corrección BH / sin corrección desconsolidación	8.60	-2.50	6.10	39.93	243.573
Sin corrección BM / sin corrección BH / con corrección desconsolidación	11.00	-4.50	6.50	0.08	0.52
Con corrección BM / sin corrección BH / sin corrección desconsolidación	17.24	-9.50	7.74	1.25	9.675
Con corrección BM / con corrección BH / sin corrección desconsolidación	11.24	-4.50	6.74	2.00	13.48
Envío tardío BM / con corrección BM / sin corrección BH / sin corrección desconsolidación	11.33	-4.50	6.83	0.03	0.2049
<b>Tiempo promedio total en Carga</b>	<b>8.39</b>			<b>100.00</b>	<b>5.75</b>

BM: B/L Master, BH: B/L House.

El Tiempo promedio total en el Proceso Aduanero de Carga se basa en la siguiente fórmula:

$$\frac{\sum(Ti \cdot Bi)}{100}$$

Los tiempos en el Proceso de Despacho son:



**Tabla 41: Tiempo en días para el Proceso de Despacho Propuesto**  
**Elaboración: Tayron L. Cifuentes C.**

<b>Declaraciones Aduaneras</b>	<b>Días Actuales entre DAU y Salida</b>	<b>Reducción de Días por cambios</b>	<b>Días esperados entre DAU y Salida (Ti)</b>	<b>Porcentaje de DAUs por proceso (Di)</b>	<b>Producto</b>
<b>Revisión documental</b>					
Revisión doc. sin observación	4.12	-2.00	2.12	44.81	94.9972
<b>Revisión documental con derivación a valoración</b>					
Revisión doc. sin observación / valoración sin observación / con cambio de aforo	7.21	-4.00	3.21	12.65	40.6065
Revisión doc. sin observación / valoración con observación / sin cambio de aforo	4.33	-1.00	3.33	0.07	0.2331
Revisión doc. con observación / valoración sin observación / con cambio de aforo	9.01	-6.00	3.01	1.01	3.0401
<b>Aforo físico por Aduana</b>					
Revisión doc. sin observación / valoración sin observación / aforo sin incidencias	6.66	-2.00	4.66	13.77	64.1682
Revisión doc. sin	8.22	-3.00	5.22	2.26	11.7972

observación / valoración sin observación / aforo con incidencias					
<b>Aforo físico por verificadoras</b>					
Revisión doc. sin observación / valoración sin observación / inspección sin incidencias	7.28	-2.00	5.28	24.51	129.4128
Revisión doc. sin observación / valoración sin observación / inspección con incidencias	12.14	-3.00	9.14	0.91	8.3174
<b>Tiempo promedio total en Despacho</b>	<b>5.85</b>			<b>100.00</b>	<b>3.53</b>
<b>Promedio Despacho</b>	<b>14.24</b>				<b>9.28</b>

El Tiempo promedio total en el Proceso Aduanero de Despacho se basa en la siguiente fórmula:

$$\frac{\sum(T_i \cdot D_i)}{100}$$

De esta manera queda demostrado que es factible la reducción del tiempo en días en el Proceso Aduanero.

### 5.1.2 Costos

El análisis presentado a continuación determina el Costo promedio estimado para el año 2005, de los tres bienes citados en el capítulo 3,

si se llegara a implementar en el Proceso Aduanero las recomendaciones y regulaciones del capítulo anterior.

En la siguiente tabla se muestra los costos propios de la Importación, los cuales son inalterables, ya que son únicos en la negociación entre el Importador con el Proveedor, la compañía aseguradora y la Empresa Transportista (Naviera) para lograr así traer la carga desde el extranjero.

**Tabla 42: Valor CIF de las Importaciones**  
Elaboración: Tayron L. Cifuentes C.

	<b>Fragancia</b>	<b>Televisor</b>	<b>Máquina Fresadora</b>
Costo de origen: valor FOB	36553.60	45705	250000
Seguro	87.94	111.06	1469.36
Flete	681.04	2580	7782
<b>Valor CIF de las Importaciones</b>	37322.58	48396.06	259251.36

Los impuestos aduaneros que se muestran a continuación de igual manera son inalterables, ya que los mismos son regulados y aplicados en base a las Resoluciones o Registros Oficiales del COMEXI (Consejo de Comercio Exterior e Inversiones) y el Congreso Nacional. Por lo tanto cualquier regulación en procedimientos que determine la Aduana no será determinante para la anulación de un Impuesto.

**Tabla 43: Costo de Importación**  
**Elaboración: Tayron L. Cifuentes C.**

<b>Aranceles e Impuestos</b>	<b>Fragancia</b>	<b>Televisor</b>	<b>Máquina Fresadora</b>
Gravamen Arancelario	1866.13	9679.21	12962.57
Cláusula de Salvaguardia	-	-	-
Fodinfra	186.61	241.98	1296.26
<b>Valor CIF ex aduana (base imponible)</b>	39375.32	58317.25	273510.19
ICE	-	-	-
IVA	4725.04	6998.07	32821.22
<b>Costo de importación</b>	44100.36	65315.32	306331.41

Para los siguientes costos si tiene incidencia las regulaciones y recomendaciones planteadas en el capítulo anterior, ya que al disminuir el tiempo promedio de despacho aduanero, conllevaría la disminución de los gastos de puerto y almacenaje. Los otros costos son inalterables ya que son propios de la negociación de la inspección en origen así como también la desaduanización y traslado de la mercancía.

Los Gastos de Puerto para los tres bienes quedarían de la siguiente forma:

- *Fragancia.*- El rubro a pagar por el Importador sería solamente la tasa de handling: \$22.34 + IVA por el despacho del

contenedor. Ya que la operación gancho de buque a bodega, anularía el costo de \$5 por el traslado.

*Televisor.*- El rubro a pagar por el Importador sería solamente la tasa de handling: \$30 + IVA por el despacho del contenedor, ya que al no determinarse el cambio de aforo para este tipo de carga, se suprimirían los costos de cuadrilla de aforo y sello de seguridad del contenedor.

- *Máquina Fresadora.*- Los rubros a pagar serían:

Cuadrilla de aforo: \$ 40

Handling de aforo: \$ 50 + IVA

Handling de despacho: \$ 50 + IVA

Se anularía el costo de traslado ya que para la carga se aplicaría la operación gancho de buque a bodega. Los pesajes suelen darse cuando el Importador los solicita, como medida de revisión, dado que la carga se traslada entre patios, pero como ya no pasaría esta operación, entonces se podría aplicar.

El Almacenaje para los tres productos quedaría de la siguiente forma:

- *Fragancia.*- Si los tres informes de la Consolidadora se fuesen uno solo, entonces los días de almacenaje se redujeran 5 días. De tal manera que si la carga hubiese llegado a la bodega el 5 de junio de 2004, entonces hubiese salido del mismo el 8 de junio de 2004. Y como la tasa de almacenaje para Ecuastibas es de \$ 6.51 para los 16 tambores, entonces por los tres días sería: \$19.52
- *Televisor.*- Dado que no se determinaría cambio de aforo para este contenedor, entonces el tiempo de permanencia se reduciría en 9 días. La tasa de almacenaje que cobró Aretina fue \$11.67 por día, por 15 días sería: \$ 175

- *Máquina Fresadora.*- Al fijarse lo determinado en la Ley en su artículo 47, que dice que el aforo físico debe ser realizado hasta 24 horas después de haber presentado la DAU, y si la misma fue presentada el 20 de julio, entonces el tiempo de almacenaje hubiese sido de 8 días, por ende si la tasa fue de \$199.76, entonces el almacenaje hubiese sido: \$ 1598.11

**Tabla 44: Costo de Importación más costos e impuestos extras**  
Elaboración: Tayron L. Cifuentes C.

<b>Otros costos e impuestos Extras</b>	<b>Fragancia</b>	<b>Televisor</b>	<b>Máquina Fresadora</b>
Gastos de puerto	25.02	33.60	152
Almacenaje	19.52	175	1598.11
Tasa de inspección y verificación	267.88	358.33	1820
Aportación al CORPEI	9.14	11.43	62.50
Agente Afianzado de Aduanas	140	168	1451.81
Movilización local de contenedores	67.43	120	150
Custodia	-	120	-
<b>Costos de Importación + costos e impuestos extras</b>	44629.35	66301.68	311565.83

La comisión bancaria, podría reducirse a \$ 5, si el importador se acoge a la opción de obtener el visto bueno a través del servicio web del Banco Central. La reducción de este costo se da porque la obtención del mismo sería electrónica.

Para hacerlo el Importador debe solicitar al Banco Central código de usuario y clave, y deberá entregar un número de cuenta de ahorros, con el cual se realizará el respectivo débito de la comisión.

Los formularios de aduana ya no serían necesarios si el Importador se acoge a la opción de obtener el visto bueno de manera electrónica, ya que no sería necesario comprar un Formulario A del DUI, para ingresar la solicitud del mismo.

**Tabla 45: Costo de Importación más costos de tramitación.**  
**Elaboración: Tayron L. Cifuentes C.**

<b>Costos de Tramitación</b>	<b>Fragancia</b>	<b>Televisor</b>	<b>Máquina Fresadora</b>
Comisión bancaria por Visto Bueno	5	5	5
Formularios de Aduana y fotocopias	-	-	9
Comisión por realizar el trámite del Visto Bueno.	-	-	33,6
<b>Costos de Importación + Costos de tramitación</b>	44634.35	66306.68	311613.43

Como lo dicho en el capítulo 3, los bienes citados no tienen costo de obtención de Autorización Previa, ni permisos adicionales.

**Tabla 46: Costo Total de Importación**  
**Elaboración: Tayron L. Cifuentes C.**

<b>Autorizaciones y Controles a las Importaciones</b>	<b>Fragancia</b>	<b>Televisor</b>	<b>Máquina Fresadora</b>
Autorización previa a importación	-	-	-
Permisos adicionales	-	-	-
<b>COSTO TOTAL de Importación</b>	<b>44634.35</b>	<b>66306.68</b>	<b>311613.43</b>
<b>Incremento en el valor CIF</b>	7311.77	17910.62	52362.07
Incremento porcentual en el valor CIF	19.59%	37.01%	20.20%

Al aplicarse las recomendaciones y regulaciones de la presente tesis se lograrían bajar el Costo promedio total actual de las importaciones a \$ 25861.49. Esta estadística se obtuvo al tomar de la última tabla, la fila Incremento en el valor CIF y calcular:

$$\frac{\sum C_i}{3}$$

Este costo es el representante de todos los bienes de la industria ecuatoriana, ya que encierra los tres tipos de bienes que rigen la economía del país.



## **CAPÍTULO 6**

### **DETERMINACIÓN DE LOS ÍNDICES DE CONTROL DE GESTIÓN ADUANERA**

Los Índices de Control de Gestión Aduanera que se determinan a continuación, son tipos importantes de series de tiempo que miden los cambios de las variables: tiempo y costo del Proceso Aduanero de nuestro país. Demostrando así la situación en la que ha estado la desaduanización de las mercaderías en el principal puerto del Ecuador: Guayaquil Marítimo.

Cabe recalcar que nuestro país es el que más días de demora tiene para el Proceso Aduanero (desaduanización) comparado con los demás países miembros del ALADI.

### 6.1 La Aduana del Ecuador frente a las Aduanas de los países miembros del ALADI

El retraso de la Aduana del Ecuador frente a las Aduanas de los países miembros del ALADI (Asociación Latinoamericana de Integración), es evidente si consideramos el tiempo de desaduanización (desde el arribo de la carga, hasta la salida de la misma del puerto).

En la siguiente tabla se muestra el tiempo del Proceso Aduanero (desaduanización) de todas las aduanas que forman parte del ALADI.

**Tabla 47: Tiempo de desaduanización en las aduanas del ALADI**

Elaboración: Tayron L. Cifuentes C.

<b>País</b>	<b>Tiempo de Desaduanización</b>	<b>Sistema de Información Gerencial (MIS) aplicado</b>
Ecuador	Entre 5 a 15 días	SICE (Sistema Interactivo de Comercio Exterior)
Venezuela	3 días	SIDUNEA (Sistema Aduanero Automatizado)
Bolivia	Entre 4 a 6 días	SIDUNEA (Sistema Aduanero Automatizado)
Brasil	15 días	SICEX (Sistema de Información sobre Comercio Exterior)
Argentina	Npi	SIM (Sistema Informático María)

Paraguay	Npi	SOFÍA (Sistema de Ordenamiento Fiscal del Impuesto en Aduanas)
Uruguay	Npi	Sistema Informático LUCÍA.
Perú	4 días	SIGAD (Sistema Integral de Gestión Aduanera)
Chile	Entre 3 a 5 días	ISIDORA (Integración de Sistemas por Internet, para el Desarrollo de las Operaciones y Regulaciones Aduaneras)
Colombia	2 días	SYGA (Sistema de Información y Gestión Aduanera)
Cuba	8 horas*	SADEM (Sistema Aduanero de Despacho de Mercancías)
México	Npi**	SAAI (Sistema de Automatización Aduanera Integral)

Como se puede apreciar Cuba es el país que menos tiempo se toma para la desaduanización de los bienes, esto es un indicador de que en este país se promueve el comercio internacional, dando paso a la inversión extranjera y oportunidades de comercialización de los productos autóctonos en los mercados extranjeros. Pero esto no lo es todo para el crecimiento económico de una nación, también se debe considerar otras variables tales como:

\*La fuente de información del tiempo promedio de despacho aduanero, así como el nombre del Sistema de Información utilizado, están en el anexo 2.

\*\*Npi: No se pudo obtener información del tiempo promedio de desaduanización.

- La calidad de las políticas gubernamentales.
- El desarrollo de los mercados financieros.
- El desarrollo tecnológico.
- La calidad de la infraestructura.
- La gestión directiva.
- La eficiencia laboral.
- La calidad de sus instituciones.

Es por esto que si observamos el ranking del Indicador de Crecimiento Competitivo, de 59 países a nivel mundial, Colombia se encuentra en el puesto 52, Ecuador en el puesto 59, Perú en el puesto 48 y Chile en el puesto 28, siendo el país latino con más alto índice de crecimiento competitivo.

Valía la pena mencionar este análisis, para así aclarar que el reducir el tiempo y el costo del Proceso Aduanero no lo es todo para el crecimiento económico de nuestra nación\*, se necesita una amalgama de todas las características ya mencionadas para lograrlo, sin embargo es un punto muy importante que la Aduana del Ecuador tiene el deber de mejorar.

## **6.2. Determinación del Índice de Tiempo.**

Los Índices de Tiempo determinados miden el cambio porcentual del tiempo promedio del proceso aduanero en los años 2003, 2004 y 2005 en relación con el año base 2003.

---

\* Informe Indicadores de Competitividad: Ecuador, 2001

En la siguiente tabla se muestra el tiempo promedio, en días, del Proceso Aduanero de Importación a Consumo, a través del Puerto de Guayaquil, así como también el respectivo Índice de Tiempo para cada año.

**Tabla 48: Índice de Tiempo**  
**Elaboración: Tayron L. Cifuentes C.**

<b>Año</b>	<b>Tiempo promedio del Proceso Aduanero (Carga+Despacho) en días</b>	<b>Índices de Tiempo</b>
2003	22.12	100
2004	19.29	64.24
2005	9.28	<b>41.95</b>

El cálculo para la obtención de los Índices es:

$$\left(\frac{22.12}{22.12}\right) * 100 = 100$$

$$\left(\frac{14.21}{22.12}\right) * 100 = 64.24$$

$$\left(\frac{9.28}{22.12}\right) * 100 = 41.95$$

Cabe recalcar que el Tiempo Promedio del año 2005 es el tiempo estimado al que podría llegar el Proceso Aduanero si se implementara los cambios propuestos en el presente trabajo.

Al implementarse los cambios recomendados, el tiempo de desaduanización de mercaderías se reduciría en un 58.05 % comparado con el año base.

### 6.3. Determinación del Índice de Costo.

Los Índices de Costo determinados miden el cambio porcentual del Costo promedio del proceso aduanero en los años 2004 y 2005 en relación con el año base 2004.

En la siguiente tabla se muestra el Costo promedio, para el año 2004, que se obtuvo en la Importación de los tres bienes (Fragancia, Televisor, Máquina Fresadora) citados en el capítulo 3.

A continuación se presenta el Índice de Costo.

**Tabla 49: Índice de Costo**  
Elaboración: Tayron L. Cifuentes C.

<b>Año</b>	<b>Costo promedio del Proceso Aduanero (Carga + Despacho) en dólares</b>	<b>Índices de Costo</b>
2004	26356.59	100
2005	25861.49	<b>98.12</b>

El cálculo para la obtención de los Índices es:

$$\left(\frac{26356.59}{26356.59}\right) * 100 = 100$$

$$\left(\frac{25861.49}{26356.59}\right) * 100 = 98.12$$

Al implementarse los cambios recomendados, el costo de desaduanización de mercaderías se reduciría en 1.88 % comparado con el año base.

## **CONCLUSIONES**

- Los resultados obtenidos en la reducción del tiempo y costo del Proceso Aduanero, hacen resaltar la necesidad de que las mejoras en las Áreas y Procedimientos se conviertan en una realidad en las operaciones aduaneras de nuestro país, para así alcanzar los tiempos y costos mínimos de despacho aduanero, tal como lo practican los otros países miembros de la ALADI.
- Con esto se ayudaría a que los Agentes de Aduana asimilen el concepto inicial que se les asignó en la implementación del SICE, el cual era que sean los fedatarios de las gestiones en la Aduana, investido en el principio de buena fe.

## **RECOMENDACIONES**

- Después de la implementación de los Índices de Control de Gestión, la Aduana tendría que procurar emprender un proyecto de Administración de Redes, que logre mejorar el servicio web solucionando las necesidades funcionales y administrativas de la base tecnológica del SICE, de manera que en un futuro los Índices no pasen a ser una utopía.
- En la medida que se mejoren los instrumentos, modernicen los organismos y se ejecuten a plenitud los artículos de la Ley del Comercio Electrónico, se tendría que aprovechar la base tecnológica del SICE para sustituir los documentos físicos por documentos electrónicos que conlleven la firma digital, reduciendo aún más los trámites en el Proceso Aduanero.



# Anexos

## Anexo 1

Microsoft Excel - Req-1271\_Tiempos\_2002-2004 Rev

1	AÑO	MES	DISTRITO	COD_REG	REGIMEN	TIPO_AFC	AFORA	TIPO_CAR	LIQ_CONFIRMADA	EMBARQUE_LLE
496	2003	1	GGUIL-MARITIMO	10	IMPORTACID		DOCUMENTA	CONSOLIDAI	Liquidación Confirmada	14,5
497	2003	1	GGUIL-MARITIMO	10	IMPORTACID		DOCUMENTA	REFRIGERAI	Liquidación Confirmada	15,5
498	2003	1	GGUIL-MARITIMO	10	IMPORTACID		DOCUMENTA	CARGA GEN	Liquidación Confirmada	19
499	2003	1	GGUIL-MARITIMO	10	IMPORTACID		DOCUMENTA	CARGA CON	Liquidación Confirmada	
500	2003	1	GGUIL-MARITIMO	10	IMPORTACID		DOCUMENTA	OTROS TIPO	Liquidación Confirmada	
501	2003	1	GGUIL-MARITIMO	10	IMPORTACID		DOCUMENTA	CONTENERI	Liquidación Confirmada	13,4
502	2003	1	GGUIL-MARITIMO	10	IMPORTACIF	ITS	REFRIGERAI	Liquidación Confirmada		13,4
503	2003	1	GGUIL-MARITIMO	10	IMPORTACIF	ITS	CARGA GEN	Liquidación Confirmada		13,6
504	2003	1	GGUIL-MARITIMO	10	IMPORTACIF	ITS	CARGA CON	Liquidación Confirmada		20,5
505	2003	1	GGUIL-MARITIMO	10	IMPORTACIF	ITS	CARGA CON	Liquidación Confirmada		14,6
506	2003	1	GGUIL-MARITIMO	10	IMPORTACIF	SGS	CONSOLIDAI	Liquidación Confirmada		13,5
507	2003	1	GGUIL-MARITIMO	10	IMPORTACIF	SGS	CARGA GEN	Liquidación Confirmada		20,5
508	2003	1	GGUIL-MARITIMO	10	IMPORTACIF	SGS	CARGA CON	Liquidación Confirmada		16,3
509	2003	1	GGUIL-MARITIMO	10	IMPORTACIF	ADUANA	CONSOLIDAI	Liquidación Confirmada		17
510	2003	1	GGUIL-MARITIMO	10	IMPORTACIF	ADUANA	REFRIGERAI	Liquidación Confirmada		22,6
511	2003	1	GGUIL-MARITIMO	10	IMPORTACIF	ADUANA	CARGA GEN	Liquidación Confirmada		13,6
512	2003	1	GGUIL-MARITIMO	10	IMPORTACIF	ADUANA	CARGA CON	Liquidación Confirmada		15,0
513	2003	1	GGUIL-MARITIMO	10	IMPORTACIF	ADUANA	OTROS TIPO	Liquidación Confirmada		
514	2003	1	GGUIL-MARITIMO	10	IMPORTACIF	BUREAU	CONSOLIDAI	Liquidación Confirmada		17,5
515	2003	1	GGUIL-MARITIMO	10	IMPORTACIF	BUREAU	CARGA GEN	Liquidación Confirmada		
516	2003	1	GGUIL-MARITIMO	10	IMPORTACIF	BUREAU	CARGA CON	Liquidación Confirmada		
517	2003	1	GGUIL-MARITIMO	10	IMPORTACIF	COTECNA	CONSOLIDAI	Liquidación Confirmada		21,2
518	2003	1	GGUIL-MARITIMO	10	IMPORTACIF	COTECNA	CARGA GEN	Liquidación Confirmada		
519	2003	1	GGUIL-MARITIMO	10	IMPORTACIF	COTECNA	CARGA CON	Liquidación Confirmada		14,1
585	2003	2	GGUIL-MARITIMO	10	IMPORTACID		DOCUMENTA	CONSOLIDAI	Liquidación Confirmada	15,0
586	2003	2	GGUIL-MARITIMO	10	IMPORTACID		DOCUMENTA	REFRIGERAI	Liquidación Confirmada	
587	2003	2	GGUIL-MARITIMO	10	IMPORTACID		DOCUMENTA	CARGA GEN	Liquidación Confirmada	
588	2003	2	GGUIL-MARITIMO	10	IMPORTACID		DOCUMENTA	GRANELES	Liquidación Confirmada	
589	2003	2	GGUIL-MARITIMO	10	IMPORTACID		DOCUMENTA	CARGA CON	Liquidación Confirmada	17,5
590	2003	2	GGUIL-MARITIMO	10	IMPORTACID		DOCUMENTA	OTROS TIPO	Liquidación Confirmada	
591	2003	2	GGUIL-MARITIMO	10	IMPORTACID		DOCUMENTA	CARGA GEN	Liquidación Confirmada	
592	2003	2	GGUIL-MARITIMO	10	IMPORTACIF	ITS	CONSOLIDAI	Liquidación Confirmada		

Req-1271\_Tiempos\_2002-2004 /

Modo Filtrar

Inicio Ayuda Microsoft Word Reproductor de Win... WinZip (Evaluation V... Microsoft Excel - Re... ES 2:45

Microsoft Excel - Req-1271\_Tiempos\_2002-2004 Rev

1	EMBARQUE_LLEGADA	LLEGADA_ACEPTAD	ACEPTADA_DOCU	DOCUMENTO_AFOF	AFORO_LIQUIII	LIQUIDA_PAG	PAGO_SALID	NUM
496	14,51515152	17,28262828	1,001683502	0,282628283	0,018518519	1,781144781	1,284511785	21,6515152
497	16	10	2	4	0	0	0	16
498	15,33430657	12,77128954	1,184914842	0,401459854	0,00729927	1,564476886	1,703163017	17,5326034
499	19,3795424	10,17048004	1,086137281	0,492148946	0,032750112	1,379991027	1,668461193	14,8299686
500	9	2	1	0	0	2	3	7
501	32	13	1	0	0	1	0	16
502	13,47641509	20,79245283	1,268867925	4,603773585	0,448113208	1,773584906	1,391509434	30,2783019
503	4	2	1	2	1	1	0	6
504	13,67839196	14,86432161	1,256281407	6,201005025	0,532663317	3,251256281	2,829145729	28,9346734
505	20,90126582	9,493670886	1,106329114	2,663291139	0,863291139	0,888607595	1,15443038	16,1696203
506	14,68836735	17,04591837	1,132653061	4,459183673	0,326530612	1,147959184	1,285714286	25,3979592
507	13,96534653	16,15346535	1,237623762	6,886138614	0,430693069	1,792079208	1,014851485	27,5148515
508	20,55521472	11,788634356	1,021472393	2,319018405	0,588957055	1,147239264	0,957055215	17,8220959
509	16,34313725	20,56862745	1,086235294	2	0,696078431	1,225490196	1,235294118	26,8137255
510	27	5	1	2	0	0	0	8
511	17,9486166	23,59288538	1,217391304	2,201581028	0,549407115	1,806324111	1,347826087	30,715415
512	22,61212121	12,28030303	1,125757576	2,263636364	0,572727273	1,662121212	1,066666667	18,9712121
513	24	4,25	0,75	3	0	1	0	9
514	13,59090909	15,13636364	1,090909091	5,772727273	0,340909091	1,318181818	0,840909091	24,5
515	15,07692308	17,8974359	1,205128205	3,897435897	0,769230769	1,256410256	0,41025641	25,4358974
516	15,2375	11,3625	1,0375	2,975	0,3125	0,925	0,8	17,4125
517	15,375	21,375	3	5,125	0,5	0,625	1,625	32,25
518	10,9	12,7	2,2	7,5	0,4	2,8	2,6	28,2
519	21,27777778	11,16666667	1,166666667	3,722222222	0,944444444	0,833333333	0,333333333	18,1666667
585	14,16397849	11,4327957	1,158602151	0,403225806	0,02688172	2,172043011	1,561827957	16,7553763
586	16	3	0,5	0	0	0,5	0	4
587	15,03236246	8,605177994	1,165048544	0,618122977	0,035598706	1,634304207	2,294498382	14,3527508
588	22	0	0	0	0	0	0	23
589	17,50603732	6,999451153	1,040614709	0,428100988	0,026344676	1,541163557	1,790889133	11,8265642
590	9	7	1	0	0	2	1	11
591	22	14	2	0	0	3	0	20
592	13,875	15	0,875	3	0,25	1,875	1,125	22,125

Req-1271\_Tiempos\_2002-2004 /

Modo Filtrar

Inicio Ayuda Microsoft Word Reproductor de Win... WinZip (Evaluation V... Microsoft Excel - Re... ES 2:47

Microsoft Excel - Req-1271\_Tiempos\_2002-2004 REV

Archivo Edición Ver Insertar Formato Herramientas Datos Ventana ?

Escriba una pregunta

J593 11,9411764705882

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
593	2003	2	GUIL-MARITIMO	10	IMPORTACIF	ITS	CARGA GEN	Liquidación	Confirmada	11,9
594	2003	2	GUIL-MARITIMO	10	IMPORTACIF	ITS	CARGA CON	Liquidación	Confirmada	18,3
595	2003	2	GUIL-MARITIMO	10	IMPORTACIF	SGS		Liquidación	Confirmada	
596	2003	2	GUIL-MARITIMO	10	IMPORTACIF	SGS	CONSOLIDA	Liquidación	Confirmada	15,4
597	2003	2	GUIL-MARITIMO	10	IMPORTACIF	SGS	CARGA GEN	Liquidación	Confirmada	15,4
598	2003	2	GUIL-MARITIMO	10	IMPORTACIF	SGS	CARGA CON	Liquidación	Confirmada	
599	2003	2	GUIL-MARITIMO	10	IMPORTACIF	ADUANA	VEHICULOS	Liquidación	Confirmada	
600	2003	2	GUIL-MARITIMO	10	IMPORTACIF	ADUANA	CONSOLIDA	Liquidación	Confirmada	15,4
601	2003	2	GUIL-MARITIMO	10	IMPORTACIF	ADUANA	REFRIGERA	Liquidación	Confirmada	
602	2003	2	GUIL-MARITIMO	10	IMPORTACIF	ADUANA	CARGA GEN	Liquidación	Confirmada	16,8
603	2003	2	GUIL-MARITIMO	10	IMPORTACIF	ADUANA	CARGA CON	Liquidación	Confirmada	21,8
604	2003	2	GUIL-MARITIMO	10	IMPORTACIF	ADUANA	OTROS TIPO	Liquidación	Confirmada	
605	2003	2	GUIL-MARITIMO	10	IMPORTACIF	BUREAU	CONSOLIDA	Liquidación	Confirmada	12,2
606	2003	2	GUIL-MARITIMO	10	IMPORTACIF	BUREAU	CARGA GEN	Liquidación	Confirmada	12,4
607	2003	2	GUIL-MARITIMO	10	IMPORTACIF	BUREAU	CARGA CON	Liquidación	Confirmada	17,8
608	2003	2	GUIL-MARITIMO	10	IMPORTACIF	COTECNA	CONSOLIDA	Liquidación	Confirmada	15,4
609	2003	2	GUIL-MARITIMO	10	IMPORTACIF	COTECNA	REFRIGERA	Liquidación	Confirmada	
610	2003	2	GUIL-MARITIMO	10	IMPORTACIF	COTECNA	CARGA GEN	Liquidación	Confirmada	11
611	2003	2	GUIL-MARITIMO	10	IMPORTACIF	COTECNA	CARGA CON	Liquidación	Confirmada	21,2
681	2003	3	GUIL-MARITIMO	10	IMPORTACID	DOCUMENTA	CONSOLIDA	Liquidación	Confirmada	15,3
682	2003	3	GUIL-MARITIMO	10	IMPORTACID	DOCUMENTA	REFRIGERA	Liquidación	Confirmada	15,6
683	2003	3	GUIL-MARITIMO	10	IMPORTACID	DOCUMENTA	CARGA GEN	Liquidación	Confirmada	16,8
684	2003	3	GUIL-MARITIMO	10	IMPORTACID	DOCUMENTA	GRANELES	Liquidación	Confirmada	
685	2003	3	GUIL-MARITIMO	10	IMPORTACID	DOCUMENTA	CARGA CON	Liquidación	Confirmada	16,8
686	2003	3	GUIL-MARITIMO	10	IMPORTACIF	ITS	CONSOLIDA	Liquidación	Confirmada	13,3
687	2003	3	GUIL-MARITIMO	10	IMPORTACIF	ITS	REFRIGERA	Liquidación	Confirmada	
688	2003	3	GUIL-MARITIMO	10	IMPORTACIF	ITS	CARGA GEN	Liquidación	Confirmada	13,7
689	2003	3	GUIL-MARITIMO	10	IMPORTACIF	ITS	CARGA CON	Liquidación	Confirmada	15,8
690	2003	3	GUIL-MARITIMO	10	IMPORTACIF	SGS	CONSOLIDA	Liquidación	Confirmada	15
691	2003	3	GUIL-MARITIMO	10	IMPORTACIF	SGS	REFRIGERA	Liquidación	Confirmada	
692	2003	3	GUIL-MARITIMO	10	IMPORTACIF	SGS	CARGA GEN	Liquidación	Confirmada	13,3
693	2003	3	GUIL-MARITIMO	10	IMPORTACIF	SGS	CARGA CON	Liquidación	Confirmada	15,4
694	2003	3	GUIL-MARITIMO	10	IMPORTACIF	ADUANA	VEHICULOS	Liquidación	Confirmada	

Req-1271\_Tiempos\_2002-2004 /

Dibujo Autoformas

Modo Filtrar

Inicio Ayuda Microsoft Word Reproductor de Win... WinZip (Evaluation V... Microsoft Excel - Re... ES 3:30

Microsoft Excel - Req-1271\_Tiempos\_2002-2004 REV

Archivo Edición Ver Insertar Formato Herramientas Datos Ventana ?

Escriba una pregunta

J593 11,9411764705882

	J	K	L	M	N	O	P	Q
593	11,94117647	8,764705882	1,235294118	3,941176471	0,235294118	1,176470588	3,117647059	18,4705882
594	18,33870968	5,370967742	0,741935484	1,887096774	0,580645161	0,85483871	1,161290323	10,5967742
595	35	7		6	0	0	0	14
596	15,59770115	12,42528736	1,034482759	6,068965517	0,32183908	2,609195402	0,942528736	23,4022989
597	15,19230769	11,86666667	1,012820513	4,166666667	0,384615385	3,525641026	0,181875	21,7564103
598	16,86875	7,43125	0,9	2,8625	1,35625	1,5625	0,81875	14,73125
599	5	7	0	1	0	1	0	9
600	15,40506329	9,392405063	1,367088608	3,189873418	0,518987342	3,012658228	0,987341772	18,4683544
601	9	10	1	3	0	1	0	15
602	16,82887701	25,04278075	1,235294118	3,122994652	0,823529412	1,561497326	2,160427807	33,9465241
603	21,67851852	10,2	1,235555556	3,411851852	0,557037037	1,614814815	1,051851852	18,0711111
604	9	18	3	2	0	0	0	23
605	12,23163842	13,83615819	1,101694915	5,372881356	0,570621469	1,711864407	1,638418079	24,2316384
606	12,42384106	10,79470199	1,410596026	7,397350993	0,231788079	2,82781457	1,80794702	24,4701987
607	17,55487805	9,399390244	1,055045872	2,660550459	0,539634146	1,643292683	0,804878049	16,1027915
608	15,41666667	13,90277778	1,402777778	8,291666667	0,236111111	1,638888889	1,125	26,5972222
609	8	1	1	0	0	3	0	5
610	11,4893617	15,14893617	1,382978723	11,46808511	0,340425532	4,212765957	1,531914894	34,0851064
681	21,21008403	8,352941176	1,176470588	3,134453782	0,941176471	1,134453782	1,168067227	15,907563
682	15,32411067	10,86166008	0,861507128	0,33197556	0,007905138	1,660079051	1,175689328	14,8990163
683	15,86666667	2	0,666666667	0	0	0,333333333	0	3
684	16,63446475	8,890339426	1,048780488	0,360433604	0,01305483	1,738903394	1,819843342	13,8713561
685	10,5	1,5	0,5	0	0	0	51	53
686	16,90116845	7,225413827	0,995440729	0,407801418	0,012658228	1,443037975	1,451314508	11,5356667
687	13,42553191	12,10638298	0,918803419	4,376068376	0,4	1,442553191	1,059574468	20,3033824
687	8	4,5	1	1	0	2	0	8,5
688	13,72248804	13,79904306	1,120192308	5,033653846	0,468899522	1,842105263	1,373205742	23,6370997
689	15,80102041	8,033163265	0,849104859	2,393861893	0,670918367	0,788265306	0,913265306	13,648579
690	15,2406015	10,46616541	1,576271186	3,991525424	0,195488722	1,909774436	1,082706767	19,2219319
691	7	1	0	1	0	0	0	2
692	13,36153846	11,61538462	0,974576271	5,906779661	0,353846154	2,746153846	1,092307692	22,6890482
693	15,48292683	9,443902439	1,052910053	2,026455026	0,736585366	2,32195122	0,717073171	16,2988712
694	5	7	1	1	0	4	0	13

Req-1271\_Tiempos\_2002-2004 /

Dibujo Autoformas

Modo Filtrar

Inicio Ayuda Microsoft Word Reproductor de Win... WinZip (Evaluation V... Microsoft Excel - Re... ES 3:31

Anexo 2

<b>País</b>	<b>Fuente de Información del MIS</b>	<b>Fuente de Información del Tiempo de Desaduanización</b>
Ecuador	<a href="http://sice1.aduana.gov.ec/ied/">http://sice1.aduana.gov.ec/ied/</a>	<a href="http://www.intracen.org/worldtradenet/docs/whatsnew/b4d_2004/ecuador2.pdf">http://www.intracen.org/worldtradenet/docs/whatsnew/b4d_2004/ecuador2.pdf</a>
Venezuela	<a href="http://www.seniat.gov.ve/portal/page?_pageid=62,44155&amp;_dad=portal&amp;_schema=PORTAL">http://www.seniat.gov.ve/portal/page?_pageid=62,44155&amp;_dad=portal&amp;_schema=PORTAL</a>	<a href="http://www.aafaduanas.com.ve/servicios.htm">http://www.aafaduanas.com.ve/servicios.htm</a>
Bolivia	<a href="http://www.aduana.gov.bo/pagsidunea.htm">http://www.aduana.gov.bo/pagsidunea.htm</a>	<a href="http://www.proexport.com.co/VBeContent/NewsDetail.asp?ID=1194&amp;IDCompany=1">http://www.proexport.com.co/VBeContent/NewsDetail.asp?ID=1194&amp;IDCompany=1</a>
Brasil	<a href="http://www.aduaneiras.com.br/produtos/sicex/">http://www.aduaneiras.com.br/produtos/sicex/</a>	<a href="http://www.intracen.org/worldtradenet/docs/whatsnew/b4d_2004/ecuador3.pdf">http://www.intracen.org/worldtradenet/docs/whatsnew/b4d_2004/ecuador3.pdf</a>
Argentina	<a href="http://www.afip.gov.ar/institucionales/Plan_de_gesti%F3n.AFIP.2004.pdf">http://www.afip.gov.ar/institucionales/Plan_de_gesti%F3n.AFIP.2004.pdf</a>	Npi

Paraguay	<a href="http://www.icamericas.net/Cases_Report_s/E-Gov_Best_Practices/Aduana_Paraguay.pdf">http://www.icamericas.net/Cases_Report_s/E-Gov_Best_Practices/Aduana_Paraguay.pdf</a>	Npi
Uruguay	<a href="http://www.aduanas.gub.uy/">http://www.aduanas.gub.uy/</a>	Npi
Perú	<a href="http://www.monografias.com/trabajos4/moderadu/moderadu.shtml">http://www.monografias.com/trabajos4/moderadu/moderadu.shtml</a>	<a href="http://www.aduanet.gob.pe/aduanas/planestrategico/obegin1.htm">http://www.aduanet.gob.pe/aduanas/planestrategico/obegin1.htm</a>
Chile	<a href="http://www.logistec.cl/noticia.php?noticia_id=411&amp;categoria_id=4">http://www.logistec.cl/noticia.php?noticia_id=411&amp;categoria_id=4</a>	<a href="http://www.intracen.org/worldtradenet/docs/whatsnew/b4d_2004/ecuador2.pdf">http://www.intracen.org/worldtradenet/docs/whatsnew/b4d_2004/ecuador2.pdf</a>
Colombia	<a href="http://www.dian.gov.co/content/sobredian/muisca/resumenmuisca.pdf">http://www.dian.gov.co/content/sobredian/muisca/resumenmuisca.pdf</a>	<a href="http://www.diario-expreso.com/septiembre/dia4/html/economia.asp">http://www.diario-expreso.com/septiembre/dia4/html/economia.asp</a>
Cuba	<a href="http://www.aduana.islagrande.cu/comercial/tablas/tablas.htm">http://www.aduana.islagrande.cu/comercial/tablas/tablas.htm</a>	<a href="http://www.aduana.islagrande.cu/despai.htm">http://www.aduana.islagrande.cu/despai.htm</a>
México	<a href="http://www.sdinet.com.mx/sita.htm">http://www.sdinet.com.mx/sita.htm</a>	Npi

Npi: No está disponible la información.

## Bibliografía

- Raymond McLeod Jr., “Sistemas de Información Gerencial”, Séptima edición.
- Dr. Salvador Mercado, “Comercio Internacional II”, Tercera edición.
- Prof. Francisco Leiva Zea, “Nociones de Metodología de Investigación Científica”, Tercera edición.
- Jay Heizer y Barry Render, “Dirección de la Producción”, tomo: Decisiones Estratégicas, Cuarta Edición.
- Jay Heizer y Barry Render, “Dirección de la Producción”, tomo: Decisiones Tácticas, Cuarta Edición.
- William Mendenhall, “Estadísticas para Administradores”, Segunda Edición.
- Ley Orgánica de Aduanas del Ecuador.
- Corporación Aduanera Ecuatoriana, “Manual de Procedimientos Aduaneros: Despacho”, 18 de marzo de 2002.
- Fuentes de Información en Internet:
  - Informe Indicadores de Competitividad: Ecuador, <http://www.caf.com/attach/4/default/Ecuador-IndicadoresdeCompetitiividad.pdf>
  - Corporación Aduanera Ecuatoriana, <http://www.aduana.gov.ec>
  - Corporación Aduanera Ecuatoriana, <http://sice1.aduana.gov.ec/ied/workflow/logon.jsp>