

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR

SEDE ESMERALDAS



FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES

ESCUELA DE:

COMERCIO EXTERIOR

TEMA DE INVESTIGACIÓN:

“ANÁLISIS DE LA APLICACIÓN DE LA NORMATIVA NACIONAL Y DE LA
COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES, FRENTE AL INGRESO DE LAS
MERCANCÍAS Y EL CONTROL ADUANERO EN LA FRONTERA DE LA ZONA DE
INTEGRACIÓN FRONTERIZA SAN LORENZO (ECUADOR) - TUMACO
(COLOMBIA), DURANTE EL PERÍODO 2015-2017”.

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

GLOBALIZACIÓN (ACUERDOS, TRATADOS COMERCIALES,
INTEGRACIÓN POLÍTICA COMERCIAL Y ADUANA

AUTORA:

MONTAÑO LASTRA YEREXI ANDREINA

ASESOR:

MGT. FERNANDO DÍAZ SÁNCHEZ

ESMERALDAS – OCTUBRE, 2017

TRIBUNAL DE GRADUACIÓN:

Trabajo de tesis aprobado luego de haber dado cumplimiento a los requisitos exigidos por el reglamento de grado de la PUCESE previo a la obtención del título de INGENIERA EN COMERCIO EXTERIOR.

.....
Presidente Tribunal de Graduación

.....
Lector 1

.....
Lector 2

.....
Mgt. Mario Armas Arias
Director de la Escuela de Comercio Exterior

.....
Mgt. Fernando Díaz Sánchez
Director de Tesis

Esmeraldas - Octubre, 2017

AUTORÍA

Yo, Yerexi Andreina Montaña Lastra declaro bajo juramento que el presente trabajo de investigación aquí descrito es absolutamente personal y auténtico, no ha sido previamente presentado para ningún grado, ni calificación profesional, y que he consultado las referencias bibliográficas que constituyen este documento.

En honor a la verdad declaro que esta investigación es de exclusiva responsabilidad legal y académica de la autora y de la PUCESE.

Yerexi Andreina Montaña Lastra

AUTORA

DEDICATORIA

Quiero dedicar este trabajo a Dios, por haberme permitido llegar hasta este lugar y gozar de salud para lograr mis objetivos, con su infinita bondad y amor.

A mis padres, por impulsarme a continuar, a no rendirme, a perseverar y alcanzar mis metas; a ellos que siempre han creído en mí, el presente éxito como justa compensación de su esfuerzo y sacrificio.

A mis hermanos por ser un apoyo fundamental en este largo proceso en especial a mi hermana Malena Arlines Montaña Lastra, porque gracias a sus palabras de aliento no me rendía cuando todo se tornaba difícil y a su vez me inspiraba a ser un ejemplo de superación para ella y mi hermana Melani Nicolle Montaña Lastra.

Este trabajo en honor a ustedes, como resultado de mi responsabilidad, disciplina y empeño.

Yerexi Andreina Montaña Lastra

AGRADECIMIENTO

Doy Gracias a Dios por guiarme y protegerme en cada momento y en cada paso que doy, por haberme dado inteligencia, sabiduría y deseos de superación.

A mis padres por ser pilar fundamental en esta larga tarea de la vida, por ayudarme, creer en mí y estar conmigo siempre cuando más lo eh necesitado.

A mis queridos profesores, por sus sabias enseñanzas, por el conocimiento depositado en mí a lo largo de la etapa estudiantil.

ÍNDICE

TRIBUNAL DE GRADUACIÓN:	ii
DEDICATORIA	iv
AGRADECIMIENTO	v
ABSTRACT	xi
Introducción	1
Justificación	5
OBJETIVOS	6
Objetivo general	6
Objetivos específicos	6
CAPITULO I	7
MARCO TEÓRICO	7
1.1. Marco teórico de la investigación	7
1.1.1. Antecedentes de la investigación	7
1.2. Fundamento Teórico Conceptual	10
1.2.1. Comercio Exterior (Ecuador)	10
1.2.2. Importaciones	11
1.2.3. Exportaciones	12
1.2.4. SENA (Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador)	12
1.2.5. Definición De Mercancía	13
1.2.6. Fronteras	13
1.2.7. Transporte	14
1.2.7.1. ¿Qué es transporte?	14
1.2.7.2. Modos de transporte	15
1.2.7.2.1. Transporte Aéreo	15
1.2.7.2.2. Transporte Marítimo	15

1.2.7.2.3. Transporte Terrestre: Es el tipo de transporte que se realiza por carretera.	15
1.2.7.2.4. Transporte Fluvial	15
1.2.8. Comunidad Andina De Naciones	16
1.2.9. ¿Qué Es El Contrabando?	16
1.2.9.1. Modalidades	16
1.2.9.2. Causas y consecuencias del contrabando	17
1.2.9.3. El contrabando en los puntos de fronteras	18
1.2.9.4. Impactos del contrabando a la economía ecuatoriana	18
1.2.10. Comercio Fronterizo	18
1.2.11. Desarrollo Fronterizo	18
1.2.12. Zonas Integración Fronteriza (ZIF)	19
1.2.13. Centros Binacionales De Atención En Fronteras (Cebaf)	19
1.2.14. Comando Guarda Costas (COGUAR)	19
1.3. MARCO LEGAL	21
1.3.1. La Constitución de la República	21
1.3.2. Zona de integración fronteriza: Colombia – Ecuador	21
1.3.3. Convenio entre Colombia y Ecuador sobre tránsito y transporte de personas, carga, vehículos, embarcaciones fluviales, marítimas, y aeronaves.	27
1.3.3.1. Residentes En La Zona De Integración Fronteriza	27
1.3.3.2. Tránsito y Transporte Fluvial Transfronterizo	27
1.3.3.3. Grupos Étnicos	28
1.3.3.3. Regulaciones Comunes Para El Tránsito y Transporte Transfronterizo	28
1.3.4. RESOLUCIONES	29
1.3.4.1. Resoluciones De La Canasta Transfronteriza	29
CAPITULO II	32
MATERIALES Y MÉTODOS	32
2.1. Metodología de la investigación	32
2.1.1. Descripción Del Lugar	32

2.1.2.	Método Y Técnicas	32
2.1.3.	Población Y Muestra	32
2.1.4.	Técnicas e instrumentos de investigación	32
2.1.5.	Entrevistas	32
2.1.6.	Ficha de Observación	33
2.1.7.	Normas Éticas	33
CAPITULO III		34
RESULTADOS		34
3.1.	Resultado y análisis de datos	34
3.1.1	Zonas de ingreso de mercancías y medios de transporte habilitados	34
3.1.2.	Detalle de la ruta autorizada San Lorenzo – Tumaco	34
3.1.3.	Procedimiento de control aplicado para la entrada y salida de mercancías	38
CAPITULO IV		45
4.	DISCUSIÓN	45
CAPITULO V		47
5.	Conclusiones	47
CAPITULO VI		49
6.	Recomendaciones	49
REFERENCIAS BIBLIOGRAFÍAS		50
ANEXOS		53

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Matriz de Cumplimiento de la normativa nacional en San Lorenzo_____42

Tabla 2: Matriz de Cumplimiento de la normativa internacional (CAN) en San Lorenz_____43

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Base naval flotante Lago Cuyabeno_____2

Figura 2: Ruta de viaje de San Lorenzo a Tumaco_____35

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo 1: Fotografías_____52

Anexo 2: Entrevista_____54

Anexo 3 Fichas de Observación_____55

RESUMEN

El proyecto de investigación “Análisis de la Aplicación de la Normativa Nacional y de la Comunidad Andina de Naciones, Frente al Ingreso de las Mercancías y el Control Aduanero en la Frontera de la Zona de Integración Fronteriza San Lorenzo (Ecuador) - Tumaco (Colombia), durante el período 2015-2017” se presenta debido a la necesidad existente en San Lorenzo cantón que siendo parte de la Zona integración fronteriza establecida en las normativas de la CAN no tubo los mismo beneficios que las demás zonas.

Para ello se utilizó el método exploratorio y descriptivo, aplicando la técnica de observación, en los que se identificó que el control aduanero lo realizan los guardacostas en San Lorenzo en medio de la ría, y en Tumaco no existe este tipo control, pero si hacen unas inspecciones militares a los pasajeros más no a las mercancías.

En la actualidad no se están cumpliendo las normativas vigentes de la CAN ni lo establecido en el COPCI, así como tampoco con los acuerdos bilaterales como es el caso del convenio Esmeraldas.

Las Zonas de Integración Fronteriza habilitadas según la normativa vigente de la CAN en Ecuador son, Sucumbíos, Orellana, Huaquillas en Machala, Tulcán en Carchi, las cuales cuentan con Centros Binacionales de Atención Fronteriza, cabe indicar que San Lorenzo no cuenta con este punto de Control Aduanero.

Entonces prácticamente todo lo que pasa por este punto de frontera tiene la sospecha de ser contrabando, así además lo confirma una autoridad marítima de quién se mantendrá el anonimato, surge la pregunta ¿Porque no existe control aduanero en esta zona?, a fin de aplicar las normativas nacionales e internacionales; la respuesta se circunscribe a lo expuesto por un exdirector de aduanas, que dijo que se debía a que las autoridades no pedían que se decreta en San Lorenzo, una zona primaria, o la delimitación del control fronterizo aduanero, a fin de que se consistentes con lo regulado y ordenado por las normativas nacionales e internacionales.

Palabras clave: Zonas de Integración Fronteriza, normativas, cruce de fronteras, desarrollo fronterizo.

ABSTRACT

The research project is "Analysis of the National Regulations Application and the Andean Community of Nations, faced to the entry of goods and customs control in the Border Integration Zone San Lorenzo (Ecuador) - Tumaco (Colombia), during the period 2015-2017".

This investigation was carried out due to the existing need in San Lorenzo that being part of the zones border integration established in the CAN regulations did not have the same benefits as the other zones.

For this purpose, the exploratory and descriptive method was used, applying the observation technique, in which it was identified that the customs control is carried out by the Coast Guard in San Lorenzo in the middle of the estuary, nevertheless in Tumaco there isn't control.

At present nor the norms established in the CAN, nor the norms established in the COPCI, nor with the bilateral agreements are being fulfilled in Esmeraldas

The Border Integration Zones enabled under the current regulations of the CAN in Ecuador are, Sucumbíos, Orellana, Huaquillas in Machala, Tulcan in Carchi, which have Binational Border Care Centers, it should be noted that San Lorenzo does not have this point Customs control.

Then, at the moment everything that passes through this border point is suspected of being smuggling, as well as a maritime authority confirms who will remain anonymous. The question is ¿why is there no customs control in this area in order to apply national and international regulations?; the response according the former customs director is “because the authorities did not ask that San Lorenzo was considered as a primary zone, in order to be consistent with regulated and ordered by national and international regulations”.

Key words: Border Integration Zones, regulations, border crossing, border development.

Introducción

El cantón San Lorenzo se encuentra ubicado en la zona norte de la provincia de Esmeraldas, aproximadamente a 18 kilómetros de la frontera colombiana, marcada por el trayecto del río Mataje.

Todo su territorio permite desarrollar una mezcla de actividades siempre enfocadas al turismo y comercio, es de gran importancia comercial para toda la provincia de Esmeraldas, ya que el cantón vincula la costa con la sierra través de la vía terrestre San Lorenzo–Ibarra, y con Colombia por vía marítimo-fluvial a Tumaco (GADPE).

En San Lorenzo existen varias rutas de ingreso desde Colombia a Ecuador las mismas que son: marítima, aérea, terrestre y fluvial, estas vías de acceso son puntos clave para el ingreso de personas y mercancía, en lo que respecta al comercio con Colombia existe una vía autorizada por la autoridad marítima, la misma que es fluvial y marítima.

Cabe indicar que al ser una Zonas de Integración Fronteriza (ZIF), este sector tiene regulaciones especiales, tal es el caso que existe la Resolución de 501 de la Comunidad Andina (CAN), que regula y delimita su territorio, incorporando áreas económicas de sectores socialmente deprimidos, dinamizando de esta manera la capacidad productiva y comercial.

Entre las acciones que puede llevar a cabo la ZIF, se destaca para el presente estudio: el de “establecer o perfeccionar, según sea el caso, regímenes de tránsito de personas, vehículos y mercancías a fin de dinamizar los procesos de integración fronteriza y contribuir a generar mercados fronterizos” (Comunidad Andina, 2001), es necesario recalcar que a pesar que San Lorenzo pertenece a una ZIF, no goza de los beneficios de las demás ZIF que hay en el Ecuador.

La operatividad de esta zona comercial se regula mediante el convenio entre Colombia y Ecuador sobre Tránsito y Transporte de Personas, Carga, Vehículos, Embarcaciones Fluviales, Marítimas, y Aeronaves, así como en su reglamento, pese a esta regulación toda mercancía que ingresa de Colombia es considerado como una infracción aduanera, según el art. 1 del (Convenio Esmeraldas , 1990)

Por otra parte, son comunes las capturas que se realizan en la frontera de San Lorenzo por parte de la Capitanía del Puerto, principalmente combustible, capturas que se derivan a la Fiscalía y al Servicio Nacional de Aduanas (SENAE), siendo estas instituciones las responsables del decomiso de mercancía, multas y sanciones, así como dictaminar la privación de libertad en periodos que van de 3 a 5 años, acorde a la tipificación y sub-tipificación del delito.

Todas las sanciones interpuestas en San Lorenzo, son a causa de incumplimiento de la ley vigente, dado que en otras ZIF, estas situaciones no se presentan, ya que cuentan con puntos de control aduanero habilitados.

Se evidencia que dentro de las resoluciones del Comité de Comercio Exterior (COMEX), se dieron cupos de importación a los habitantes y comerciantes de las ZIF de Carchi, Huaquillas, Sucumbíos, y los pasos de frontera de Orellana y Loja.

Los cupos de importación permitieron que los comerciantes tengan acceso a mercancía con aranceles 0%, los mismos que servirían como incentivo en el comercio ecuatoriano.

Es en base a estos incentivos, se plantea este tema de investigación, ya que siendo San Lorenzo (Esmeraldas) una Zona de Integración Fronteriza, fue excluida de las resoluciones del COMEX, privando a los comerciantes esmeraldeños de este incentivo.

Las rutas que conectan Colombia con San Lorenzo aproximadamente son cuatro, sin embargo la única autorizada por la capitanía del Puerto es el Muelle de San Lorenzo.

En la actualidad se construye un puente sobre el río Mataje, el mismo que facilitara el acceso terrestre y sobre el cual se planifica se instale un Centro Binacional de Atención Fronteriza (CEBAF)

En lo referente a la ruta marítima, se utilizan lanchas o botes de transporte público que se encuentran cooperados, teniendo horarios de salida predeterminados, las lanchas utilizan la ría, pasando por el brazo de mar donde existe un control marítimo del Comando de Guardacostas, tras el tramo marítimo existen rutas terrestres y fluviales a seguir para finalmente llegar a Colombia, las mismas que suman complejidad a esta travesía.

Figura 1. Base naval flotante Lago Cuyabeno



Fuente: El Universo (2013)

Otra problemática que se observa es que las autoridades, no aplican correctamente las normativas, particularidad que difiere con los controles que se realizan en Colombia, donde no existen decomisos, ni detenciones de las personas que arriban por esta ruta, siendo el flujo comercial de doble vía, es decir que así como ingresa mercadería de Colombia a Ecuador, también hay el efecto inverso, cuando es conocido la existencia de la economía de frontera o de enclave y su problemática.

El Estado quien “debe regular y controlar esta economía y no recurrir a lo más fácil: acciones policiales y militares. La economía de frontera debe ser enfrentada desde la integración y el mercado, porque la asimetría no se resuelve con represión” (Carrión, Fernando, 2011)

La represión y decomiso contravienen en principios jurídicos como la legalidad y legitimidad, y de derecho humanos como el de no-discriminación (Bayesky, Anne, 1990).

Cabe indicar que no existe presencia permanente de la autoridad de control de comercio exterior SENA, por este motivo las personas no se someten de forma voluntaria a potestad aduanera.

El ingreso de mercancía desde Tumaco-Colombia, ha agudizado la problemática de los comerciantes, entre las que se destaca la serie de infracciones aduaneras en las que incurren, ya que muchas veces las autoridades hacen operativos en alta mar y carretera, aplicando normativas en las que incautan mercancías, ponen multas e inclusive deviene en la pérdida de la libertad del comerciante o transportista.

A pesar de que existe regulaciones internacionales y resoluciones específicas acerca de las Zonas de Integración Fronteriza, cuotas de importación para comerciantes, así como los convenios que se han planteado entre ambos países con el fin de regularizar la entrada y salida tanto de productos y personas (Convenio Esmeraldas , 1990); cabe indicar que existe una seria normas establecidas al respecto en reglamentos específicos, así como de forma concreta lo determina en el art.106 literal (a y b)) del COPCI, que hace referencia a las zonas primarias y secundarias, ante lo expuesto surgen las siguientes interrogantes:

- ¿Cuál es la aplicación de la normativa y de la Comunidad Andina de Naciones, frente al ingreso de las mercancías y el control aduanero en la frontera de la Zona de Integración Fronteriza San Lorenzo (Ecuador)-Tumaco (Colombia), durante el período 2015-2017?
- ¿Cuáles son las zonas de ingreso de las mercancías autorizadas en este punto de frontera, así como los medios de transporte habilitados para el efecto?
- ¿Cuál es el procedimiento aplicado para la entrada y salida de mercancías procedente de Tumaco a San Lorenzo y viceversa?
- ¿Cuál es la aplicación de la normativa internacional y nacional para el control en beneficio del comercio a través de esta zona de frontera?

Justificación

Hoy en día el intercambio de mercancías entre los distintos países del mundo es uno de los motores fundamentales que mueve la economía de estos, al mismo tiempo permite a los diferentes gobiernos tener un mayor control sobre las mercancías; a su vez obtener más ingresos por cuestiones de aranceles y tributos, los cuales se generan en el momento que se realicen transacciones comerciales entre países, permitiendo así la globalización de los mercados y el aumento de ingresos tanto para los países como para sus habitantes.

A pesar de que el comercio exterior, proporciona a los países múltiples beneficios, inclusive se dan métodos de integración, también, hasta cierto punto estos procesos se ven frenados por un mal que acarrea y que afecta al mundo, desde épocas antiguas, el cual se lo conoce como contrabando, y que, en nombre de esta ilegalidad, se aplican políticas que perjudican a un conglomerado.

El denominado comercio informal deriva en el quebrantamiento de la normativa vigente y la exposición de las contradicciones a lo establecido en las generando infracciones aduaneras como: los delitos, contravenciones y faltas reglamentarias etc.

De igual manera el presente estudio servirá de referencia y aportará con información relevante para la administración tributaria aduanera, a los gobernantes autónomos, e inclusive al gobierno central, sobre la realidad del sector fronterizo objeto de estudio; permitiendo abrir un debate sobre el tema, a fin de dinamizar las voluntades, para que la ZIF a la que pertenece Esmeraldas, tenga los mismos beneficios establecidos en las diferentes normativas nacionales e internacionales, a los que si acceden otros territorios que tienen la misma condición.

Al realizar un análisis de la normativa, en base a la real y efectiva aplicación por parte de las autoridades competentes, resulta importante identificar si se han violentado principios o quebrantos de la norma, sea por los mandos o por parte la ciudadanía, o en su defecto una ausencia de aplicación de la legislación que deriva en infracciones y/o injusticias.

De esta manera se puede ver la realidad del cantón San Lorenzo, donde las autoridades competentes no está aplicando las normativas correspondientes, determinada por la CAN en

su Decisión 501 art. 1 sobre las ZIF, teniendo en cuenta que a pesar de ser una Zona de Integración Fronteriza no goza de los beneficios que actualmente gozan las demás.

OBJETIVOS

Objetivo general

Análisis de la aplicación de la normativa nacional y de la Comunidad Andina de Naciones, frente al ingreso de las mercancías y el control aduanero en la frontera de la Zona de Integración Fronteriza San Lorenzo (Ecuador)-Tumaco (Colombia), durante el período 2015-2017.

Objetivos específicos

- Identificar las zonas de ingreso de las mercancías autorizadas en este punto de frontera, así como los medios de transporte habilitados para el efecto.
- Describir el procedimiento aplicado para la entrada y salida de mercancías procedente de Tumaco a San Lorenzo y viceversa
- Comprobar la aplicación de la normativa internacional y nacional para el control en beneficio del comercio a través de esta zona de frontera.

CAPITULO I

MARCO TEÓRICO

1.1. Marco teórico de la investigación

Este punto del presente estudio, corresponde al marco teórico, ya que toda investigación debe basarse en los diferentes criterios, ya que estos tienen la función de orientar y ayudar a la creación de las bases teóricas, el investigador debe situar el problema en una determinada situación, la misma que es una revisión que comprende algunos aspectos: entre estos los antecedentes relacionados con la investigación y con el tema planteado, bases teóricas, bases legales, definición de términos etc.

1.1.1. Antecedentes de la investigación

Ecuador es un país que forma parte de las zonas de integración fronteriza de la CAN, algunos estudios recalcan la importancia de las zonas de integración fronteriza y de acuerdo a estas investigaciones estas permitirán que dentro del territorio ecuatoriano se desarrollen los pueblos fronterizos.

La Comunidad Andina (CAN) ha propuesto varios mecanismos de integración regional, pero estas iniciativas regionales no dieron los frutos esperados, ya sea por las políticas económicas de los gobiernos de las últimas décadas o por la falta de apoyo en los proyectos de integración fronteriza. Además, la CAN se ha enfocado principalmente en los aspectos económicos y de integración comercial de los países, así como al desarrollo de las zonas fronterizas, a pesar de los acuerdos establecidos (CAN, 2001)

Algunos estudios se centran en la economía informal que sucede en otros países, situación que se evidencia en San Lorenzo, lugar donde se maneja una economía informal. También se puede decir que algunos estudios se han centrado en los tipos de fronteras, entre ellos tenemos las fronteras étnicas y las estatales.

Cuando se examino acerca de los trabajos bibliográficos relacionados con el presente estudio, se encontró que existen investigaciones afines, que tienen relación con los ilícitos

aduaneros de la legislación ecuatoriana, a continuación, se presentan los siguientes antecedentes:

Zambrano (2015), por la falta de control aduanero se comenten muchos actos ilícitos entre ellos el ingreso ilegal de electrodomésticos en la frontera de San Lorenzo y Tumaco es por ello que la investigadora en una de sus conclusiones propone la creación de un CEBAF, esta investigación tuvo como objetivo, analizar el control aduanero en el muelle del cantón San Lorenzo provincia de Esmeraldas como paso de frontera binacional con la ciudad de Tumaco Departamento de Nariño, mediante el cumplimiento de los procesos de régimen aduanero, con el fin de promover las negociaciones comerciales en condiciones de comercio justo.

El comercio trasfronterizo que hay en San Lorenzo se da por múltiples variables, impulsando a los habitantes de este lugar a comprar en el país vecino Colombia, lo que ha generado malestar para los comerciantes de dicho cantón con la devaluación del peso colombiano, así como el aumento del ingreso de mercancía de Colombia.

Otro de los estudios previos que se pueden encontrar y aporta en esta investigación es el realizado por Ávila (2015), que hace referencia a la implementación de las salvaguardias que afectaron a Tulcan, Sucumbios, Huaquillas, Loja y demás pasos fronterizos así como a San Lorenzo.

Según el diario (El Comercio, 2015) "...el Gobierno ecuatoriano prepara una salvaguardia (aplicación de aranceles) para productos de origen colombiano y peruano. Esto debido a la baja del precio del petróleo y la devaluación de las monedas de los países vecinos." cuando en realidad fue para equilibrar la balanza de pagos.

Ecuador tomó esta medida de emergencia para proteger la industria nacional ya que se ve amenazada por los puntos antes mencionados, de esta manera se impuso un 21% para las importaciones que se realicen desde Colombia y a su vez un 7% para las que se realicen desde Perú, pero dado los reclamos de Colombia y Perú esta medida de salvaguardia cambiaria fue suprimida el jueves 05 de febrero del 2015 según el ministro ecuatoriano de Comercio Exterior, Francisco Rivadeneira, anunció la eliminación de la salvaguardia

cambiaría a las importaciones de Colombia y Perú, luego de llegar a acuerdos bilaterales con ambos países (El Comercio, 2015).

Se concluye que la aplicación de estas medidas en los sectores fronterizos ecuatorianos ha producido una desestabilización comercial muy grande, reacción económica inversamente proporcional entre Tulcán e Ipiales con respecto del poder adquisitivo de las personas, dado que los impuestos son muy altos (ÁVILA, 2015).

Según las autoridades de comercio exterior; esta medida es aceptada por la Organización Mundial de Comercio (OMC), entidad que permite aplicarla, para salvaguardar el equilibrio externo.

La aplicación de esta medida ha sido socializada y debatida con el sector privado, ya que se ha realizado una serie de diálogos y análisis a fin de minimizar el impacto sobre el aparato productivo nacional, tampoco afectaría a mercaderías en tránsito.

Los rubros que se han exceptuado de esta medida son:

- Materias primas y bienes de capital
- Artículos de higiene personal y uso en el hogar
- Medicinas y equipo médico
- Repuestos de vehículos
- Combustibles y lubricantes
- Importaciones por correo rápido o courier y menaje de casa (Ministerio de Comercio Exterior)

Pero así también los entes gubernamentales establecieron resoluciones para paliar esta situación en las ZIF y pasos de frontera con excepción de San Lorenzo.

El comercio ilegal no está científicamente documentado, cabe resaltar que del lado ecuatoriano, se realizan más controles que del lado colombiano; dichos controles han sido enfocados básicamente al tráfico de combustible.

En lo que respecta al contrabando desde la perspectiva legal debería ser inexistente, en virtud de la zona andina de libre comercio, siendo el espíritu de la creación de la comunidad, pero los comerciantes al no registrarse y tratar de evitar el pago del IVA e ICE,

no son inscritos como importadores y exportadores en el Banco Central, lo que imposibilita llevar estadísticas al respecto; por ende ante esta falta de control o sometimiento a la autoridad, evaden tributos internos como el impuesto a la renta., por lo que se considera el cometimiento de contrabando (Luna Osorio, 2016).

La integración de los países se da principalmente en las fronteras y el Ecuador no es la excepción, en lo que respecta a la relación con Colombia, está se dio de forma natural y espontánea, sin trabas de parte del estado, previo al año 1830.

Finalmente en 1960 se logró regular el tránsito de mercancías entre Ecuador y Colombia afectando a los habitantes de ambas naciones quienes estaban acostumbrados a moverse sin problemas, con sus pertenencias; de 1967 a 1971 se inició el proyecto de la ZIF con apoyo del BID, pero luego se abandonó por falta de recursos.

La carencia de dinamismo en esta zona, se ha dado por la falta compromiso para cumplir los convenios de infraestructura vial, energética y vial firmados desde comienzo de los noventa.

Las ZIF fueron reguladas desde 2001 por medio de la Decisión 501 de la Comunidad Andina de Naciones, así como la Decisión 502 que regula los Centros Binacionales de Atención Fronteriza, cabe indicar que la provincia de Esmeraldas con respecto a la ZIF representa el 43% de fortaleza económica, seguida de Imbabura con el 33%, Carchi con el 15% y Sucumbiosa con el 9 % (**Luna Osorio, 2016 pp. 95 a 108**).

1.2. Fundamento Teórico Conceptual

1.2.1. Comercio Exterior (Ecuador)

El Comercio Exterior está vinculado a múltiples factores entre ellos están las exportación e importaciones, actividades que permiten el desarrollo simultaneo de los países.

Con la salida o ingreso de mercancías el Ecuador se ha dado a conocer con los productos que más se destaca, se sobreentiende que cuando se importa salen divisas ecuatorianas al

exterior, y cuando se exporta entran divisas y estas últimas son muy beneficiosas para la economía ecuatoriana.

Cabe recalcar que cuando dos naciones intercambian bienes y servicios se producen un sin número de ventajas entre ellas: aumento de la productividad y competitividad entre los países, disminución de las tasas de desempleo, así como la generación de un impulso en el bienestar económico y social de ambos, a fin de lograr un equilibrio en la Balanza Comercial y la Balanza de Pagos.

1.2.2. Importaciones

La palabra importación es un término que viene el verbo importar (introducir productos, bienes, servicios o costumbres extranjeras de un país), Ecuador compra productos de otros países para satisfacer las necesidades de los consumidores, a esta actividad se la denomina importación.

Según el SENA (2010) afirma que: “Es la acción de ingresar mercancías extranjeras al país cumpliendo con las formalidades y obligaciones aduaneras, dependiendo del Régimen de Importación al que haya sido declarado”. Cuando se habla de importar se piensa que es el ingreso de mercancías legalmente de un determinado país de origen o procedencia al país negociante.

Importación: “Régimen aduanero que permite el ingreso legal a consumo de un bien o servicio de origen extranjero” (Ibanezestudioaduanero).

En la importación se desglosan distintos regímenes aduaneros entre los cuales se resaltan Importación al consumo régimen 10 y tráfico fronterizo, cabe indicar el Ecuador tiene una política de salvaguardas a la balanza de pagos que afecta a diferentes productos que ingresan al país con inclusión de los pasos fronterizos, además el Ministerio De Comercio Exterior en la Resolución 011-2015 (2015) excluye a los regímenes de excepción tráfico fronterizo y equipaje de viajero, dicha resolución ha tenido varias modificaciones en el caso de la Resolución 016-2015 (2015) esta dice lo siguiente:

“Aquellas mercancías importadas regímenes aduaneros diferente a la importación para el consumo o al tráfico postal internacional y mensajería acelerada o Courier. Las importaciones de la categoría B, E y F declaradas a tráfico postal internacional y mensajería acelerada o Courier quedan excluidas de la medida” (Resolución 016, 2015). art.3

Exitió una modificación adicional en la Resolución 036-2015 (2015), en dicha modificación se incluyeron a las importaciones de los bienes tributables, los cuales ingresan al país bajo los regímenes de excepción de "tráfico transfronterizo y equipaje de viajero" en el ámbito de la salvaguardia por balanza de pagos.

1.2.3. Exportaciones

Las Exportaciones en una economía representan todos los bienes y servicios que se venden al exterior, siendo estos los productos que presentan ventaja comparativa.

Exportación: “Régimen aduanero que permite la salida legal de bienes y servicios de origen nacional” (Ibanezestudioaduanero).

Ecuador forma parte de varios bloques comerciales y organizaciones internacionales entre ellos están la CAN, MERCOSUR, UNASUR, entre otros; los cuales le permiten tener una mejor relación y negociación comercial con los países que las integran y gozar de, y que al momento de exportar son de gran beneficio para la Nación.

1.2.4. SENA (Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador)

Esta institución es de gran importancia en cada uno de los países donde se encuentra establecida, la misma que trata de velar que no se cometa ninguna infracción aduanera, a más facilita el comercio exterior del Ecuador de forma física, documental y electrónica dentro del territorio nacional.

La aduana es aquel lugar establecido generalmente en las “áreas fronterizas, puertos y ciudades importadoras/exportadoras cuyo propósito principal es contralorar todas las entradas

y salidas de mercancía, los medios en los que son transportadas y los trámites necesarios para llevarlos a cabo”. (García, 2015).

El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador es una empresa estatal, autónoma y moderna, orientada al servicio. El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador está en constante innovación, y perfeccionamiento de los procesos, con el objetivo de brindar la mejor calidad en el servicio al usuario (SENAE, 2010).

1.2.5. Definición De Mercancía

Las mercancías son producto elaborados o fabricados para su respectiva comercialización algunos autores definen el concepto de mercancía:

Producto del trabajo destinado a satisfacer alguna necesidad del hombre y que se elabora para la venta, no para el propio consumo. Los productos del trabajo se convierten en mercancías tan sólo cuando aparece la división social del trabajo y cuando existen determinadas formas de propiedad sobre los medios de producción y los frutos del trabajo (Borísov). sf.

Mercancía: “Bien que puede ser objeto de regímenes, operaciones y destinos aduaneros” (Ibanezestudioaduanero).

Las mercancías son productos económicamente incompletos, porque no están todavía en relación con la necesidad que deben satisfacer, no tienen su valor definitivo y han de sufrir una o varias operaciones de cambio antes de convertirse en artículos de consumo personal o industrial (Hurtado, 2007).

1.2.6. Fronteras

Las fronteras son la línea divisoria de los pueblos, pero al mismo tiempo contribuyen a la interacción y convivencia de los habitantes de forma natural, sin que sea necesaria la intervención de los gobiernos de los países limítrofes.

Una frontera es una línea convencional que marca el confín de un Estado. Las fronteras pueden ser delimitadas de forma física (con muros o

alambrados), aunque no siempre ocurre de esta manera. Por eso se habla de convención: los diferentes países acuerdan hasta donde llegan sus respectivos límites; al pasar dicho límite (la frontera), se ingresa en el territorio del país vecino (Pérez y Merino, 2009, párr. 1).

1.2.7. Transporte

Los habitantes de San Lorenzo para desplazarse hasta la ciudad de Tumaco- Nariño y poder traer su mercancía utilizan diferentes rutas de acceso y medios de transporte entre ellos están, vía marítima, terrestre y fluvial; los medios que se desplazan son las canoas (transporte marítimo) que utilizan desde San Lorenzo hasta Puerto Palma por un brazo de mar que une a ambos países, luego se toma una camioneta (transporte terrestre) hasta la orilla del río de Imbilí (Río mira), posteriormente se cruza el río en lancha (transporte fluvial), esta es la ruta actual para transportarse de la provincia de Esmeraldas-Ecuador hasta la ciudad de Tumaco-Colombia

Para comprender y entender un poco más sobre los medios y modos de transporte se aplicará algunos conceptos:

1.2.7.1. ¿Qué es transporte?

Es un sistema en el cuales se traslada mercancías, personas y otros objetos desde un lugar a otro, algunos autores lo definen como:

El término de transporte proviene de los vocablos del latín tras, “al otro lado”, y portare, “llevar”; es un medio de traslado de personas o mercancías de un lugar a otro, y está considerado como una actividad del sector terciario. El transporte permite el crecimiento económico y las posibilidades de desarrollo de una nación (Concepto Definición, 2014).

Según Anaya (2009) define el transporte de mercancías como toda actividad encaminada a trasladar productos desde un punto de origen hasta un punto de destino.

“El transporte se refiere al movimiento de un producto de un lugar a otro en su recorrido desde el principio de la cadena de suministro hasta el cliente” citando a (CHOPRA, 2008).

1.2.7.2. Modos de transporte

Existen varios modos de transportes para trasladar persona o mercancías de un punto de origen hasta un lugar de destino, estos modos de transporte son: Aéreo, marítimo, terrestre fluvial entre otros.

1.2.7.2.1. Transporte Aéreo: es el modo de transporte que se realiza por el aire “se denomina transporte aéreo al traslado de un lugar hacia otro de personas, animales o cualquier tipo de objeto haciendo uso de un medio capaz de navegar por las zonas bajas y medias de la atmósfera (aeronave) (Ingeniería Industrial).

1.2.7.2.2. Transporte Marítimo: como su mismo nombre lo indica marítimo es el que se realiza por el mar.

El transporte marítimo es por excelencia el principal medio de transporte en el ámbito del comercio internacional de grandes cantidades de productos frescos. Su uso es sumamente frecuente en mercados de reposición no urgente, dado a que regularmente es empleado en distancias largas; y en transporte de grandes cantidades de mercancía (Ingeniería Industrial)

1.2.7.2.3. Transporte Terrestre: Es el tipo de transporte que se realiza por carretera.

“El transporte terrestre es aquel cuyas redes se extienden por la superficie de la tierra. Sus ejes son visibles, debido a que están formados por una infraestructura construida previamente por la que discurren las mercancías y las personas” (Ficus).

1.2.7.2.4. Transporte Fluvial: El transporte fluvial y de las aguas interiores (lagos) es muy importante en las regiones con grandes lagos y ríos anchos caudalosos y regulares. Es particularmente importante para los países de América, en donde muchas veces se convierte en la vía de comunicación principal entre determinadas zonas (Santiago, 2008).

1.2.8. Comunidad Andina De Naciones

Los bloques económicos, y comerciales buscan mejorar las relaciones de los países para que estos puedan tener accesibilidad al vender sus productos y a su vez facilitar diferentes actividades que impulsen el desarrollo económico de cada uno de los países miembros.

1.2.9. ¿Qué Es El Contrabando?

El contrabando es la actividad ilegal de la compra y venta de mercancías clandestinas, estos productos o mercancía por su efecto perjudicial han sido prohibidas por los gobiernos del país, implementando leyes tributaras para evitar este tipo de delito aduanero.

1.2.9.1. Modalidades

Entre las modalidades más conocidas del contrabando encontramos:

- (a) Hormiga. - Cuando es camuflado en el equipaje y el cuerpo de las personas de condición humilde que pasan la frontera.
- (b) Caleta. - Camuflado en compartimentos de vehículos
- (c) Pampeo. - Se utilizan vías alternas, pampas o trochas
- (d) Culebra. - Convoy de camiones de carga pesada
- (e) Chacales. - Personas contratadas para utilizar indebidamente la franquicia de la zona franca de Tacna.
- (f) Carrusel. - Utilización repetida de un documento aduanero que se adultera con ese fin. (Vela Meléndez)

1.2.9.2. Causas y consecuencias del contrabando

De esa misma manera el autor señala cuales son las causas y consecuencia del contrabando, entre las causas se puede identificar lo siguiente:

- (a) Incrementos excesivos y repentinos de impuestos en un país.
- (b) Diferencias de impuestos en los países.
- (c) Sanciones débiles y permisivas para el contrabando y la falsificación.
- (d) Falta de mecanismos de medición de la magnitud del contrabando y la falsificación y por ende falta de sensibilización al no conocer impactos reales.
- (e) Creciente nivel de sofisticación de las redes de comercio ilegal.
- (f) Vacíos normativos en las zonas libres, las cuales alientan el contrabando en grandes magnitudes.

Las **consecuencias** del contrabando son:

- (a) Menores recursos para el Estado, por la defraudación tributaria.
- (b) Competencia desleal de productos extranjeros
- (c) Desincentivo para la industria legal y el comercio nacional, lo que afecta el desarrollo
- (d) Mayor gasto del Estado para controlar el contrabando
- (e) Mayores recursos del Estado para el manejo de la salud pública en el caso del consumo de cigarrillos por adolescentes.
- (f) Efecto imitación del resto de la comunidad de la zona
- (g) Clima de violencia e incremento de otras formas delictivas ya que las mafias de contrabando pueden estar vinculadas al narcotráfico, financiación de otras actividades ilícitas. (Vela Meléndez).

1.2.9.3. El contrabando en los puntos de fronteras

“La frontera entre Ecuador y Colombia tiene 62 pasos clandestinos que son utilizados para el tráfico de drogas, pertrechos militares, medicinas, cemento, armas de fuego, químicos, mercaderías y el contrabando de combustibles y tanques de gas” (Cabezas, 2014).

1.2.9.4. Impactos del contrabando a la economía ecuatoriana

La ilegalidad aduanera es directamente proporcional al incremento de leyes, normativas, barreras arancelarias y restricciones, entre más complicado y riesgoso sea ingresar una mercancía de forma ilegal, más atractivo será el precio que pagarán por esta mercancía de contrabando y para aquel importador o comerciante del sector textil que realiza actividades de comercio exterior de forma legal pagando todos los tributos, tasas e impuestos el precio final al consumidor estará más encarecido que la competencia desleal. (Muñoz, 2016).

1.2.10. Comercio Fronterizo

“La actividad comercial de las poblaciones fronterizas de Colombia ha tenido en los últimos tiempos un notable incremento, creo que debido a la grave situación de altos impuestos y carestía de sus angustiados vecinos”. (Chacón, 2016)

1.2.11. Desarrollo Fronterizo

El desarrollo fronterizo es la mejora positiva de las fronteras de todos los países y mediante esta forma de actuar las fronteras existen avances en la calidad de vida de las personas que habitan en ella, mejorando su economía, aspectos sociales entre otros, mediante controles aduaneros adecuados para minimizar el impacto del contrabando.

1.2.12. Zonas Integración Fronteriza (ZIF)

Según la regulación de la Decisión 501 señala en el artículo 1 sobre la ZIF, establece que “Son los ámbitos territoriales fronterizos adyacentes de los países miembros de la Comunidad Andina, en las que se ejecutan planes, programas y proyectos para impulsar su desarrollo de manera conjunta, compartida y coordinada...”.

En las ZIF se ejecutan acciones de intercambio de experiencias y fortalecimiento de las capacidades de los gobiernos locales y regionales de los países miembro. El Banco de Proyectos de Integración y Desarrollo Fronterizo (BPIF) es quien apoya a las ZIF y de esta manera facilita la gestión de los proyectos planteados con un adecuado financiamiento.

Los países miembros de la CAN pueden determinar a través de mecanismos bilaterales las ZIF más conveniente entre ellos. Las ZIF se identifican y delimitan con áreas de fronteras que permitan el desarrollo comercial de la población, incorporando la articulación de la Integración Fronteriza con el fin de desarrollar un mayor potencial de recursos para ambos países; y a su vez que contribuyan al progreso de proyectos y actividades para ambas Zonas.

1.2.13. Centros Binacionales De Atención En Fronteras (Cebaf)

Según la Decisión 502 en su artículo 1, abarca el tema de los Centros Binacionales de Atención en Fronteras (CEBAF), se puede recalcar que se entiende por (CEBAF): “El conjunto de instalaciones que se localizan en una porción del territorio de un País Miembro o de dos Países Miembros colindantes, aledaño a un paso de frontera, que incluye las rutas de acceso...”

1.2.14. Comando Guarda Costas (COGUAR)

Según fuentes de la Armada Nacional del Ecuador el comando de guarda costas:

Es un órgano operativo de control marítimo encargado de velar por el cumplimiento de las leyes y reglamentos nacionales y convenios internacionales relacionados con

la seguridad de la vida humana en el mar, la actividad marítima, neutralizar las actividades ilícitas, dar protección a los recursos y al medio marino costero.

Su función principal consiste en controlar las actividades marítimas en las aguas jurisdiccionales a fin de contribuir a la protección de la vida humana en el mar, la neutralización de las actividades ilícitas, la preservación del ambiente marino-costero y la seguridad interna y externa del país.

Las unidades del Comando de Guardacostas han participado en múltiples operaciones de búsqueda y salvamento marítimo, lo que ha permitido salvar muchas vidas humanas en el mar y rescatar embarcaciones que se encontraban en grave riesgo de zozobrar o hundirse contribuyendo con ello a la seguridad de las actividades marítimas (Armada del Ecuador, 2013).

TAREAS

- Salvaguardar la vida humana en el mar.
- Controlar el tráfico marítimo, para precautelar la soberanía en las áreas de control de pesca, contrabando y otras actividades ilícitas, contribuyendo a minimizar con su acción la pérdida de vidas humanas, daños personales y a la propiedad en aguas jurisdiccionales.
- Precautelar la seguridad para buques, puertos, vías marítimas y facilidades inherentes a estos.
- Mantener y mejorar la calidad del ambiente marino y contribuir a la reducción de daños en caso de contaminación.
- Resguardar la moral y el orden en buques, puertos, muelles y playas.
- En caso de conflicto, pasar a formar la fuerza de defensa de costas, juntamente con la reserva movilizada y la Infantería de Marina, encargadas de la defensa de costas, en coordinación con la Fuerza Terrestre y con el apoyo de la Fuerza Aérea (Armada del Ecuador, 2013).

1.3. MARCO LEGAL

1.3.1. La Constitución de la República

Según la Constitución de la República se debe tomar en cuenta el orden jerárquico de las leyes, y en este caso las Zonas de Integración Fronteriza son mencionadas en tratados y convenios internacionales. Por lo tanto, es una normativa jerárquica superior

Art. 425.- El orden jerárquico de aplicación de las normas será el siguiente: La Constitución; los tratados y convenios internacionales; las leyes orgánicas; las leyes ordinarias; las normas regionales y las ordenanzas distritales; los decretos y reglamentos; las ordenanzas; los acuerdos y las resoluciones; y los demás actos y decisiones de los poderes públicos. En caso de conflicto entre normas de distinta jerarquía, la Corte Constitucional, las juezas y jueces, autoridades administrativas y servidoras y servidores públicos, lo resolverán mediante la aplicación de la norma jerárquica superior (...). (CONSTITUCION, 2008).

Es por lo que se deben cumplir con las ordenes que dicta la constitución de la república y se deberían aplicar en las demás zonas fronterizas.

1.3.2. Zona de integración fronteriza: Colombia – Ecuador

Según lo establecido en el documento estadístico “Zonas de Integración Fronteriza de los Países miembros de la Comunidad Andina”, San Lorenzo forma parte de la zona de integración fronteriza y puede gozar de los beneficios acordado en la Decisión 501 de la Comunidad Andina de Naciones.

Estas son las zonas de integración fronterizas que pertenecen a Colombia

En lo que refiere a la zona de integración fronteriza por el lado de Colombia comprende las siguientes agrupaciones:

- i. Área estratégica de desarrollo región andina: los Municipios de Ipiales, Cumbal, Cuaspud, Aldana, Contadero, Córdova, Funes, Guachucal, Guaitarilla, Gualmatán, Iles, Imués, Mallama, Ospina, Pasto, Potosí, Providencia, Puerres, Pupiales, Santa

Cruz, Sapuyes, Tangua y Túquerres, en el Departamento de Nariño (CAN, 2009) p.14

En cuanto a lo que se refiere a la zona de integración fronteriza por Ecuador comprende:

Área estratégica de desarrollo región pacífica: los Cantones de Atacames, San Lorenzo, Esmeraldas, Río Verde, Eloy Alfaro, Muisne y Quinindé, en la Provincia de Esmeraldas (CAN, 2009) p.14.

En base a lo establecido en la Decisión 501 de la CAN, San Lorenzo es una zona de integración fronteriza, por lo tanto los comerciantes de San Lorenzo deberían verse beneficiados por las condiciones comerciales que gozan las demás fronteras ecuatorianas como Carchi, Sucumbíos, Orellana, Huaquillas y Loja, ya que solo Esmeraldas como ZIF no ha sido considerada en las diversas resoluciones del COMEX (Resolución 026-2016 , 2016).

En el Ecuador existe un Código Orgánico de la Producción Comercio e inversiones, el cual trata aspectos relacionados a la presente investigación.

La actividad económica en un país se ve afectada por la compra y venta de mercancía de forma interna, así como a las importaciones y exportaciones, siendo estos factores fundamentales para el crecimiento económico debido a la entrada y salida de dinero.

Las importaciones permiten que un país tenga relación comercial con otro y su vez abastecerse de lo que carece, las exportaciones permiten que un país se destaque en lo que mejor produce y así dar a conocer y vender sus productos al exterior.

De esta manera el comercio nacional así como el comercio exterior son fuentes generadoras de ingreso, por lo tanto son beneficiosos para el desarrollo económico de un país.

El Ecuador realiza intercambios comerciales con diferentes países, ayudando a dinamizar las fronteras ecuatorianas; en la importación se desglosan varios regímenes de los cuales se destacan los más esenciales para esta investigación:

Art. 147.- Importación para el consumo. - Es el régimen aduanero por el cual las mercancías importadas desde el extranjero o desde una Zona Especial de Desarrollo Económico pueden circular libremente en el territorio aduanero, con el fin de permanecer en él de manera definitiva, luego del pago de los derechos e impuestos a la importación, recargos y sanciones, cuando hubiere lugar a ellos, y del cumplimiento de las formalidades y obligaciones aduaneras (COPCI, 2014).

Art. 166.- Tráfico Fronterizo. - De acuerdo a los tratados y convenios internacionales, se permite el intercambio de mercancías destinadas al uso o consumo doméstico entre las poblaciones fronterizas, libre de formalidades y del pago de tributos al comercio exterior, dentro de los límites geográficos que fije el Servicio Nacional de Aduana (COPCI, 2014).

Art. 212.- Menaje de Casa y Herramientas o Equipo de Trabajo. - Se considerará como menaje de casa y herramientas o equipo de trabajo los bienes que pertenezcan a las personas que ingresen al país con el ánimo de domiciliarse en él, acorde a las cantidades, términos, límites y condiciones establecidas mediante el Decreto Ejecutivo y otras normas aplicables que sobre esta materia se expida de manera expresa. (COPCI, 2014)

Esto es lo que sucede con las diferentes fronteras del país ya que estas cuentan con pasos fronterizos autorizados a diferencia de San Lorenzo-Esmeraldas que no goza de estos beneficios.

Para proteger la industria nacional el gobierno ecuatoriano establece medidas restrictivas con la finalidad de desmotivar las importaciones de los habitantes del territorio ecuatoriano, especialmente aquellos productos que sean fabricados nacionalmente , entre esas medidas están las salvaguardias; estas consisten en la aplicación de una sobre tasa arancelaria a los productos que se importan.

Según el ministerio de comercio exterior, en la RESOLUCIÓN No. 011-2015 se hace referencia a la salvaguarda por balanza de pagos, ya que esta fue creada en reemplazo de la salvaguarda cambiaria, el artículo primero del Comex establece lo siguiente:

Artículo Primero. - Establecer una sobretasa arancelaria, de carácter temporal y no discriminatorio, con el propósito de regular el nivel general de importaciones y, de esta manera salvaguardar el equilibrio de la balanza de pagos, conforme al porcentaje ad-valorem determinado para las importaciones a consumo de las subpartidas descritas en el Anexo de la presente resolución.

Las salvaguardas son medidas que toma el gobierno de país para evitar que las personas importen en exceso, ya que con la salida de divisa generan un desequilibrio en la balanza comercial y no ayudan al desarrollo económico de un país.

Por ende, con la aplicación de las salvaguardas se protege la industria de un país, pero por la necesidad de comprar mercancía más barata en otro país sin pagar impuestos se general algunas infracciones aduaneras según el COPCI (2014,).

Art. 175.- Infracción aduanera. - Son infracciones aduaneras las contravenciones y faltas reglamentarias previstas en el presente Código. (COPCI, 2014)

Para la configuración del delito se requiere la existencia de dolo, para las contravenciones y faltas reglamentarias se sancionarán por la simple trasgresión a la norma.

En el caso de que se importare o exportare mercancías no aptas para el consumo humano, el Director Distrital ordenará su inmediata destrucción, debiendo comunicar del particular a la Directora o el Director del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, a costo del propietario, consignante o declarante.

Sin embargo, no solo el COPCI hace referencia sobre las infracciones, el Código Orgánico Integral Penal-COIP también señala los delitos contra la administración aduanera entre ellos podemos encontrar los siguientes:

Artículo 298.- Defraudación tributaria. - La persona que simule, oculte, omita, falsee o engañe en la determinación de la obligación tributaria, para dejar de pagar en todo o en parte los tributos realmente debidos, en provecho propio o de un tercero, será sancionada cuando:

1. Utilice identidad o identificación supuesta o falsa en la solicitud de inscripción, actualización o cancelación de los registros que llevan las administraciones tributarias.

2. Utilice datos, información o documentación falsa o adulterada en la solicitud de inscripción, actualización o cancelación de los registros que llevan las administraciones tributarias (...).

Artículo 299.- Defraudación aduanera. - La persona que perjudique a la administración aduanera en las recaudaciones de tributos, sobre mercancías cuya cuantía sea superior a ciento cincuenta salarios básicos unificados del trabajador en general, será sancionada con pena privativa de libertad de tres a cinco años y multa de hasta diez veces el valor de los tributos que se pretendió evadir (...).

Artículo 300.- Receptación aduanera.- La adquisición a título oneroso o gratuito, recepción en prenda o consignación y tenencia o almacenamiento de mercancías extranjeras, cuya cuantía sea superior a ciento cincuenta salarios básicos unificados del trabajador en general, sin que el tenedor de las mismas acredite su legal importación o legítima adquisición en el país, dentro de las setenta y dos horas siguientes al requerimiento de la autoridad aduanera competente, será sancionada con una pena privativa de libertad de uno a tres años y multa del duplo del valor en aduana de la mercancía.

Entre uno de los más importante destacar es el contrabando, según el COIP (2014) en el Artículo 301 establece por el delito de contrabando lo siguiente:

Artículo 301.- Contrabando. - La persona que, para evadir el control y vigilancia aduanera sobre mercancías cuya cuantía sea igual o superior a diez salarios básicos unificados del trabajador en general, realice uno o más de los siguientes actos, será sancionada con pena privativa de libertad de tres a cinco años, multa de hasta tres veces el valor en aduana de la mercancía objeto del delito (...) (COIP, 2014).

Artículo 302.- Mal uso de exenciones o suspensiones tributarias aduaneras.- La persona que venda, transfiera o use indebidamente mercancías cuya cuantía sea superior a ciento cincuenta salarios básicos unificados del trabajador en general,

importadas al amparo de regímenes especiales aduaneros de los que derivan la suspensión del pago de tributos al comercio exterior o importadas con exención total o parcial de tributos, (...). (COIP, 2014)

Artículo 303.- Circunstancias agravantes de los delitos aduaneros. - Cuando concurren una o más de las siguientes circunstancias serán sancionadas con el máximo de la pena prevista en los artículos anteriores y con las demás sanciones previstas para el delito de que se trate, cuando:

1. El partícipe del delito sea servidora o servidor público, que en ejercicio o en ocasión de sus funciones abusa de su cargo.
2. El partícipe del delito sea agente afianzado de aduanas o un operador económico autorizado, que en ejercicio o en ocasión de dicha calidad abusa de ella (...). (COIP, 2014)

Según Chacón (2016) los habitantes ecuatorianos viajan hacia Ipiales y Pasto en busca de alimentos, medicinas, electrodomésticos, vestimenta, entre otros, por la gran diferencia de precios, para el efecto se debe estar consciente sobre lo legislado en cruce de frontera, que al respecto la norma establece:

Art. 129.- Cruce de la Frontera Aduanera. - El ingreso o salida de personas, mercancías o medios de transporte, al o del territorio nacional se efectuará únicamente por los lugares y en los días y horas habilitados por la Directora o el Director General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (COPCI, 2014)

Art. 144.- Control Aduanero. - El control aduanero se aplicará al ingreso, permanencia, traslado, circulación, almacenamiento y salida de mercancías, unidades de carga y medios de transporte hacia y desde el territorio nacional, inclusive la mercadería que entre y salga de las Zonas Especiales de Desarrollo Económico, por cualquier motivo. (COPCI, 2014)

Así como en Tulcán e Ipiales; en San Lorenzo las personas se movilizan hasta Tumaco para realizar compras varias, debidas a la diferencia de precios, perjudicando a los negocios que se encuentran en el cantón con la fuga de divisas al exterior, por lo que no en pocas

ocasiones de transgrede la ley, siempre y cuando es comportamiento no implique una tipificación penal, se tratará como contravenciones o faltas reglamentarias, según lo estipulado en los artículos 190 al 195 (COPCI, 2014).

1.3.3. Convenio entre Colombia y Ecuador sobre tránsito y transporte de personas, carga, vehículos, embarcaciones fluviales, marítimas, y aeronaves.

1.3.3.1. Residentes En La Zona De Integración Fronteriza

En el Convenio Esmeraldas entre Colombia y Ecuador sobre tránsito y transporte de personas, carga, vehículos, embarcaciones fluviales, marítimas y aeronaves, se señala en sus artículos los derechos que tiene una persona residente en una zona de integración fronteriza; como lo señalan los siguientes artículos.

Art. 14.- Los residentes en la Zona de Integración Fronteriza de una Parte tendrán derecho a múltiples ingresos en la Zona de Integración Fronteriza de la otra Parte, portando únicamente su documento de identidad o pasaporte, salvo en los casos que se requiera visado.

Art. 15.- El límite permisible, en cantidad, volumen o valor de alimentos o bienes que constituyen la canasta familiar transfronteriza y que pueden llevar consigo los residentes de la Zona de Integración Fronteriza, así como los controles a que hubiere lugar, serán determinados por los respectivos Reglamentos. (Convenio Esmeraldas, 1990)

1.3.3.2. Tránsito y Transporte Fluvial Transfronterizo

En lo referente al tránsito y transporte fluvial transfronterizo, el convenio establece lo siguiente:

Art. 18.- Para el Tránsito y Transporte Fluvial Transfronterizo, la Zona de Integración Fronteriza se refiere a los puertos y muelles habilitados en los ríos fronterizos, que determine cada Parte.

Art. 19.- Las disposiciones en materia de Tránsito y Transporte Fluvial Transfronterizo se rigen por este Convenio y por el Reglamento de Tránsito y Transporte Marítimo y Fluvial Colombo Ecuatoriano. (Convenio Esmeraldas , 1990)

1.3.3.3. Grupos Étnicos

A su vez también este convenio hace referencia a los grupos étnicos:

Art. 23.- Las autoridades competentes de manera conjunta con los pueblos indígenas y comunidades afrodescendientes, para Colombia, y las comunidades, pueblos y nacionalidades indígenas, el pueblo afroecuatoriano, el pueblo montubio y las comunas, para el Ecuador, cuyos territorios legalmente constituidos estén ubicados en frontera, establecerán mediante Reglamento expedido por el Comité Técnico Binacional de la Comisión de Vecindad e Integración Colombo - Ecuatoriana, las condiciones de movilidad con criterio especial a fin de mejorar la calidad de vida y reconocer las costumbres y tradiciones de las comunidades anteriormente mencionadas, con el objeto de mantener y desarrollar los contactos, las relaciones y la cooperación con otros pueblos, en particular los que estén divididos por fronteras internacionales. (Convenio Esmeraldas , 1990)

1.3.3.3. Regulaciones Comunes Para El Tránsito y Transporte Transfronterizo

En lo referente a regulaciones comunes para el tránsito y transporte transfronterizo se evidencia lo siguiente:

Art. 26- Las Partes establecerán, de común acuerdo, los Pasos de Frontera habilitados.

Art. 27.- El punto inicial y el destino final del tránsito y transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial estarán dentro de las Zonas de Integración Fronteriza de las dos

Partes, salvo las excepciones contempladas en este Convenio, los reglamentos que lo desarrollen o las acordadas posteriormente por las Partes.

Art. 28.- Las autoridades nacionales competentes autorizaran, de común acuerdo, las rutas, horarios y frecuencias del transporte regular de pasajeros, terrestre, aéreo, marítimo y fluvial. (Convenio Esmeraldas , 1990)

1.3.4. RESOLUCIONES

1.3.4.1. Resoluciones De La Canasta Transfronteriza

Según la decisión 501, el objetivo de las ZIF es flexibilizar y dinamizar el intercambio económico y comercial entre fronteras, así como la circulación de personas, mercancías, vehículos etc., es por ello que a los comerciantes domiciliados en la provincia de Carchi se excluyen de recargos arancelarios según la resolución del Comex señala los montos de ventas anuales realizadas en el periodo del año 2014:

Artículo 1.- Diferir al 0%, hasta el 12 de junio de 2016, la aplicación de las tarifas arancelarias y adicionalmente excluir de la aplicación de recargos arancelarios a las importaciones de bienes tributables que realicen los comerciantes domiciliados en la provincia de Carchi (contribuyentes activos) bajo el régimen transfronterizo, respecto de las subpartidas detalladas en el Anexo del presente instrumento. (...)

Artículo 2.- Disponer al Servicio de Rentas Internas (SRI) que en el plazo de veinticuatro horas a partir de la adopción de la presente Resolución, remita por una sola vez al Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE) el listado correspondiente a los RUC y RISE de los comerciantes domiciliados en la provincia del Carchi (contribuyentes activos) con fecha de corte hasta la adopción de la presente Resolución, quienes serán los beneficiarios de lo dispuesto en el artículo 1 del presente instrumento, conforme a la siguiente segmentación de ventas anuales registradas en el SRI dentro del periodo 2014:

- a) Segmento 1: Hasta USD\$20.000;
- b) Segmento 2: Superior a USD\$20.000 y hasta USD\$160.000; y,

- c) Segmento 3: Superior a USD\$160.000. (Resolución No. 039-2015, 2015)

En base a esos segmentos de ventas que los comerciantes activos realicen anualmente así mismo podrán importar según lo detalla el artículo 3 de la presente resolución:

Cuotas de importación hasta diciembre de 2015:

- a) Segmento 1: Hasta USD\$4.248,00 FOB
- b) Segmento 2: Superior a USD\$10.620,00 FOB
- c) Segmento 3: Superior a USD\$16.992,00 FOB (Resolución No. 039-2015, 2015)

A su vez se les da a conocer a los comerciantes que quien no ocupe el total del cupo establecido en la ley no se acumulara los valores restantes para el año siguiente.

Cuota de importación a partir del 01 de enero de 2016 hasta el 12 de junio de 2016:

- a) Segmento 1: Hasta USD\$4.248,00 FOB
- b) Segmento 2: Superior a USD\$10.620,00 FOB
- c) Segmento 3: Superior a USD\$16.992,00FOB (Resolución No. 039-2015, 2015)

Según esta resolución indica que las importaciones que realicen los comerciantes provenientes de la provincia de Carchi se deben realizar única y exclusivamente vía terrestre, y a través de distritos aduanero de control bajo el régimen de excepción tráfico fronterizo

La Resolución 026-2016 (2016) ha tenido muchos cambios en los montos de importación para los comerciantes de ZIF, en esta resolución establece un anexo único de productos beneficiarios de las medidas de canasta comercial de Carchi, Sucumbíos, Orellana, Huaquilla y Loja.

A continuación, se detallará los valores de importación para cada uno de los lugares ya antes descritos.

Resolución No. 039-2015 (2015): Esta resolución pertenece a Carchi.

- a) Segmento 1: Hasta USD\$8.496,00 FOB
- b) Segmento 2: Superior a USD\$21.240,00 FOB
- c) Segmento 3: Superior a USD\$33.984,00FOB

Resolución No. 048-2015 (2015): Esta resolución pertenece a Sucumbíos.

- a) Segmento 1: Hasta USD\$6.372,00 FOB
- b) Segmento 2: Superior a USD\$21.240,00 FOB
- c) Segmento 3: Superior a USD\$25.488,00FOB

Resolucion 003-2016 (2016): Esta resolución pertenece a Orellana.

- a) Segmento 1: Hasta USD\$7.686,00 FOB
- b) Segmento 2: Superior a USD\$17.568,00 FOB
- c) Segmento 3: Superior a USD\$35.136,00FOB

Resolución No. 007-2016 (2016): Esta resolución pertenece a Huaquillas.

- a) Segmento 1: Hasta USD\$3.760,90 FOB
- b) Segmento 2: Superior a USD\$4.466,88 FOB
- c) Segmento 3: Superior a USD\$5.139,21 FOB

Resolucion 008-2016 (2016): Esta resolución pertenece a Loja.

- a) Segmento 1: Hasta USD\$10.841,61 FOB
- b) Segmento 2: Superior a USD\$15.272,98 FOB
- c) Segmento 3: Superior a USD\$16.595,90 FOB

En base a lo antes dicho se puede evidenciar que la resolución 026-2016 ampara a los comerciantes de las provincias de Carchi, Sucumbíos, Orellana, Huaquillas y Loja beneficiándolos con la canasta comercial, a diferencia de la más a las zonas de integración fronterizas de esmeraldas que no gozan de ningún beneficio.

CAPITULO II

MATERIALES Y MÉTODOS

2.1. Metodología de la investigación

2.1.1. Descripción Del Lugar

La presente investigación se desarrolló en el cantón San Lorenzo provincia de Esmeraldas, como paso de frontera binacional con la ciudad de Tumaco Departamento de Nariño en Colombia, Frontera Norte con esmeraldas.

2.1.2. Método Y Técnicas

Fundamentar en el empirismo práctico al cual se ha tratado de dar la metodología científica, aplicando el método exploratorio y descriptivo, con las técnicas cualitativas de fichas de observación a fin de estudiar la aplicación las normativas al ingreso de las mercancías por la frontera colombo - ecuatoriana sobre lo que es el Tráfico Fronterizo.

2.1.3. Población Y Muestra

La población de estudio en este proyecto serán las entidades de control aduanero, y los guardacostas, siendo estos últimos los encargados del control actual el San Lorenzo. Debido a que la población es reducida, no se precisó realizar el cálculo de muestra.

2.1.4. Técnicas e instrumentos de investigación

En este proyecto de investigación se utilizará la siguiente técnica:

2.1.5. Entrevistas

En la presente investigación se aplicó la entrevista, como técnica para obtener información de la entidad regulador de la normativa aduanera.

Mediante la entrevista se conocieron los procedimientos a seguir, en la entrada y salida de mercancías y personas por el paso fronterizo, San Lorenzo–Tumaco.

Se realizó una entrevista al comandante de Guarda costas de Esmeraldas, CPCB-SS Leonardo Palomeque Carrera, la misma que estuvo enfocada en la obtención de información legal respecto al control realizado por los guardacostas en el cantón San Lorenzo.

La entrevista estuvo conformada con 12 preguntas abiertas, enfocadas en obtener información relacionada con el proceso actual, así como determinar el conocimiento de la normativa de las ZIF vigente.

2.1.6. Ficha de Observación

La ficha de observación fue aplicada en el cantón San Lorenzo de la Provincia de Esmeraldas frontera con Tumaco Departamento de Nariño en Colombia, observando de esta manera el muelle de San Lorenzo, en el cual se obtuvo datos relevantes sobre el control aduanero informal que se realiza en dicho cantón por parte de la guardia costera.

Se realizó otra ficha de observación en las rutas de viajes que realizan las lanchan en este punto de frontera.

2.1.7. Normas Éticas

Conforme a todos los datos que consten en la presente investigación serán manejados con mucha ética, veracidad y honestidad, y a su vez la información que se obtendrá será única y exclusivamente para el proceso de investigación.

CAPITULO III

RESULTADOS

3.1. Resultado y análisis de datos

3.1.1 Zonas de ingreso de mercancías y medios de transporte habilitados

Conforme a la investigación se identificó una ruta de ingreso autorizada para trasladarse de San Lorenzo a Tumaco, siendo este el muelle de San Lorenzo, sin embargo, existen varias zonas de ingreso y salida no autorizadas que la gente utiliza comúnmente, siendo estas los sectores conocido como la ranfla, y la ciudadela, estas rutas son utilizadas por miedo al decomiso de mercancías y productos por parte de los militares que se encuentran en el muelle autorizado.

Los medios de transporte utilizados para el ingreso y salida de mercancías son Marítimo, Fluvial y Terrestre; y medios de transporte como lanchas, botes, canoas, camionetas y motocicletas; realizando barios trasbordos.

3.1.2. Detalle de la ruta autorizada San Lorenzo – Tumaco

Conforme a la ficha de observación aplicada por la investigadora a continuación se detalla la ruta utilizada para la movilización San Lorenzo - Tumaco:

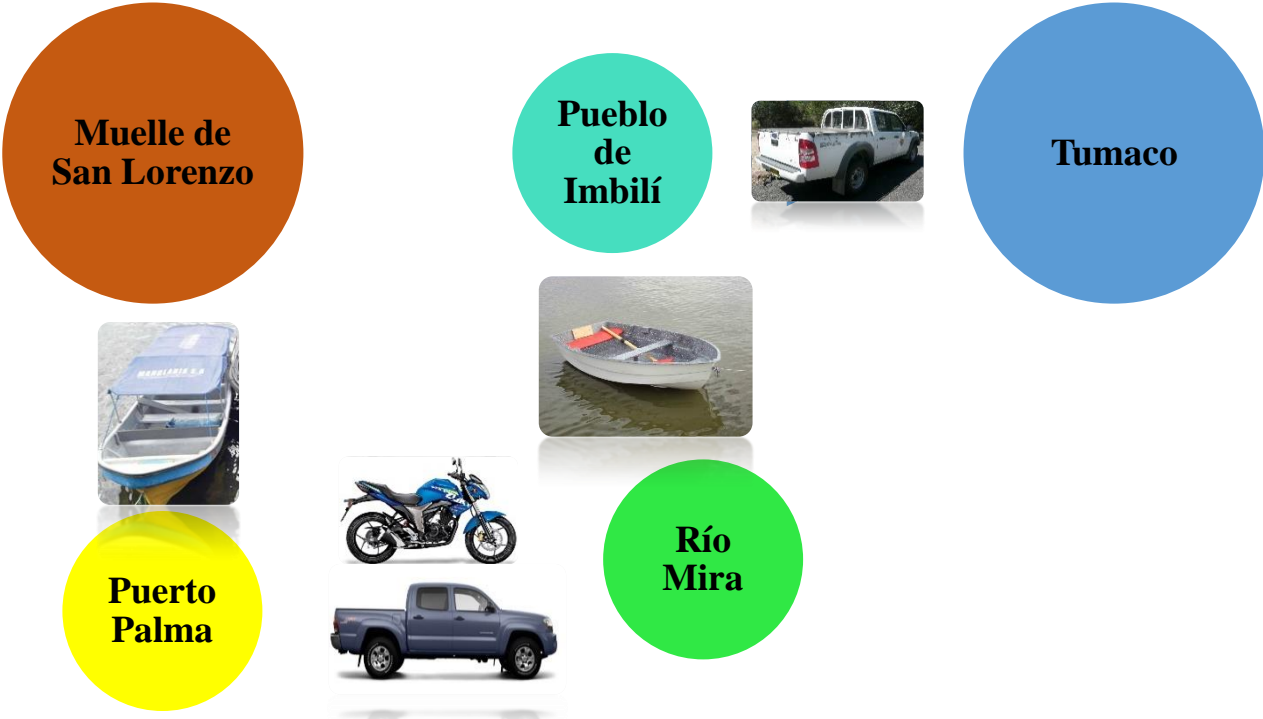
El viaje inicia en el muelle de San Lorenzo, donde se compra el boleto para el transporte marítimo (lanchas, sean estas de las cooperativas Costeñita o Pacifico), estas lanchas se dirigen a Puerto Palma, territorio colombiano, el tiempo estimado de viaje de 45 minutos, y el valor del boleto es de \$10,00. Ver anexo 1.

Una vez en Puerto Palma, se procede al uso del transporte terrestre, sea este motocicletas o camionetas, con la finalidad de dirigirse a orillas del Río Mira, el tiempo estimado de este trayecto es de 15 a 20 minutos, y el costo es de transporte en las camionetas y de las motocicletas es de \$2.60 y \$3.70 pesos colombianos respectivamente. En este punto es necesario el uso de pesos colombianos.

En la orilla del Río Mira, se debe hacer uso del transporte fluvial, de lanchas, las mismas que te trasladan al pueblo de Imbilí, el tiempo estimado es de 5 minutos, y el costo de \$ 1.10.

Una vez que se llega al pueblo de Imbilí se procede a usar nuevamente transporte terrestre, camionetas para finalmente llegar a Tumaco, el trayecto del viaje es de aproximadamente 45 minutos, y el costo de la movilización es de \$2.60.

Figura 2: Ruta de viaje de San Lorenzo a Tumaco



RUTAS DE VIAJE

En la presente investigación se utilizó la técnica de la ficha de observación, en el cual se procede a dar puntuaciones a lo observado lo que se detallara a continuación.

CRITERIOS A OBSERVAR	PUNTUACIÓN					
	NO	0	1	2	3	4
Manifestó de carga						
Boletos de pasajeros						
Control en Ecuador por autoridades marítimas						
Control en Colombia militares						
Modos y medios de transporte						
Horarios de salidas y llegadas						

NO	No se observó
0	Se observó la falta de este indicador
1	Se observó sólo una vez
2	Se observó pocas veces
3	Se observó algunas veces
4	Se observó con frecuencia

En las rutas de viaje se puede observar que las embarcaciones cuentan con manifiesto de carga, de esta misma manera con el boleto para pasajero, el control es ejercido por los guardacostas en alta mar de forma parcial. Los habitantes del cantón San Lorenzo para trasladarse hasta Tumaco-Colombia utilizan distintos medios y modos de transporte con mucha frecuencia.

RUTAS AUTORIZADAS

CRITERIOS A OBSERVAR	PUNTUACIÓN					
	NO	0	1	2	3	4
Tipo de mercancía que ingresa y sale						
Horarios de llegada y zarpe de las personas y mercancías						
Autoridades de control						
Cantidad de personas que llegan en lancha						

En este punto de frontera se pudo identificar una ruta autorizada para el ingreso de personas y medios de transportes autorizados, en este caso el muelle de San Lorenzo en él se realizan control militar más no aduanero.

RUTAS NO AUTORIZADAS (LA RANFLA)

CRITERIOS A OBSERVAR	PUNTUACIÓN					
	NO	0	1	2	3	4
Tipo de mercancía que ingresa y sale						
Horarios de llegada y zarpe de las personas y mercancías						
Autoridades de control						
Cantidad de personas que llegan en lancha						

Dentro de las rutas no autorizadas se pudo identificar el sector la Ranfla en que las personas de dicho cantón ingresan todo tipo de mercancía, los que más se destacan electrodomésticos, alimentos etc., ya que no existe control militar ni aduanero, las embarcaciones no tienen horarios establecidos de salida y llegada.

RUTAS NO AUTORIZADAS (LA CIUDADELA)

CRITERIOS A OBSERVAR	PUNTUACIÓN					
	NO	0	1	2	3	4
Tipo de mercancía que ingresa y sale						
Horarios de llegada y zarpe de las personas y mercancías						
Autoridades de control						
Cantidad de personas que llegan en lancha						

Otra de las rutas no autorizadas que se pudo identificar el sector la Ciudadela en que los habitantes de dicho cantón ingresan todo tipo de mercancía entre los que más se destacan electrodomésticos, alimentos, etc., ya que no existe control militar ni aduanero, las embarcaciones no tienen horarios establecidos de salida y llegada.

3.1.3. Procedimiento de control aplicado para la entrada y salida de mercancías

En la salida del muelle de San Lorenzo, no existe control de la salida de mercancías, pero cada medio de transporte debe tener todos los documentos en regla y presentarlos en la capitanía del puerto, para registrar su salida.

Conforme a la entrevista realizada al comandante Palomeque, los controles se realizan en altamar, en una base flotante entre la parroquia de Palma Real (Ecuador) y Candelilla (Colombia) conforme a lo manifestado por el comandante, la misión de la base es dar un pedazo de tierra para apoyo logístico teniendo personal que realiza patrulla por todos los canales de San Lorenzo junto con la capitanía y la infantería de marina.

En los controles se verifican que las embarcaciones cumplan con lo mínimo indispensable, de zarpe, como la verificación del número de matrícula, y el número exacto de pasajeros que hayan dejado.

Sin embargo la marina, es agente de retención, en el caso de las personas o material aprehendido se procede a entregar a la Capitanía del Puerto, los que tienen la potestad para recibir este tipo de eventos y a su vez coordinar con la fiscalía, para dar solución a estas actividades consideradas como ilícitas, el fiscal de San Lorenzo es el que recibe el acta de aprehensión y sigue el trámite correspondiente; en el caso de ser mercancías objeto de pago de tributos se coordina con la entidad competente, en este caso el SENAE, la cual genera las correspondientes acciones para recibir el pago de los tributos, de esta manera se procede al retiro o levante de la mercancías por parte de la persona sancionada.

El entrevistado supo manifestar que en el caso de que compre en Tumaco cualquier tipo de mercancía y no tenga el permiso de aduana es “contrabando”, en este caso las personas que desean pasar su mercancía por el muelle de San Lorenzo deberán acercarse a un punto aduanero más cercano; en este caso la aduana más cercana es la que se encuentra ubicada en el puente de Rumichaca, aproximadamente 8 horas de Tumaco.

Sin embargo, dentro de este procedimiento, si existiera contrabando, las personas deberían acercarse al Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador de la ciudad de Esmeraldas, aunque la fiscalía, debe por ley, notificar; pero debemos tener en consideración que este paso de

frontera está a casi 3 horas de las oficinas aduaneras, por lo tanto, en ocasiones no está ni siquiera dentro del esquema de captura, siendo parte procesal a partir de la instrucción fiscal, ya que en estos casos existe flagrancia.

En el caso de detectar irregularidades en las embarcaciones o algún tipo de mercancía ilícita toman las siguientes medidas, en el caso de ser contrabando, este acto ilícito va directamente con aduana, para que se tomen las medidas pertinentes; el fiscal es quien recibe el parte de la guardia costera, según el entrevistado si una persona ingresa con mercancía sujetas a fiscalización y no tienen facturas o el permiso de aduana se lo denominan “contrabando” y proceden a detener al dueño de la mercancía.

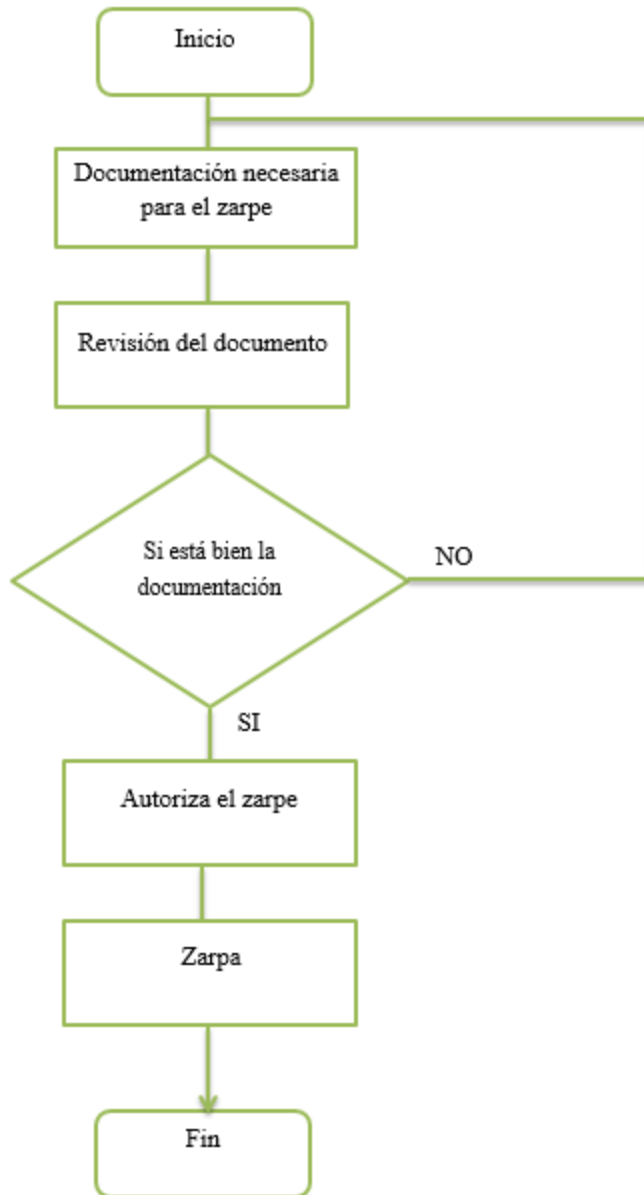
A pesar de no tener autorización del SENAEC los guardacostas ejercen el control en alta mar, asegurándose que las embarcaciones tengan los documentos en regla, ya sean embarcaciones cooperadas o de tránsito personal.

El comandante, hace hincapié que la marina solo cumple la función de detención y pone a la disposición de las autoridades competentes quienes determinan si está cometiendo contrabando o acto ilícito o tiene que cumplir algún tipo de pena sanción, o pago de tributos.

El concepto de contrabando está supeditado al monto del valor de acuerdo con el COIP, así como a los beneficios inexistentes que tanto como Zona de Integración Fronteriza, pasó a frontera debía tener y no tiene San Lorenzo y gran parte del territorio de Esmeraldas.

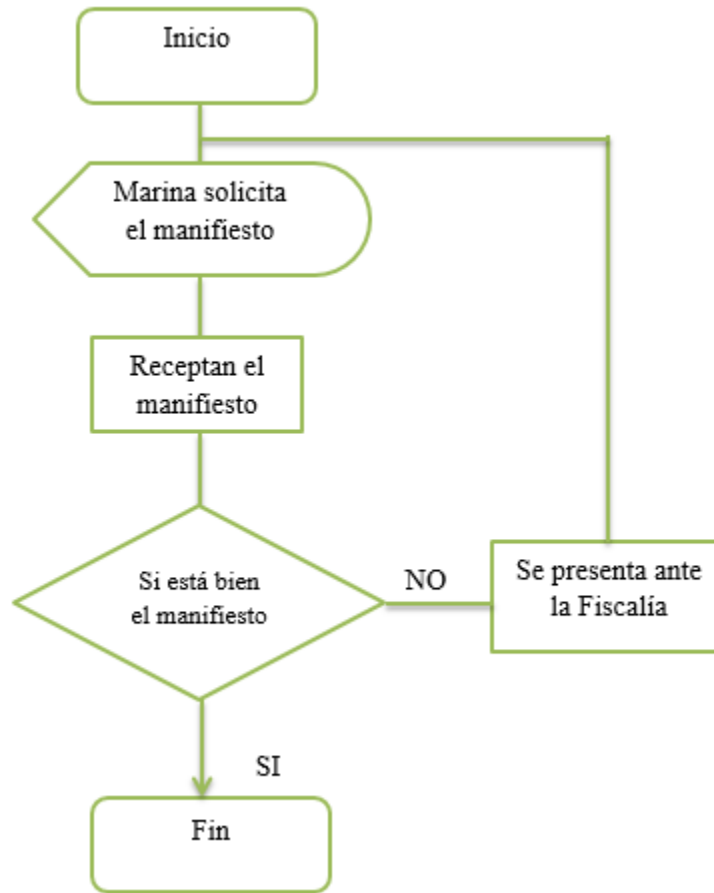
Para mejorar el control y que los habitantes del cantón se sometan a la potestad aduanera según el Art. 207 del COPCI, se está construyendo un puente sobre el río Mataje como proyecto de la ZIF en el cual se va a construir un CEBAF.

Flujograma de salida de las embarcaciones



Este es el debido procedimiento a seguir en cuanto las embarcaciones zarpen del muelle de San Lorenzo, estas deben entregar la documentación necesaria a la capitanía del puerto de San Lorenzo para poder tener la autorización de la salida a aguas colombianas.

Flujograma de llegada de las embarcaciones



En cuanto a lo que concierne a la llegada as embarcaciones deben tener su documentación en regla, casi contrario serán aprendidos por la guardia costera y puesto a orden de la fiscalía del catón.

3.1.4. Análisis aplicación de la normativa internacional y nacional para el control en beneficio del comercio a través de esta zona de frontera

En lo que concierne a las normativas, se observa que existe desconocimiento por parte del cuerpo marítimo de San Lorenzo, situación que se ve evidenciado tras la aplicación de la entrevista, ya que no existe claridad en los conceptos de la clasificación de la mercancía, sea esta contrabando o mercancía permitida.

Matriz de Cumplimiento de la Normativa Nacional en San Lorenzo

Para analizar la matriz de cumplimientos de la normativa, es necesario tomar en cuenta los artículos del COPCI, COIP y el Convenio Esmeraldas que hagan referencia al control ejercido en las zonas de integración fronteriza.

En cuanto al análisis de la tabla 1 se evidencia que el 78% de los artículos citados no están siendo cumplidos en la Zona Fronteriza de San Lorenzo, así como un 11% de los artículos citados tienen un cumplimiento parcial, las causas para justificar estas cifras elevadas se pueden asociar a falta de conocimiento de la decisión 501, o a la omisión de San Lorenzo en las resoluciones emitidas a las Zonas Fronterizas ecuatorianas, manifestándose en la ausencia de un punto estratégico de aduanas.

Tabla 1: Matriz de Cumplimiento de la normativa nacional en San Lorenzo

TEMA	Cumple	No cumple	Parcialmente
Art. 170; Pago de Tributos (COPCI, 2014).		X	
Art.104; Literal a. Facilitación al Comercio Exterior (COPCI, 2014).		X	
Control Militar.			X
Artículo 299.- Defraudación Aduanera (COIP, 2014).	X		
Artículo 301; Contrabando. (COIP, 2014).	X		
Art.104; Literal c. Cooperación e Intercambio de Información (COPCI, 2014).		X	
Art. 161; Transito Aduanero. (COPCI, 2014)		X	
Art. 166; Trafico Fronterizo. (COPCI, 2014)		X	
Art. 171; Pago de Tasas por Servicios. (COPCI, 2014)		X	

Art. 129; Cruce de Frontera. (COPCI, 2014)		X	
Art.104; Literal b Control Aduanero (COPCI, 2014).			X
Resolución No. 039-2015 (COMEX)		X	
Resolución No. 048-2015 (COMEX)		X	
Resolucion 003-2016 (COMEX)		X	
Resolución No. 007-2016 (COMEX)		X	
Resolucion 008-2016 (COMEX)		X	
Convenio Esmeraldas		X	
Reglamento al convenio Esmeraldas		X	

Otro aspecto a considerar es el accionar del cuerpo marítimo, guardacostas, quienes, omitiendo el Convenio entre Colombia y Ecuador sobre tránsito y transporte de personas, carga, vehículos, embarcaciones fluviales, marítimas y aeronaves, en su Art. 14 y Art.15, proceden a decomisar la mercancía que ingresa de un país a otro, sin considerar que existe un límite permisible de mercancía permitida, la misma que no graba tributos y corresponde a la canasta familiar transfronteriza.

Adicionalmente, se debe mencionar que en lo referente al cumplimiento parcial del COPCI, existe control aduanero en zonas secundarias puesto que se realizan controles de ingreso de mercancía en las carreteras ecuatorianas.

Matriz del Cumplimiento de la Normativa Internacional de a (CAN) Comunidad Andina de Naciones.

Tabla 2: Matriz de Cumplimiento de la normativa internacional (CAN) en San Lorenzo

TEMAS	CUMPLEN	NO CUMPLEN	PARCIALMENTE
Transito Aduanero Comunitario		X	
Integración Binacional		X	
Comercio Intracomunitario		X	
Decisión 501 de la CAN (ZIF)		X	

Como vemos en la tabla 2, lo establecido en la CAN abarcando el tránsito aduanero comunitario, integración binacional, comercio intracomunitario, y Decisión 501, no se cumple para San Lorenzo.

Sin embargo, para Huaquillas, Loja, Sucumbíos, Carchi y Orellana, lo estipulado en la CAN, se cumplió debido a las resoluciones emitidas por el COMEX en el año 2015, las mismas que tuvieron vigencia hasta el año 2016.

CAPITULO IV

4. DISCUSIÓN

Dentro de la investigación se puede discernir que la zona de integración fronteriza que comprende la región de Esmeraldas y Tumaco, se encuentra ampliamente normalizado al igual que el resto de las zonas de este tipo.

En cuanto a su aplicación ninguna de las regulaciones se aplican en debida forma e inclusive se la aisló de los beneficios que se otorgaron a Huaquillas, Tulcan, Sucumbios que son ZIF, y pasos fronterizos como el de Loja, cuyos habitantes podían ingresar al país una cantidad considerable de mercancías sin el pago de tributos, con la autorización de revenderlos a los conciudadanos, con la finalidad de suplir la desventaja comercial que suponía las salvaguardas y así evitar que el comercio se masifique en el país vecino de Colombia.

La excepción es Esmeraldas, específicamente la ciudad de San Lorenzo aunque cabe recalcar que la delimitación en lo que respecta a la ZIF de este punto geográfico es mucho más extenso como ya se lo ha explicado en este estudio.

Se aplica a cabalidad lo establecido en el COIP en la tipificación del contrabando, aunque ese proceso no es legal ni legítimo, en virtud de que los medios de transporte marítimos-fluviales se encuentra legalizados y cooperados, tal como lo establece el reglamento al convenio Esmeraldas, es decir es una ruta habilitada por una norma internacional que jerárquicamente es superior a cualquier resolución de autoridades administrativas.

La autoridad que debe controlar es la Aduana, pero lo hacen los guardacostas en límite de la frontera entre Palma Real (Ecuador) y Candelilla (Colombia), en una barcaza en media ría, lo que supone una verificación física y documental, sin que lleguen los pasajeros ni la carga al sitio de desembarque, donde bien podrían hacer la declaración aduanera respectiva, pero es imposible de hacerlo, porque sencillamente no existe una oficina de aduanas que realice esta actividad.

Visto lo anterior prácticamente todo lo que pasa por este punto de frontera tiene la sospecha de ser contrabando, así además lo confirma una autoridad marítima de quién se mantendrá

el anonimato, surge la pregunta ¿Porque no existe control aduanero en esta zona?, a fin de aplicar las normativas nacionales e internacionales; la respuesta se circunscribe a lo expuesto por un exdirector de aduanas, que dijo que se debía a que las autoridades no pedían que se decree en San Lorenzo, como una zona primaria, o la delimitación del control fronterizo aduanero, a fin de ser consistentes con lo regulado y ordenado por las normativas nacionales e internacionales.

CAPITULO V

5. Conclusiones

- En la presente investigación se pudo identificar una zona de ingreso autorizada para la entrada y salida de personas y embarcaciones, en este caso el muelle de San Lorenzo, en el mismo que ejercen el control los militares en la Capitanía del Puerto, sin embargo, se identificó otras zonas no autorizadas, en las cuales los habitantes del cantón proceden a ingresar por temor que se les retenga la mercancía. Los medios de transporte utilizados según la investigación son los: transporte marítimo, terrestre y fluvial.
- Se pudo evidenciar que el procedimiento aplicado en la entrada y salida de las mercancías no es el indicado por el Convenio entre Colombia y Ecuador sobre tránsito y transporte de personas, carga, vehículos, embarcaciones fluviales, marítimas y aeronaves, ya que por falta de conocimiento de las normativas no se aplica el procedimiento adecuado. Se evidencia dentro del proceso la existencia de control en zona ecuatoriano y no en territorio colombiano, del mismo modo existe constancia que la aduana de Rumichaca es el punto de control donde se realiza la cancelación de tributos, pese a existir un centro de control aduanero en la ciudad de Esmeraldas, el mismo que por temas de cercanía resulta conveniente para el pago de tributos.
- En cuanto a la aplicación de la normativa nacional e internacional se puede concluir que San Lorenzo, pese a estar amparado por la Decisión 501, así como por el art. 11 del Convenio entre Colombia y Ecuador sobre tránsito y transporte de personas, carga, vehículos, embarcaciones fluviales, marítimas y aeronaves, no cuenta con los beneficios asociados a las normativas antes expuestas.
San Lorenzo ha sido considerado como una Zonas de Integración Fronteriza, por lo cual la existencia del control aduanero es indispensable; sin embargo, en la actualidad dicho control no es realizado por las autoridades competentes.

No obstante, las acciones preventivas en lo referente a defraudación aduanera y contrabando están siendo ejecutadas por las autoridades marítimas; dichas acciones

están regidas por el COIP. Una vez realizada una captura en alta mar se colocan a órdenes del fiscal, el mismo que deriva el caso al SENAÉ para que sea parte del proceso, sin embargo, es el SENAÉ quien debería hacer los respectivos controles a fin de evitar suspicacia de las partes.

CAPITULO VI

6. Recomendaciones

San Lorenzo cuenta con rutas habilitadas para tránsito de mercancías y personas las cuales deberían llevar un respectivo control aduanero por parte de las autoridades competentes.

- Se deberían cumplir las normativas existentes en cuanto a las Zonas de Integración Fronteriza, mediante la emisión de una resolución que favorezca las condiciones de los comerciantes en San Lorenzo.
- Se debería delimitar las funciones asignadas a la autoridad marítima, guardacostas, con la finalidad de lograr el cumplimiento de las Decisión 501; siendo el SENA la autoridad competente.
- Los habitantes de este punto fronterizo deberían someterse a una cultura tributaria, y una vez terminada la construcción del puente sobre el río Mataje, ejecutar la implementación de un CEBAF, lugar en el cual se tendrían que pagar los tributos respectivos por las mercancías que desean ingresar al país

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Concepto Definición*. (8 de septiembre de 2014). Obtenido de <http://conceptodefinicion.de/transporte/>
- resolucion 003*. (18 de febrero de 2016). Obtenido de <http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/03/RESOLUCION-COMEX-003-2016.pdf>
- Anaya, J. J. (2009). El transporte de mercancías. En J. J. Tejero, *El transporte de mercancías* (pág. 178). madrid: esic.
- Armada del Ecuador. (5 de junio de 2013). *Comando de Guarda Costas*. Recuperado el 12 de 09 de 2017, de Comando de Guarda Costas: <http://www.armada.mil.ec/fuerza-operativa/coguar/>
- ÁVILA, I. (2015). *ÁVILA ÁLVAREZ, IRINA ELIZABETH*. Obtenido de <file:///F:/mi%20tesis/tesis%20Yerexi/estudios%20previos/AVILA%20ALVAREZ%20IRINA%20ELIZABETH.pdf>
- Bayesky, Anne. (1990). Principio de Igualdad o no Dsicriminación en el Derecho Internacional. *Human Rights Law Journal*, 34.
- Boríssov, Z. y. (s.f.). Obtenido de <http://www.eumed.net/cursecon/dic/bzm/m/mercancia.htm>
- Cabezas, R. (30 de julio de 2014). *elcomercio*. Obtenido de <http://www.elcomercio.com/actualidad/frontera-colombia-ecuador-camaras-contrabando.html>.
- CAN. (21 de abril de 2009). ZONAS DE INTEGRACIÓN FRONTERIZA DE LOS PAÍSES. Obtenido de CAN: <http://intranet.comunidadandina.org/Documentos/DEstadisticos/SGde252.pdf>
- Carrión, Fernando. (2011). Economía de frontera una atracción fatal. *Fronteras*, 12.
- Chacón, F. (9 de julio, de 2016). *DiarioElUniverso*. Obtenido de <http://www.eluniverso.com/opinion/2016/07/09/nota/5678937/comercio-fronterizo>
- CHOPRA, P. M. (2008). Administración de la cadena de suministro. En P. M. CHOPRA, *Administración de la cadena de suministro*. mexico: <http://megabuscador.com.mx/wp-content/uploads/2016/05/Administracion-de-la-cadena-de-suministro.-Estrategia-Planeacio.pdf>.
- COIP. (2014). COIP. En COIP, *Codigo Organico Integral Penal* (Ministerio de Justicia, Derechos Humanos y Cultos ed., pág. 330). Quito, Pichincha-Ecuador: Registro Oficial.
- Comunidad Andina. (22 de Junio de 2001). *Comunidad Andina*. Obtenido de Comunidad Andina: <http://www.comunidadandina.org/Seccion.aspx?id=122&tipo=TE>
- CONSTITUCION, D. L. (20 de oct. de 2008). Obtenido de http://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.pdf

- Convenio Esmeraldas . (1990). *Convenio Esmeraldas* . Obtenido de Convenio Esmeraldas :
http://apw.cancilleria.gov.co/tratados/AdjuntosTratados/52d49_ecuador_b-convtransitotransporteembarcacionesfluvialesmaritimas aeronaves2012-texto.pdf
- COPCI. (10 de febrero de 2014). *COPCI*. Obtenido de COPCI:
<file:///C:/Users/Usuario/Downloads/UNIVERSIDAD/COPCI.pdf>
- COPCI. (2014). *COPCI*. RO-S180;10-FEB-2014.
- El Comercio. (2015). *Elcomercio*. Obtenido de Elcomercio:
<http://www.elcomercio.com/actualidad/gobierno-ecuador-salvaguardia-colombia-peru.html>
- El Universo. (3 de abril de 2013). Un muerto dejó explosión en una estación naval flotante en Esmeraldas.
- Ficus. (s.f.). Obtenido de <http://ficus.pntic.mec.es/ibus0001/servicios/transportes.html>
- GADPE. (s.f.). Obtenido de
<http://www.prefecturadeesmeraldas.gob.ec/index.php/en/direcciones/fomento-productivo/turismo/turismo/san-lorenzo>
- GADPE. (s.f.). *GADPE*. Obtenido de GADPE:
<http://www.prefecturadeesmeraldas.gob.ec/index.php/en/direcciones/fomento-productivo/turismo/turismo/san-lorenzo>
- García, P. (15 de Julio de 2015). Obtenido de <http://gruporubisa.com.mx/blog/aduanas/>
- Girón, A. (2007). *redaly*. Obtenido de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=11820167004>
- Hurtado, J. M. (05 de noviembre de 2007). *VOCABULARIO DE LA ECONOMÍA*. Obtenido de VOCABULARIO DE LA ECONOMÍA.
- Ibanezestudioaduanero. (s.f.). Obtenido de
<http://www.ibanezestudioaduanero.com/informacion/glosario.php#i>
- Ingeniería Industrial. (s.f.). *Ingeniería Industrial*. Obtenido de
<https://www.ingenieriaindustrialonline.com/herramientas-para-el-ingeniero-industrial/medios-y-gesti%C3%B3n-del-transporte/transporte-a%C3%A9reo/>
- La Hora. (30 de Abril de 2012). Guadacostas de Esmeraldas capturan combustible y mercadería. *La Hora*, pág. 28.
- Luna Osorio, L. (2016). *Las relaciones económicas de Ecuador y Colombia* (1 ed., Vol. I). (J. Ortega, Ed.) Quito, Pichincha, Ecuador: Corporación Editora Nacional.
- Ministerio de Comercio Exterior. (s.f.). Obtenido de <http://www.comercioexterior.gob.ec/boletin-de-prensa-salvaguardia-por-balanza-de-pagos/>
- Muñoz, M. A. (2016). Obtenido de
<http://www.eumed.net/coursecon/ecolat/ec/2016/contrabando.html>

RegTituloVCopci. (2011). *Reglamento Titulo V COPCI*. Quito: RO-S452:19 mayo 2011.

resolucion 008-2016. (25 de mayo de 2016). *Resolución No. 008-2016*. Obtenido de <http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/05/Resolucion-No.-008.pdf>

Resolucion 011. (08 de abril de 2015). *Resolucion 011*. Obtenido de <http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2015/03/Resoluci%C3%B3n-011-20151.pdf>

Resolucion 016. (08 de abril de 2015). *Resolucion 011*.

Resolución 026-2016 . (2016). *Resolución 026-2016* . Obtenido de Resolución 026-2016 : <http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/10/Resolucio%CC%81n-026-2016-1.pdf>

Resolucion 036. (14 de septiembre de 2015). *Resolucion 036*. Obtenido de http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/09/resoluci%C3%B3n-036-2015-articulos_de_viajero.pdf

Resolución No. 007-2016. (25 de mayo de 2016). *Resolución No. 007-2016*. Obtenido de <http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/05/Resolucion-No.-007.pdf>

Resolución No. 039-2015. (07 de octubre de 2015). *Resolución No. 039-2015*. Obtenido de Resolución No. 039-2015: <http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2015/10/resolucion-039-2015.pdf>

Resolución No. 048-2015. (24 de diciembre de 2015). *Resolución No. 048-2015*. Obtenido de Resolución No. 048-2015: <http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2015/01/resolucion-Nro-048.pdf>

Santiago. (17 de abril de 2008). *Geografia.laguia*. Obtenido de <http://geografia.laguia2000.com/economia/transporte-fluvial>

SENAE. (2010). Obtenido de https://www.aduana.gob.ec/pro/to_import.action

Vela Meléndez, L. (s.f.). Obtenido de <https://web.ua.es/es/giecryal/documentos/contrabando-tabaco.pdf?noCache=1354883302412>

Zambrano, D. (2015). Obtenido de <file:///F:/mi%20tesis/tesis%20de%20ZAMBRANO%20MONTANO%20INES%20DAYANA.pdf>

ANEXOS

Anexo 1: Fotografías

Frontera de San Lorenzo – Tumaco (Departamento de Nariño en Colombia)

COMPañA FLUVIAL NACIONAL E INTERNACIONAL
DE CARGA, PASAJEROS Y TURISMO
"MANGLARIA" S.A.
Resolución No. 09 P.D.J.C. 0198
RUC.: 0992618353001

Por \$ 10

Fecha: 01-06-2017

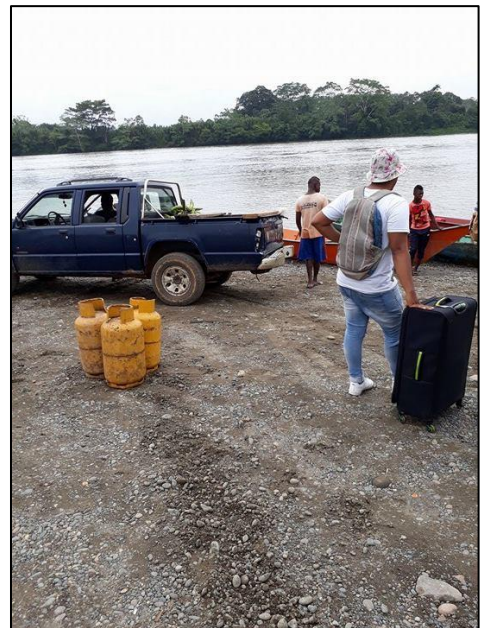
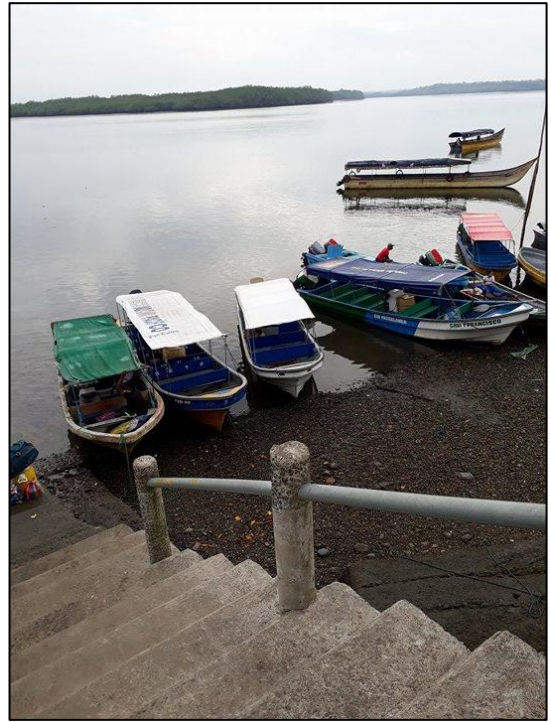
Nombre: MONTAÑO

Destino: PUERTO PALMA

Hora: _____


FIRMA AUTORIZADO





Anexo 2: ENTREVISTA

Comandante Cpcb-ss Palomeque Carrera Leonardo

COMANDO DE GUARDACOSTAS ESMERADAS

Preguntas:

- 1. Cuales es la misión de la armada a través de la base naval flotante que se ubicada en la frontera norte con Colombia.**
- 2. ¿A más del tráfico que más controlan?**
- 3. ¿Dónde y cómo realizan los controles?**
- 4. ¿Qué documentación piden en los controles?**
- 5. En caso de identificar mercancías o materiales ilícitos, que procedimientos realizan.**
- 6. ¿Qué procedimientos toman cuando detectan irregularidades en una embarcación?**
- 7. ¿Qué cantidad se puede comprar libre del pago de tributos?**
- 8. ¿Cómo pueden obtener los pasajeros el permiso de Aduanas si no está dicha entidad en San Lorenzo?**
- 9. ¿Cuándo llevan a las personas y mercancías a la fiscalía?**
- 10. ¿Conoce usted de la existencia de la construcción del puente sobre el río Mataje como proyecto de la ZIF?**
- 11. ¿Tienen los guardacostas autorización de la aduana para ejercer el control?**
- 12. Conoce usted la cantidad de embarcación que se encuentran autorizadas por el transito licito de personas y mercancías.**
- 13. ¿Tiene la autoridad legal para ejercer control del traslado o embarque de las personas y mercancías en el muelle de San Lorenzo?**

Anexo 3 : Fichas de Observación

La presente es una ficha de observación con fines académicos, realizada por Yerexi Andreina Montaña Lastra, estudiante de la pontificia universidad católica del ecuador sede esmeraldas como parte de su proyecto de grado previo a la obtención del título de ingeniera en comercio exterior, con la finalidad de obtener información importante que puedan ayudar con el avance del proyecto de investigación, de la misma manera esta información será manejada con absoluta responsabilidad y discreción.

Fecha: ____/____/____

Observadora: _____

FICHA DE OBSERVACIÓN	
Ficha N°:	Fecha y Duración:
Elaborada por:	Yerexi Andreina Montaña Lastra
Lugar:	Rutas de viaje
OBSERVACIÓN	REGISTRO DE LO OBSERVADO
Detalle de la ruta Ecuador y Colombia:	
Manifiesto de carga:	
Boletos de pasajeros:	
Control en Ecuador y porque autoridades:	
Control en Colombia y porque autoridades:	
Modos y medios de transporte:	

Horarios de salidas y llegadas:	
----------------------------------------	--

La presente es una ficha de observación con fines académicos, realizada por Yerexi Andreina Montaña Lastra, estudiante de la pontificia universidad católica del ecuador sede esmeraldas como parte de su proyecto de grado previo a la obtención del título de ingeniera en comercio exterior, con la finalidad de obtener información importante que puedan ayudar con el avance del proyecto de investigación, de la misma manera esta información será manejada con absoluta responsabilidad y discreción.

Fecha: ____/____/____

Observadora: _____

FICHA DE OBSERVACIÓN	
Ficha N°:	Fecha y Duración:
Elaborada por:	Yerexi Andreina Montaña Lastra
Lugar:	Muelle Cantón San Lorenzo
OBSERVACIÓN	REGISTRO DE LO OBSERVADO
Ubicación del muelle:	
Tipo de mercancía que ingresan y sale:	
Horarios de llegada y zarpe de las personas y mercancías:	

Autoridades de control:	
Cantidad de personas que llegan en la lancha:	