



**PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL
ECUADOR SEDE ESMERALDAS**

**FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES
ESCUELA DE COMERCIO EXTERIOR**

Tema:

Análisis comparativo del control aduanero al régimen de excepción de efectos personales del viajero en modo aéreo entre Ecuador y Colombia.

Línea de investigación:

Política y derecho para la participación social y el establecimiento de relaciones justas.

**Previo a la obtención del grado académico de
Ingeniera en Comercio Exterior**

AUTORA:

Jenny Mercedes Mejía Zambrano

ASESOR:

Mgt. Carlos Fernando Díaz Sánchez

Esmeraldas, septiembre, 2020

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.

TEMA.- Análisis comparativo del control aduanero al régimen de excepción de efectos personales del viajero en modo aéreo entre Ecuador y Colombia.

AUTORA: Jenny Mercedes Mejía Zambrano

Mgt. Carlos Fernando Díaz Sánchez
Asesor f. _____

Mgt. Paúl Vera Morán
Lector 1 f. _____

Mgt. Francisco Mila Carvajal
Lector 2 f. _____

Mgt. Mario Armas Arias
Coordinador Esc. Hotelería y Turismo f. _____

Mgt. Alex David Guashpa Gómez
Secretario de la Pucese f. _____

Esmeraldas, septiembre 2019

AUTORÍA DE TESIS

Yo, Jenny Mercedes Mejía Zambrano, con C.I. N° 0850043951, declaro por medio del presente documento que la responsabilidad del estudio investigativo es de la autora y que el proceso investigativo respeto las consideraciones de normas APA para citar toda la información que pertenece a otros autores, colocando sus citas bibliográficas como correspondía. Del mismo modo, autorizo a la Pontificia Universidad Católica del Ecuador, sede Esmeraldas, a la utilización posterior de este informe de investigación.

JENNY MERCEDES MEJÍA ZAMBRANO
C.I 0850043951

AGRADECIMIENTO

A los docentes de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador sede Esmeraldas por haber compartido sus conocimientos a lo largo de la preparación de mi carrera.

A mi querido asesor Master Carlos Fernando Díaz Sánchez quien se mostró como un verdadero guía de mi proyecto de investigación; gracias por haberme dirigido en todo momento con su paciencia, dedicación y rectitud en este proceso.

A mis lectores Paul Vera Morán y Francisco Mila Carvajal quienes con su valioso aporte y enseñanzas han estado sosteniendo la base y desarrollo de este proyecto.

Jenny Mejía

DEDICATORIA

Esta tesis se la dedico a Dios, quien me ha dado las fuerzas y fortalezas para llegar hasta aquí, guiándome y sosteniéndome en medio de cada dificultad para no desmayar.

Avance este recorrido estudiantil sabiendo que todo tiene su tiempo y todo lo que se quiere debajo del sol tiene su hora; siendo Dios mi mayor sustento en cada etapa de mi vida.

A mis padres Ulbio Mejía Macías y Jenny Zambrano Mendoza quienes siempre han creído en mí, y con esfuerzo y trabajo sustentaron mi carrera universitaria; a ellos dedico esta meta alcanzada pues sin su amor incondicional esto no hubiese sido posible. Lo merecen todo, son la razón de mis días, ya que han sido mis más fuertes pilares.

A mi hermano; quien he visto crecer con valentía siempre enseñándome que con trabajo y disciplina logramos alcanzar lo que nos proponemos.

A mis hermanas quienes con su esfuerzo y trabajo me inspiran, logrando influenciar en mi un espíritu de conquista para alcanzar todo lo que anhelo. Con mucho amor las admiro y han sido mi apoyo y mis fuerzas en todo tiempo.

A mi novio que ha mostrado ser mi apoyo y compañero incondicional, que con su amor, atención y paciencia ha estado este año a mi lado en este proceso y culminación de mi carrera.

Y de manera general a todos mis amigos y familiares que también han sido parte de este gran logro en todos estos años de mi vida.

Jenny Mejía

ÍNDICE DE CONTENIDOS

Portada	i
Tribunal de graduación	ii
Autoría de tesis	iii
Agradecimiento.....	iv
Dedicatoria.....	v
Resumen.....	viii
Summary.....	ix
INTRODUCCIÓN	1
Planteamiento del problema.....	2
Justificación	4
Objetivos.....	6
CAPÍTULO I - MARCO TEÓRICO	7
1.1 Bases teórico-científicas	7
1.1.1 Comercio exterior	8
1.1.2 Importaciones.....	8
1.1.3 Regímenes de importación.....	9
Regímenes de excepción.....	10
Régimen de excepción de efectos personales	10
1.1.4 Equipaje de viajero	11
Subpartida regímenes de excepción – Equipaje de viajero.....	12
1.1.5 Control aduanero.....	13
Tipos de control aduanero.....	14
1.1.6 Tributos aduaneros.....	15
1.1.8 Delito aduanero	16
1.2 Antecedentes	19
1.3 Marco legal	21
CAPÍTULO II - METODOLOGÍA	25
2.1 Tipo de estudio.....	25
2.2 Métodos	26

2.3 Técnicas e instrumentos.....	26
2.4 Recolección y análisis de datos	27
2.5 Población y muestra.....	27
CAPÍTULO III – RESULTADOS.....	28
3.1 Comparación normativas y procesos aplicados por Ecuador y Colombia.....	28
3.2 Caracterización el proceso de control aduanero	33
CAPÍTULO IV – DISCUSIÓN.....	42
4.1 Discusión de resultados	42
CAPÍTULO V – CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	46
5.1 Conclusiones.....	46
5.2 Recomendaciones	47
Bibliografía	48
Anexos	50

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.- Cálculos de la declaración simplificada	13
Tabla 2.- Población y muestra	27
Tabla 3.- Resultados observación	30
Tabla 4.- Flujograma despacho de mercancías	34
Tabla 5.- Flujograma retención de mercancías	35
Tabla 6.- Flujograma traslado de mercancías	36
Tabla 7.- Flujograma de declaratoria de abandono.....	37
Tabla 8.- Flujograma bloqueo y desbloqueo de mercancías.....	37

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1.- Investigación de equipajes de carácter general	38
Figura 2.- Investigación de equipajes de forma directa	38
Figura 3.- Control sobre manifiesto de equipaje.....	40
Figura 4.- Control sobre documentos comerciales	40

RESUMEN

La presente investigación buscó comparar y entender cómo se desarrollan los procesos de control aduanero aplicado al régimen de excepción de efectos personales del viajero en el modo aéreo en Ecuador y Colombia, tratando de identificar las deficiencias que se presentan en estos procesos de control y se reconozca la importancia de una verificación eficiente de los efectos personales de los viajeros que ingresan vía aérea al país. Respecto a la metodología de estudio, fue una investigación de tipo cualitativo, de campo, bibliográfica, descriptiva en la que se aplicó el método inductivo. Los instrumentos utilizados fueron la guía de observación realizada en el Aeropuerto “Coronel Carlos Concha Torres”, considerando también que se exponen resultados derivados de la observación que ha realizado la autora de la investigación respecto al control de equipajes de viajero en los Aeropuertos El Dorado de Bogotá y Alfonso Bonilla de Cali en Colombia, así como también en los Aeropuertos José Joaquín de Olmedo en Guayaquil y Antonio José de Sucre en Quito. Se realizó también una encuesta a los agentes encargados del control aduanero de los equipajes y una entrevista al administrador de la aerolínea Tame, así como al Director de SENAE en Esmeraldas. Entre los resultados se pudo evidenciar que la legislación colombiana como la ecuatoriana, poseen características similares respecto a la definición de efectos personales de viajero Sin embargo presentan una diferencia considerable, referida a que en Ecuador se establece un listado de efectos personales de viajero sin importar el valor que tengan, mientras que en Colombia no deben superar los \$1.500,00. Sobre los controles operativos en Colombia los controles se los hace tanto al arribo como en la salida, mientras que en Quito y Guayaquil lo hacen de manera obligatoria en la salida pero se hace un control al azar en el arribo. En el caso de Esmeraldas, aunque se realiza un control al 100% de un solo vuelo, no se cuenta con todos los equipos necesarios y de última generación para el control de los equipajes. Por último, son altos los niveles de conocimientos que tienen los agentes de los Aeropuertos de Colombia, Quito y Guayaquil sobre leyes aduaneras, control y derechos humanos. En Esmeraldas los agentes de Aduana tienen claro el proceso que se establece en los flujogramas establecidos para el efecto, sin embargo presentaron ciertos desconocimientos sobre artículos específicos de delitos que se derivarían por el incumplimiento de normativas sobre los efectos personales de viajero.

PALABRAS CLAVE

Control aduanero, Legislación aduanera, Régimen de excepción de efectos personales de viajero, Tipos de control aduanero, Delitos aduaneros.

SUMMARY

The present investigation sought to compare and understand how the customs control processes applied to the exception regime of traveler's personal effects are developed in the air mode in Ecuador and Colombia, trying to identify the deficiencies that arise in these control processes and recognize the importance of efficient verification of the personal effects of travelers entering the country by air. Regarding the study methodology, it was a qualitative, field, bibliographic, descriptive research in which the inductive method was applied. The instruments used were the observation guide carried out at the "Coronel Carlos Concha Torres" Airport, also considering that results derived from the observation made by the author of the investigation regarding the control of passenger luggage at the El Dorado Airports in Bogotá and Alfonso Bonilla de Cali in Colombia, as well as the José Joaquín de Olmedo Airports in Guayaquil and Antonio José de Sucre in Quito. A survey was also carried out with the agents in charge of customs control of luggage and an interview with the administrator of the Tame airline, as well as the Director of SENAE in Esmeraldas. Among the results, it was possible to show that Colombian and Ecuadorian legislation have similar characteristics regarding the definition of traveler's personal effects. However, they present a considerable difference, referring to the fact that in Ecuador a list of traveler's personal effects is established regardless of the value they have, while in Colombia they should not exceed \$ 1,500.00. Regarding operational controls in Colombia, controls are made both upon arrival and departure, while in Quito and Guayaquil they do so on a mandatory basis at departure, but a random control is carried out upon arrival. In the case of Esmeraldas, although a single flight is 100% controlled, it does not have all the necessary, state-of-the-art equipment for baggage control. Finally, the levels of knowledge that the agents of the Airports of Colombia, Quito and Guayaquil have about customs laws, control and human rights are high. In Esmeraldas, the Customs agents are clear about the process that is established in the flow charts established for this purpose, however they presented certain ignorance about specific articles of crimes that would result from non-compliance with regulations on the personal effects of travelers.

KEYWORDS

Customs control, Customs legislation, Exception regime for traveler's personal effects, Types of customs control, Customs crimes.

INTRODUCCIÓN

Los regímenes especiales tanto de importación como de exportación, de acuerdo con cada caso, se distinguen por ser suspensivos, liberatorios o devolutivos respecto a los tributos aduaneros.

De forma general, fue con la firma del convenio de Kyoto, de mayo de 1973 y con la coordinación del Consejo de Cooperación Aduanera (en la actualidad llamada Servicio Nacional de Aduana del Ecuador SENA), se crea un importante instrumento para consolidar y aplicar homogéneamente los regímenes especiales, debido a que todos los países tenían discrepancias que dificultaban enormemente los procesos de comercio internacional.

Según el Art. 168 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones COPCI, entre los regímenes especiales de excepción se destacan el menaje de casa, las partes para naves o aeronaves y el equipaje de viajero, siempre que éstos se allanen a lo estipulado por la ley vigente.

Los efectos personales de viajero ingresan al país siendo exentos de tributos, respetando las cantidades y condiciones establecidas por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador y sus resoluciones para cumplir tal efecto.

Estos efectos personales de viajero son conocidos como los bienes que traen en su equipaje los viajeros quienes ingresan al país y que por su cantidad o valor no pueden ser considerados como comerciales, por lo que se encuentran libres del pago de los tributos al comercio exterior que se pagan en la actualidad.

Pese a que estos bienes no pagan tributos, se hace necesario que se desarrollen controles para verificar que quienes ingresen al país, no cometan algún acto ilícito y declaren la cantidad real de bienes que traen en sus equipajes.

La presente investigación busca comparar y entender cómo se desarrollan los procesos de control aduanero aplicado al régimen de excepción de efectos personales del viajero en

el modo aéreo en Ecuador y Colombia, para sobre la base de los resultados, identificar las deficiencias que se presentan en estos procesos de control y se reconozca la importancia de una verificación eficiente de los efectos personales de los viajeros que ingresan vía aérea al país.

Planteamiento del problema

Dentro de los regímenes aduaneros existentes, el régimen de excepción del equipaje de viajero, es tal vez al que menos importancia se le da en el Ecuador en materia de control aduanero aéreo. Podrían considerarse como aspectos de preocupación el no muy alto nivel recaudatorio de impuestos para el estado, así como la posibilidad de incompletos niveles de conocimiento en materia aduanera y de seguridad que tienen los encargados de ejercer dicho control en los aeropuertos.

Los efectos personales de viajeros que ingresan al Ecuador vía aérea, están exentos del pago de tributos, siempre y cuando ingresen al país en las condiciones y cantidades que prevé la ley por medio del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE). El pasajero o grupo de familia que ingrese vía aérea, puede ingresar hasta 48 diferentes tipos de bienes como efectos personales, es decir, bienes que no pagan tributo alguno.

De acuerdo con la página web de SENAE (2019), entre la lista de efectos personales que se pueden ingresar se encuentran aparatos electrónicos, prendas de vestir, animales domésticos vivos, joyas, bisutería, perfumes, entre otros. En el caso que en el equipaje del viajero existan más unidades de las indicadas, se las considerará bienes tributables, por lo que su valor será parte de la base imponible de la obligación aduanera.

Muchos ecuatorianos realizan viajes a varias partes del mundo con la intención de comprar mercaderías para traerlas en sus equipajes como efectos personales, pero en realidad son mercaderías a ser comercializadas en el país. Estas mercaderías en muchas ocasiones ingresan al país sin un adecuado control y sin pagar tributos que justamente deberían cancelarse, ocasionando un perjuicio al estado por la evasión de impuestos.

Tratando de controlar esta situación, desde el año 2018, de acuerdo a información de la SENAE, se ha implementado un nuevo sistema de control de equipaje, iniciando con los aeropuertos de Quito y Guayaquil. Este control consiste en que luego del escaneo pasaporte del pasajero, se determina el tipo de chequeo basado en el nivel de riesgo del mismo, apareciendo una señal que puede ser verde, amarilla o roja.

Si la señal es verde no se inspecciona el equipaje, si es amarilla se requiere una revisión con el uso de rayos X y si la señal es roja se realiza una revisión detallada del equipaje. Si se descubren bienes tributables (pagan impuestos), se lleva a cabo un aforo. Con este nuevo tipo de controles de equipaje, se busca que los viajeros que ingresen al país cualquier tipo de productos tributables, cumplan con las normativas establecidas.

A pesar de estos indicios de mejora en el control de equipajes aún existen debilidades en estos procesos, especialmente en aeropuertos de ciudades más pequeñas, sobre todo si se compara con países vecinos como Colombia en los que las medidas de seguridad y el cumplimiento de las normativas parece ser más estricto.

La presente investigación busca analizar comparativamente el control aduanero que se realizan sobre los efectos personales de viajero en Ecuador y Colombia por lo que se hace necesario conocer la legislación y operatividad de tales controles en ambos países.

La Dirección de Impuestos y Aduanas de Colombia DIAN (2019), establece que:

Todo viajero que ingrese a territorio aduanero nacional, estará en la obligación de presentar su equipaje a la autoridad aduanera, para lo cual, diligenciará el formulario 530 (Declaración de Equipaje, de Dinero en Efectivo y de Títulos Representativos de Dinero – Viajeros) y someterá a revisión de los funcionarios competentes de dicha entidad, los elementos que componen el mismo, para determinar el cumplimiento de las formalidades aduaneras y el pago de los derechos cuando a ello haya lugar. (p.5)

Ibídem, en el caso de que el viajero omita declaraciones de equipaje que esté sujeto al pago de tributos o mercancías en menor valor que las admisibles en el equipaje o mercancías diferentes a la modalidad de viajero, las autoridades aduaneras procederán a la aprehensión y decomiso de las mercancías.

De igual forma, cuando el viajero declara su equipaje y la autoridad aduanera considera que tiene mercancías que difieren con las autorizadas para equipaje de viajero, no cumplen los requisitos o no acredita la permanencia mínima en el exterior, se dispondrá el traslado de la mercancía a un depósito habilitado, donde permanecerá hasta que se realice una importación ordinaria de la misma.

Es importante destacar también que “la autoridad aduanera colombiana podrá adoptar esquemas de revisión selectiva de los equipajes de viajeros, facilitando la atención de éstos a su llegada al país, así como los medios de control necesarios para dar cumplimiento a la norma” (DIAN, 2019, s.p.).

Con las consideraciones expuestas y habiendo hecho una introducción de las formas de control sobre los efectos de viajero en Ecuador y Colombia, la presente investigación pretende responder la siguiente interrogante:

- ¿Cómo funciona el control aduanero de régimen de excepción de efectos personales del viajero en modo aéreo haciendo una comparación entre el control de Ecuador y el control de Colombia?

Asimismo, existen preguntas secundarias como:

- ¿Qué tipo de normativas y procedimientos son aplicados por Ecuador y Colombia para la ejecución de controles y evaluación del riesgo en el control del régimen de excepción de equipaje del viajero por modo aéreo?
- ¿Cuáles son las características principales del proceso de control aduanero aplicado al régimen de excepción de efectos personales del viajero por modo aéreo en Ecuador y en Colombia?

Justificación

Los efectos personales de viajero son todos los bienes que están exentos del pago de tributos y de restricciones técnicas de comercio exterior y por lo cual están destinados

exclusivamente al uso y consumo personal de viajero; su comercialización se considera como un acto de mal uso de exenciones o suspensiones tributarias aduaneras, tipificada como un delito contra la administración aduanera en el Art. 302 del COIP y sancionado con pena privativa de libertad de entre 3 y 5 años y multa de hasta diez veces el valor de los tributos que se pretendieron comercializar.

La presente investigación es pertinente, por la necesidad de analizar de una forma crítica y práctica, los procesos inherentes al control de equipajes en los aeropuertos de Ecuador, lo que podría ayudar a mejorar el comercio y nacionalización legal de mercaderías, incluyendo la garantía constitucional del derecho de los ciudadanos a obtener productos según sus gustos y necesidades, así como también buscando precautelar los intereses de la política fiscal ecuatoriana.

La investigación es importante porque pretende describir la seriedad y la ética con la que debe llevarse a cabo el control aduanero, así como la potestad de actuación de las autoridades aduaneras en las salas de arribo internacional, que son los lugares en los que se ejecuta el control al régimen de equipaje de viajero.

Desde el punto de vista social, no es menos cierto que, existe una cultura de parte de ciertos viajeros, que teniendo su residencia en el Ecuador hacen turismo, aparentemente con la finalidad de traer mercancías que hacen pasar como bienes de uso personal y luego son comercializadas en territorio ecuatoriano sin pagar los tributos que por ley corresponden. Otros que hacen de este régimen una forma de vida; así también están los que forman parte de redes criminales que utilizan el sistema para transportar y lavar activos y están aquellos que lo permiten, sea por negligencia, por complicidad, miedo o coautoría (Benítez, 2016).

Se busca también efectuar una comparación entre las legislaciones que rigen al control aduanero a los efectos personales de viajero en los aeropuertos de Ecuador y Colombia, pues como se mencionó a inicios de la investigación, las personas que ingresen a suelo colombiano vía aérea, deberán presentar obligatoriamente una declaración de equipaje, dinero en efectivo o títulos representativos de dinero, teniendo en consideración que la omisión de estos requisitos generará la aprehensión y decomiso de la mercadería o el pago de altos valores por concepto de tributos fiscales.

En definitiva, mediante la investigación se tratará de comprobar con los resultados obtenidos, que la reglamentación establecida para el listado de los productos que se exoneran del pago de tributos en el régimen de equipaje de viajero en el Ecuador, se presume permisivo y con dificultades en el control, por lo que se hace necesario aplicar un adecuado control físico y una adecuada promoción de respeto a las normas establecidas para estos procesos.

Objetivos

Objetivo general

Analizar comparativamente el control aduanero ecuatoriano y colombiano respecto al régimen de excepción efectos personales del viajero por el modo aéreo.

Objetivos específicos

- Determinar comparativamente la normativa y procedimientos aplicados por Ecuador y Colombia para determinar la rigurosidad de sus controles y el riesgo a evaluar en el control del régimen de excepción de equipaje del viajero por modo aéreo.
- Caracterizar el proceso de control aduanero aplicado al régimen de excepción de efectos personales del viajero por modo aéreo en Ecuador y en Colombia.

CAPÍTULO I - MARCO TEÓRICO

1.1 Bases teórico-científicas

Muchos teóricos y académicos han tratado de dar respuesta científica a una interrogante que podría considerarse simple: ¿por qué razón los países comercian entre sí? Sus teorías han buscado explicar qué motivaciones y beneficios surgen del comercio internacional, así como también, describir qué desarrollo genera para las personas que aplican esta práctica de comercio.

Una de las teorías más conocidas es la teoría mercantilista del comercio internacional, en la que de acuerdo a Torres (1987), los mercantilistas tienen como fin principal, obtener mayores excedentes de las exportaciones, distinguiendo cuatro factores influyentes en la balanza comercial: la cantidad de industrias existentes, la calidad de mano de obra contratada, la amplitud de las operaciones comerciales y las leyes que establecen los gobiernos.

Es importante mencionar también la teoría de la ventaja absoluta enunciada por el economista escocés Adam Smith (1958), quien promueve la defensa de la libertad del comercio exterior, determinando que el principal elemento que favorece la actividad económica es el interés individual.

Según Krugman (1994), en concordancia con la teoría de David Ricardo, con el paso del tiempo se fue emplazando al Estado por el individuo como propulsor del crecimiento económico. Esta teoría considera que el individuo es el encargado de propulsar el movimiento económico, constituyéndose en el eje propulsor de la expansión económica, en respeto absoluto de las leyes en donde se desenvuelve.

Tomando en consideración el tema de estudio de la presente investigación, se podrían tomar en consideración las teorías expuestas en los párrafos anteriores, relacionando que aunque el individuo es considerado como un propulsor de la expansión económica, debe tener muy en consideración que hay leyes y normativas que observar, especialmente en el afán de contribuir al desarrollo fiscal y económico de un Estado.

1.1.1 Comercio exterior

De acuerdo con Arese (2015), se define al Comercio Exterior como el intercambio de productos o bienes entre países que manejan economías abiertas en respeto de políticas y acuerdos internacionales que regulan la actividad, en función de la defensa comercial, productiva y económica de regiones o países.

El Comité de Comercio Exterior (COMEX), es la entidad encargada de determinar las políticas en comercio exterior respecto de la importación y exportación de bienes, manufacturas o servicios, observando para tales actividades, los convenios internacionales de los que participan los países.

En Ecuador, respecto de las importaciones, las políticas emitidas por COMEX, se enfocan en las partidas arancelarias, como desarrollar negociaciones internacionales, las políticas aplicables en regímenes especiales, políticas para contrarrestar el comercio desleal, políticas para lograr la competitividad y producción y aprobación del plan de exportaciones que se podrían realizar por medio del Instituto de Promoción de las Exportaciones e Inversiones (Proecuador, 2016).

Es necesario considerar que el comercio internacional es muy importante en la economía de los países, pues al ser una actividad propulsora del intercambio de productos, servicios, tecnología en todo el mundo, es en la actualidad un de los componentes más representativos de la riqueza en el mundo.

1.1.2 Importaciones

Sierralta (2017), define a la importación como el ingreso legal de mercancías desde un país de origen o productor, hacia un país de destino o consumidor; el ingreso puede ser de cualquier producto o servicio recibido dentro de la frontera, especialmente con propósitos comerciales.

La demanda de productos y servicios de parte de los consumidores genera nuevas oportunidades de negocio para quienes estén dispuestos a importar, mostrando que no sólo las grandes empresas pueden realizar la importación de productos sino toda persona

o microempresa que desea adquirir productos que no se elaboran en el país, que pueden ser más baratos, que puedan tener mayor calidad y que puedan generarle rentabilidad económica con su posterior venta.

1.1.3 Regímenes de importación

De acuerdo con la Comunidad Andina CAN (2019), los regímenes de importación comunes, hacen más fácil la operatividad de los países miembros en materia de comercio exterior, debido a que con disposiciones uniformes se puede contribuir de manera eficaz al desarrollo del comercio exterior con una mayor simplicidad y armonización de los regímenes y operaciones aduaneras.

El Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones COPCI, es el instrumento legal que debe observarse para realizar procesos de nacionalización de productos o mercancías en el Ecuador y se define como:

El régimen de importación permite al usuario la nacionalización de los productos que obtiene de sus proveedores en los países de origen, toda vez que ha cumplido con una serie de formalidades, requisitos legales y pagos de tributos en el respectivo Distrito, que le otorgan la libre entrada de las mercaderías para que se beneficie de los réditos de su comercialización. (COPCI, 2015, p.28)

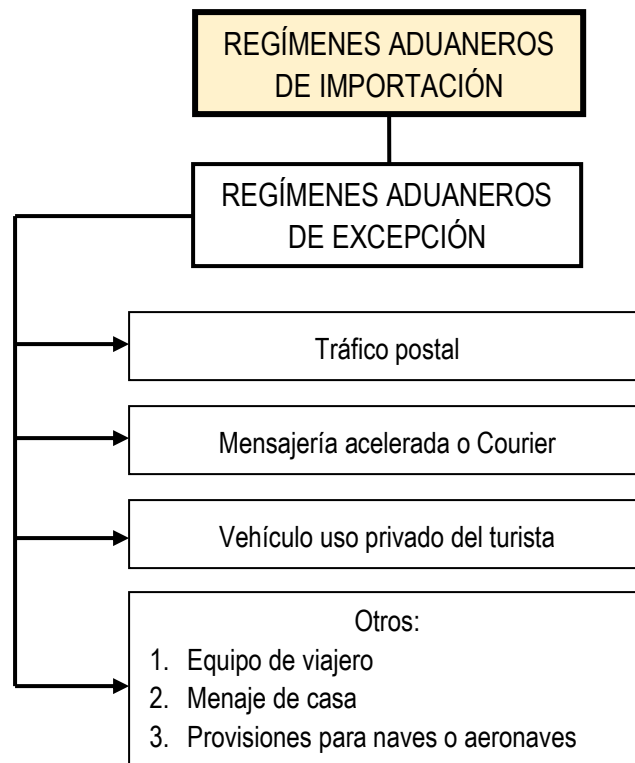
De los Regímenes de Importación se derivan una serie de Regímenes Especiales que son explicados en el mismo instrumento jurídico. Según SENAE (2015), los 6 regímenes de excepción que se aplican en Ecuador son: El tráfico postal internacional, el tráfico fronterizo, el menaje de casa y equipos de trabajo, los efectos personales de viajero, el aprovisionamiento y los vehículos de uso privado de turista.

Los regímenes mencionados, tienen como denominador común la exención de tributos y aplicación de tasas; son cumplidos en función de la condición en la que se manejan las mercancías que traen los viajeros.

Regímenes de excepción

SENAE, define a los regímenes aduaneros como los diversos destinos específicos a los que se sujetan las mercancías que se encuentran bajo potestad de las autoridades aduaneras, según los términos de declaración presentada por los interesados.

En el presente estudio se analizan los regímenes de excepción, específicamente el de excepción, que se encuentra inmerso en la siguiente clasificación:



Fuente: SENAE – Elaborado por: Autora

Régimen de excepción de efectos personales

De acuerdo con el Art. 168 del COPCI (2015), son considerados como efectos personales, aquellos artículos o mercancías que acompañan al viajero, estar correlacionados con el estilo de vida del pasajero o propietario y dar cuenta de ser para uso personal; este régimen es sujetos al control aduanero y a la exoneración de tributos.

Todo equipaje con el que llegue un viajero, será sometido al control aduanero, revisando para ello la declaración escrita de todos aquellos bienes que no se constituyen como

efectos personales de viaje. Toda aquella mercancía que no fuese declarada a pesar de su obligación, será aprehendida por las autoridades.

Esta normativa se aplica a un pasajero que viaje de forma individual o a quienes viajan como grupos de familia. De acuerdo con la Resolución Nro. SENAE-2017-0345-RE, del 9 de mayo del 2017, “se considera grupo familiar a los cónyuges e hijos de una familia. Son como una sola persona por lo que la declaración de bienes en el FRA es indivisible y no debe sobrepasar los USD \$2000.00 o su equivalente”. Si el pasajero que lleva artículos tributables, el responsable del pago de tributos será su representante legal.

Según el Art. 27 de la Resolución Nro. SENAE-2017-0345-RE, del 9 de mayo del 2017, en el caso de que la suma de todas las mercancías excede el valor permitido de \$2.000,00, en la misma sala de arribo internacional se debe realizar la declaración simplificada o de impuestos y su consecuente pago. El viajero puede solicitar, de acuerdo con cada condición, que sus bienes sean trasladados a carga general en un depósito aduanero, pudiendo cumplir con la importación y procedimiento.

1.1.4 Equipaje de viajero

De acuerdo a SENAE (2015), es un régimen en donde no interviene el agente de aduanas. Se trata de mercancías que trae consigo cada viajero al ingresar al país como bienes para uso personal. Dentro de ellos se encuentran ropa, adornos, maquillaje, medicamentos, artículos deportivos, del hogar, animales domésticos, entre otros.

Hay que considerar que cualquier equipaje que ingrese con un viajero, debe ser sometido obligatoriamente a control aduanero, por concepto de seguridad y también para la confirmación de que los bienes que traen en el equipaje, no deben superar los \$2.000 permitidos en este régimen de importación, cabiendo señalar que los bienes que se exoneran del pago están personificados en un listado elaborado por la autoridad aduanera, el cual se encuentra sustentado legalmente por el COPCI en el Art. 125, literal a).

Si los funcionarios encargados de esta revisión en las aduanas, detecten que se está dando contrabando con cierto producto, decomisará los bienes que no han sido declarados. Del

mismo modo, si la mercancía es de prohibida importación, el viajero podrá solicitar el rembarque de la misma dentro de los plazos que determina la Aduana.

Subpartida regímenes de excepción – Equipaje de viajero

De acuerdo al capítulo 98 de la VI Enmienda Arancel (2017) de las Mercancías con tratamiento especial, respecto al equipaje de viajero, el destinatario deberá presentar la declaración aduanera junto a los documentos de soporte y de acompañamiento que correspondan, según la normativa vigente.

En los casos en los que los bienes no puedan acogerse a la exoneración de tributos como lo estipula el COPCI, se aplicará la Subpartida arancelaria correspondiente que se establece a continuación:

CÓDIGO	DESCRIPCIÓN DE MERCANCÍA	UF	TARIFA	OBSERVACIONES
98.01	Equipaje de viajero			
9801.10.00.00	- Equipaje de viajero exento de tributos	u	0	
9801.20	- Equipaje de viajero no exento de tributos			
9801.20.10.00	-- Prendas de vestir	u	10 + USD 5.5/kg. neto	
9801.20.20.00	-- Complementos y textiles confeccionados	u	10 + USD 5.5/kg. neto	
9801.20.30.00	-- Calzado	2u	10 + USD 6 c/2u	
9801.20.40.00	-- Partes superiores de calzado y sus partes, excepto contrafuertes, punteras, polainas, cambrillón y taloneras	u	10 + USD 3 c/u	
9801.20.50.00	-- Contrafuertes, punteras, polainas, cambrillón y taloneras	u	20	
9801.20.60	-- Televisores			
9801.20.60.10	--- Tv menor o igual a 20 pulg.	u	5 + USD 39.97 c/u	
9801.20.60.20	--- Tv mayor a 20 pero menor o igual a 32 pulg.	u	5 + USD 73.11 c/u	
9801.20.60.30	--- Tv mayor a 32 pero menor o igual a 41 pulg.	u	5 + USD 140.32 c/u	
9801.20.60.40	--- Tv mayor a 41 pero menor o igual a 50 pulg.	u	5 + USD 158.14 c/u	

9801.20.60.90	--- Los demás	u	20	
9801.20.90.00	-- Los demás	u	20	5% monitor menor o igual a 20 pulg., 5% + 73.11 c/u. Monitor mayor a 20 pero menor o igual a 32 pulg., 5% más 140.32 c/u. Monitor mayor a 32 pero menor o igual a 41 pulg., 5% + 158.14 c/u. Monitor mayor a 41 pero menor o igual a 50 pulg., 20%. Monitor mayor a 50 pulg., 30% las demás mercancías.

Fuente: VI Enmienda Arancel (2017) – Elaborado por: Autora

Del mismo modo, se presenta a continuación una tabla que debería observar el inspector de Aduana en Sala del Arribo Internacional en los aeropuertos calificados para recibir vuelos comerciales del extranjero, en el caso de generar la declaración simplificada, cumpliendo así el pasajero con el pago correspondiente de tributos por aquellos artículos considerados tributables, específicamente los impuestos a pagar con porcentajes de los valores de factura, flete y seguro:

Tabla 1.- Cálculos de la declaración simplificada

AD- VALOREM – Impuesto administrado por la Aduana	20% del CIF
FODINFA – Fondo de desarrollo para la infancia	0.5% del CIF
ICE – Impuesto a los consumos especiales	Aplicación SRI
IVA – Impuesto al valor agregado	12% del subtotal de valor

Fuente: Senae – Elaborado por la autora

1.1.5 Control aduanero

El Art. 101 del COPCI, define a este término como “el conjunto de medidas adoptadas por la autoridad aduanera, con el objetivo de asegurar el cumplimiento de la ley, cuya aplicación es de su competencia, al cual deberá someterse los distintos operadores de comercio exterior” (p.31).

Gottifredi (2016), afirma que “este control debe ser aplicada en todo momento, desde el ingreso, permanencia, circulación, almacenamiento en bodegas, salida, unidades de transporte e incluyendo también a las personas que intervienen en el proceso de operaciones de comercio exterior” (p.28).

Ante lo mencionado anteriormente se puede acotar que el control aduanero se refiere a la aplicación de acciones en la entrada y salida de mercancías dentro de un territorio; también incluye la permanencia, traslado o almacenamiento hacia y desde la zona especial primaria o secundaria de desarrollo económico.

Tipos de control aduanero

De acuerdo Pardo (2009), según el momento, el control aduanero se clasifica en control anterior, concurrente y posterior. Estos tipos de controles toman como medida de referencia, la declaración aduanera presentada por el dueño de las mercancías.

Pardo (2009), define a los tipos de control de la siguiente forma:

Control anterior

Se refiere al control ejercido por la administración aduanera antes de que se presente la declaración aduanera de las mercancías. Son acciones relacionadas con la inspección o investigaciones sobre operadores de mercancías por medio de un sistema de perfiles de riesgo que en ocasiones se coordina con otras instituciones de control estatal antes de que se importen las mercancías. Es importante acotar que según los resultados del control anterior, se pueden tomar varias acciones para el control concurrente y posterior.

Control concurrente

Hace referencia al conjunto de acciones de control e investigación que se realizan sobre operadores de comercio exterior y mercancías seleccionadas según los perfiles de riesgo. Es ejercido por la administración aduanera, desde la presentación de la declaración aduanera hasta el embarque o salida de mercancías. Se efectúan conforme a las

modalidades de despacho correspondientes y pueden ser ejercidos en cualquier lugar de la zona primaria.

Control posterior

Son todas las acciones de verificación que se realizan sobre las mercancías luego del levante de las mismas o su despacho según el régimen aduanero que se haya aplicado. Estos controles pueden ser realizados hasta dentro de los cinco años contados a partir de la fecha en que fueron pagados los tributos aduaneros, aunque ya las mercancías estén liberadas o suspendidas. El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador puede realizar este tipo de controles sin necesidad de contar con autorización judicial para el efecto; lo puede realizar a cualquier operador de comercio exterior o a cualquiera que esté en posesión de mercancías que deben ser sujetas de control aduanera.

1.1.6 Tributos aduaneros

De acuerdo con el Art. 108 del COPCI, son tributos al comercio exterior:

- 1.- Los derechos arancelarios.
- 2.- Los impuestos que establecen las leyes orgánicas, cuyos hechos generadores se relacionen con el ingreso o salida de mercancías.
- 3.- Las tasas por servicios aduaneros.

Los tributos que se recaudan permiten visualizar las prestaciones pecuniarias que recibe el Estado de parte de exportadores y consignadores en función de la realización de operaciones aduaneras y prestación de servicios públicos derivados de la actividad aduanera que se realiza.

Carrero (2012) los califica como:

Aquellos impuestos ocasionados con motivo de la importación (exportación) para consumo de mercancía a (desde) un país o territorio aduanero, que se expresan como arancel y se establecen conforme la regulación de la Organización Mundial de Comercio y las legislaciones de los países que intervienen. (p.15).

Los tributos aduaneros y derechos de aduana hacen referencia a las prestaciones patrimoniales públicas que recauda el Estado en función de las operaciones de comercio exterior; son considerados impuestos a la importación y a la exportación.

1.1.8 Delito aduanero

Tomando como punto de partida las consideraciones generales realizadas respecto al concepto de delito común, el delito aduanero es:

Aquella conducta típica, antijurídica y culpable que el Estado ha definido en el cuerpo normativo de la materia para reprimir los actos considerados como infracciones cometidas en las actividades de comercio exterior, ya sean importaciones y exportaciones de mercancías. (Acosta, 2014, p.14)

Este tipo de comportamientos se reflejan no solo en la vulneración de derechos personales de forma directa a otra persona, sino que también afecta al Estado como sujeto activo de las obligaciones tributarias y poseedor del patrimonio que se vulnera.

Tipos de delitos aduaneros

De acuerdo con el COIP (2015), existen cuatro tipos de delitos aduaneros: el delito de defraudación aduanera, el delito de receptación aduanera, el delito de contrabando y el delito de mal uso de exenciones o suspensiones tributarias aduaneras. Esta clasificación permite delimitar adecuadamente los elementos que configuran tales delitos, especialmente su naturaleza, elementos y sucesos particulares que ameritan una diferenciación dependiendo el caso.

Defraudación aduanera

El artículo 299 del Código Orgánico Integral Penal (2015), define a la defraudación aduanera como el “Importe o exporte mercancías con documentos falsos o adulterados

para cambiar el valor, calidad, cantidad, peso, especie, antigüedad, origen u otras características como marcas, códigos, series, modelos” (s.p.).

La defraudación aduanera se puede presentar de diversas formas: cuando no se declare la cantidad real de mercancías; cuando se oculten dentro de las mercaderías, otras mercaderías sujetas a declaración; cuando se induzca al error a la administración aduanera en la devolución de tributos o cuando se simule una operación de comercio exterior con la finalidad de obtener un beneficio o incentivo de cualquier índole.

Receptación aduanera

De acuerdo con el artículo 300 del Código Orgánico Integral Penal (2015), la receptación aduanera hace referencia a la adquisición de mercancías extranjeras, tenencia o almacenamiento, consignación o recepción en prenda, realizado a título gratuito u oneroso por cuantías que exceden los 150 salarios básicos unificados.

El hecho de que el tenedor de estas mercancías, no justifique su tenencia e importación legal en el lapso de setenta y dos horas, recibirá una sanción de uno a tres años de prisión y una multa del doble del valor de las mercancías.

Contrabando

Según Aguirre (2015), el contrabando se refiere al tráfico internacional de mercancías que se realiza al margen de los controles de la aduana, o no declarando fehacientemente las mercancías u objetos que se transportan o apelando a argucias para que las autoridades aduaneras no la perciban.

Varios de los ejemplos que se podrían citar en este tipo de delitos son:

- La introducción o salida de mercancías por lugares que no están habilitados para tal efecto.
- Ocultar mercancías al momento de ingreso o salida de un país por las aduanas.

- La utilización inadecuada de regímenes especiales de excepción para el ingreso o salida de mercancías.

Según el Art. 301 del COIP (2015), la persona que cometa el delito de contrabando será sancionada con una pena privativa de libertad de entre tres y cinco años y una multa equivalente de hasta tres veces el valor de las mercancías que se pretendían contrabandear.

El contrabando pretende evitar a toda costa el control de las autoridades en los procesos de importación y exportación y que como resultado, provoca un perjuicio económico para el Estado y que incluso pone en riesgo el país por evadir en varios casos, el control sanitario de productos.

Mal uso de exenciones o suspensiones tributarias aduaneras

El Código Orgánico Integral Penal (2015) en su Art. 302, identifica este delito en las personas que vendan o transfieran indebidamente mercaderías que hayan sido importadas utilizando regímenes especiales aduaneros y cuyo valor exceda los 150 salarios básicos unificados.

La sanción que se impone a las personas que cometen este tipo de delitos es una pena privativa de libertad de entre tres y cinco años y una multa equivalente a diez veces el valor que se intentó evadir.

1.2 Antecedentes

En pos de efectuar una eficiente investigación, se hace necesario que se consulten otros trabajos investigativos efectuados con anterioridad, cuyos criterios puedan servir de guía para una mejor comprensión y aplicación de teorías y recomendaciones que posibiliten el cumplimiento efectivo del objetivo del presente estudio.

Moreta (2014), como trabajo de grado, desarrolla un manual para el proceso de importación de productos y prevención de delitos aduaneros. Su objetivo fue el de elaborar un documento en el que se faciliten, controlen y regulen los procesos aduaneros supervisados por el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador SENAE. En cuanto a la metodología, fue una investigación cualitativa porque identificó y describió las falencias que se presentan en los procesos aduaneros. Los resultados obtenidos por medio de la revisión documental permitieron observar varias deficiencias que no permiten un eficiente proceso de control en los procesos aduaneros. Ante los resultados obtenidos se propone el manual para el proceso de importación de productos y prevención de delitos aduaneros, con el propósito de poner en conocimiento de los diferentes actores, las técnicas, leyes y estrategias para desarrollar un mejor proceso.

En el trabajo de Pacheco (2014) se hace un análisis de los regímenes aduaneros de excepción como parte del nuevo Código Orgánico de Producción en el ámbito económico, jurídico y social. El objetivo de la investigación fue el de analizar cómo este código busca mejorar la productividad, la calidad y la seguridad del comercio internacional, trayendo resultados positivos para la economía ecuatoriana. La metodología aplicada se refirió a un estudio analítico pues hizo una comparación y análisis con el antiguo código para identificar las acciones de mejora; inductivo porque buscó analizar las diferentes opciones de mejora que propone el código y aplicarlo en las diferentes actividades de comercio internacional que se presentan. Al final se realiza un proceso de socialización del código, promoviendo su adecuada aplicación entre los actores del comercio y los beneficios que se desprenden de su observancia.

Marcillo (2015), realiza un análisis de la comunicación y control de los objetos y sustancias peligrosas que ingresan los pasajeros en su equipaje en el Aeropuerto José

Joaquín de Olmedo de la ciudad de Guayaquil. La investigación tuvo como propósito abordar los diferentes conflictos que se presentan cuando pasajeros llegan de otros países y son retenidos para verificar sus artículos de equipaje. El estudio fue considerado como una investigación descriptiva, que detalló y explicó las diferentes situaciones y complicaciones que se presentan en el arribo de pasajeros en la terminal aérea de Guayaquil y las dificultades que se presentan con el contenido de sus equipajes. Al final de la investigación se realiza una propuesta de un plan de comunicación sobre los artículos prohibidos de transportar, así como la promoción de las actualizaciones tecnológicas en las áreas de seguridad y control.

En la investigación realizada por Núñez (2017), se realiza un análisis de la corrupción, direccionada a las tendencias globales y el fraude aduanero en Ecuador. Su objetivo principal fue el de demostrar como este tipo de corrupción en el ámbito aduanero, produce un gran beneficio ilegítimo a particulares pero que afecta significativamente la economía estatal, puesto que minimiza artificiosamente los ingresos que éste debe percibir. Respecto a la metodología, fue un estudio deductivo, que partió del análisis de las normativas internacionales y regionales pertinentes, luego las reformas en el ordenamiento jurídico ecuatoriano y los mecanismos de control aplicados en la terminal aérea. Al final del proceso investigativo se plantean un conjunto de normativas con diferentes controles y sanciones en pos de promover el eficiente funcionamiento administrativo para neutralizar y reprimir las malas prácticas aduaneras.

Vernaza (2015), realiza un análisis de los errores cometidos por los agentes de aduana en la realización y transmisión de la declaración aduanera de importaciones con el sistema Ecuapass. Su objetivo principal fue indagar sobre los errores más frecuentes que cometen los agentes de aduana, auxiliares y demás funcionarios vinculados al comercio exterior. Para el desarrollo de la investigación se aplicaron los métodos inductivo y analítico, que apoyados en técnicas como la encuesta y la entrevista, permitieron la recolección de datos que configuraron la investigación. Los resultados mostraron errores cometidos por los agentes de aduana como mala clasificación de documentos, inadecuados procesos de control de equipajes, mala clasificación arancelaria, entre otros. Al final del proceso investigativo se propone un plan de capacitaciones a los agentes de aduana dictado por docentes y estudiantes de la Pucese.

1.3 Marco legal

Constitución de la República del Ecuador

El Art. 225 de la Constitución de la República del Ecuador establece que el sector público ecuatoriano está conformado por todas las entidades y organismos creados por el estado para la prestación de servicios públicos o a su vez para el desarrollo de actividades económicas controladas por el estado.

En función de esta normativa, SENA E es una entidad creada por el estado para controlar eficientemente el comercio exterior, exportaciones, importaciones, así como todo proceso que facilite su realización, siempre con el fin de promover un comercio justo entre los comerciantes que buscan cumplir con sus formalidades aduaneras.

El Art. 275 establece que el régimen de desarrollo tiene que ver con la organización, sostenibilidad y dinamismo de los diversos sistemas económicos que la conforman. El Art. 276, numeral 5 determina que se debe promover la integración latinoamericana e impulsar una inserción estratégica en el contexto internacional.

De acuerdo con estos preceptos legales, SENA E es parte del sistema económico ecuatoriano y desde sus funciones promueve y fomenta la integración del Ecuador con diferentes países del mundo por medio del comercio exterior.

Normativa de la Comunidad Andina CAN

Existe un marco normativo en materia aduanera expedido por la Comunidad Andina, con la que se busca fortalecer todas las capacidades de los servicios aduaneros de los países miembros y coordinar la ejecución de procesos y mecanismos armonizados, que faciliten el comercio de mercancías en la región, en función de su desarrollo.

Las normas andinas sobre regímenes aduaneros (Decisiones 618 y 716) permiten la armonización de los procedimientos y formalidades exigibles en el ingreso y salida de las mercancías y medios de transporte, así como en el destino aduanero de las mercancías a un régimen u operación aduanera.

Al existir regímenes comunes, se facilita la realización de las transacciones comerciales entre los operadores de los países miembros, observando disposiciones uniformes respecto a los procesos aduaneros que permitan un eficaz desarrollo del comercio exterior, con actividades simples y armónicas de los regímenes y operaciones aduaneras.

La Decisión 778 establece las disposiciones que las Administraciones Aduaneras deberán aplicar en todos los países miembros para controlar las actividades de comercio exterior. Establece que el control aduanero tiene las siguientes fases: a) Control anterior, el ejercido por la administración aduanera antes de la admisión de la declaración aduanera de mercancías. b) Control durante el despacho, el ejercido desde el momento de la admisión de la declaración por la aduana y hasta el momento del levante o embarque de las mercancías. c) Control posterior, el ejercido a partir del levante de las mercancías en un régimen aduanero.

Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversiones

El COPCI establece en su Art. 125 las exenciones, en las que se determina que están exentas del pago cualquier tributo de comercio exterior, exceptuando las tasas aduaneras, las importaciones de mercancías como: a) los efectos personales de viajero.

Al régimen de efectos personales de pasajeros, los que el COPCI en su Art. 215 los define como:

Los efectos personales del pasajero estarán exentos de tributos, siempre que ingresen al país en las cantidades y condiciones previstas por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador en la resolución que para el efecto se dicte. En caso que el pasajero ingrese al país bienes que no sean calificados como efectos personales, este deberá presentar ante la Autoridad Aduanera una Declaración Aduanera Simplificada en la cual se describan cada una de las mercancías a importar.

El Art. 37 hace referencia al control aduanero, y establece que:

Las personas y medios de transporte que ingresen o salgan de una ZEDE, así como los límites, puntos de acceso y de salida de las zonas especiales de desarrollo económico deberán estar sometidos a la vigilancia de la administración aduanera. El control aduanero podrá efectuarse previo al ingreso, durante la permanencia de las mercancías en la zona o con posterioridad a su salida.

Código Orgánico Integral Penal

Respecto a los delitos contra la administración aduanera, el COIP establece:

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, 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.

Artículo 301.- Contrabando.- La persona que ingrese o extraiga clandestinamente mercancías del territorio aduanero 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.

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, sin obtener previamente la debida autorización de la autoridad aduanera competente, 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.

Reglamento al COPCI

El Art. 215 del Reglamento al COPCI, sobre los efectos personales de viajero establece:

Los efectos personales de viajero estarán exentos de tributos, siempre que ingresen al país en las cantidades y condiciones previstas por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador en la resolución que para el efecto se dicte. En caso que el viajero ingrese al país bienes que no sean calificados como efectos personales, este deberá presentar ante la Autoridad Aduanera una Declaración Aduanera Simplificada en la cual se describan cada una de las mercancías a importar. Si el viajero es un menor de edad y éste ingresa bienes tributables al país, el responsable del pago de la liquidación aduanera de tributos será su representante legal.

Respecto al control aduanero, el Art. 101 del Reglamento al COPCI, la SENA E podrá efectuar controles a los operadores de comercio exterior e incluso a agentes de aduana y otros operadores económicos, así como a cualquier persona que se relacione con el tráfico internacional de mercancías.

CAPÍTULO II - METODOLOGÍA

De acuerdo con Bernal (2016), la metodología de investigación proporciona al investigador una serie de herramientas teórico-prácticas y de rigor científico que se aplican sistemáticamente durante el proceso investigativo para alcanzar los resultados planteados al inicio del estudio. Se presentan a continuación las herramientas metodológicas que se aplicaron en el presente proceso investigativo.

2.1 Tipo de estudio

La presente investigación es mixta; de tipo cualitativo porque buscó conocer, comparar y entender cómo se desarrollan los procesos de control aduanero aplicado al régimen de excepción de efectos personales del viajero en el modo aéreo en Ecuador y Colombia, interactuando con los participantes del objeto de estudio, buscando respuestas a preguntas centradas en la experiencia de su trabajo sobre este tipo de control aduanero. También se la considera cuantitativa porque bajo datos numéricos y porcentuales, como resultado de una encuesta, se buscó conocer los pormenores de la gestión de los trabajadores encargados del control de equipajes de viajero.

Según el lugar y los medios es considerada una investigación de campo debido a que se realizaron visitas al Aeropuerto “Coronel Carlos Concha Torres”, para tomar contacto con los agentes encargados del control de los equipajes de los viajeros que llegan a la terminal aérea y conocer sus puntos de vista sobre el tema investigado. Del mismo modo se establecieron aspectos observados por la autora en los viajes que ha realizado a Colombia, teniendo la experiencia de la forma como se realizan los controles a los equipajes de los viajeros en los Aeropuertos El Dorado de Bogotá y Alfonso Bonilla de Cali en Colombia, así como también en los Aeropuertos José Joaquín de Olmedo en Guayaquil, Antonio José de Sucre en Quito y Carlos Concha Torres de Esmeraldas.

Del mismo modo es considerada una investigación bibliográfica debido a que utiliza información de las leyes y reglamentos, libros, revistas, informes, tesis y otras fuentes bibliográficas que hacen referencia al control aduanero al régimen de excepción de efectos personales del viajero en Ecuador y Colombia.

Por el alcance y los métodos es considerada una investigación descriptiva, debido a que buscó comparar el control aduanero aplicado al régimen de excepción de efectos personales del viajero en modo aéreo en Ecuador y Colombia, así como también identificar y describir los problemas que se presentan en este proceso de control en territorio ecuatoriano y las posibilidades de mejora que se puedan plantear.

2.2 Métodos

Se aplicó el método inductivo, identificando particularmente cómo se desarrolla el proceso de control aduanero al régimen de excepción de efectos personales del viajero en Ecuador y Colombia, conociendo los pormenores de la actividad, como actúan sus actores, para sobre el resumen de los resultados, establecer de manera general, cuáles son las principales diferencias en su aplicación en los países nombrados.

2.3 Técnicas e instrumentos

Aunque la investigación busca comparar el control de equipajes de viajero entre Ecuador y Colombia, para la realización del proceso de observación se tomó como ejemplo al Aeropuerto “Coronel Carlos Concha Torres”, para conocer cómo se desarrollan los procesos de control aduanero al equipaje que traen los viajeros. Su instrumento será la guía de observación. Considerar también que se exponen resultados derivados de la observación que ha realizado la autora de la investigación respecto al control de equipajes de viajero en los Aeropuertos El Dorado de Bogotá y Alfonso Bonilla de Cali en Colombia, así como también en los Aeropuertos José Joaquín de Olmedo en Guayaquil y Antonio José de Sucre en Quito.

Se realizó una encuesta a los agentes encargados del control aduanero de los equipajes respecto de cómo desarrollan sus funciones, las frecuencias de capacitación, sus conocimientos sobre las leyes que rigen su actividad, entre otros aspectos.

Finalmente se realizó una entrevista al administrador de la aerolínea Tame que oferta sus servicios en el aeropuerto de la ciudad, así como al Director de SENAE en Esmeraldas, para conocer sus puntos de vista sobre la importancia que se le da al proceso de control

aduanero al régimen de excepción de efectos personales del viajero en modo aéreo. Su instrumento fue el cuestionario.

2.4 Recolección y análisis de datos

Para la recolección y análisis de datos se realizaron los siguientes procesos:

- Se realizó una visita al Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE) en la ciudad de Esmeraldas, para conocer a fondo las reglamentaciones, atribuciones y competencias de este organismo, así como los esquemas y procesos de control aduanero que se realizan.
- Se visitaron las instalaciones del Aeropuerto “Coronel Carlos Concha Torres” con el propósito de desarrollar el proceso de observación, así como la realización de las encuestas y entrevistas a los actores del proceso de control aduanero al régimen de excepción de efectos personales del viajero.
- Luego de obtener la información derivada de las técnicas de observación, las entrevistas y las encuestas, se compiló por medio de tablas y gráficos estadísticos en el programa Excel, los resultados de la investigación, así como la presentación de alternativas de mejora ante las deficiencias identificadas.

2.5 Población y muestra

La población que se tomó en consideración en la presente investigación fue la siguiente:

Tabla 2.- Población y muestra

POBLACIÓN	CANTIDAD
Director de SENAE Esmeraldas	1
Administrador de TAME	1
Agentes de control aduanero	5
TOTAL	7

De la población expuesta, al director de SENAE y administrador de TAME se les realizó una entrevista, mientras que a los agentes de control se les realizó una encuesta.

CAPÍTULO III – RESULTADOS

3.1 Normativa y procedimientos aplicados por Ecuador y Colombia en el régimen de excepción de equipaje del viajero

En el Ecuador, de acuerdo con el Art. 168 del COPCI (2015), son considerados como efectos personales, aquellos artículos o mercancías que acompañan al viajero, estar correlacionados con el estilo de vida del pasajero o propietario y dar cuenta de ser para uso personal; este régimen es sujetos al control aduanero y a la exoneración de tributos. Todo equipaje con el que llegue un viajero, será sometido al control aduanero, revisando para ello la declaración escrita de todos aquellos bienes que no se constituyen como efectos personales de viaje. Toda aquella mercancía que no fuese declarada a pesar de su obligación, será aprehendida por las autoridades.

Esta normativa se aplica a un pasajero que viaje de forma individual o a quienes viajan como grupos de familia. De acuerdo con la Resolución Nro. SENA-2017-0345-RE, del 9 de mayo del 2017, “se considera grupo familiar a los cónyuges e hijos de una familia. Son como una sola persona por lo que la declaración de bienes en el FRA es indivisible y no debe sobrepasar los USD \$2000.00 o su equivalente”. Si el pasajero que lleva artículos tributables, el responsable del pago de tributos será su representante legal.

En el caso de Colombia, la Dirección de Impuestos y Aduanas de Colombia DIAN (2019), establece que todo viajero que ingrese a territorio aduanero nacional, estará en la obligación de presentar su equipaje a la autoridad aduanera, para lo cual, diligenciará el formulario 530 (Declaración de Equipaje, de Dinero en Efectivo y de Títulos Representativos de Dinero – Viajeros) y someterá a revisión de los funcionarios competentes de dicha entidad, los elementos que componen el mismo, para determinar el cumplimiento de las formalidades aduaneras y el pago de los derechos cuando a ello haya lugar. Además, la autoridad aduanera colombiana podrá adoptar esquemas de revisión selectiva de los equipajes de viajeros, facilitando la atención de éstos a su llegada al país, así como los medios de control necesarios para dar cumplimiento a la norma.

En cuanto a la comparación de controles, los resultados fueron los siguientes:

Se realizó una observación sobre los procesos de control de equipaje de viajero que se realizan en los Aeropuertos El Dorado de Bogotá y Alfonso Bonilla de Cali en Colombia, José Joaquín de Olmedo en Guayaquil, Antonio José de Sucre en Quito y Carlos Concha Torres de Esmeraldas, sitios por los que la autora del estudio ha transitado y observado las formas de control aplicados en estos sitios.

Para el efecto, se tomaron en consideración varios aspectos como tecnología aplicada, relaciones humanas, acciones operativas, acciones de control, preparación de funcionarios, respeto a los derechos humanos, entre otros. Estos aspectos se confrontaron con los flujogramas que tiene SENAE para el desarrollo de sus operaciones.

Los resultados se resumen en la siguiente tabla:

Tabla 3.- Resultados observación

ASPECTOS OBSERVADOS		AEROPUERTOS COLOMBIA	AEROPUERTOS QUITO Y GUAYAQUIL	AEROPUERTO ESMERALDAS
1	Tecnología	<p>Se utilizan scanner para equipaje, bastones detectores de metales, cámaras de seguridad, radios de comunicación y equipos de última generación.</p> <p>Los controles se dan a todos los pasajeros tanto en el área de ingreso y de salida.</p>	<p>Se utilizan scanner para equipaje, bastones detectores de metales, cámaras de seguridad, radios de comunicación y equipos de última generación.</p> <p>Los controles se dan a todos los pasajeros en el área de salida. En el área de ingreso el control se lo realiza al azar.</p>	<p>Se utilizan scanner para equipaje, bastones detectores de metales, cámaras de seguridad. Aunque se cuenta con herramientas de comunicación, no son de última generación.</p> <p>Todas las maletas pasan por rayos X con control no intrusivo.</p>
2	Relaciones humanas en inspecciones	<p>Aunque son muy enérgicos, son profesionales educados que trabajan de forma cordial.</p> <p>Trabajan coordinadamente y están pendientes del mínimo detalle respecto a que no se lleven productos que pongan en riesgo la seguridad de los pasajeros.</p>	<p>No son profesionales en su accionar, tratan mal a los pasajeros, están pendientes del mínimo detalle e incluso discriminan a los pasajeros.</p> <p>Trabajan coordinadamente y están pendientes del mínimo detalle respecto a que no se lleven productos que pongan en riesgo la seguridad de los pasajeros.</p>	<p>En varias ocasiones se ha notado un trato no idóneo a los pasajeros. Al contrario de los otros aeropuertos, no están pendientes del mínimo detalle de los pasajeros.</p> <p>Aunque la investigación compara normativas, es conveniente detallar que con la observación de procesos se pudo evidenciar problemas de cortesía en la realización de los procesos de control de equipaje de parte de los operadores de Tame en las revisiones.</p>

3	Actuación de inspectores en posibles infracciones	<p>Son profesionales, trabajan en equipo y van agrupados donde consideran que alguna posible infracción aduanera.</p> <p>No actúan de forma discreta y el control más estricto es en migración.</p>	<p>Son profesionales, trabajan en equipo y van agrupados donde consideran que alguna posible infracción aduanera.</p> <p>No actúan de forma discreta y el control más estricto es en migración. Son meticulosos y hacen advertencias.</p>	<p>No se nota un trabajo totalmente coordinado y en equipo. Al no existir la modalidad de semáforo y existir un solo vuelo internacional, se pasan todas las maletas por el scanner. No se nota por lo general a los inspectores teniendo presunciones de bienes tributables.</p>
4	Instituciones o compañías que hacen el control	<p>Al equipaje le hace el control la Aduana y a las personas las controla migración.</p> <p>Aunque hay un estricto control, se da un buen trato a los pasajeros.</p>	<p>Al equipaje le hace el control la Aduana y a las personas las controla migración.</p> <p>Aunque hay un estricto control, se da un mal trato a los pasajeros.</p>	<p>Al equipaje le hace el control la Aduana y a las personas las controla migración.</p> <p>Los usuarios se quejan de tratos no idóneos por parte de migración. En el flujograma se nota la presencia de Ecuapass, la que se dedica a generar liquidaciones y procesos de retención</p>
5	Conocimiento de leyes aduaneras, de control y de derechos humanos	<p>Tienen profundo conocimiento en lo que respecta a normativas de control aduanero y migración. Sin embargo, en lo que respecta a los DDHH, no tienen un conocimiento profundo, que incluso en cierto momento vulneran derechos de pasajeros.</p>	<p>Tienen profundo conocimiento en lo que respecta a normativas de control aduanero y migración. Sin embargo, en lo que respecta a los DDHH, no tienen un conocimiento profundo, que incluso en cierto momento vulneran derechos de pasajeros.</p>	<p>Se observó que los operadores de Tame se ciñen en lo posible a lo establecido por los flujogramas. Esto muestra que tienen conocimiento de las actividades de control que realizan pero hubo ciertas falencias al preguntarles sobre conocimientos precisos de normativas de control aduanero y migración (hablando de artículos esenciales referidos a las sanciones penales de las que pueden ser objeto los viajeros que transgredan las reglas).</p>

				También se notaron ciertos criterios de desconocimiento de aplicación de normativas de DDHH de viajeros.
6	Consideración de perfiles de riesgo	<p>Para garantizar que no surja imprevistos que pongan en riesgo a los pasajeros durante el vuelo. Los controles son rigurosos debido a que así lo exige la normativa internacional, y hace referencia a que no se lleve armas, ni productos que haga daños a las personas.</p> <p>En las salas de arribo se perfila el riesgo a fin de controlar mercancías sujetas a fiscalización y pago de tributos.</p> <p>Son profesionales y actúan en base a la desconfianza.</p>	<p>Para garantizar que no surja imprevistos que pongan en riesgo a los pasajeros durante el vuelo. Los controles son rigurosos debido a que así lo exige la normativa internacional, y hace referencia a que no se lleve armas, ni productos que puedan ocasionar daños a las personas.</p> <p>En las salas de arribo se perfila el riesgo a fin de controlar mercancías sujetas a fiscalización y pago de tributos.</p> <p>Son profesionales y actúan en base a la desconfianza.</p>	<p>Para garantizar que no surja imprevistos que pongan en riesgo a los pasajeros durante el vuelo. Los controles son rigurosos debido a que así lo exige la normativa internacional, y hace referencia a que no se lleve armas, ni productos que puedan dañar personas.</p> <p>En las salas de arribo se perfila el riesgo a fin de controlar mercancías sujetas a fiscalización y pago de tributos.</p> <p>Una de las deficiencias que pudo notarse fue que no se dan explicaciones claras a los viajeros del porqué su equipaje debe ser sometido a inspecciones no intrusivas.</p>

3.2 Proceso de control aduanero aplicado al régimen de excepción de efectos personales del viajero por modo aéreo

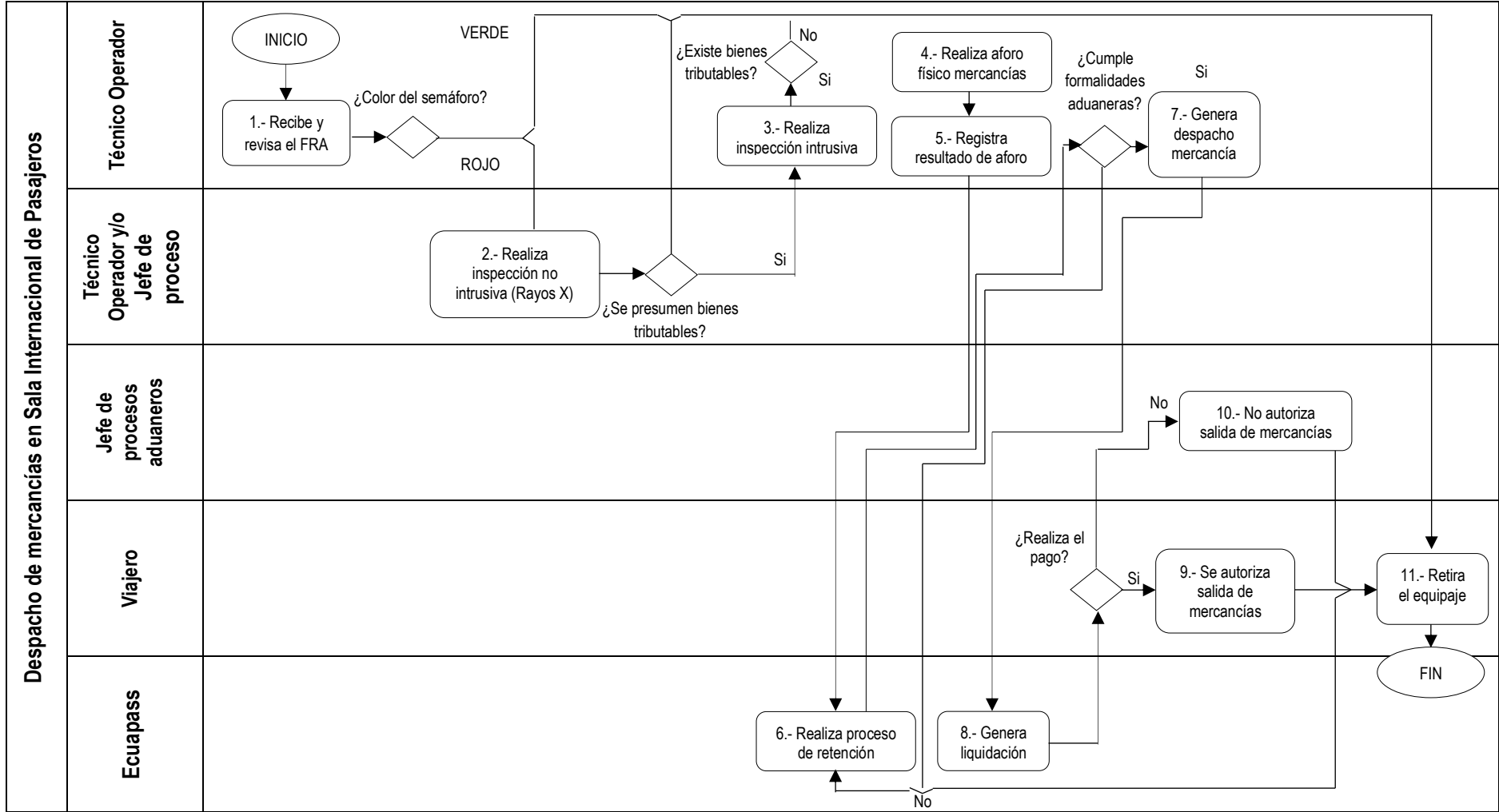
Los flujogramas que ha establecido SENA E para los procesos operativos de control de equipaje se conforman de los siguientes aspectos:

- Despacho de mercancías en Sala Internacional de Pasajeros.
- Retención de mercancías en Sala Internacional de Pasajeros.
- Traslado de mercancías en Sala Internacional de Pasajeros.
- Declaratoria de abandono definitivo en Sala Internacional de Pasajeros.
- Bloqueo y desbloqueo de mercancías en abandono definitivo en Sala Internacional de Pasajeros.

Los procesos mencionados anteriormente se expresan en los flujogramas que se presentan a continuación:

Despacho de mercancías en Sala Internacional de Pasajeros

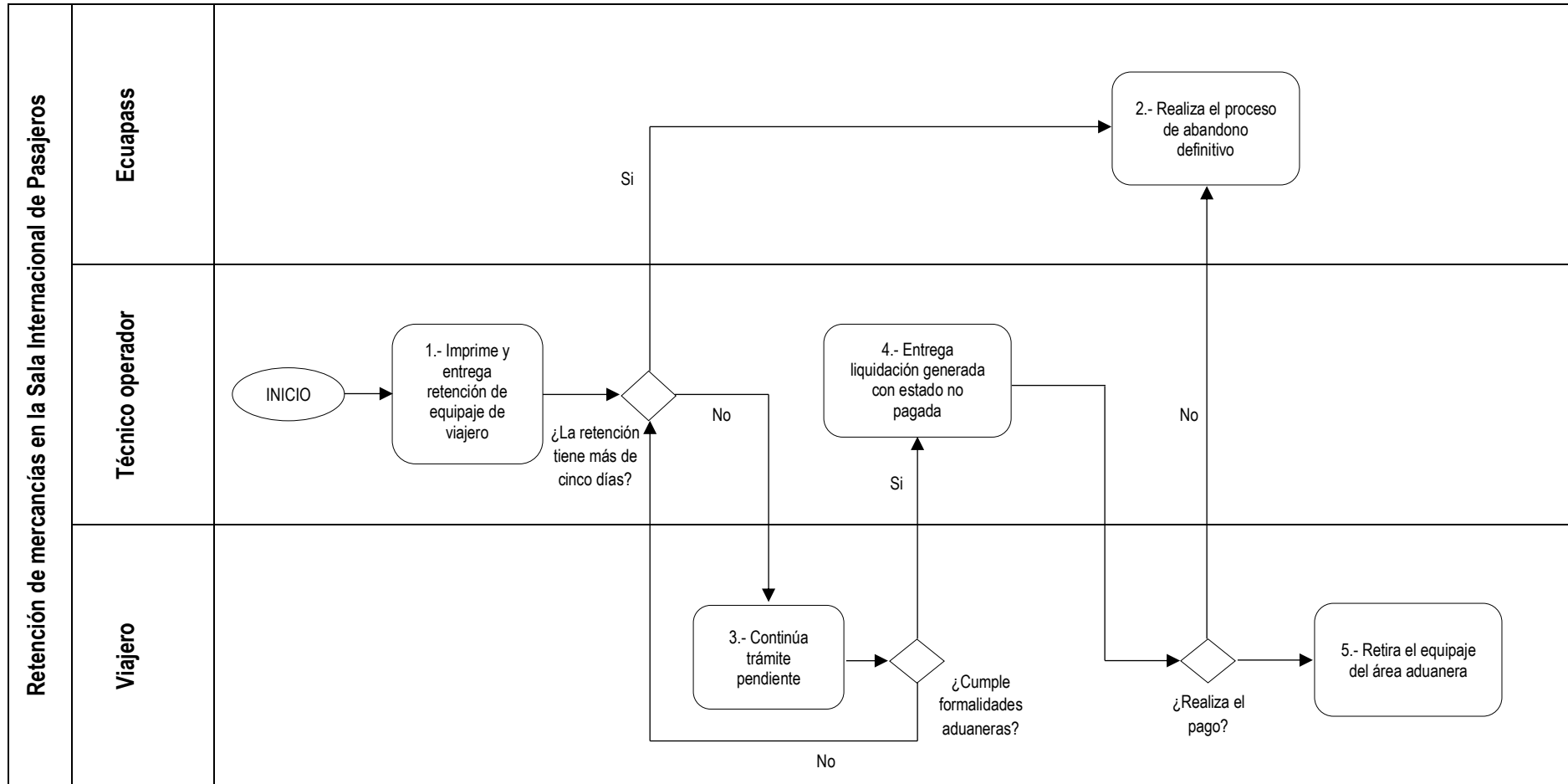
Tabla 4.- Flujograma despacho de mercancías



Fuente: SENA-E-MEE-2-2-010-V3

Retención de mercancías en Sala Internacional de Pasajeros

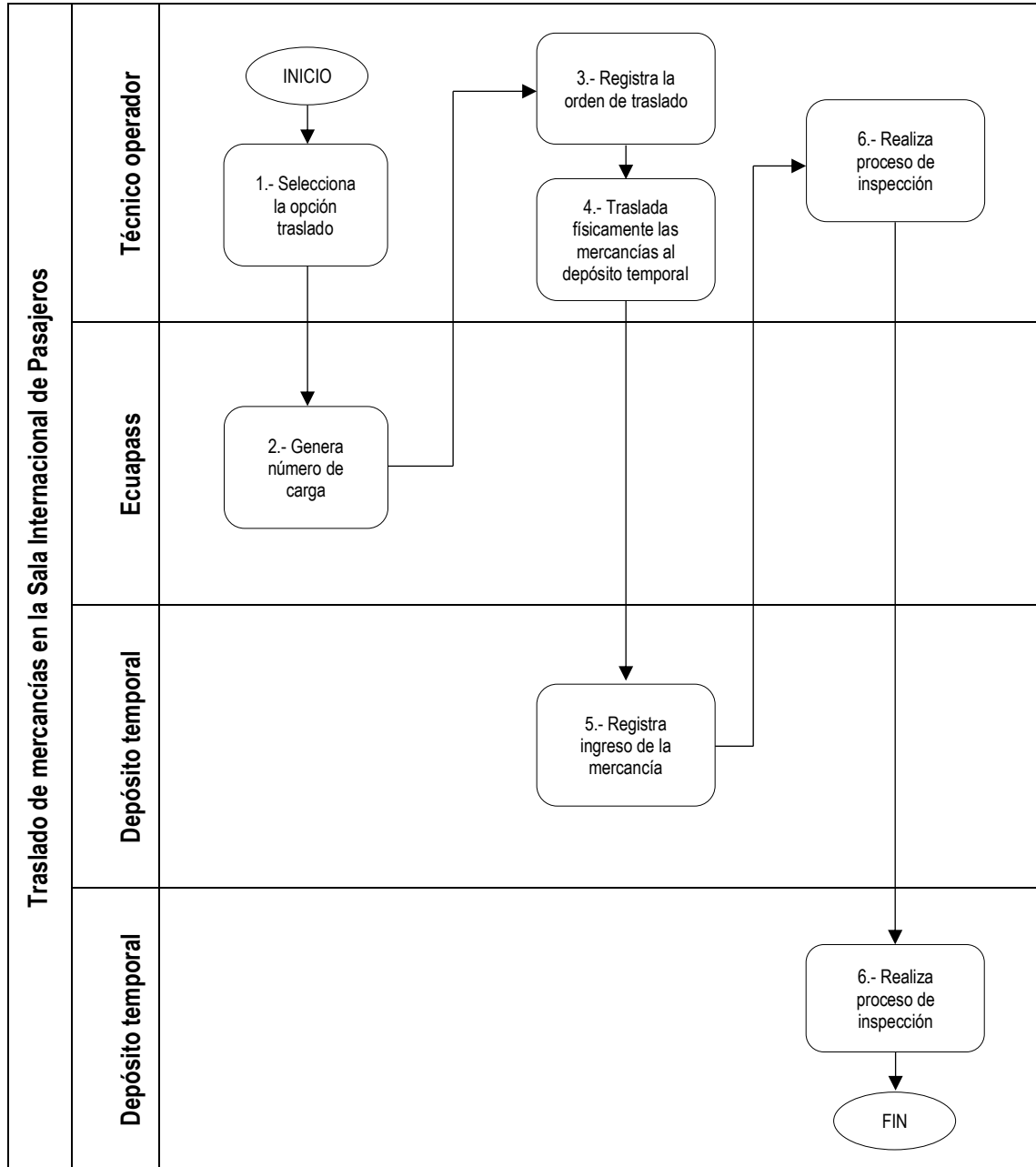
Tabla 5.- Flujoograma retención de mercancías



Fuente: SENA-E-MEE-2-2-010-V3

Traslado de mercancías en Sala Internacional de Pasajeros

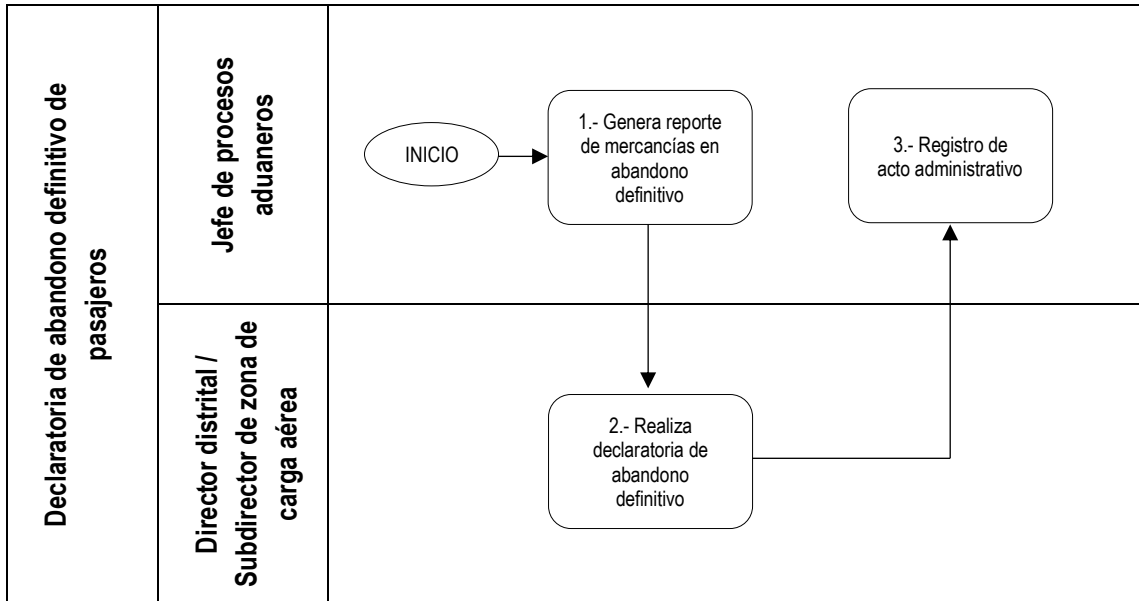
Tabla 6.- Flujoograma traslado de mercancías



Fuente: SENA-E-MEE-2-2-010-V3

Declaratoria de abandono definitivo en Sala Internacional de Pasajeros

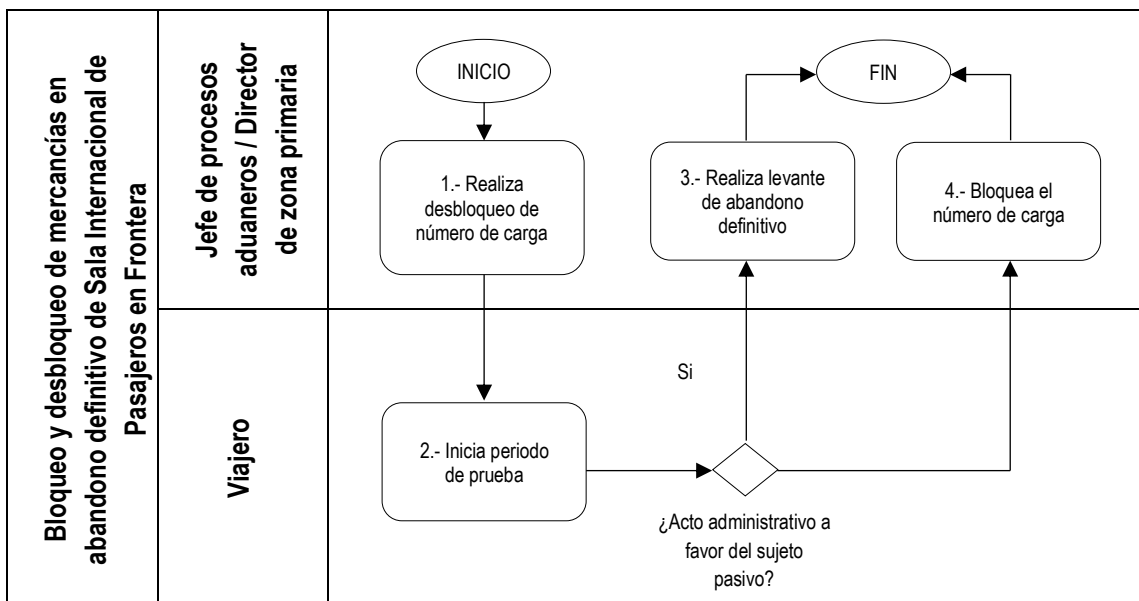
Tabla 7.- Flujoograma de declaratoria de abandono



Fuente: SENA-MEE-2-2-010-V3

Bloqueo y desbloqueo de mercancías en abandono definitivo en Sala Internacional de Pasajeros

Tabla 8.- Flujoograma bloqueo y desbloqueo de mercancías



Fuente: SENA-MEE-2-2-010-V3

Se consideró importante conocer los criterios de los operadores de control aduanero, por lo que se desarrolló una encuesta, cuyos resultados fueron:

Investigación de equipajes de carácter general

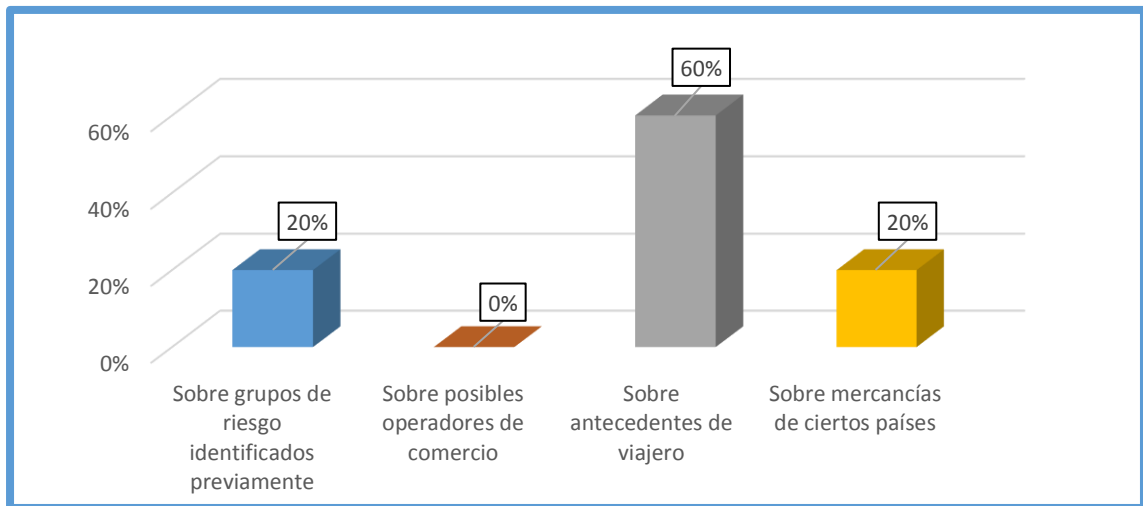


Figura 1.- Investigación de equipajes de carácter general

Al consultar a los agentes de control aduanero sobre la participación en investigación de equipajes de carácter general, de los 6 encuestados la mayoría respondió que realizan este tipo de investigaciones generalmente sobre viajeros que presenten algún antecedente de inconvenientes en el contenido de su equipaje.

Investigación de equipajes de forma directa

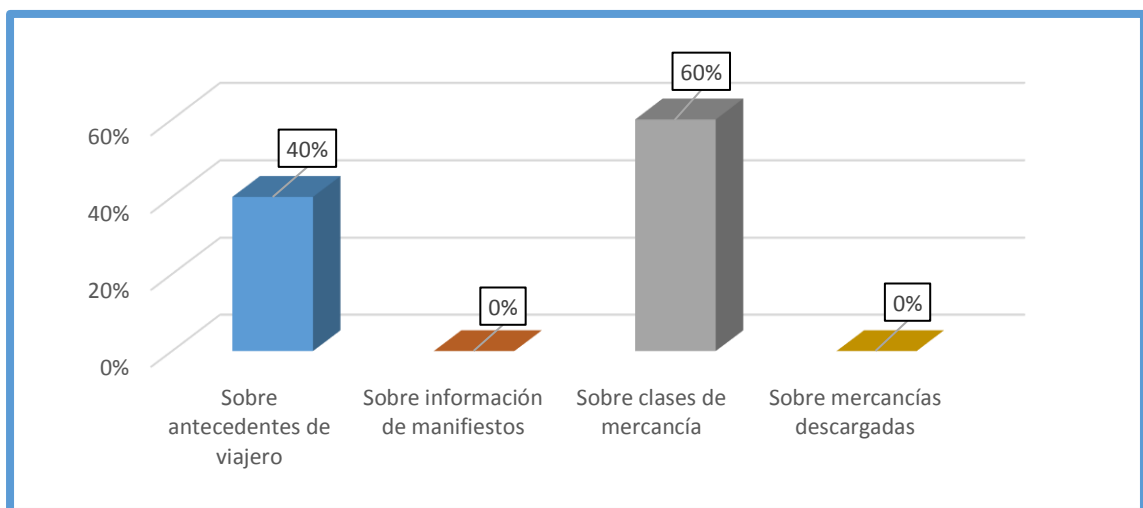


Figura 2.- Investigación de equipajes de forma directa

Cuando se preguntó respecto a que investigaciones de equipaje realizan de manera directa, de los 6 encuestados, la mayoría contestó que realizan investigaciones de equipaje directas sobre una determinada clase de mercancía pues es en estos contenidos donde se presentan mayores inconvenientes.

Participación de acciones de comprobación, vigilancia y control

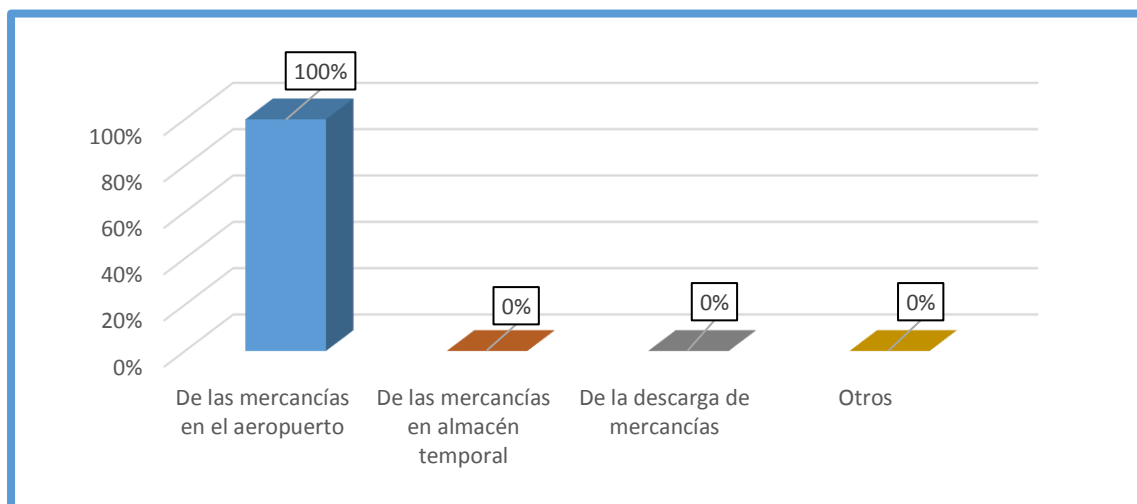


Figura 3.- Acciones de comprobación, vigilancia y control

Al consultar sobre la participación de los agentes en acciones de comprobación, vigilancia y control, el 100% de los encuestados manifestó que este tipo de acciones de control se realizan específicamente sobre las mercancías que se mantienen en el aeropuerto.

Participación de control de documento único administrativo

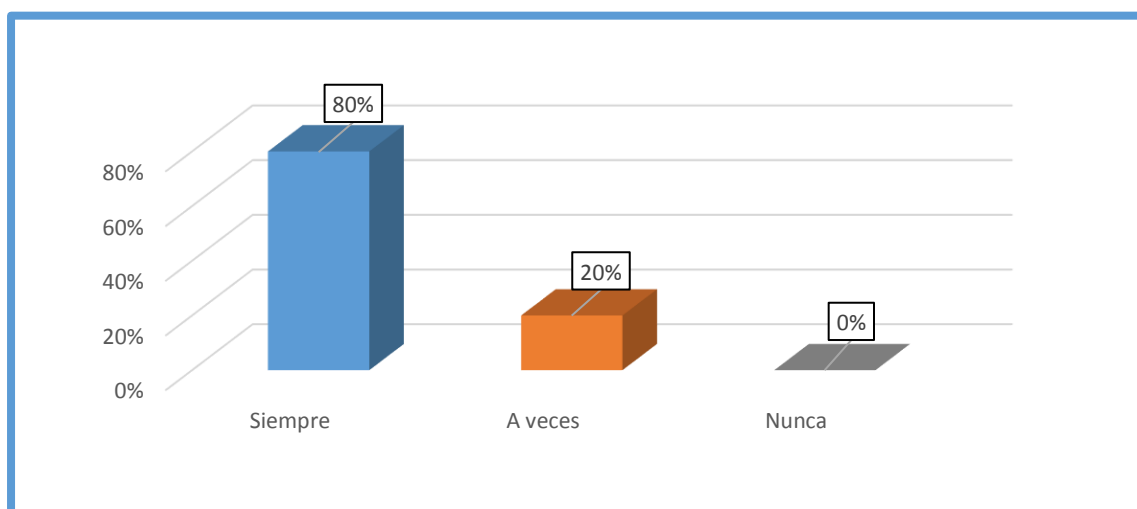


Figura 4.- Control de documento único administrativo

Al consultar la frecuencia de participación de los agentes en el control del documento único administrativo de los equipajes de viajero, los encuestados concuerdan que el control sobre este documento se lo realiza siempre, de manera permanente por todos ellos.

Participación de control sobre manifiesto de equipaje

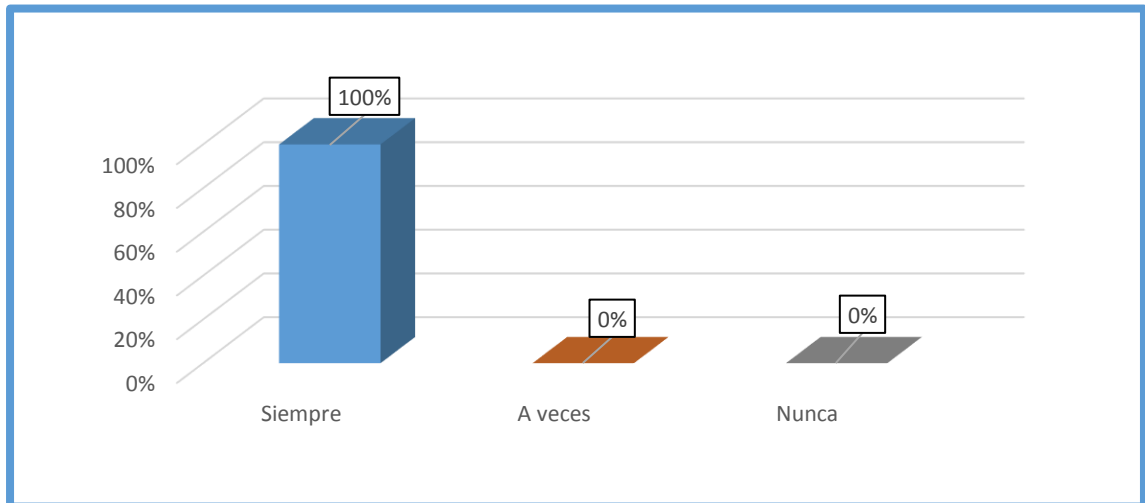


Figura 3.- Control sobre manifiesto de equipaje

Cuando se preguntó sobre la frecuencia de control que realizan los agentes sobre los manifiestos de equipaje, el 100% de los encuestados manifestó que siempre participan del control sobre los manifiestos de equipaje que declaran los viajeros.

Participación de control sobre documentos comerciales

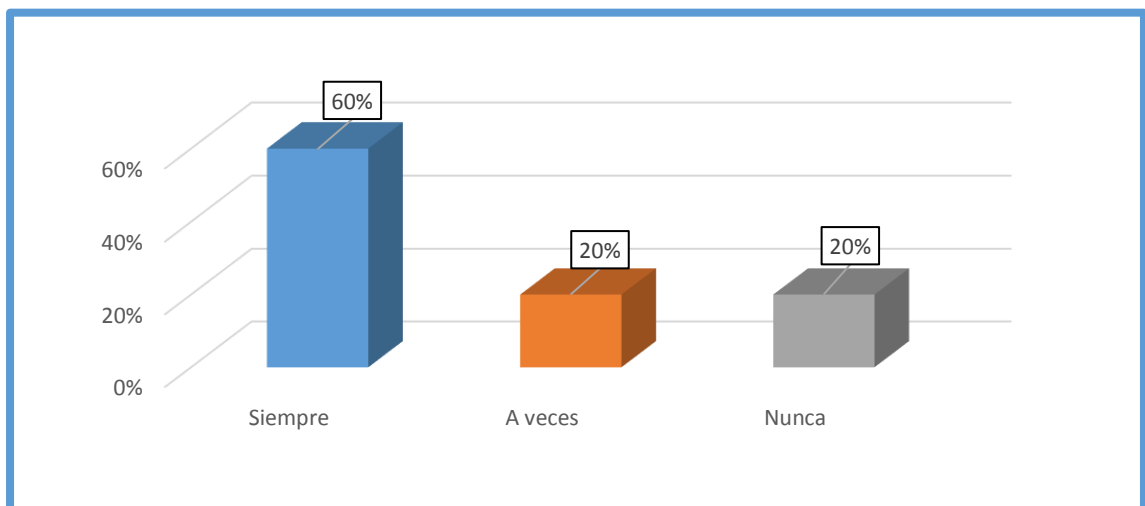


Figura 4.- Control sobre documentos comerciales

Al consultar la frecuencia con la que participan los agentes sobre el control de documentos comerciales, aunque difiere de cierto modo en los controles anteriores de documento único y manifiesto de equipaje, se participa con mucha frecuencia también del control sobre documentos comerciales de equipaje de viajero.

Para completar el proceso investigativo sobre los procesos de control aduanero, se realizaron entrevistas al Director de SENAE y al Administrador de TAME en el Aeropuerto de Esmeraldas, sobre diferentes tópicos del tema de estudio, siendo los resultados más relevantes los siguientes:

- En SENAE se cuenta con un manual de funciones para las actividades de control aduanero mientras que en Tame no existe ningún manual.
- En las dos entidades existe un esquema en el que se detalla el control de efectos personales de viajero.
- En SENAE los conocimientos son altos, mientras que en Tame, existe un nivel medio de conocimientos sobre régimen de excepción.
- En SENAE existe una aplicación más efectiva de las leyes aduaneras sobre el régimen de excepción; en Tame su aplicación es menos profunda porque no tienen que ver con las leyes aduaneras.
- En las dos entidades no se realizan comparaciones con otras legislaciones sobre los procesos de control sobre efectos personales de viajero.
- Los empleados de ambas instituciones no siempre dan respuestas claras y concretas sobre el manejo de efectos personales de viajero.
- En ambas entidades no se realiza un adecuado manejo de los formularios de efectos personales de viajero.
- En la mayoría de casos, en las dos instituciones el personal necesita ser capacitado en los aspectos de control de equipaje de viajero.
- Ambas autoridades consideran que los empleados deben ser capacitados en temas de control operativo, leyes aduaneras y relaciones humanas.
- Las dos autoridades consideran que los valores que se recaudan por tributos aduaneros por concepto de efectos personales de viajero, no son muy altos, debido a que en Esmeraldas, se atiende un número mucho menor de vuelos en comparación con los aeropuertos de Quito y Guayaquil.
- Los entrevistados concuerdan al manifestar que los rubros que se recaudan por concepto del régimen de efectos personales de viajero podrían aumentar cuando del mismo modo aumente la operatividad en el Aeropuerto local.

CAPÍTULO IV – DISCUSIÓN

4.1 DISCUSIÓN DE RESULTADOS

El presente estudio buscó teorizar el empirismo adquirido, en el cual se tomaron en detalle los resultados de la observación científica, utilizando dentro del proceso investigativo la memoria científica; para el efecto se elaboró un diario que sirvió para realizar fichas de observación científica en base a las vivencias de la autora. Es importante resaltar la técnica de la recordación, ya que producto de la experiencia de la autora de la investigación resultó de suma y fundamental importancia en el proceso investigativo, siendo importante a la hora de sincronizarla con las bases legales y fundamentos teóricos en los que se basa la investigación.

En la investigación de Pacheco (2014), uno de los resultados relevantes es el hecho de que entre instituciones y funcionarios que se relacionan con procesos aduaneros, existe un desconocimiento generalizado de los alcances del Código Orgánico de Producción como instrumento de mejoramiento de la productividad del comercio internacional. Tomando como referencia este resultado, en el presente estudio, se tuvo como referencia los criterios de los directores de SENA y Tame, quienes expresaron que, aunque los conocimientos sobre el control aduanero son calificados de término medio hacia arriba, necesitan constante capacitación para seguir actualizando todo lo relacionado al COPCI. En el caso del COIP, sería importante también que se desarrollen procesos de capacitación en los que se pueda entender de forma clara, la tipificación del delito, el mismo que no se comete mientras se encuentre en control concurrente y solo existe presunción que por ende podría generar el cobro de tributos de acuerdo con la obligación aduanera que corresponda.

Los resultados del estudio de Marcillo (2015), reflejan que la inadecuada comunicación y coordinación de los agentes encargados del control de equipaje, genera varios inconvenientes y complicaciones en el arribo de pasajeros a la terminal aérea de Guayaquil. Del mismo modo, en la presente investigación se pudo comprobar en base a los procesos de observación y encuesta que en Quito y Guayaquil se trabaja coordinadamente y con adecuados procesos de comunicación; en Esmeraldas en cambio,

aunque se cuenta con equipos comunicacionales, deberían ser renovados por equipos más modernos, de mayor alcance, lo que permitiría una mayor eficiencia al momento de comunicar procesos y definir acciones a seguir entre los funcionarios.

En la investigación de Vernaza (2015), en base a las deficiencias de conocimientos identificadas en el proceso investigativo se propone el desarrollo de un plan de capacitaciones a los agentes de aduana. Del mismo modo en la presente investigación, según el criterio de los administradores de SENAE y Tame, se hace necesario que los agentes encargados del control de equipajes de viajero reciban capacitaciones en varios tópicos como control operativo, leyes aduaneras, relaciones humanas, control de equipaje de viajero, entre otros.

En la investigación de Moreta (2014), se identificó entre los resultados, muchas deficiencias en la aplicación e interpretación de las leyes que deben observarse en la importación de productos y prevención de delitos aduaneros, así como la mínima comparación y revisión de leyes y normativas extranjeras en las que se controle de mejor forma el equipaje de viajeros. Al hacer referencia a la comparación de los aspectos legales que se consideran entre Colombia y Ecuador en el tema de control de equipaje de viajero, se pudieron identificar tres leyes principales que son utilizadas y observadas en estos procesos. En Colombia se cuenta con la Ley de la Dirección de Impuestos y Aduanas DIAN (2019) y en Ecuador se ha establecido el Código Orgánico de Producción, Comercio e Inversiones COPCI y la Ley de Aduanas. En cuanto a sus contenidos, las leyes tanto colombianas como ecuatorianas tienen mucha relación y semejanzas en sus preceptos.

Las leyes colombianas y ecuatorianas reconocen como efectos personales de viajero a todos los productos personales que los viajeros cargan en sus maletas y que están exentos de tributos aduaneros siempre y cuando no excedan el límite establecido por las legislaciones. Del mismo modo se determina que los equipajes de viajero deben ser declarados en documentos específicos para el efecto y en los casos que el viajero no haya declarado el número real de efectos personales, traiga mercancías que difieren con las declaradas o su volumen y cantidad sea mayor al permitido, se dispondrá la retención de las mercancías hasta que el viajero pueda aclarar y garantizar el correcto proceso de compra e ingreso de mercancías. Sin embargo la diferencia principal radica en que la

normativa ecuatoriana ha elaborado un listado de efectos personales de viajero independiente del valor que éstos tengan, con la única advertencia de que no se trate de cantidades consideradas comerciales (SENAE), en cambio en la legislación colombiana establece un límite en cuanto al valor de los efectos personales; éstos no deben superar los \$1.500,00 ni tampoco tener fines de comercialización (DIAN). Se evidencia que la normativa aduanera ecuatoriana permite una mayor cantidad de productos a ingresar independiente del monto total que sume la totalidad de efectos personales, lo que puede ser perjudicial para el control, visto el amplio paraguas de discrecionalidad que existe desde la norma.

En la investigación de Núñez (2017), se analiza la corrupción en los procesos aduaneros que se presenta como una tendencia global y que se ve acompañada de la aplicación de débiles controles y tecnología al momento de abordar el control de viajeros. Respecto a la operatividad del control de equipajes de viajero, las actividades que se realizan en Ecuador son similares a las que se realizan en Colombia con excepción de ciertos aspectos que se evidenciaron en la observación. Sobre la tecnología, en los Aeropuertos El Dorado de Bogotá y Alfonso Bonilla de Cali en Colombia, así como también en los Aeropuertos José Joaquín de Olmedo en Guayaquil y Antonio José de Sucre en Quito se utiliza tecnología de punta, scanners para equipaje, detectores de metales, radios de comunicación, entre otros. La diferencia de estos controles radica en que en Colombia se los hace tanto al arribo como en la salida, mientras que en Guayaquil y Quito lo hacen de manera obligatoria en la salida pero se hace un control al azar en el arribo. En el caso de Esmeraldas, a pesar de que se realiza control al 100% en un solo vuelo que se atiende, no se cuenta con los equipos y tecnología de última generación para el proceso de control de los equipajes.

La actuación de los agentes de los Aeropuertos de Colombia, Quito y Guayaquil es desconfiada, coordinada y enérgica, realizada de manera profesional, tan solo existe la diferencia que en Ecuador se presentan falencias en el trato, discriminación y respecto a los derechos humanos de los pasajeros. En el caso de Esmeraldas la situación es diferente; los agentes tienen varios aspectos de descoordinación en la aplicación ordenada del flujograma, mayormente debido a que no se aplica el control tipo semáforo y el control migratorio se limita a la colocación de un sello y registrarlo en una máquina.

En torno a los niveles de conocimiento sobre leyes aduaneras, de control y de derechos humanos es destacable que en los Aeropuertos de Colombia, Quito y Guayaquil, se nota que los agentes de control están adecuadamente capacitados, que manejan de forma solvente las diferentes temáticas que giran en torno a su actividad y que están prestos a resolver las dudas e inquietudes de los pasajeros cuando éstos necesitan una orientación sobre las formas en las que deben registrar y transportar sus equipajes. La situación es diferente en el Aeropuerto de Esmeraldas, en donde a pesar de que los agentes se amparan constantemente en el flujograma de procesos, mostrando conocimientos en el desarrollo de su gestión, poseen ciertas deficiencias en la identificación de normativas específicas sobre el control aduanero y especialmente de derechos humanos respecto al trato que deben brindar a los usuarios.

Por último, se destaca que en los Aeropuertos de Colombia, Quito y Guayaquil, al considerar los perfiles de riesgo, son bastante rigurosos los controles para el porte de armas, objetos o mercancías que puedan causar daño a los pasajeros. En las salas de arribo se perfila el riesgo a fin de controlar mercancías sujetas a fiscalización y pago de tributos. En el Aeropuerto de Esmeraldas, los controles también son rigurosos debido a que así lo exige la normativa internacional, sin embargo una de las deficiencias que se pudo notar fue la de que no se dan explicaciones claras a los viajeros sobre cuando pueden ser considerados dentro de los perfiles de riesgo de control de sus mercancías, así como por qué razón su equipaje debe ser sometido a inspecciones no intrusivas y cuando sí se aplica la inspección intrusiva.

CAPÍTULO V – CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 Conclusiones

- Tanto la legislación colombiana como la ecuatoriana, poseen características similares respecto a la definición de efectos personales de viajero, la exención del pago de tributos, qué productos pueden ser considerados así y la obligatoriedad de ser declarados específicamente ante la autoridad aduanera. En las dos legislaciones se establece que, de no cumplir con los requisitos establecidos, las mercancías son retenidas en el aeropuerto por la autoridad competente. Sin embargo, presentan una diferencia considerable, referida a que en Ecuador se establece un listado de efectos personales de viajero sin importar el valor que tengan, mientras que en Colombia no deben superar los \$1.500,00 y no tener fines de comercialización; esto genera que exista cierto en la normativa aduanera ecuatoriana por permitir una mayor cantidad de productos que puede dificultar el control aduanero.
- En Ecuador, SENA ha establecido diferentes flujogramas para el proceso de control aduanero de efectos personales de viajero. Del mismo modo, los controles operativos que se realizan en los aeropuertos de Colombia, Quito y Guayaquil también tienen características parecidas en función de que se utiliza tecnología de última generación, equipos de scanners, radios de comunicación, detectores de metales, entre otros. La diferencia de estos controles radica en que en Colombia los controles se los hace tanto al arribo como en la salida, mientras que en Quito y Guayaquil lo hacen de manera obligatoria en la salida, pero se hace un control al azar en el arribo. En el caso de Esmeraldas, aunque se realiza un control al 100% de un solo vuelo, no se cuenta con todos los equipos necesarios y de última generación para el control de los equipajes. La actuación de los agentes de los Aeropuertos de Colombia, Quito y Guayaquil es desconfiada, coordinada y enérgica, minuciosa, al detalle y realizada de manera profesional, tan solo existe la diferencia de que en Ecuador se presentan falencias en el trato, discriminación y respeto a los derechos humanos de los viajeros. En el caso de Esmeraldas, a pesar de que los técnicos se apegan al cumplimiento de los flujogramas establecidos para su gestión, el proceso de observación permitió notar que existen ciertas deficiencias en el trato a los viajeros que transitan por el aeropuerto.

5.2 Recomendaciones

- Aunque las legislaciones tienen coherencia entre sí sobre el manejo de los efectos personales de viajero y sus consideraciones, deberían planificarse procesos de socialización de todos estos aspectos ante la ciudadanía, que en la mayoría de casos desconoce los lineamientos y alcances que tienen las leyes sobre el manejo de su equipaje en los aeropuertos. Del mismo modo, las autoridades ecuatorianas deben revisar y en lo posible mejorar la aplicación del listado de productos de efectos personales, que se aumenten aspectos de prohibición respecto a los bienes destinados a la comercialización y que se combata en lo posible la discrecionalidad que permite la legislación actual.
- Aunque se cuenta con flujogramas de procesos para cada actividad de control de equipajes de viajeros y con tecnología aplicada en los aeropuertos de Colombia, Quito y Guayaquil, los controles que se hacen en Ecuador deben reforzarse y ser obligatorios tanto en el arribo como en la salida de pasajeros porque revisiones al azar no dan una efectividad del control del 100% y podrían filtrarse riesgos debido a esta condición. En el caso de Esmeraldas, se hace necesario que las autoridades doten de los equipos necesarios y de última generación para un exhaustivo control de pasajeros. Del mismo modo se hace necesario que los agentes de los Aeropuertos de Quito, Guayaquil e incluso Esmeraldas, adecúen sus formas de actuar en cuanto al trato; evitar las situaciones de discriminación y promover el respeto a los derechos humanos de todos los viajeros, debido a que aunque su actuación en la realización de sus actividades de control debe ser enérgica, no debe llegar nunca al irrespeto.

Bibliografía

- Acosta, E. (2014). *Cambios en el delito aduanero introducidos por el Código de la Producción, Comercio e Inversiones*. Quito, Ecuador: Ed. Universidad Católica del Ecuador.
- Arese, H. (2015). *Introducción al Comercio Exterior*. Madrid, España: Ed. Norma.
- Bernal, C. (2017). *Metodología de la investigación*. México D.F: Ed. Pearson.
- Castillo Valarezo, P. M. (2018). *Análisis del Marco Legal de Productos Importados que Ingresan a Ecuador bajo el Régimen Efectos Personales del Viajero*. Machala: Universidad Técnica de Machala. doi:<http://repositorio.utmachala.edu.ec/bitstream/48000/12730/1/ECUACE-2018-CI-DE00208.pdf>
- COPCI, R.O-S 351 (Asamblea Nacional del Ecuador 29 de Diciembre de 2010). doi:<https://www.aduana.gob.ec/wp-content/uploads/2019/05/COPCI-21-02-2019.pdf>
- Diario el Comercio. (16 de Octubre de 2018). Artículos que pueden llevar viajeros a EE.UU. *Diario El Comercio*, págs. 8-9.
- Diario El Comercio. (19 de Junio de 2018). Nuevo control de equipaje en aeropuertos de Ecuador. *Diario El Comercio*.
- Diario El País. (30 de Julio de 2019). *Cambios en el control de divisas y equipajes para quienes ingresan a Colombia*. Obtenido de sitio web de Diario El País: <https://www.elpais.com.co/colombia/nuevos-cambios-en-el-control-de-divisas-y-equipajes-para-quienes-ingresan-al-pais.html>
- Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales de Colombia . (15 de Marzo de 2019). *Importación viajeros*. Obtenido de sitio web de DIAN.COLOMBIA: <https://www.dian.gov.co/viajeros/Paginas/Importaci%C3%B3n-Viajeros.aspx>
- Krugman, P. (1999). *Economía Internacional: Teoría y Práctica*. Madrid, España : Ed. Mc Graw Hill.
- Marcillo, P. (2015). *Análisis de la comunicación y control de los objetos y sustancias peligrosas que ingresan los pasajeros en el equipaje; Aeropuerto José Joaquín de Olmedo de Guayaquil*. Guayaquil, Ecuador: Ed. Universidad de Guayaquil.
- Ministerio de la Producción. (2015). *Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones*. Quito, Ecuador: Ed. MIPRO.
- Moreta, V. (2014). *Propuesta de manual del proceso de importación de productos y de prevención de delitos aduaneros*. Quito, Ecuador: Ed. Universidad Central.

- Núñez, F. (2017). *Corrupción: Tendencias globales y el fraude aduanero. Caso ecuatoriano*. Quito, Ecuador : Ed. Universidad Andina Simón Bolívar.
- Pacheco, M. (2014). *Los regímenes aduaneros de excepción como parte del nuevo Código Orgánico de la Producción en el ámbito económico, jurídico y social*. Quito, Ecuador: Ed. Universidad Central del Ecuador.
- Proecuador. (2016). *Importaciones y exportaciones en Ecuador*. Quito, Ecuador: Ed. Proecuador.
- Reg.T-V- COPCI, RO-S 452 (Asamblea Nacional del Ecuador 19 de Mayo de 2011). doi:<https://www.aduana.gob.ec/wp-content/uploads/2019/05/REGLAMENTO-LIBRO-V-COPCI-REFORMA-10-05-2019.pdf>
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (8 de Agosto de 2019). *Efectos personales de viajeros*. Obtenido de sitio web de Senae: <https://www.aduana.gob.ec/para-importar/>
- Sierralta, A. (2017). *Teoría evolutiva del comercio exterior*. México D.F: Ed. Esan.
- Torres, R. (1987). *Teorías del comercio internacional*. México D.F: Ed. Siglo XXI.
- Vernaza, N. (2015). *Análisis de los errores cometidos por los agentes de aduana en la realización y transmisión de la declaración aduanera de importaciones con el sistema Ecuapass*. Esmeraldas, Ecuador: Ed. Pucese.

ANEXOS



**PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL
ECUADOR SEDE ESMERALDAS**

ANEXO 1.- ENTREVISTA A GERENTE DE TAME Y SENAE

1.- ¿Se cuenta con un manual de funciones para el desarrollo de las actividades de control aduanero a los efectos personales de viajero?

.....
.....
.....

2.- ¿Existe la publicación de un esquema para el control de efectos personales en el que se apoyen cotidianamente los trabajadores?

.....
.....
.....

3.- ¿Cuál es el nivel de conocimientos de los trabajadores respecto a las leyes que rigen al régimen de excepción efectos personales de viajero?

.....
.....
.....

4.- ¿Se aplican eficientemente las leyes aduaneras respecto al régimen de excepción efectos personales de viajero?

.....
.....
.....

5.- ¿Se realizan análisis y comparaciones con otras legislaciones como la colombiana respecto al tratamiento y control de efectos personales de viajero?

.....
.....
.....

6.- ¿Los trabajadores encargados del control de efectos personales de viajero dan respuestas claras a las dudas que presentan los usuarios respecto al tema?

.....
.....
.....

7.- ¿Se realiza un adecuado manejo de formularios de control de efectos personales de viajero?

.....
.....
.....

8.- ¿Los trabajadores están debidamente capacitados para realizar una adecuada labor en el control de equipaje de viajero?

.....
.....
.....

9.- ¿Se realizan análisis y comparaciones con otras legislaciones como la colombiana respecto al tratamiento y control de efectos personales de viajero?

.....
.....
.....

10.- ¿Los trabajadores encargados del control de efectos personales de viajero dan respuestas claras a las dudas que presentan los usuarios respecto al tema?

.....
.....
.....

11.- ¿Se realiza un adecuado manejo de formularios de control de efectos personales de viajero?

.....
.....
.....

12.- ¿Los trabajadores están debidamente capacitados para realizar una adecuada labor en el control de equipaje de viajero?

.....
.....

13.- ¿En qué temas considera que deben ser capacitados los trabajadores encargados del control de efectos personales de viajero?

.....
.....
.....

14.- ¿Cuál es el nivel de importancia de los tributos aduaneros por concepto de efectos personales de viajero?

.....
.....
.....

15.- ¿Considera que el régimen especial de efectos personales de viajero podría ser mejor articulado y aumentar los recursos que se generan para el estado por concepto de tributos aduaneros?

.....
.....
.....

AGRADEZCO SU COLABORACIÓN
JENNY MEJÍA ZAMBRANO

ANEXO 2.- GUÍA DE OBSERVACIÓN

ASPECTOS A OBSERVAR
1.A. Tecnología que utilizan en los aeropuertos extranjeros y nacionales para la verificación de equipaje de viajero al ingreso del país.
1.B. Tecnología que utilizan en los aeropuertos extranjeros y nacionales para la verificación de equipaje de viajero a la salida al país
2.A. Evaluación de las relaciones humanas del trato de quienes abordan al pasajero en la inspección del equipaje de viajero en la sala de salida internacional
2.B. Evaluación de las relaciones humanas del trato de quienes abordan al pasajero en la inspección del equipaje de viajero en la sala de arribo internacional
3.A. Actuar de los inspectores al momento de identificar una posible infracción aduanera en el equipaje de viajero en la sala de salida internacional
3.B. Actuar de los inspectores al momento de identificar una posible infracción aduanera en el equipaje de viajero en la sala de arribo internacional
4.A. Los controles a los pasajeros y sus equipajes en sala de arribo son realizados, porque instituciones o compañías
4.B. Los controles a los pasajeros y sus equipajes en sala de salida son realizados, por instituciones o compañías
5A. Las personas que realizan los controles de pasajeros y sus equipajes en sala de salida son conocedores de las leyes específicas y la de los derechos humanos que asisten al presunto sospechoso
5B. Las personas que realizan los controles de pasajeros y sus equipajes en sala de arribo son conocedores de las leyes específicas y la de los derechos humanos que asisten al presunto sospechoso
6A. Razones por las que considera que perfilan el riesgo en las salas de salida internacional.
6B. Razones por las que considera que perfilan el riesgo en las salas de arribo internacional

Plantilla para observación

Nº	AEROPUERTO	DETALLE DE JUSTIFICATIVOS DE CONTROLES POR PERFIL DE RIESGO	COMENTARIOS	VALORACIÓN DE ASPECTOS 5 ES MÁXIMO Y 1 ES NADA
1	El Dorado (Bogotá-Colombia)			
2	Alfonso Bonilla Aragón (Cali-Colombia)			
3	Aeropuerto José Joaquín de Olmedo (Guayaquil-Ecuador)			
4	Aeropuerto Antonio José de Sucre (Quito-Ecuador)			
5	Aeropuerto Carlos Concha (Esmeraldas-ecuador)			

