"Aplicación del "Canal Verde" en el Proceso Aduanero Ecuatoriano y el Impacto Económico en el Sector Importador".

Alvarez Rizzo Evelyn Araceli[1]
Orejuela Cabeza Ana Elizabeth

Resumen

Los grandes actos de fraudes y contrabando de mercancías en el territorio ecuatoriano que se escuchan y se visualizan a menudo en los medios de comunicación, los muchos procesos burocráticos que realiza la Corporación Aduanera Ecuatoriana por controlar con exactitud y pulcritud las operaciones aduaneras, los diversos métodos, documentos requeridos y procesos que se han implementado para dar un mejor servicio, algunos de los cuales no han sido los adecuados para alcanzar los objetivos propuestos para los cuales fueron implementados, por lo cual la Administración Aduanera se encuentra en la lucha constante de aplicación de nuevos métodos para lograr con sus objetivos propuestos.

El modelo de "Canal Verde" a simple vista se puede detectar que reduce de manera significativa el tiempo de despacho de las mercancías logrando uno de los indispensables requisitos que han sido la aspiración desde tiempo atrás por parte de los operadores del comercio internacional (OCE's) sobre todo para reducir diversos gastos económicos, entre otros inconvenientes que ocasionaban el pausado y demorado proceso de la desaduanización. El tiempo es la variable imprescindible para las personas que se encuentran inmersas en el comercio exterior, el cual en la actualidad no se ha podido reducir en un alto porcentaje. Con esta investigación se esper acontribuir con el Ecuador no solo en el sector económico, sino también evaluar la aceptación por parte de todos los operadores del comercio exterior ecuatoriano y demás implicados en este sector en la implementación y posterior ejecución del canal verde

Palabras Claves: Canal Verde

Implementation of "Green Channel" in the customs processes and its Ecuadorian economic impact on the Import sector.

Abstract

The major fraud and contraband acts of goods in the Ecuadorian territory that are seen oftenly in the mass media, many bureaucratic processes that the Customs Ecuadorian Corporation realizes to control with accuracy and tidiness their operations, the diverse methods, required documents and processes that have been implemented to offer a better custom service, any of which have not been adapted to reach the targets proposed for which were implemented, for which the Customs Administration is in the constant struggle of application of new methods to manage with its proposed targets.

The model of "Green Channel" to simple sight shows that it reduces in a significant way the time of goods dispatch, achieving one of the indispensable requisites that have been the aspiration from time behind for the international commerce operators, especially to reduce diverse economic expenses between others that were causing the paused and slow process of dispatching. Time is the essential variable for the people who are immersed in the international commerce, which at present could not have reduced in a high percentage. With this investigation it is hoped to contribute with not just in the economic sector, but also to evaluate the acceptance on the part of all international Ecuadorian commerce operators and others involved in this sector in the implementation and later execution of the green channel.

Additional Key words: Green Channel

---

[1] Facultad de Economía y Negocios
Escuela Superior Politécnica del Litoral Campus Gustavo Galindo Km. 30.5 Vía Perimetral
E-mail: eaalvare@espol.edu.ec
aorejuel@espol.edu.ec

Introducción

La Corporación Aduanera Ecuatoriana en pro del desarrollo tecnologico busca implementar un nuevo sistema de desaduanización, el cual se denomina AFORO AUTOMÁTICO que tiene como objetivo agilitar la salida de las mercancías y garantizar un buen servicio a los usuarios de este nuevo proceso, el cual contribuirá activamente al desarrollo del comercio exterior en el Ecuador.

La continua evasión de los impuestos y aranceles por parte de los importadores han hecho que la Corporación Aduanera Ecuatoriana tome medidas drásticas para que este problema no constituya barreras en los procesos de importaciones y en la economía del país. El contrabando y la falsificación son otros de los problemas que debe controlar la CAE, a pesar que se han reforzado los controles para ambas infracciones se admite que han evolucionado también los métodos para intentar falsificar mecancías que infringen los derechos de propiedad intelectual.

En este proyecto de tesis se aplican varias técnicas estudiadas a lo largo de la vida universitaria; las cuales se fomentan en el comercio exterior. Con la aplicación de las técnicas aprendidas se desea conocer el impacto que tendrá el Aforo Autómatico (Canal Verde) dentro del nuevo sistema de desaduanización en la Corporación Aduanera Ecuatoriana, donde uno de sus beneficios será la reducción de tiempo de manera significativa en el despacho de las mercancías lo más importante es reducir los gastos económicos dentro del despacho de mercancías.

Este estudio ayudara a conocer como los importadores del Ecuador determinan al nuevo sistema y su aplicación dentro del sistema aduanero.

1.Antecedentes

El 13 de julio de 1998 publicado en el Registro Oficial No.359 se expide la Ley Orgánica de Aduanas y se crea la Corporación Aduanera Ecuatoriana CAE, como una persona jurídica de derecho público de duración indefinida, patrimonio del Estado, con autonomía técnica, administrativa, financiera y presupuestaria, domiciliada en la ciudad de Guayaquil.

Se le atribuye las competencias técnico-administrativas, necesarias para llevar adelante la planificación y ejecución de la política aduanera del país.

La misión de la Administración Aduanera Ecuatoriana es administrar los servicios aduaneros, en forma ágil y transparente orientados hacia un cobro eficientes de tributos, a la facilitación y control de la gestión aduanera en el comercio exterior actual, sobre la base de procesos integrados y automatizados, con una férrea cultura de competitividad, que garanticen la excelencia en el servicio a los usuarios externos e internos, contribuyendo activamente al desarrollo del Estado Ecuatoriano[2].

La Corporación Aduanera Ecuatoriana se caracteriza como una organización eficaz, con objetivos claros, modernización de procesos, gestión eficiente y transparente, capacitación y profesionalismo del personal, proyectada a marcar un record en recaudaciones, no antes vistas en las arcas de ingreso del País Ecuatoriano.

1.1. Distritos

Actualmente la Corporación Aduanera Ecuatoriana cuenta con 11 distritos en el territorio ecuatoriano, los cuales están distribuidos de la siguiente manera:

1. Guayaquil
2. Manta
3. Esmeraldas
4. Quito
5. Tulcán
6. Latacunga
7. Salinas
8. Cuenca
9. Puerto Bolívar
10. Huaquillas
11. Loja - Macará

1.2.- Pirámide Estructural

La Corporación Aduanera Ecuatoriana posee una estructura de su personal basada en niveles, los cuales están conformados de la siguiente forma:

- Nivel Ejecutivo
- Nivel Gerencial

[2] *Página Web: www.aduana.gov.ec*

- Nivel Gerencia – Media
- Nivel Técnico
- Nivel de Apoyo
- Nivel de Servicio

La reestructuración por procesos crea una estructura real para que los funcionarios tengan una razón en su puesto de trabajo y con esto se obtenga un resultado medible. La reestructuración que se está implementando en esta entidad pública tiene como objetivo ideal que la Aduana tenga una función eficiente y moderna. La regulación del personal se realiza con tres objetivos específicos:

- Organización
- Labores de Trabajo Definidas
- Trabajadores Motivados

1.3.- Ley Orgánica de Aduanas

Esta ley es la que reglamenta las relaciones legales ente el Estado y las personas naturales y jurídicas que se encuentran inmersas en las Operaciones del Comercio Exterior, por lo que a continuación se cita algunos de los artículos que servirán para la elaboración de este tema propuesto**.**

Art. 4.- Aduanas[3].- *La aduana es un servicio público que tiene a su cargo principalmente la vigilancia y control de la entrada y salida de personas, mercancías y medios de transporte por las fronteras y zonas aduaneras de la República; la determinación y recaudación de las obligaciones tributarias causadas por tales hechos; la de los reclamos, recursos, peticiones y consultas de los interesados; y, la prevención, persecución y sanción de las infracciones aduaneras. Los servicios aduaneros comprenden el almacenamiento, verificación, valoración, aforo, liquidación, recaudación tributaria y el control y vigilancia de las mercancías ingresadas al amparo de los regímenes aduaneros especiales.*

Art. 5.- Potestad Aduanera.- *La potestad aduanera es el conjunto de derechos y atribuciones que la Ley y el Reglamento otorgan de manera privativa a la Aduana para el cumplimiento de sus fines. Los servicios aduaneros serán administrados por la Corporación Aduanera Ecuatoriana, sea directamente o mediante concesión.*

[3] *Ley Orgánica de Aduanas*

Art. 45.- Aceptación de la declaración.- *Presentada la declaración, el Distrito verificará que ésta contenga los datos que contemplan el formulario respectivo, los cotejará con los documentos de acompañamiento y comprobará el cumplimiento de todos los requisitos exigibles para el régimen. Si no hay observaciones, se aceptará la declaración fechándola y otorgándole un número de validación para continuar su trámite. Una vez aceptada, la declaración es definitiva y no podrá ser enmendada.*

1.4.- Países que están implementando el Canal Verde.

Hoy en día el “Canal Verde” está implementándose en los procesos aduaneros en los país latinoamericanos tales como: Perú, Venezuela, Chile, Argentina y en países europeos como España.

Perú:

“Canal Verde” en Perú es llamado “Modelo Probabilístico” que clasifica las declaraciones de importaciones de acuerdo al nivel de riesgo, luego asigna el paso al “Canal Verde” o selecciona el tratamiento más conveniente a las mercancías.

Venezuela:

En Venezuela “Canal Verde” es conocido por “Sidunea” esta apto para escoger por que canal será despachada las mercancías. Las variables por la que se rige este sistema son: tipo de carga, cantidad y peso.

Chile:

En Chile el “Canal Verde” toma el nombre de sin examen.

Argentina:

“Canal Verde” en Argentina el cual es denominado “Sistema Aduanero de Operador Confiable” (SAOC), se fundamenta en la valoración de la empresa que solicita obtener la calificación de operador confiable para tramitar las exportaciones y que sean poco controladas por los fiscalizadores de la Aduana, este sistema no depende de itinerarios aduaneros, por lo cual reduce y acelera los trámites.

España:

En España se rige por el método de "Canal Verde" mediante un scanner gigante que inspecciona a profundidad el contenedor sin la necesidad de abrirlo.

El "Canal Verde" permite la facilitación al Comercio Internacional, el cual hace más competitivo a un estado, debido a la reducción de tareas, haciendo más ágiles los procesos aduaneros y cumpliendo con el precepto básico de las administraciones aduaneras a nivel mundial.

2.- Sistema Informático

2.1.- Generalidades

El SICE inició sus operaciones el 1 de julio del 2002, en el I Distrito de Guayaquil - Marítimo para las declaraciones de importaciones a régimen de consumo, desde ese momento sólo se receptaron las declaraciones mediante este método.

A partir de esa fecha el sistema ha sufrido cambios y actualizaciones por lo que en la actualidad, ya no solo se opera en el primer distrito (Guayaquil Marítimo) sino en todos los distritos del país. Tanto para operaciones de importaciones como de exportaciones.

Sistema Interactivo De Comercio Exterior

El SICE como su nombre lo indica es un sistema donde todos los operadores de Comercio Exterior (Banco Central del Ecuador, Almaceneras, Consolidadoras, Navieras, Agentes de Cargas, Agentes de Aduanas, Depósitos Aduaneros) interactúan enviando información independiente al organismo de Control (CAE) a fin de que la misma sea validada y revisada por sus funcionarios con el objetivo de que brinde una mayor agilidad y control en los trámites aduaneros.

2.2.- Proceso Actual de Desaduanización

El trámite que se realiza actualmente en la Corporación Aduanera Ecuatoriana, previo a la salida de las mercancías importadas, generalmente se basa considerando el siguiente esquema:

1. La llegada del medio de transporte hasta el ingreso de la Mercancía al Almacén Temporal.
2. El ingreso de la Mercancía al Almacén Temporal hasta el envió electrónico de la DAU.
3. El envío electrónico de la DAU hasta la presentación de la DAU en ventanilla de Aduana.
4. Aforo Documental
5. Aforo Físico
6. Valoración en caso de alguna observación.
7. La presentación de la DAU en ventanilla de aduana, hasta la liquidación de la DAU.
8. La Liquidación de la DAU, hasta el pago de los tributos al comercio Exterior.
9. El Pago de los tributos al Comercio Exterior, hasta la salida de la mercancía por garita.

2.3.- Niveles de Tiempo y Eficiencia

La Corporación Aduanera Ecuatoriana mide su funcionamiento a través del tiempo que se demora el trámite de desaduanización, además de la eficiencia de las recaudaciones.

Los niveles de tiempo demuestran el período de duración que un importador tarda para que la mercancía llegue a su poder.

El tiempo de despacho de aduana le corresponde el 17% aproximadamente que es el tiempo transcurrido desde la Recepción de Documentos hasta la liquidación, el 83% restanta corresponde a las etapas que no dependen directamente de la CAE .

La administración aduanera en el Ecuador, en la actualidad, esta atravesando por procesos vertiginosos de cambios debido a varios factores entre los cuales se destacan: la gran demanda de importaciones, los predominantes volúmenes de mercancías en el comercio internacional y las exigencias por parte de la sociedad hacia las Administraciones Aduaneras por obtener un servicio de eficiencia y eficacia por lo cual son los factores que conllevan a que el control aduanero sea un requisito extraordinariamente ágil, selecto, riguroso para los procesos aduaneros.

2.4.- Recaudaciones de los distritos

La eficiencia de los distritos se mide por el nivel de recaudaciones que se vayan obteniendo por periodos y las diferentes comparaciones que se establezcan entre los diferentes distritos para su evaluación.

3. Gestión de Riesgo

3.1.- Generalidades de Perfil de Riesgo:

Debido al incremento de las operaciones comerciales a nivel mundial; el convenio de Kyoto demanda la aplicación de controles inteligentes en la gestión de riesgo a todos los países miembros de la OMA.

Las autoridades aduaneras de los Países Miembros podrán utilizar técnicas de gestión del riesgo basadas en un análisis sistemático de los antecedentes y de la información recibida, en relación con una determinada operación de comercio exterior y con el conjunto de las operaciones del sector económico o sectores de riesgo considerados.

La Gestión de Riesgo tiene como objetivo principal mejorar la productividad y eficiencia de la aduana ofreciendo a los importadores facilidades al momento de la nacionalización de su carga en tiempo y reducción de costos, enfocándose en el control de aquellas transacciones realmente riesgosas y optimizando el mayor esfuerzo del personal humano con que cuenta la aduana.

3.2.- La inteligencia en el control aduanero del Ecuador.

La función de inteligencia es un componente clave de la gestión de riesgo, mientras que la gestión de riesgo es la clave para la conciliación entre los antagónicos objetivos de la facilitación y el control ejercidos por la administración aduanera.

Un concepto clave para el buen manejo de la inteligencia es la "information pool", o banco de información. El banco de información es una gran base donde debe ir toda la información de la empresa, en la forma que se encuentre. Esta piscina sería la fuente de la inteligencia producida. En sentido figurado, el banco de información se lo "llena" con informaciones de fuentes internas (como los departamentos de fiscalización) y externas (como las administraciones aduaneras de otros países).

El Departamento de Inteligencia Estratégica actualmente está integrado por el Área de Monitoreo y el Área de Análisis de Riesgo e Implementación de Estrategias.

3.3.- Riesgos para el Control Aduanero

La Aduana Ecuatoriana en su estructura posee el área de Fiscalización Aduanera, la cual tiene los siguientes objetivos:

El "Sistema de Fiscalización Aduanero" tiene como función primordial el inspeccionar que las operaciones de comercio exterior cumplan todas las disposiciones legales vigentes cuya responsabilidad haya sido encomendada por ley a la Aduana, y el asegurar a los agentes facilitadores que se encuentran bajo su control administrativo desarrollen sus operaciones con total apego a las normas y reglamentos que los rigen.

Esta finalidad incluye:

- Evitar la evasión tributaria aduanera.
- Evitar contrabando de mercancías bajo regulación o prohibición.
- Evitar las prácticas desleales de comercio, control de Propiedad Intelectual.
- Colaborar en la protección del patrimonio cultural, especies en peligro de extinción y substancias que afecten el medio ambiente, en coordinación con los organismos competentes.
- Asegurar el correcto cumplimiento de los Acuerdos Comerciales en el ámbito aduanero.
- Cerciorarse el correcto cumplimiento de la Normativa que regula la actuación administrativa de los agentes facilitadores que están bajo la jurisdicción disciplinaria del Servicio Aduanero.
- Colaborar en la lucha contra el narcotráfico, en coordinación con los organismos competentes.

Identificación de Riesgos

Dentro de los diferentes riesgos aduaneros al que se tiene identificados tenemos:

- Subvaloración
- Excedente de Mercaderías
- Incorrecta Clasificación Arancelaria
- Origen
- Propiedad Intelectual

3.4.- Perfil de Riesgo

Es una combinación predeterminada de indicadores de riesgo, basada en la información que ha sido recabada, analizada y jerarquizada.

Aplicación de criterios o métodos selectivos, basados en criterios de gestión de riesgo para la aplicación de perfiles de riesgo[4], respecto de los tipos de aforo que deben practicarse en el despacho aduanero.

El perfil de riesgo estará compuesto de un conjunto de variables relacionadas con las operaciones de comercio exterior y que permitan identificar el nivel de riesgo de las transacciones de importación a cualquier régimen aduanero[5].

Existen cuatro momentos para uso de perfiles de riesgo en el control aduanero:

- Se inicia tras la existencia de algún documento que implique que la mercancía se destinará a un régimen u operación aduanera, por ejemplo: el manifiesto de carga, la declaración previa, facturas, etc.; y concluye cuando la mercancía es puesta a disposición de la autoridad aduanera.

- En esta primera Fase, se detallan las actividades que se llevan a cabo por parte de los departamentos que efectúan controles, en este caso, por parte de funcionarios del Departamento de Inteligencia Aduanera de la Gerencia de Fiscalización.

- La información se podrá obtener a través del sistema, en base al Art. 5 de la Decisión 574, sobre las acciones de investigación directa.

- Para esto se trabaja con la información contenida en el manifiesto previo se consolidará como manifiesto definitivo en el momento de la llegada del medio de transporte al territorio aduanero comunitario.

3.5.- Control Anterior:

Art. 4.- a) El ejercido por la Administración Aduanera antes de la admisión de la declaración Aduanera de Mercancías.

Se entiende que las acciones de Control Aduanero Anterior se inician desde que el medio de transporte ingresa a territorio ecuatoriano (sea por aire, mar o tierra) hasta antes que la mercancia importada reciba una DAU por parte de un Agente de Aduana. Es decir, las operaciones de descarga de mercancía, transbordos, reembarques, traslados, desconsolidación, almacenaje, y demás operaciones que se dan en este ínterin, deben ser controladas por la Aduana, en el contexto del Control Aduanero Anterior

3.6.- Control concurrente o durante el despacho

Se aplica desde que la mercancía es puesta a disposición de la autoridad aduanera, hasta la autorización de la retirada o el embarque de las mercancías.

En esta segunda fase, el análisis de riesgo determinará que tipo de aforo o inspección se aplicará a las declaraciones que son trasmitidas electrónicamente a la aduana, ya sea esta documental, o físico. Adicionalmente en función del nivel de riesgo de las declaraciones se define una acción a tomar con respecto y, en su caso, sobre toda la documentación aduanera exigible e incluye la totalidad de las prácticas comprendidas en el reconocimiento, comprobación y aforo.

3.7.- Control Posterior:

Después del levante o embarque de las mercancías, soportado por la Decisión 574, el control aduanero se efectuará mediante acciones de carácter general, como por ejemplo, sobre determinados grupos de riesgo y sectores económicos sensibles, estos sectores se refieren a operadores del comercio

[4] *Decisión 574 Control Aduanero CAN Diciembre 2003*
[5] *(Artículo 7, Registro Oficial 23 de Octubre del 2007)*

exterior, ciertas clases de mercancías, mercancías provenientes de determinados países.

Las acciones de control posterior se podrán efectuar sobre el DAU, el Manifiesto de Carga y demás documentos comerciales, contables y bancarios relativos a una determinada operación comercial. Todo esto para comprobar la exactitud de los datos declarados y el cumplimiento de los requisitos exigidos.

3.8.- Tipos de Aforo

- ✓ Canal Rojo
- ✓ Canal Amarillo
- ✓ Canal Verde

3.9.- Canal Verde

Mediante Oficio No. 01440 del 23 de junio de 2008, El Procurador General del Estado absolviendo consulta presentada por la Corporación Aduanera Ecuatoriana, certifica que la Institución tiene atribución legal para aplicar el mecanismo de Aforo Automático.

Resolución No. 24-2008-R2 sobre el "Reglamento Específico para la Aplicación del Aforo Automático", de conformidad con lo establecido en la Decisión No. 574 de la Comunidad Andina, en donde se adopta este procedimiento dentro del desaduanamiento de mercancías.

"Canal Verde" o Aforo Automático como se lo ha denominado en nuestro país, se basa en el principio de presunción de veracidad; es la entrega inmediata de los bienes a los consignatarios sin revisión física, pero si de una revisión documental posterior al levante de las mercancías, luego del pago de los tributos.

El canal de Aforo Automático es la ejecución del Acto de Aforo mediante la validación y análisis electrónico de la Declaración Aduanera por medio del Sistema Informático a través de la aplicación de perfiles de riesgo establecidos por la Corporación Aduanera Ecuatoriana.

4. Investigación de Mercado

4.1.- Planteamiento del problema de la investigación y definición del grupo objetivo:

En años anteriores la Aduana se encontraba involucrada en procesos operativos no adecuados los cuales no facilitaban la simplificación del Comercio Internacional, se realizaban una serie de requisitos innecesarios los cuales producían gastos a los empresarios, dando así un pésimo servicio a los participantes en el entorno del comercio exterior.

Debido a todos estos inconvenientes los Importadores, Agentes de Carga, Líneas Navieras, Transportistas Terrestres, Líneas Aéreas, Agentes de Aduanas y demás involucrados en este sector han ido presentando una serie de quejas en contra de las diferentes Administraciones Aduaneras, no obstante no se podía dejar de resaltar los grandes actos de corrupción que se realizaban por parte de los operadores aduaneros causando innumerables fraudes y pérdidas económicas para el país, llegando al punto que para cada trámite que se debía realizar para una importación o exportación se creaban barreras administrativas para entorpecer los procesos.

4,2.- Objetivos de la Investigación:

El objetivo de esta investigación es:

- Analizar los cambios positivos o negativos que generaría la implementación del Aforo Automático, en el ámbito de la Administración Aduanera Ecuatoriana y su impacto en las variables económicas del país.
- Evaluar la aceptación por parte de todos los operadores del comercio exterior ecuatoriano y demás implicados en este sector en la implementación y posterior a la ejecución del canal verde.
- Diagnosticar los posibles riesgos que tenga este sistema para proponer las correcciones pertinentes, y de esta manera generar posibles soluciones que conlleven a su exitosa puesta en marcha.
- Explicar como la correcta aplicación de este sistema, contribuirá a la solución de una de las dificultades más citadas por los

operadores del comercio exterior como es la pérdida de tiempo en la desaduanización.

- Aportar posibles soluciones en el proceso de desaduanización en la implementación del proceso de Aforo Automático entre todos los involucrados en el comercio exterior del Ecuador.

5. Aforo Automático

5.1.- <u>Análisis de la Implementación del Aforo Automático en la Aduana Ecuatoriana.</u>

El Aforo Automático en su corto tiempo de implementación en los procesos de desaduanización en la Corporación Aduanera Ecuatoriana muestra resultados mediante las declaraciones ingresadas al Puerto Marítimo de Guayaquil entre el 19 de Noviembre 2008 al 9 de Enero del 2009, en cual fueron asignados 908 trámites al canal de Aforo Automático, los cuales corresponden al 5% aproximadamente de todos los trámites que ingresan a este Distrito.

En el Aforo Automático entre uno de los requisitos es que el importador o Agente de Aduana debe presentar la Declaración Aduanera Única y los documentos de acompañamiento en la ventanilla de recepción, dentro de los 5 días hábiles posteriores al pago de la liquidación, por lo que a continuación se presenta los 874 trámites que realizaron los pagos y que presentaron los documentos que amparan y soportan la importación dentro del plazo establecido por la Resolución 24-2008-R2.

5.2.- <u>Recaudaciones con la Implementación del Aforo Automático en los procesos de desaduanización:</u>

En la actualidad para la Aduana Ecuatoriana las recaudaciones, la eficiencia y eficacia de los procesos aduaneros son objetivos principales por lo que con el Aforo Automático se puede evaluar que las recaudaciones se incrementan.

5.3.- <u>Análisis de Costos de Almacenaje.</u>

Los Costos de Almacenaje son los gastos que incurren por parte del importador al momento que llega la mercadería al puerto de destino, los cuales poseen una tarifa en dólares americanos de acuerdo al Puerto de Destino.

5.4.- <u>Análisis de Costos de Demoraje</u>

Los Costos de Demoraje son los gastos incurridos para el importador al momento de alquilar un contenedor, estos costos fluctúan de acuerdo a las navieras y tipos de contenedores con que trabaje el importador y de acuerdo a las especificaciones que la mercancía por importar requiera, además como requisito indispensable para tener acceso a los contenedores el importador debe depositar una garantía a la naviera.

5.6.- Análisis de Costos de Aforo Físico

Los Costos de Aforo son gastos que corren por cuenta del sector importador al momento que se realice el aforo físico de la mercancía importada, este proceso tiene un costo por contenedor.

Al analizar los costos de almacenaje, costos de demoraje, costos de aforo físico se puede observar claramente que el importador al momento de realizar una importación sin la implementación del proceso de Aforo Automático tiene que costear gastos bien elevados.

<u>Conclusiones:</u>

En función de las evidencias señaladas en la presente investigación podemos concluir que existe la apertura necesaria de parte del Sector Importador ecuatoriano, para la implementación del Canal de Aforo Automático dado que:

- Reducción de los tiempos del proceso de importación, debido a que se estima que con la implementación de Aforo Automático se tomarían 3 días como máximo para que el importador tenga la mercancía debidamente nacionalizada, mientras que sin la implementación de este proceso la mercancía tardaría aproximadamente 9 días o mas en ser nacionalizada.

- Disminución de los costos asociados al tiempo de nacionalización de las cargas en los diferentes puertos del país, lo que contribuiría a la estabilización y reducción de precios en el mercado ecuatoriano.

- El país se vuelve mas competitivo y eficiente en las operaciones de Comercio Exterior en relación con sus países vecinos lo que en la actualidad se vuelve primordial si se quiere mantener una economía dolarizada.

- La Aduana Ecuatoriana, fortalece su imagen a nivel nacional e internacional como un ente de control eficiente y ágil que cumple su rol de facilitador del comercio exterior.

Recomendaciones:

1. Realizar un estudio por parte de la Corporación Aduanera Ecuatoriana sobre los montos de Importaciones, en valores FOB, que debe tener un OCE para poder acogerse a la implementación del proceso de Aforo Automático.

2. Efectuar un proceso de capacitación de doble vía, entre los funcionarios de la Aduana Ecuatoriana y los operadores del Sector Importador para llevar a cabo la correcta implementación del Canal de Aforo Automático.

3. Evaluar el proceso de Canal de Aforo Automático en conjunto con expertos aduaneros de otros países para la corrección de posibles desfases del proceso.

4. Identificar nuevas variables que deben ser incluidas por parte de la Corporación Aduanera Ecuatoriana, para minimizar los niveles de riesgo en las operaciones del Comercio Exterior.

Bibliografía:

- Decisión 574 relativa al Control aduanero de la Comunidad Andina de Naciones Diciembre 2003.

- Como se debilita el Sistema de Control Aduanero Autor: Adrián Ventura

- La automatización de procesos aduaneros de los países miembros de la CAN en el marco del Proyecto Granadúa (UE-CAN) Autores: María Guerra y María de la Fe López Universidad Simón Bolívar Caracas.

- Programa de Aplicación de Mejores Prácticas para el Desarrollo www.aduana.gov.bo

- Sistema Anticipado de Despacho Aduanero de Importación www.aduana.gov.pe

- Despacho Aduanero en grupales www.apb.es