



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
SEDE ESMERALDAS



UNIDAD ACADÉMICA
CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES

ESCUELA DE COMERCIO EXTERIOR

TEMA

**ANÁLISIS PARA MEDIR LA APLICACIÓN DEL “CANAL VERDE” O
AFORO AUTOMÁTICO EN LOS USUARIOS DE COMERCIO
EXTERIOR DURANTE EL PERIODO 2008-2010 POR EL TERCER
DISTRITO DEL SENAE**

**PREVIO AL GRADO ACADÉMICO DE OBTENER EL TÍTULO DE
INGENIERA EN COMERCIO EXTERIOR**

AUTORA

DIANA CAROLA PÁRRAGA MACÍAS

ASESOR

ING. FRANCISCO MILA

ESMERALDAS 2012

TRIBUNAL DE GRADUACIÓN

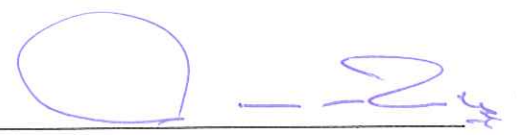
Trabajo de tesis aprobado luego de haber dado cumplimiento a los requisitos exigidos por el reglamento de Grado de la PUCESE, previo a la obtención del título de INGENIERA EN COMERCIO EXTERIOR.



Director de Tesis

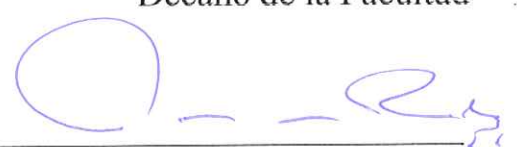


Lector 1



Lector 2

Decano de la Facultad



Director de Escuela

Esmeraldas, Enero 2012

AUTORÍA

Yo, DIANA CAROLA PÁRRAGA MACÍAS, declaro que la presente investigación enmarcada en el actual trabajo de tesis es absolutamente original, auténtica y personal.

En virtud que el contenido de ésta investigación es de exclusiva responsabilidad legal y académica de la autora y de la PUCESE.

DIANA CAROLA PÁRRAGA MACÍAS

C.I. 080312951-9

AGRADECIMIENTO

Quiero expresar mi agradecimiento sincero y de todo corazón a quienes supieron apoyarme en esta lucha constante por obtener uno de mis grandes objetivos propuestos hace muchos años atrás y que hoy se transforma en una meta cumplida, facilitando continuar con las próximas etapas de estudio para lograr mi perfeccionamiento y excelencia en días posteriores a esta profesión.

Este logro se debe al amor infinito que me dan día a día las personas que menciono a continuación, motivo por el cual no puede dejar de expresar mis más sinceros agradecimientos de gratitud.

- *A Dios, mi señor por darme el don de la salud, inteligencia, fortaleza, cada obstáculo que se me presentaba, por brindarme un hogar cálido y enseñarme que la perseverancia, constancia, esfuerzo y dedicación son el camino para lograr objetivos y enseñarme a enfrentar los obstáculos con alegría.*
- *A mis padres y mi hermana por su cariño, comprensión y constante estímulo incondicional, por su paciencia absoluta, sugerencias y acertados aportes durante el desarrollo de este trabajo, por acompañarme en todos los momentos de desvelo, por su generosidad al brindarme la oportunidad de recurrir a su capacidad y experiencia en un marco de confianza, afecto y amistad, fundamentales para la concreción de este trabajo.*
- *A mi asesor y lectores, por su apoyo, consejos, conocimiento y todo aquello que me impartieron a diario, en especial al Ing. Francisco Mila por saber orientarme y ampliar conocimientos en la práctica y procesos aduaneros, a todos ellos gracias.*

DIANA CAROLA PÁRRAGA MACÍAS

DEDICATORIA

Dedico este trabajo y todo el esfuerzo que requirió, principalmente a Dios por haber sido el motor que me impulsa a seguir adelante en el trayecto diario de la vida, a pesar de los inconvenientes y adversidades que se presentan, por darme el esfuerzo y las ganas de seguir durante la preparación de mi carrera que no ha sido fácil, a mis padres, mi hermana merecedores de todos mis logros, por su amor, apoyo y comprensión, con mucho cariño les dedico este trabajo.

DIANA CAROLA PÁRRAGA MACÍAS

ÍNDICE DE CONTENIDOS

INTRODUCCIÓN.....	1
-------------------	---

CAPÍTULO I

MARCO CONTEXTUAL DE LA INVESTIGACIÓN

1.1 Problema de la Investigación.....	2
1.2 Justificación.....	4
1.3 Objetivos.....	5
1.3.1 Objetivo General.....	5
1.3.1.1 Objetivos Específicos.....	5

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO DE LA INVESTIGACIÓN

2.1 Antecedentes del Tema.....	6
2.2 Antecedentes del Estudio.....	8
2.2.1 Canal Verde o Aforo Automático.....	8
2.2.1.1 Niveles de Tiempo y Eficiencia.....	8
2.2.1.2 Aplicación de mejoras para la Desaduanización.....	9
2.2.2 Simplificación de los Regímenes Aduaneros.....	9
2.2.2.1 Mecanismo para la Facilitación del Comercio Exterior.....	10
2.2.2.2 Formalidades Aduaneras.....	11
2.2.2 Agilidad en el Despacho de las Mercancías.....	11
2.2.3.1 Agilidad en el Trámite de Desaduanización.....	12
2.2.3.2. Despachos Anticipados de Mercancías.....	12
2.2.4 Ventajas y Desventajas para los Operadores Económicos Autorizados (OEA).....	13
2.2.4.1 Sistema Operativo.....	13
2.2.4.2 Intercambio Electrónico de Datos.....	14
2.2.2 Adaptación de la Gestión de Riesgo.....	14
2.2.5.1 Área de Monitoreo.....	15
2.2.5.2 Inteligencia en el Control Aduanero.....	15
2.2 Fundamentación Teórica.....	16

2.3.1 Tipos de Aforo.....	16
2.3.1.1 Canal Rojo.....	16
2.3.1.2 Canal Amarillo.....	16
2.3.1.3 Canal Verde.....	16
2.3.1.4 “Canal Verde” o Aforo Automático.....	17
2.3.1.4.1Objetivos del Proceso de Aforo Automático.....	17
2.4 Países que están Implementando el Canal Verde.....	18
2.4.1 Perú.....	18
2.4.2 Venezuela.....	18
2.4.3 Chile.....	18
2.4.4 Argentina.....	18
2.4.5 España.....	19
2.5 Los Operadores Económicos Autorizados (OEA).....	19
2.5.1 Agente de Aduana.....	19
2.5.2 Importador / Exportador.....	19
2.5.3 Organismos de Control.....	20
2.5.4 Bancos y CIAS. de Seguros.....	20
2.5.5 Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE).....	20
2.5.6 Agente de Carga Internacional.....	20
2.5.7 Almacenes Temporales.....	21
2.6 Fundamentación Legal.....	21
2.6.1 Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI).....	21
Art. 205. -Aduanas.....	21
Art. 207. -PotestadAduanera.....	22
Art. 138.- De la Declaración Aduanera.....	22
Art. 140.- Aforo.....	22
2.6.2 Regímenes Aduaneros.....	22
2.6.2.1 Regímenes de Importación.....	22
Art. 147.- Importaciones para el Consumo.....	22
Art. 152 Depósito Aduanero.....	23
2.6.3 Regímenes de Exportación.....	23
Art. 154.- Exportación Definitiva.....	23
2.6.4 Otros Regímenes Aduaneros.....	23
Art. 161.- Tránsito Aduanero.....	23
2.7 Reglamento Específico para la Aplicación del Aforo Automático.....	24
Artículo 1:.....	24
Artículo 2: Reglas de Aplicación.....	24
Artículo 3: Asignación del Canal de Aforo.....	25
Artículo 4.- Manual de Procedimiento.....	25
Artículo 5.- Vigencia.....	25

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

3.1 Método de Investigación.....	26
3.1.1 Deductivo.....	26
3.2 Técnicas de la Investigación.....	26
3.2.1 Descriptiva.....	26
3.3 Formas de Investigación.....	27
3.3.1 Aplicada.....	27
3.4 Tipos de Investigación.....	27
3.4.1 Campo.....	27
3.4.2 Documental.....	27
3.5 Fuentes de la información.....	28
3.5.1 Fuentes Primarias.....	28
3.5.2 Fuentes Secundarias.....	28
3.6 Análisis de Datos.....	28
3.6.1 Universo.....	28
3.6.2 Muestra.....	28
3.7 Normas Éticas.....	29
3.8 Aspectos Administrativos.....	29
3.8.1 Recursos.....	29
3.8.2 Material.....	29
3.9 Cronograma.....	30
3.10 Presupuesto.....	31
3.11 Financiamiento.....	31

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS

4.1 Análisis de los Operadores Económicos Autorizados con la Aplicación del Aforo Automático por el Distrito de Esmeraldas.....	32
4.1.1 Plan Nacional de Desarrollo.....	32
4.2 Operadores Económicos Autorizados.....	33
4.2.1 Requisitos para los Operadores Económicos Autorizados.....	33
4.2.1.1 Certificado Operador Económico Autorizado Simplificaciones Aduaneras.....	33
4.2.1.2 Certificado Operador Económico Autorizado Seguridad y Protección.....	34
4.2.1.3 Certificado Operador Económico Autorizado Simplificaciones y Seguridad.....	35
4.3 Clasificación de los Operadores Económicos Autorizados.....	36
4.3.1 Fabricantes.....	36
4.3.2 Importadores/Exportadores.....	36
4.3.3 Transportistas (Marítimo, Aéreo o Terrestre).....	37
4.3.4 Consolidadoras/Desconsolidadores.....	37
4.3.5 Agentes de Cargas Internacional.....	38
4.3.6 Agentes de Aduanas.....	38
4.3.7 Puertos.....	39
4.3.8 Aeropuertos.....	39
4.3.9 Depósitos Aduaneros.....	39
4.3.10 Depósitos Temporales.....	40
4.3.11 Courier.....	40
4.3.12 Operadores de Terminales.....	40
4.4 Cambios en los Operadores Económicos Autorizados.....	41
4.5 Situación Actual de los Operadores Económicos Autorizados.....	42
4.6 Aforo Automático.....	43
4.6.1 Importadores con Perfil de Automático o“Canal Verde” por el Distrito de Esmeraldas.....	43
4.2 Diagnóstico de la Situación Actual de los Usuarios de Comercio Exterior con la Aplicación del Aforo Automático.....	53
4.2.1 Análisis Situacional.....	53
4.2.1.1 Distritos Aduaneros.....	53
4.2.1.1.2 Distrito de Guayaquil.....	53
4.2.1.1.1 Distrito de Manta.....	53
4.2.1.1.3 Distrito de Esmeraldas.....	54
4.2.1.1.4 Distrito de Quito.....	54

4.2.1.1.5 Distrito de Tulcán.....	54
4.2.1.1.6 Distrito de Latacunga.....	55
4.2.1.1.7 Distrito de Salinas.....	55
4.2.1.1.8 Distrito de Cuenca.....	55
4.2.1.1.9 Distrito Puerto Bolívar.....	55
4.2.1.1.10 Distrito de Huaquillas.....	56
4.2.1.1.11 Distrito de Loja-Macará.....	56
4.2.2 Análisis Estructural.....	56
4.2.3 Ley Orgánica de Aduanas.....	57
4.2.4 Países que están Implementando el “Canal Verde”.....	58
4.2.4.1 Perú.....	58
4.2.4.2 Venezuela.....	58
4.2.4.3 Chile.....	59
4.2.4.4 Argentina.....	59
4.2.4.5 Ecuador.....	59
4.2.4.6 España.....	60
4.3 Sistemas Informáticos de Desaduanización.....	60
4.3.1 Generalidades del Sistema Interactivo de Comercio Exterior.....	60
4.3.1.1 Despacho-Workflow.....	61
4.3.1.2 Intercambio Electrónico de Datos (IED).....	61
4.4 Sistema Actual de Desaduanización.....	62
4.5 Análisis de los Niveles de Tiempo y Eficiencia.....	65
4.6 Recaudaciones de los Distritos.....	67
4.7 Tiempo de Despacho de Mercancías.....	70
4.8 Sistema de Control de Riesgo Aduanero.....	71
4.8.1 Generalidades de Perfil de Riesgo.....	71
4.8.2 Los Riesgos en el control aduanero del Ecuador.....	71
4.8.3 Identificación de Riesgos.....	72
4.8.3.1 Subvaloración.....	72
4.8.3.2 Excedente de Mercaderías.....	73
4.8.3.3 Incorrecta Clasificación Arancelaria.....	73
4.8.3.5 Origen de las Mercancías.....	74
4.8.3.6 Propiedad Intelectual.....	74
4.9 Sistema de control durante el Despacho.....	76
4.10 Sistema de Control Posterior.....	76
4.11 Tipos de Aforo.....	77
4.11.1 Aforo Físico.....	77
4.11.2 Aforo Documental.....	77
4.11.3 Aforo Automático.....	78
4.12 Actores del Proceso de Aforo.....	79
4.12.1 Agente de Aduanas.....	79

4.12.2 Importadores.....	79
4.12.3 Navieras.....	79
4.12.4 Operadores Logísticos.....	79
4.13 Diagnóstico del Sistema de Control Aduanero.....	80
4.13.1 Análisis de la Problemática del Control Aduanero.....	80
4.14 Aforo Automático.....	81
4.14.1 Análisis de la Implementación del Aforo Automático en la Aduana Ecuatoriana.....	81
4.14.2 Recaudaciones con la Implementación del Aforo Automático en los Procesos de Desaduanización.....	82
4.14.3 Análisis de Costos de Almacenaje.....	82
4.14.4 Análisis de Costos de Demoraje.....	84
4.14.5 Análisis de Costos de Aforo Físico.....	85
4.14.6 Esquema de Aforos.....	86
4.15 Capacidad Administrativa.....	88
4.15.1 Capacidad Financiera.....	88
4.15.2 Capacidad del Talento Humano.....	88
4.15.3 Capacidad Tecnológica.....	88
4.16 Análisis del Impacto.....	89
4.16.1 Impacto del Uso Canal Verde.....	89
4.16.2 Ventaja del Uso Canal Verde.....	90
4.16.3 Desventaja del Uso del Canal Verde.....	91
4.3 Análisis para Identificar a los Beneficiarios con Perfil de Aforo Automático.....	92
4.3.1 Aforo Automático.....	92
4.3.1.1 Proceso de Aforo Automático.....	92
4.3.2 Requisitos para la Aplicación del Aforo Automático.....	94
4.4 Condiciones Generales del “Canal Verde”.....	95
4.5 Consideraciones Generales con Aforo Automático.....	95
4.6 Herramientas Automáticas del “Canal Verde”.....	96
4.6.1 Modelo Determinístico.....	96
4.6.2 Modelo Probabilístico.....	96
4.6.3 Modelo Aleatorio.....	97
4.5 Casos de Éxitos de Importadores con Aforo Automático a Nivel Nacional.....	97
4.5.1 Caso de Éxitos de Aduana Terrestre.....	97
4.5.2 Caso de Éxitos de Aduana Marítima.....	98
4.6 Esquema de Selección del Aforo Automático.....	100

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. CONCLUSIONES.....	101
5.2 RECOMENDACIONES.....	102
GLOSARIO.....	103
BIBLIOGRAFÍA.....	106
ANEXOS.....	111

ILUSTRACIONES Y TABLAS

GRÁFICOS

Gráfico N°1 Importadores con Aforo Automático.....	46
Gráfico N°2 Evolución Trimestral del Canal de Aforo Físico.....	49
Gráfico N°3 Evolución Mensual del Canal de Aforo Automático.....	50
Gráfico N°4 Evolución Trimestral del Tiempo Total de Nacionalización.....	51
Gráfico N°5 Recaudaciones 2007.....	68
Gráfico N°6 Recaudaciones 2008.....	69
Gráfico N°7 Tiempo de Despacho de Mercancías.....	70
Gráfico N°8 Mercancías con Propiedad Intelectual.....	75

TABLAS

Tabla N°1 Base de Datos de Importadores.....	44
Tabla N°2 Tiempo de Desaduanización.....	66
Tabla N°3 Recaudaciones 2007-2008.....	68
Tabla N°4 Recaudación Mensual Aforo Automático.....	82
Tabla N°5 Costo Almacenaje.....	83
Tabla N°6 Costo Demoraje.....	84
Tabla N°7 Costo de Aforo Físico.....	85
Tabla N°8 Esquema de Aforos.....	87

CUADROS

Cuadro N°1 Cuadro Comparativo por Tipo de Aforo.....	47
Cuadro N°2 Proceso de Desaduanización.....	62
Cuadro N°3 Esquema de Selección del Aforo Automático.....	100

RESUMEN EJECUTIVO

Título de la Tesis: “Análisis para medir la aplicación del “Canal Verde” o Aforo Automático en los usuarios de comercio exterior durante el periodo 2008-2010 en el tercer distrito del SENA E”.

La actual Administración del Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE) dirigida por el economista Santiago León Albán, se propuso no solo cumplir con las metas económicas del Gobierno sino que además, cambiar la imagen institucional por décadas, por los actos de corrupción y escándalos aduaneros que constantemente se denunciaban a los organismos de control, y que en su mayoría quedaron en la impunidad. Para ello se implementaron una serie de cambios estructurales, reformas legales y acciones estratégicas que aportaron al cumplimiento de este objetivo logrando un incremento considerable de las recaudaciones que superaron las metas iniciales y mejorando considerablemente la imagen institucional.

El modelo de “Canal Verde” a simple vista se puede detectar que reduce de manera significativa el tiempo de despacho de las mercancías logrando uno de los indispensables requisitos que han sido la aspiración desde tiempo atrás por parte de los operadores del comercio exterior (OCE’s) sobre todo para reducir diversos gastos económicos, entre otros inconvenientes que ocasionaban el pausado y demorado proceso de la desaduanización.

Con esta investigación se espera contribuir con el Ecuador no solo en el sector económico, sino también evaluar la aceptación por parte de todos los operadores del comercio exterior y demás implicado en este sector en la implementación y posterior ejecución del canal verde.

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

ABSTRACT

TITLE OF THE THESIS: “Analysis to measure the implementation of “Green Channel” or Automatic Capacity trade users during the period 2008-2010 in the third district of the SENA”.

The current National Service Administration of Customs of Ecuador (SENA), led by economist Alban Leon Santiago, it was proposed not only meet the government's economic goals but also change the corporate image for decades by corruption and scandal customs constantly denouncing control agencies, and mostly went unpunished. This is a series implemented structural changes, legal reforms and strategic actions that contributed to achieving this objective achieving a considerable increase in revenues that exceeded the initial goals and considerably improving the corporate image.

The model of "Green Channel" to the naked eye can detect that significantly reduces the time of clearance of goods making one of the essential requirements that have been the aspiration from long ago by foreign trade operators (ECO's) primarily to reduce costs several economic and other problems that were causing the slow and delayed customs clearance process.

This research is expected to contribute to the Ecuador not only in the economic sector but also to evaluate the acceptance of all foreign trade operators and others involved in this sector in the implementation and subsequent execution of the green channel.

The country becomes more competitive and efficient foreign trade operations in relation to its neighboring countries which now becomes paramount in order to maintain a dollarized economy.

PRÓLOGO

Esta investigación está centrada en la aplicación del nuevo sistema de Aforo Automático para el sector Importador, optimizando con eficiencia la desaduanización, despacho y entrega de la carga al cliente, permitiendo ejecutar mayores controles por parte de los operadores logísticos y cumpliendo a la vanguardia del comercio internacional.

Además muestra todos los procesos por los cuales los importadores se adjudiquen a este tipo de perfil, a través de sus perfiles de riesgo, obteniendo así el tratamiento más específico que se le da a las mercancías al momento de su nacionalización.

Bajo este concepto el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE) ha implementado nuevos proyectos como los despachos anticipados, rayos X, control posterior, control en fronteras, con el fin de facilitar los trámites de los importadores y exportadores, haciendo los procesos más ágiles y con menos costos.

INTRODUCCIÓN

El Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE) en pro del desarrollo tecnológico busca implementar un nuevo sistema de desaduanización, el cual se denomina AFORO AUTOMÁTICO que tiene como objetivo agilizar la salida de las mercancías y garantizar un buen servicio a los usuarios de este nuevo proceso, el cual contribuirá activamente al desarrollo del comercio exterior en el Ecuador.

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

En este proyecto de tesis se aplican varias técnicas estudiadas a lo largo de la vida universitaria; las cuales se fomentan en el comercio exterior, del cual está conformado por los datos históricos, justificación, problemática del tema, objetivo general y específicos, contiene además, el marco teórico, antecedentes del tema, conceptos básicos para poder tener una realidad más clara de la presente investigación, de igual forma, las herramientas metodológicas escogidas para la investigación, bibliográfica y descriptiva, empleando así también el método deductivo, sumado a esto, se analiza los resultados obtenidos de los importadores que se adjudiquen al "Canal de Aforo Automático".

Este estudio ayudará a conocer como los importadores determinan al nuevo sistema y su aplicación dentro del sistema aduanero. Se logrará establecer claramente los beneficios que obtendrán tanto los importadores como el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador al momento de la implementación del Aforo Automático, el cual contribuirá a mejorar este proceso y buscar estrategias para el fortalecimiento y crecimiento del mismo, logrando de esta manera cumplir los objetivos propuestos.

CAPÍTULO I

MARCO CONTEXTUAL DE LA INVESTIGACIÓN

1.1 Problema de la Investigación

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

Los grandes actos de fraudes y contrabando de mercancías en el territorio ecuatoriano que se escuchan y se visualizan a menudo en los medios de comunicación, los muchos procesos burocráticos que realiza el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador por controlar con exactitud y pulcritud las operaciones aduaneras para dar un mejor servicio, se encuentra en la lucha constante de aplicación de nuevos métodos para lograr y promover la facilitación de las operaciones de comercio mundial.

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

Otros de los inconvenientes en el comercio exterior son:

- Los importadores tienen que pasar por el tedioso e ineficiente proceso de despacho de mercaderías mediante el aforo físico en las mercancías que son

consideradas de bajo riesgo por ejemplo; vehículos, rollos de acero entre otros, ocasionando gran pérdida de tiempo para el sector importador.

- Los importadores y agentes de aduanas se hallan en la terrible tarea de efectuar largos trámites, los cuales causaban confusión en los niveles técnicos, vulnerables a la corrupción, este ambiente condujo a una situación generalizada donde las aduanas se destacaban por ineficientes. (Senae, 2010)

Una de las mayores preocupaciones de las Administraciones Aduaneras es el considerar que la facilitación no va de la mano con el control, motivo por el cual se niegan a realizar proyectos para conseguir la tan deseada simplificación. Sin embargo, se ha demostrado que el exceso de controles manuales, incentiva y facilitan la corrupción y discrecionalidad de los funcionarios. Por tal razón, y sobre las bases de las recomendaciones para las Aduanas de adoptar modernas técnicas de reingeniería de procesos para identificar actividades ineficientes y redundantes para su modernización o eliminación.

Si el proceso de despacho de importaciones para consumo se aplicara de manera correcta, se obtendría un beneficio mayor, que solucione el problema tan criticado por los Operadores Económicos Autorizados, en este sentido, las oficinas aduaneras deben comprender que están orientadas al servicio y deberán tener una clara idea de su nuevo rol, razón por la cual deberán considerar cambios sustanciales a los procesos, como los despachos anticipados al arribo de los medios de transporte, constituyendo una traba al comercio, que puede contribuir al descontrol y significar evasión.

INTERROGRANTES

1. ¿En qué medida es posible utilizar el “Canal Verde” o Aforo Automático para que se mejore el control aduanero en el distrito de Esmeraldas?
2. ¿Cuál es el papel de las tecnologías de información con la ejecución del “Canal Verde” o Aforo Automático ante la gestión de riesgo?
3. ¿Es posible que se pueda controlar y facilitar las operaciones aduaneras al mismo tiempo, y a la vez tener rendimientos del control aduanero?
4. ¿Cuáles serían los efectos ocasionados con la aplicación del “Canal Verde” o Aforo Automático para los usuarios de Comercio Exterior?

1.2 Justificación

El tiempo es la variable indispensable para las personas que se encuentran inmersas en el comercio exterior como los Importadores, Agentes de Aduana, El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, a través del Tercer Distrito y el Estado se van a beneficiar con la ejecución de este nuevo sistema de Aforo Automático y su aplicación dentro del régimen aduanero, siendo la forma más simple y más confiable de establecer un criterio de selección.

Otro factor que es importante indicar es la reducción de tiempo en la nacionalización de las mercancías importadas, lo que permite a los importadores minimizar costos de almacenaje y a su vez aumentar el margen de utilidad.

El Aforo Automático contribuye al descongestionamiento de las aduanas, ya que las declaraciones aduaneras (DAU) bajo este perfil no necesitan una presentación física en el distrito correspondiente a su nacionalización.

Por lo expuesto se justifica la realización de la presente investigación del nuevo sistema de Aforo Automático, para dar a conocer los beneficios al sector importador, las ventajas y desventajas que podría tener el Estado al aplicar este sistema de control.

1.3 Objetivos

1.3.1 Objetivo General

- ✓ Analizar los cambios positivos o negativos con la aplicación del Aforo Automático en la nacionalización de la mercadería para consumo en el período 2008-2010 para determinar su impacto en los usuarios del Comercio Exterior.

1.3.1.1 Objetivos Específicos

- ✓ Determinar la base de datos de los Operadores Económicos Autorizados que permitan realizar el levantamiento de la información del Aforo Automático realizados durante el período 2008-2010.
- ✓ Analizar las ventajas y desventajas del Canal Verde, a través del uso de técnicas de investigación aplicadas a los Operadores Económicos Autorizados (OEA).
- ✓ Identificar los mecanismos utilizados para seleccionar a los beneficiarios con el perfil de Canal Verde o Aforo Automático.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO DE LA INVESTIGACIÓN

2.1 Antecedentes del Tema

Desde hace algún tiempo, a pesar de los avances en la modernización de las aduanas causados por el dinamismo del mercado internacional y como consecuencia de las directrices y recomendaciones para facilitar el comercio internacional, se han venido realizando cambios en los procesos operativos de las Aduanas insistiendo en mejorar el tal deseado sistema de desaduanización de las mercaderías a consumo, provocados por la demora en los trámites, especialmente el despacho de importaciones.

El efecto de la mundialización ha resaltado aspectos donde se necesita que el país en el lapso de su actividades comerciales; logre enormes cambios económicos y sociales que le permita obtener un mayor manejo eficaz tanto interno como externo de las operaciones de comercio exterior; logrando promover las exportaciones e importaciones hacia otros mercados extranjeros, con el fin de lograr negociaciones internacionales de gran éxito.

Como es evidente, ante esta situación el nuevo ordenamiento de la gestión aduanera dentro del proceso integrador busca la armonización de uno de los procesos más importantes y de mayor volumen de operaciones en el despacho de Importación a Consumo de mercancías, el mismo que simplificará las operaciones aduaneras y maximizará la satisfacción de los Operadores Económicos Autorizados (OEA).

Conforme a las exigencia de las actividades internacionales, a través de un comercio más ágil y dinámico en la presentación de las declaraciones y operaciones en los servicios aduaneros de las mercancías que genera el país, han resultado ser indispensables desde hace tiempo por parte de los operadores del comercio internacional (OEA), por ello se fundamenta el nivel de aplicar los aforos para agilizar la disminución de tareas, para mantenerse a la igualdad de la evolución comercial mundial con los demás países que lo aplican.

Con la utilización de las nuevas tecnologías de información, se plantea que las recaudaciones tributarias sean más eficaces luchando contra fenómenos indeseados como la evasión y el fraude fiscal; haciendo más transparente el cobro de tributos y control de la gestión aduanera en el comercio exterior.

Anteriormente se efectuaban trámites aduaneros con papeles, el mismo que permitía que el proceso de despacho de las mercancías para su desaduanización sea más lento y demorado, esto obstaculizaba y perjudicaba el envío de las mercancías a su lugar de destino, corriendo el riesgo que la documentación no esté bien tramitada y ser nuevamente enmendada, perdiendo tiempo y espacio en las operaciones aduaneras.

Es elemental el papel de la logística como una estrategia integral desde el punto de vista económico, desde el papel que cumplen los clientes hasta los usuarios que lo aplican en el Comercio Exterior, donde la perspectiva de la distribución para el almacenaje de la mercadería para su nacionalización a consumo exige una gestión de efectividad, el cual busca optimizar el beneficio de los recursos humanos, tecnológicos y de capital, con los que cuenta la Aduana para el desarrollo próspero del país.

Los usuarios que están en constantes actividades con el Comercio Exterior en la ciudad de Esmeraldas manifiestan de cómo ha ido evolucionando el proceso de entrega de mercancías, documentación y el respectivo pago de tributos en un menor tiempo, teniendo una idea más clara del proceso de desaduanización.

Esmeraldas está situado uno de los puertos más importantes del país, ya que cuenta con una infraestructura necesaria para cubrir las descargas, manipulación, depósitos y despachos de entrada y salida de las mercancías, siendo este el más cercano al canal de Panamá.

Todas estas fortalezas antes mencionadas es un excelente mecanismo por parte del sector importador, para facilitar, simplificar los procesos y trámites aduaneros por los que debe pasar las mercaderías antes de ser importadas, utilizando normas de control y seguridad que permitan identificar y prevenir posibles riesgos, para obtener resultados eficientes en los procedimientos estandarizados por parte de todos los Operadores Económicos Autorizados.

2.2 ANTECEDENTES DEL ESTUDIO

2.2.1 Canal Verde o Aforo Automático

Xavier Cárdenas, Director General del Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador, manifestó que dentro de la propuesta se encuentra una reforma al Proceso de Nacionalización mucho más ágil y aspira que:

“Este proyecto es de ruptura e innovación, tiene una combinación adecuada de flexibilidad, de manejar perfiles de riesgo y dar facilidades para una menor tramitología a aquellos contribuyentes que tienen un perfil de riesgo adecuado, la Aduana del Ecuador debe estar más acorde a la realidad del comercio exterior, por ello surgió la necesidad de hacer una reforma integral al Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones que cambie sustancialmente las operaciones aduaneras, se debe volver facilitadora, ágil y flexible, pero con un adecuado equilibrio en el aspecto sancionador”. (COPCI, 2010)

Esta propuesta que plantea el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador se fundamenta en tres pilares que son la base para optimizar la agilidad en los procesos aduaneros para beneficiar al sector productivo y al Estado, las sanciones sugerentes que busquen prevenir las infracciones aduaneras y evitar perjuicio al fisco, y el beneficio social ligada a la responsabilidad de los participantes en el proceso de despacho de las mercancías a la hora de su respectiva desaduanización, el cual representaría un ahorro para el sector importador y se tornará facilitadora, ágil y flexible para implementar un nuevo sistema integrado que asegure mayores beneficios a los usuarios.

2.2.1.1 Niveles de Tiempo y Eficiencia

La Ciudad concentra el 35% de cargas del país lo ratifica Diario el Expreso:

“El tiempo medido de 11 a 13 días aproximadamente de despacho de aduana le corresponde aproximadamente a la gran demanda de importaciones, los predominantes volúmenes de mercancías en el comercio internacional y las exigencias por parte de la sociedad hacia las Administraciones Aduaneras por obtener un servicio de eficiencia y eficacia

por lo cual son los factores que conllevan a que el control aduanero sea un requisito extraordinariamente ágil, selecto, riguroso para los procesos aduaneros”.(Expreso, 2011)

Hay que destacar que la Aduana del Ecuador mide su funcionamiento basado en los niveles de tiempo, que demuestran el tal demorado periodo que tarda un importador para que la mercancía llegue a su poder, por eso es importante considerar que el tiempo total utilizado en el proceso de nacionalización de las mercaderías a consumo se debe reflejar en un Aforo Automático que es la opción para que el despacho de la llegada del medio de transporte y la salida de las mercancías, sea mucho más rápido interviniendo varios actores de los cuales el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador es uno de ellos.

2.2.1.2 Aplicación de mejoras para la desaduanización

Los comentarios emitidos por el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador manifiestan que: “Se ha iniciado un proceso de reforma con un fuerte componente informático, cuyo objetivo de esta estrategia es implementar un sistema de gestión que fortalezca el servicio aduanero y permita efectuar el registro automatizado de los trámites aduaneros, facilitando las operaciones de comercio exterior e incrementando los niveles de transparencia y eficiencia de la institución”. (SENAE, 2011)

Es necesario que todas las Aduanas del país y los Operadores de Comercio Exterior, estén interconectados previo al proceso de desaduanización de las mercancías y que las transacciones que se realicen sea en tiempo real, con la aplicación del nuevo Aforo Automático permitiendo conocer el estado de las mercancías de forma precisa y eficiente, mejorando la logística portuaria para la facilitación de las actividades comerciales.

2.2.2 SIMPLIFICACIÓN DE LOS REGÍMENES ADUANEROS

La Ley de Simplificación Aduanera sostiene que:

“La necesidad de crear mecanismos que permitan agilizar el flujo de intercambio de bienes en el comercio internacional, constituyen obstáculos que afectan no solo a los operadores de comercio exterior, sino también a la propia Autoridad Aduanera, pues de la facilitación de comercio exterior,

supone la armonización y simplificación de los procedimientos comerciales y aduaneros, así como de los sistemas de intercambio de información vinculados al comercio internacional”.(Braulio 2007, pág. 59)

Hoy en día, las actividades económicas se desarrollan con mayor velocidad gracias al crecimiento del comercio a nivel mundial. Sin embargo, este crecimiento viene siendo afectado debido a los sobrecostos económicos y pérdidas de tiempo considerable. En tal sentido, la facilitación del comercio exterior constituye un objetivo a priorizar según nuestra actual política, implementando un conjunto de medidas destinadas a proporcionar el comercio exterior, a través de la simplificación de los procedimientos aduaneros, sin descuidar el control necesario para nacionalizar las mercancías, sin pérdida de tiempo.

2.2.2.1 Mecanismo para la Facilitación del Comercio Exterior

Así expresa Araujo:

“A nivel mundial viene creándose una serie de medidas destinadas a facilitar el Comercio Exterior, dentro de las cuales se encuentra la simplificación de los procedimientos operativos aduaneros, se procedió a revisar la legislación aduanera y conocer aquellos casos en los cuales su aplicación en la práctica generan demoras que afectan los trámites del despacho aduanero, con el consecuente costo económico y comercial que deben asumir los empresarios dedicados al comercio exterior.”(Araujo 2010, pág. 45)

La importancia de esta determinación radica en el hecho que existen las medidas contenidas en la facilitación del Comercio Exterior, el cual constituyen un primer paso en la implementación de procedimientos aduaneros, sin descuidar el control aduanero necesario para complementarlo con un sistema integrado que garantice las importaciones de las mercancías a consumo, y las exigencias para la nacionalización y el despacho de importación.

2.2.2.2 Formalidades Aduaneras

Las normas y políticas aduaneras de comercio exterior destaca que: “Toda persona con derecho a disponer tendrá derecho a actuar como declarante en las importaciones a consumo en el momento de su nacionalización con un periodo de tiempo determinado, en el momento de que las mercancías sean enviadas y retiradas de los almacenes temporales”(Carreño, todocomercioexterior.com, 2008)

Es necesario aplicar todos los requerimientos en los sistemas aduaneros, el mismo que permitirá que los usuarios de comercio exterior realicen las debidas actividades en el control en las bodegas o locales a donde llegan las mercancías, ya que esto constituye la eficiencia que con el principio de veracidad, a través del Canal Verde se mejoren las actividades aduaneras.

2.2.3 AGILIDAD EN EL DESPACHO DE LAS MERCANCÍAS

Boris Coellar Gerente del V Distrito en su opinión manifestó en el Diario el Expreso que:

"Sin duda que la Aduana ha progresado mucho en el último año en cuanto a reducir los tiempos de despacho de mercancía, mejorar su sistema informático y ser más eficiente, pero también es cierto que aún falta mucho por hacer, especialmente en lo referente a la normativa de procedimientos. El éxito en el trabajo es consecuencia de la agilidad y honestidad con la que el personal dentro de sus responsabilidades está cumpliendo a favor del Estado y del sector de importadores y exportadores". (Boris Coellar, pág. 10, agosto 19, 2011)

El “Canal Verde” o Aforo Automático brinda un mayor proceso de agilidad y control para la desaduanización y el despacho de las mercancías importadas, logrando así uno de los indispensables requisitos por todos los usuarios del Comercio Exterior, dando como resultado que los exportadores e importadores podrán realizar la mayoría de trámites vía electrónica, siendo el objetivo principal que ni bien llegue la carga a los patios sea retirada inmediatamente, reduciendo los gastos al importador, ya que no va a pagar más por mantener su mercadería en la naviera ni en los almacenes.

2.2.3.1 Agilidad en el Trámite de Desaduanización

Para el Agente de Aduana, Roberto Calderón, las observaciones a la nueva Ley deben tener más debate cuando se refiere a los procedimientos, que estarán plasmados en el reglamento. “Lo que debemos hacer es inmiscuirnos en el reglamento a esta Ley, porque sabemos cuáles son las trabas, las dificultades que existen, porque aún hay discrecionalidad”.(Calderón, aforos.com,2011)

Hoy en día los trámites aduaneros son más rápidos, debido a la reducción de tiempo por los Operadores Económicos Autorizados (OEA) mediante el SICE, controlando con el “Canal Verde” la salida de las mercancías, contribuyendo activamente al desarrollo del comercio exterior en el país.

2.2.3.2. Despachos Anticipados de Mercancías

Fabián Soriano, Gerente Distrital de la Aduana, sostuvo que:

“Ahora hay aforos automáticos y despachos anticipados, y los importadores tienen un mejor servicio siempre y cuando cumplan con los requisitos antes de que la mercadería llegue al puerto y los agentes se encargan de revisar el contenido de las cargas con los documentos que presentan, de ahí se comparan las partidas arancelarias, los requisitos de calidad, registros sanitarios y los valores declarados”.(Soriano, todocomercioexterior.com,2009)

El Aforo Automático es un proceso con cero papeles, es decir que el usuario de la Aduana no correrá riesgos ni trámites de ninguna naturaleza, ya que el sistema automáticamente registrará las condiciones del cliente, desechando cualquier diligencia aduanera engorrosa que dificulte el egreso o ingreso de la mercancía, y este proceso se lo está realizando en coordinación con usuarios para calificar dentro de esta la nueva herramienta aduanera.

2.2.4 VENTAJAS Y DESVENTAJAS PARA LOS OPERADORES ECONÓMICOS AUTORIZADOS (OEA)

“Una de las ventajas que poseen los Operadores Económicos Autorizados (OEA) con este nuevo sistema de Aforo Automático y el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador es reducir, simplificar y uniformizar los procedimientos de importación, exportación, tránsito y aduanas, en beneficio de las operaciones comerciales para aumentar la transparencia, con el propósito de ir mejorando en los servicios y eficiencia del puerto, apegado a las reglas de puerto moderno y seguro, hecho que nos permitirá competir con otros puertos de Sudamérica, no solo por las condiciones naturales, sino por la agilidad y eficacia del mismo”.(SENAE, operadores.com, 2011)

Los Operadores de Comercio Exterior mantienen su compromiso de brindar un excelente servicio a todos los clientes y usuarios del Puerto Comercial de Esmeraldas y a todos los demás puertos a nivel nacional, conservando sistemas de calidad y estándares de seguridad para optimizar recursos mediante el Sistema Interactivo de Comercio Exterior agilizando procesos y simplificación en los trámites aduaneros, instaurando una estrategia para buscar aliados al proceso de modernización del servicio aduanero y promover la necesidad y ventajas de una política de Estado solvente, encaminados hacia un bien en común.

2.2.4.1 Sistema Operativo

Heerbert Suárez Avilés opina:

“Una de las ventajas que posee el Sistema Operativo de Comercio Exterior (SICE): “Es el proceso de intercambio, que se integra para conformar con la agilidad los trámites correspondientes a la recepción y envío de mercancías por medio de la transmisión electrónica de datos y trabajar en todas las órdenes de la administración para la estructuración de un sistema integrado de gestión aduanera”.(Suárez, estrategias operativas, pág. 52)

A través de este sistema informático es más rápido que la revisión se realice mediante el aforo automático para desaduanizar cualquier tipo de

contenedores, ya que así no hay que pasar por muchos filtros por la Aduana y sacarlo de manera fraudulenta, siendo esto un obstáculo y difícil de solucionar, por esto es necesario que el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador implemente a la brevedad la firma electrónica, para aumentar la seguridad en el uso del SICE.

2.2.4.2 Intercambio Electrónico de Datos

“Los Operadores Económicos Autorizados (OEA) utilizarán para la transmisión de datos al Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, un conjunto de formatos electrónicos unos reconocidos por la comunidad de comercio exterior como el estándar internacional; y otros que serán de aplicación en el ámbito nacional, que serán definidos por la Aduana del Ecuador que permite a cada una de las partes, independientemente de su aplicación informática y plataforma tecnológica.”(Ayala, 2008)

Esta actividad es la que tiene como función principal proveer la lógica para las aplicaciones de informes y consultas con el fin de facilitar las actividades que permiten generalizar información con efectividad, consiguiendo que estos estén permanentemente informados con las últimas novedades y datos estadísticos que se ejecutan en el Canal Verde para la nacionalización de las mercancías, teniendo un despacho oportuno y simplificado.

2.2.5 ADAPTACIÓN DE LA GESTIÓN DE RIESGO

Así se estaría posibilitando que se haga realidad lo que expresa el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador: “la gestión de riesgo en el control de las operaciones de comercio exterior, posibilitan un nuevo espacio basado en un análisis sistemático de evaluación de riesgo, que permitiría un Canal Verde en su ejecución de entrada y salida de mercancías, evaluando el nivel de riesgo de las declaraciones aduaneras”.(SENAE, 2010)

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

2.2.5.1 Área de Monitoreo

El Operador de Comercio Exterior, Aparicio Valero sostiene que:

“Debido a que el monitoreo lleva un control concurrente para todas las importaciones a nivel nacional que están ingresado a la Aduana del Ecuador, hace que el funcionario de Aduana pueda crear una relación entre las variables objetivas que se pueda obtener de un trámite aduanero como son los importadores frecuentes, de las mercancías que suelen importar habitualmente.”(Aparicio, sistemasaduaneros.com, pág.61)

Esta información se fundamenta en el análisis y la jerarquización de las variables de riesgo que sirven de gran indicativo para poder predecir posibles fraudes aduaneros, incluyendo finalmente la revisión del comportamiento tributario y se torna posible no evadir los controles aduanero, haciendo más exactos en las operaciones de comercio exterior.

2.2.5.2 Inteligencia en el Control Aduanero

Fernando Villacis editor del Diario del Comercio en su artículo destaco que:

“Actualmente la Herramienta de Perfiles de Riesgo mantiene un Control Concurrente es decir durante el proceso de despacho al momento que ingresa una Declaración Aduanera en donde el sistema determina el nivel de riesgo en función de las variables que integran el modelo, asignando el canal de aforo correspondiente (Canal rojo, Canal Amarillo o Canal Verde)” como parte del proceso de implementación de estrategias se efectúan evaluaciones periódicas del desempeño del sistema de perfiles de riesgo y comportamiento de los Operadores Económicos Autorizados (OEA) a fin de establecer nuevos controles que optimicen el rendimiento de la Gestión Aduanera.(Villacis, el comercio.com, pág.22)

Es importante destacar que esta área es la encargada de mantener actualizada y de velar por el rendimiento y la efectividad de la Herramienta de Perfiles de Riesgo que tiene su incidencia a nivel nacional, es por ello que el personal que trabaja diariamente en esta Área debe estar informado tanto con los cambios en las leyes o Normas Aduaneras y

crear controles para los diferentes riesgos que se presentan, que con el principio de presunción de veracidad hace más solvente el envío de las mercancías previo a su nacionalización.

2.3 FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

2.3.1 TIPOS DE AFORO

2.3.1.1 Canal Rojo

Se procede a la inspección física y documental de la carga, las mercancías y los documentos son sometidos a revisión, antes de la entrega de los bienes a sus consignatarios, los DAU de canal ROJO se remiten al área de reconocimiento físico en los diferentes distritos del territorio aduanero ecuatoriano, siendo asignado el funcionario aleatoriamente por el sistema y, una vez practicado, imprime el boletín de liquidación para que el agente de aduanas continúe con el procedimiento (pago en el banco y retiro de la mercancía del almacén, previa emisión del pase de salida).

2.3.1.2 Canal Amarillo

Presentación de la documentación a la Aduana, en el cual se verifica de modo auténtico e íntegro del control y comprobación documental pertinente, observando que se cumplan con todos los requerimientos del caso, ejemplo:

- ✓ Clasificación arancelaria correcta.
- ✓ Declaración exacta de precio, cantidad, marca de las mercancías

Las DAU con canal AMARILLO, es decir, los sujetos a comprobación documental, son despachadas el mismo día de su presentación, si no existe la necesidad de requerir datos adicionales al declarante.

2.3.1.3 Canal Verde

Mediante Oficio No. 01440 del 23 de junio de 2008, El Procurador General del Estado absolviendo consulta presentada por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, certifica que la Institución tiene atribución legal para aplicar el mecanismo de Aforo

Automático-Resolución No. 24-2008-R212 sobre el “Reglamento Específico para la Aplicación del Aforo Automático”, de conformidad con lo establecido en la Decisión No. 574 de la Comunidad Andina, en donde se adopta este procedimiento dentro del desaduanamiento de mercancías.

2.3.1.4 “Canal Verde” o Aforo Automático

Como se lo ha denominado en nuestro país, se basa en el principio de presunción de veracidad; es la entrega inmediata de los bienes a los consignatarios sin revisión física, pero si de una revisión documental posterior al levante de las mercancías, luego del pago de los tributos.(Resolución No. 24-2008-R212, 2008)

El Canal de Aforo Automático es la ejecución del Acto de Aforo mediante la validación y análisis electrónico de la Declaración Aduanera por medio del Sistema Informático a través de la aplicación de perfiles de riesgo establecidos por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.

2.3.1.4.1 Objetivos del Proceso de Aforo Automático

- ✓ Disminuir el tiempo de alrededor de 8 días empleado en proceso de desaduanización de mercancías
- ✓ Reducir los costos incurridos en el proceso de desaduanización de mercancías importadas.
- ✓ Reenfocar y hacer efectivos los controles ejecutados por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.
- ✓ Hacer eficientes a los Operadores Económicos Autorizados (OEA) que participan en la cadena de logística de desaduanización de mercancías importadas.
- ✓ Se aplicará a los Operadores Económicos Autorizados que hayan realizado importaciones durante los últimos cinco años fiscales y cuyo valor anual en promedio sea superior a ocho millones de Dólares.
- ✓ Que el Importador sea calificado como Contribuyente Especial por el SRI.

2.4 PAÍSES QUE ESTÁN IMPLEMENTANDO EL CANAL VERDE

Hoy en día el “Canal Verde” está implementándose en los procesos aduaneros en los países latinoamericanos tales como: Perú, Venezuela, Chile, Argentina y en países europeos como España. (SENAE, desarrolloinstitucional.com, 2011)

Con la aplicación del “Canal Verde” facilitando el Comercio Internacional se pretende obtener mayor rapidez en el proceso de despacho de mercancías, disminuye el aforo físico de las mercancías, logrando una mayor eficiencia en los procesos de desaduanización, reduciendo costos de almacenaje, reducción en el tiempo en los trámites aduaneros y otros beneficios de tipo económico para el sector privado, cumpliendo con el precepto básico de las administraciones aduaneras a nivel mundial.

2.4.1 Perú

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

2.4.2 Venezuela

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

2.4.3 Chile

En Chile el “Canal Verde” toma el nombre de sin examen. Para aliviar la congestión del tráfico de contenedores que se registra en los puertos y los operadores logísticos plantean que más importaciones puedan utilizar el canal verde o validación automatizada de la carga.

2.4.4 Argentina

“Canal Verde” en Argentina el cual es denominado “Sistema Aduanero de Operador Confiable” (SAOC), se fundamenta en la valoración de la empresa que solicita obtenerla calificación de operador confiable para tramitar las exportaciones y que sean

poco controladas por los fiscalizadores de la Aduana, por lo cual reduce y acelera los trámites.

España

En España se rige por el método de “Canal Verde” mediante un scanner gigante que inspecciona a profundidad el contenedor sin la necesidad de abrirlo y este sistema consiste en detectar las cargas que tienen un nivel de riesgo bajo a quienes no se les realiza revisión documental ni física.

2.5 LOS OPERADORES ECONÓMICOS AUTORIZADOS (OEA)

Los Operadores Económicos Autorizados, que pueden ser personas naturales o jurídicas, son los usuarios que se involucran e interactúan informática y operativamente en el movimiento internacional de mercancías, cumpliendo con las normas equivalentes de seguridad de la cadena logística y acceden en los trámites aduaneros establecidas por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (COPCI, 2010)

2.5.1 Agente de Aduana

Es la persona natural o jurídica cuya licencia otorgada por la Directora o Director General del Servicio Nacional de Aduana le faculta gestionar de manera habitual y por cuenta ajena, el despacho de las mercancías, debiendo para el efecto firmar la declaración aduanera en los casos que establezca el reglamento.

2.5.2 Importador / Exportador

Es la persona natural o jurídica que acredite su condición de tal, mediante la presentación del original de la factura comercial y/o el conocimiento de embarque marítimo, la carta de porte o la guía aérea en su caso y que cumple con las exigencias establecidas por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador y demás disposiciones legales, reglamentarias y administrativas que regulan el comercio exterior. (COPCI, 2010)

2.5.3 Organismos de Control

Son instituciones que según su naturaleza desempeñan una labor de control de acuerdo a la legislación vigente, las cuales están administradas y controladas por el Estado. Ejemplo: El SRI, MIPRO, MAGAP, Comex, Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, Secretaría Nacional Anticorrupción, Contraloría General del Estado, Procuraduría General del Estado, entre otras.

2.5.4 Bancos y CIAS. de Seguros

Establecimientos financieros, aseguradores y de crédito avalados por la Superintendencia de Bancos donde se realizan pagos inherentes a los tributos al comercio exterior. Estas compañías facilitan el pago inmediato de los tributos, haciendo más rápidos los procesos aduaneros, que se realizan en línea y en tiempo real, sin caer en errores y demoras de transcripción.

2.5.5 Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE)

El Servicio de Aduana es una potestad pública que ejerce el Estado, a través del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, con un alto nivel profesional, técnico y tecnológico, a través de la coordinación y cooperación de otras entidades u órganos del sector público. El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador está en constante innovación y perfeccionamiento de los procesos, con el objetivo de brindar la mejor calidad en los servicios externos e internos al usuario, se le entregan las facultades tributarias de determinación, resolución y sanción en materia aduanera, de conformidad con la ley y sus reglamentos contribuyendo activamente al desarrollo del Estado Ecuatoriano.

2.5.6 Agente de Carga Internacional

Es la persona jurídica autorizada como tal por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, que puede realizar y recibir embarques, consolidar y desconsolidar mercancías, actuar como operador de transporte multimodal, sujetándose a reglamentos y acuerdos específicos, emitir documentos propios de su actividad, tales como conocimientos de embarque, guías aéreas, cartas de porte, manifiestos y demás.(COPCI, decreto, 2010)

2.5.7 Almacenes Temporales

Son bodegas autorizadas por la administración del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador en la prestación de servicios de almacenamiento temporal de mercancías, ubicadas en Zonas Primarias o Secundarias y que están sujetas a medidas de control establecidas por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador y las instituciones de control inherentes al comercio exterior.

2.6 FUNDAMENTACIÓN LEGAL

2.6.1 Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI)

Se rigen por la presente normativa todas las personas naturales y jurídicas y demás formas asociativas que desarrollen una actividad productiva, en cualquier parte del territorio nacional. De igual manera, se regirá por los principios que permitan una articulación internacional estratégica, a través de la política comercial, incluyendo sus instrumentos de aplicación y aquellos que facilitan el comercio exterior, a través de un régimen aduanero moderno transparente y eficiente, por lo que a continuación se citan algunos de los artículos que servirán para la elaboración de este tema propuesto.(COPCI, 2010)

Art. 205.- Aduanas

La Aduana es un servicio público que tiene a su cargo principalmente facilitar el comercio exterior y ejercer el control de la entrada y salida de mercancías, unidades de carga y medios de transporte por las fronteras y zonas aduaneras de la República, así como quienes efectúen actividades directa o indirectamente relacionadas con el tráfico internacional de mercancías; determinar y recaudar las obligaciones tributarias causadas por efecto de la importación y exportación de mercancías, resolver los reclamos, recursos, peticiones y consultas de los interesados; prevenir, perseguir y sancionar las infracciones aduaneras; y, en general, las atribuciones que le son propias a las Administraciones Aduaneras en la normativa adoptada por el Ecuador en los convenios internacionales.

Art. 207.- Potestad Aduanera

La potestad aduanera es el conjunto de derechos y atribuciones que las normas supranacionales, la Ley y el Reglamento otorgan de manera privativa al Servicio Nacional de Aduana del Ecuador para el cumplimiento de sus fines. Los servicios aduaneros serán administrados por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, sea directamente o mediante concesión.

Art. 138.- De la Declaración Aduanera

La Declaración Aduanera será presentada conforme los procedimientos establecidos por la Directora o el Director General. El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador podrá autorizar el desaduanamiento directo de las mercancías en los casos previstos en el reglamento a este Código, previo cumplimiento de los requisitos en él establecidos, y de acuerdo a las disposiciones emitidas por la Directora o el Director General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (COPCI, 2010)

Art. 140.- Aforo

Aforo es el acto administrativo de determinación tributaria a cargo de la Administración Aduanera que consiste en la verificación física o documental del origen, naturaleza, cantidad, valor, peso, medida y clasificación arancelaria de la mercancía.

2.6.2 REGÍMENES ADUANEROS

2.6.2.1 Regímenes de Importación

Art. 147.- Importaciones para el Consumo

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

Art. 152.- Depósito Aduanero

Régimen aduanero según el cual las mercancías importadas son almacenadas por un periodo determinado bajo el control de la Aduana en un lugar habilitado y reconocido para esta finalidad, sin el pago de los derechos e impuestos y recargos aplicables.

2.6.3 REGÍMENES DE EXPORTACIÓN

Art. 154.- Exportación Definitiva

Es el régimen aduanero que permite la salida definitiva de mercancías en libre circulación, fuera del territorio aduanero comunitario o a una Zona Especial de Desarrollo Económico ubicada dentro del territorio aduanero ecuatoriano, con sujeción a las disposiciones establecidas en el presente Código y en las demás normas aplicables.

2.6.4 OTROS REGÍMENES ADUANEROS

Art. 161.- Tránsito Aduanero

Es el régimen aduanero por el cual las mercancías son transportadas bajo control aduanero, de una oficina Distrital con destino al exterior.

2.7 REGLAMENTO ESPECÍFICO PARA LA APLICACIÓN DEL AFORO AUTOMÁTICO.

Artículo 1: De conformidad con lo establecido en la Decisión N0. 574 de la Comunidad Andina, se adopta el procedimiento de Aforo Automático dentro del proceso de desaduanamiento de mercancías. Entiéndase por Aforo Automático a la ejecución del acto de aforo mediante la validación y análisis electrónicos de la declaración aduanera por medio del sistema informático a través de la aplicación de perfiles de riesgo establecidos por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (Resolución 24-2008-R2)

Artículo 2: Reglas de Aplicación

A efecto de la aplicación del procedimiento de aforo automático en el desaduanamiento de mercancías se establece las siguientes reglas:

- a) Se aplicará a los Operadores Económicos Autorizados (OEA) que participan en el proceso de desaduanización de mercaderías que hayan realizado importaciones durante los últimos cinco años fiscales y cuyo valor anual en promedio superior a ocho millones de dólares de los Estados Unidos de América;
- b) Se aplicará a los importadores calificados como contribuyente especiales por el Servicio de Rentas Internas;
- c) Quedan excluidas de la aplicación de este procedimiento las importaciones que requieran licencias de importación, siempre que estas no sean otorgadas y transmitidas por vía electrónica. También se excluye a las importaciones en cuyo control intervienen mediante la inspección física de las mercancías otras entidades del Estado.
- d) Se establece un plazo de cinco días hábiles, contados desde el pago de los tributos al comercio exterior para presentar la declaración aduanera única en formato impreso con todos sus documentos de acompañamiento. De no presentar físicamente la declaración aduanera y sus documentos de acompañamiento, en el plazo establecido, el importador y el agente de aduana que tramite la importación, no podrán acogerse al despacho mediante aforo automático por el lapso de un año calendario sin perjuicio de las sanciones legales a que hubiere lugar.

Artículo 3: Asignación del Canal de Aforo

La asignación del canal de aforo será establecida por el sistema informático del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, a través de la herramienta perfiladora de riesgo, de conformidad con lo determinado en la Resolución No. 3-2008-R4 del 13 de febrero del 2008.

Artículo 4.- Manual de Procedimiento

El Director General, de conformidad con la atribución que le confiere el artículo 111 I. Administrativas letra ñ, deberá expedir el respectivo manual de procedimiento que describa el detalle del proceso de desaduanización de mercancías que se sometan a la aplicación del procedimiento de aforo automático.

Artículo 5.- Vigencia

El presente reglamento entrará en vigencia a partir de la aprobación del plan objetivo de revisión por parte del Director General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, al contexto de lo establecido en el artículo 14 de la Decisión No. 574 de la CAN.

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

3.1 MÉTODO DE INVESTIGACIÓN

3.1.1 Deductivo

El método aplicado que se utilizó para la presente investigación fue el deductivo método aplicado de un análisis general hasta llegar a un análisis específico con el tema propuesto del Canal de Aforo Automático, con el cual las características más importantes fueron definidas en las leyes, reglamentos, resoluciones, hechos y circunstancias de carácter particular, para establecer el tipo de aforo más conveniente para nacionalizar las mercancías agilizando los procesos de carga y la reducción de tiempo.

3.2 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN

3.2.1 Descriptiva

La técnica utilizada para la investigación fue de tipo descriptiva, basadas en las referencias bibliográficas, para la realización del tema de investigación, el mismo que permitió enfocar las experiencias de los funcionarios del Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador, que han desarrollado sus actividades en los diferentes tipos de aforos, procesos de control, enfrentando cambios en la facilitación de los despachos de mercancías, logrando así aplicar el estudio del Canal de Aforo Automático en los usuarios de Comercio Exterior.

3.3 FORMAS DE INVESTIGACIÓN

3.3.1 Aplicada

Es la que permitió hacer uso de la investigación de campo, ya que esta nos ayudó a recopilar información haciendo uso de las entrevistas en la búsqueda de la información más conveniente para el tema propuesto y de esta manera conocer los datos más importantes que se necesitaron para obtener información precisa, veraz y oportuna en el nuevo proceso de despacho del Canal de Aforo Automático.

3.4 TIPOS DE INVESTIGACIÓN

El tipo de investigación del Canal de Aforo Automático en los usuarios de Comercio Exterior fue la documental y la de campo ya que estas fueron las vías más factibles para solucionar un problema de estudio, que permitió obtener con claridad la situación de los hechos a investigar.

3.4.1 Campo

En lo referente a la de Campo se requirió recolectar la información necesaria acerca del tema en entrevistas y a los diferentes funcionarios del Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador para tener una información precisa de los que se desea investigar.

3.4.2 Documental

La Documental permitió comparar con investigaciones realizadas la información del tema basados en comentarios, revistas, leyes y resoluciones, obteniendo resultados favorables.

3.5 FUENTES DE LA INFORMACIÓN

3.5.1 Fuentes Primarias

La Primaria estuvo dirigida a profesionales e instituciones que se destaquen en cada área referente al tema como por ejemplo a los funcionarios del Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador, Agentes Aduaneros, Importadores, Funcionarios del Puerto Comercial de Esmeraldas ya que ellos son la base y el soporte para la información que se desea recopilar para la investigación del estudio.

3.5.2 Fuentes Secundarias

Se ha recopilado toda la información necesaria de textos, libros, folletos, anuncios, leyes y reglamentos, búsquedas en páginas web, entre otros; para así, contar con información verídica que certifique el trabajo que se realizó. En el caso del Canal de Aforo Automático será la herramienta más necesaria para establecer un criterio de selección ágil y nos proporcionará una información amplia para profundizar el tema.

3.6 ANÁLISIS DE DATOS

3.6.1 Universo

El análisis del Universo de la investigación fue el campo de acción de desarrollo en la provincia de Esmeraldas, que permitió determinar cuáles son las empresas que están sujetas a Aforo Automático que tienen un papel importante para desempeñar actividades del comercio.

3.6.2 Muestra

$$n = \frac{z^2 p \cdot q \cdot N}{(N-1) e^2 + z^2 p \cdot q}$$

En este Plan de Tesis no se aplicó fórmula de muestra, debido a que la información a analizar es de acuerdo a las estadísticas que proporcionó el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador e Importadores.

3.7 NORMAS ÉTICAS

En este plan de tesis se respetaron todas las fuentes bibliográficas que se necesitaron para la información del tema presentado, con la noción de plantear nuevas interrogantes, de igual manera me hago responsable de la veracidad de la información con el objetivo de ejecutar el proyecto de la manera más lógica.

3.8 ASPECTOS ADMINISTRATIVOS

3.8.1 Recursos

Entre las personas que se necesitaron para la realización del tema de tesis fueron, el asesor, colaboradores de la carrera de Comercio Exterior (1), Logística del Comercio Internacional (1) y Legislación Aduanera (1).

3.8.2 Material

Fueron los suministros que se necesitaron para la elaboración del proyecto: tinta, resmas de papel, anillado, copias, esfero, internet y borradores del plan de tesis.

3.9 CRONOGRAMA

MES	2011															
	ABRIL			MAYO			JUNIO			JULIO			AGOSTO			
AÑO	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
ACTIVIDADES Y SEMANAS																
1.- MARCO TEÓRICO																
1.1. Revisión de Bibliografía																
1.2. Análisis de la Información																
1.3. Redacción de Marco Teórico																
2.- DIAGNÓSTICO																
2.1. Diseño de Los Instrumentos																
2.2. Aplicación de Instrumentos																
2.3. Tabulación de la Información																
2.4. Análisis de la Información																
3.- PROPUESTA																
3.1. Administrativa																
3.2. Operativo																
3.3. Legal																
4.- PRESUPUESTO																
4.1. Obtención Proformas y Costos																
4.2. Elaboración de Presupuestos																
4.3. Resumen de Impresiones																
4.4. Preparación de Flujos																
5.- ANÁLISIS DE IMPACTOS																
5.1. Social																
5.2. Cultural																
5.3. Económico																
5.4. Educativo																
6.- CONCLUSIONES																
7.- RECOMENDACIONES																
8.- PRESENTACION DEL INFORME FINAL																

3.10 PRESUPUESTO

DESCRIPCIÓN	CANTIDAD	P. UNITARIO	P. TOTAL
RECURSO HUMANO			
Arancel			
Ayudantes	GLB	500,32	500,32
	1	100,00	100,00
RECURSO MATERIAL			
Tinta	2	28,00	56,00
Resma de Papel	2	5,00	10,00
Esferos	12	0,30	3,60
Copias	400	0,03	12,00
Internet	40 HORAS	0,80	32,00
Anillados	4	2,50	10,00
Borradores	2	2,50	5,00
SALIDAS DE CAMPO			
Movilización			
Viáticos	20	7,00	140,00
	4	12,00	48,00
TOTAL			\$916,92

3.11 FINANCIAMIENTO

La tesis va a ser financiada por mis padres, ya que ellos son los pilares fundamentales en mi vida y me han permitido hoy por hoy a seguir realizándola con constancia y perseverancia para el logro de mis propósitos en este lapso universitario.

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS

4.1 ANÁLISIS DE LOS OPERADORES ECONÓMICOS AUTORIZADOS CON LA APLICACIÓN DEL AFORO AUTOMÁTICO POR EL DISTRITO DE ESMERALDAS

4.1.1 Plan Nacional de Desarrollo

“El Gobierno Nacional del Ecuador a través del plan de desarrollo para el buen vivir, establece grandes lineamientos de una agenda alternativa y democrática para el efectivo desarrollo sostenible y equitativo del Ecuador, buscando impulsar la industrialización, la intervención del Estado resulta necesaria para el aumento de la productividad real, la diversificación productiva y la transformación de las exportaciones e importaciones son instrumentos de esta estrategia, porque permiten mejorar el desempeño de la economía para el buen vivir, desarrollar el mercado interno, reducir la dependencia externa del país y disminuir la vulnerabilidad de la economía.”(SENPLADES, 2009)

El Plan Nacional de Desarrollo a través del Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE) con el nuevo sistema de Aforo Automático ha permitido fortalecer radicalmente este modelo de despacho que agiliza los procedimientos aduaneros, dinamiza el Comercio Exterior y promueve la tendencia mundial en pro del medio ambiente “cero papel”, para estar igualdad con países desarrollados que lo implementan, por ello surgió la necesidad de aplicar este sistema que permitirá a los importadores fortalecer el Aforo Automático que ha crecido sin precedentes en menos de 14 meses y con más fuerza en el último mes.

Las Aduanas se han convertido en una de las instituciones más importantes para el cumplimiento de los objetivos planteados por un Estado, como implementación de programas de estabilidad económica, promoción a la inversión privada nacional e

internacional, y el surgimiento de bloques económicos como los Países Miembros de la Comunidad Andina son a su vez miembros de la Organización Mundial del Comercio y en consecuencia se han obligado a aplicar el Acuerdo sobre Valoración de la OMC.

4.2 OPERADORES ECONÓMICOS AUTORIZADOS

4.2.1 Requisitos para los Operadores Económicos Autorizados

La seguridad en el comercio internacional se ha convertido en un factor estratégico de aplicar medidas más rigurosas y eficaces facilitando al mismo tiempo el flujo de mercancías; esto ha elevado las medidas de seguridad y controles en las mismas, originando una alianza estratégica entre las aduanas y el sector empresarial en el mundo, trabajando juntos por el beneficio de ambos con excelentes resultados con el fin de asegurar y facilitar la cadena logística, lo que ha generado la creación del Operador Económico Autorizado (OEA).

Por ello será considerado como un operador seguro y fiable, que cuente con un historial de buen cumplimiento en materia aduanera, que disponga de un sistema de los registros comerciales y de seguridad, con un control aduanero apropiado.

Estos operadores serán distinguidos positivamente mediante la concesión de facilidades relacionadas con la obtención de ciertos procedimientos simplificados y con mayor rapidez en controles aduaneros, de acuerdo con la experiencia internacional, existiendo tres tipos de certificados atendiendo a la exigencia de requisitos y a los beneficios que de ellos se derivan.

4.2.1.1 Certificado Operador Económico Autorizado Simplificaciones Aduaneras

Para obtener este certificado se deberán cumplir los siguientes criterios:

- ✓ Informes satisfactorios de cumplimientos de los requisitos aduaneros.
- ✓ Sistemas contables y logísticos adecuados.
- ✓ Solvencia financiera acreditada para satisfacer las obligaciones de la empresa, teniendo en cuenta las características del tipo de la actividad económica. (Blanco, Facilidades de los operadores de comercio exterior, pág. 26)

En todo ellos es importante disponer de procedimientos establecidos por escrito que reflejen fielmente la actividad diaria del operador.

A nivel mundial viene creándose una serie de medidas destinadas a facilitar el comercio exterior, dentro de las cuales se encuentra la simplificación de los procedimientos operativos aduaneros, se procedió a revisar la legislación aduanera y conocer aquellos casos en los cuales su aplicación en la práctica generan demoras que afectan los trámites del despacho aduanero, con el consecuente costo económico y comercial que deben asumir los empresarios dedicados al comercio exterior.

4.2.1.2 Certificado Operador Económico Autorizado Seguridad y Protección

Para este tipo de certificado, además de los requisitos anteriores se deben cumplir otros relacionados con:

- ✓ Seguridad y protección de los recintos e instalaciones.
- ✓ Las mercancías.
- ✓ El control de accesos, etc.
- ✓ Importancia de la documentación exigida en cuanto a procedimientos y descripción de las tareas y actividades. (Blanco, facilidades de los operadores de comercio exterior, pág. 33)

El Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE) pretende la asociación de las administraciones aduaneras con aquellas empresas del sector privado que demuestren buenas prácticas y que garanticen seguridad en la cadena logística del comercio internacional, reconociendo a las empresas como colaboradoras asociadas en estas tareas que gozarán de facilidades y beneficios en el despacho aduanero.

Por ello el solicitante debe demostrar un alto conocimiento en medidas de seguridad y de protección, tanto internamente como en las relaciones económicas con los clientes, los proveedores y los prestadores de servicios externos.

4.2.1.3 Certificado Operador Económico Autorizado Simplificaciones y Seguridad.

Lo podrán obtener aquellos operadores que cumplan con los criterios de los dos tipos de certificado anteriores y quieran beneficiarse de las ventajas que se conceden a ambos.

VENTAJAS	OEAC	OEAS	OEAF	ENTRADA EN VIGOR
<i>Facilitación en las solicitudes de regímenes aduaneros simplificados</i>	x		x	01/01/2008
<i>Menos controles físicos y documentales</i>	x	x	x	01/01/2008
<i>Prioridad en los controles</i>	x	x	x	01/01/2008
<i>Posibilidad de que los controles no se realicen en el recinto de la aduana</i>	x	x	x	01/01/2008
<i>Declaraciones sumarias de entrada o salida con datos reducidos</i>		x	x	01/07/2009
<i>Notificación previa sobre el reconocimiento físico</i>		x	x	01/07/2009

(Blanco, Facilidades de los operadores de comercio exterior, pág.38)

Por el hecho de ser Operadores Económicos Autorizados (OEA), se han convertido en socio de confianza para las Aduanas de asegurarse del efectivo cumplimiento de los requisitos en materia fiscal y de seguridad por parte de las empresas, con el fin de evitar cualquier riesgo, en relación con la entrada, la salida, el tránsito o la utilización final de mercancías que impida la correcta aplicación de las medidas nacionales o suponga una amenaza para la seguridad de la comunidad, la salud pública, el medio ambiente o los consumidores.

4.3 CLASIFICACIÓN DE LOS OPERADORES ECONÓMICOS AUTORIZADOS

4.3.1 Fabricantes

A los efectos de esta Ley, se entiende por fabricante:

- ✓ El de un producto terminado.
- ✓ El de cualquier elemento integrado en un producto terminado.
- ✓ El que produce una materia prima.
- ✓ Cualquier persona que se presente al público como fabricante, poniendo su nombre, denominación social, su marca o cualquier otro signo o distintivo en el producto o en el envase, el envoltorio o cualquier otro elemento de protección o de presentación. (Bonilla, Pág. 12)

En definitiva es aquel que garantiza la seguridad y la protección en el proceso de fabricación de sus productos a los clientes.

4.3.2 Importadores/Exportadores

Es la persona natural o jurídica que acredite su condición de tal, mediante la presentación del original de la factura comercial y/o el conocimiento de embarque marítimo, la carta de porte o la guía aérea en su caso y que cumple con las exigencias establecidas por el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE) y demás disposiciones legales, reglamentarias y administrativas que regulan el comercio exterior.

Mediante resolución No. 723 emitida por la Gerencia General de fecha 3 de noviembre de 2007 y en concordancia con la Decisión 571 emitida por la Comunidad Andina, se establece que la Declaración Andina de Valor DAV deberá ser firmada por el importador o comprador de la mercancía, y por consiguiente se convierte en responsable de la información en la misma transmitida.

La responsabilidad del exportador dentro de la cadena logística es la siguiente:

- ✓ Lleva al efecto los trámites legales de salida de las mercancías de conformidad con la normativa aduanera, incluyendo las medidas de la política comercial y, en

caso, el pago de derechos de exportación, garantizando la seguridad y la protección en el suministro de las mercancías.

La responsabilidad del importador dentro de la cadena logística es la siguiente:

- ✓ Lleva al afecto los trámites legales necesarios de conformidad con la normativa aduanera relativa a la importación de bienes, salvo que haya otorgado su representación a un representante indirecto, garantizando la seguridad y la recepción de las mercancías, en particular evitando un acceso no autorizado o una manipulación indebida de las mismas.

4.3.3 Transportistas (Marítimo, Aéreo o Terrestre)

Es toda persona natural o jurídica autorizada por la Aduana para realizar operaciones comerciales regulares de transporte internacional marítimo, aéreo o terrestre, de mercancías utilizando uno o más medios o unidades de transporte. (Bonilla, los participantes aduaneros, pág. 23)

Su responsabilidad dentro de la cadena logística es la siguiente:

- ✓ Garantiza la seguridad y la protección en el transporte de las mercancías, en particular, evitando el acceso no autorizado o la manipulación indebida de los medios de transporte y de las mercancías transportadas.
- ✓ Aporta con los documentos de transportes necesarios.
- ✓ Lleva a efecto los trámites legales necesarios de conformidad con la normativa aduanera.

4.3.4 Consolidadoras/Desconsolidadores

Persona natural o jurídica dedicada a la actividad de recibir y desagrupar mercancías, que viene consolidada proveniente del exterior, para encaminarla a sus respectivos destinatarios. (Bonilla, pág. 25)

Es el Agente de carga que tiene como función agrupar mercancías correspondientes a varios embarcadores para ser transportados de un puerto, aeropuerto o terminal terrestre hacia o desde el Ecuador, para uno o más destinatarios con destino a otro puerto,

aeropuerto o terminal terrestre, en contenedores o similares, siempre y cuando se encuentren amparadas por un mismo documento de transporte.

4.3.5 Agentes de Cargas Internacional

Es toda persona que puede realizar y recibir embarques, consolidar, y desconsolidar mercancías, actuar como *Operador de Transporte Multimodal*, en representación de las líneas transportadoras de carga sujetándose a las leyes de la materia y emitir documentos propios de su actividad tales como *conocimientos de embarque*, guías aéreas, certificados de recepción, certificados de transporte y similares.

4.3.6 Agentes de Aduanas

Es la persona natural o jurídica cuya licencia, otorgada por la Directora o Director General del Servicio Nacional de la Aduana del Ecuador, le faculta a gestionar de manera habitual y por cuenta ajena, el despacho de las mercancías, debiendo para el efecto firmar la declaración aduanera en los casos que establezca el reglamento, estando obligado a facturar por sus servicios de acuerdo a la tabla de honorarios mínimos que serán fijados por la Directora o el Director General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, dicha licencia tendrá un plazo de duración de 5 años, la cual puede ser renovada por el mismo plazo. (COPCI, 2010)

El Agente de Aduana podrá contratar con cualquier operador que intervenga en el comercio internacional y quedará obligado a responder ante el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador por la información consignada en los documentos.

En agente de aduana tendrá el carácter de fedatario y auxiliar de la función pública en cuanto que la aduana tendrá por cierto que los datos que consignan en las declaraciones aduaneras que formule, guarden conformidad con la información y documentos que legalmente le deban servir de base para la declaración aduanera, sin perjuicio de la verificación que puede practicar por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE, 2011).

4.3.7 Puertos

Es el lugar que permite que las embarcaciones realicen operaciones de embarque, desembarque y de carga, el término proviene del latín *portus*, suele hacer referencia a la infraestructura y servicios que se proporcionan en un espacio de aguas calmas para la estancia segura de las embarcaciones mientras se realizan las mencionadas operaciones. (Rodríguez, pág. 24)

En la zona marítima, los puertos incluyen obras (como diques o esclusas) para proteger a los barcos del oleaje, señalización (boyas, balizas, faros, etc.) y dársenas para la permanencia y operaciones. En la zona terrestre, por otra parte, se instalan muelles para facilitar el atraque y amarre de las embarcaciones y depósitos para acopiar las mercancías.

En definitiva los puertos brindan servicios para la actividad comercial aquellos especializados en la carga y descarga de mercadería para su transporte hacia otras regiones, la industria pesquera, la defensa nacional y el turismo.

4.3.8 Aeropuertos

Es una estación o terminal situada en un terreno llano que cuenta con pistas, instalaciones y servicios destinados al tráfico de aviones.

La construcción de un aeropuerto es compleja y debe atender diversos factores, dependiendo de las condiciones meteorológicas de la región que son determinantes ya que los aviones deben tener particular cuidado con los vientos a la hora de despegar o aterrizar. (Rodríguez, la gestión aduanera de los puertos, pág. 33)

Por ello los aeropuertos permiten el despegue y el aterrizaje de aviones de pasajeros o de carga, además de proveerles combustible y el mantenimiento.

4.3.9 Depósitos Aduaneros

Régimen aduanero según el cual las mercancías importadas son almacenadas por un periodo determinado bajo el control de la Aduana en un lugar habilitado y reconocido para esta finalidad, sin el pago de los derechos e impuestos y recargos aplicables.

Los depósitos pueden ser: comerciales privados y públicos y los depósitos industriales que sólo son privados. (COPCI, Pág. 14)

4.3.10 Depósitos Temporales

Son bodegas autorizadas por la administración del Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE) para la prestación de servicios de almacenamiento temporal de mercancías, ubicadas en Zonas Primarias o Secundarias y que están sujetan a medidas de control establecidas por el SENAE y las instituciones de control inherentes al comercio exterior. (COPCI, pág. 17)

La responsabilidad del depositario dentro de la cadena de suministro internacional es la siguiente:

- ✓ Vela por que las mercancías se mantengan bajo el control aduanero mientras se encuentran en un depósito aduanero o ubicado en un almacén de depósito temporal.
- ✓ Cumple las obligaciones que se derivan del almacenamiento de mercancías a las que se aplica el régimen de depósito aduanero o depósito temporal de mercancías, según el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversión (COPCI, 2010).

4.3.11 Courier

Persona natural o jurídica que presta servicios de transporte internacional de documentos urgentes o pequeños paquetes expresos, bajo la modalidad puerta a puerta, tales como aquellas empresas de "correo rápido", "despacho aduanero de envíos urgentes", "correos paralelos" o "servicio expreso internacional". (COPCI, Pág. 22)

4.3.12 Operadores de Terminales

Es todo operador portuario que tiene bajo su control directo un área abierta o patio de la zona portuaria, mediante un instrumento contractual celebrado por el administrador portuario.

4.4 CAMBIOS EN LOS OPERADORES ECONÓMICOS AUTORIZADOS

Desde el año 2010, se implementó el nuevo proyecto del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI), permitiendo obtener diferentes iniciativas sostenibles, basadas en la distribución equitativa de los beneficios del desarrollo, de los medios de producción y en la generación de trabajo digno y estable.

Desde el punto de vista aduanero modernización, simplificación, establecimiento de nuevos procedimientos y sistemas han permitido una gestión armonizada en la cadena logística en el comercio exterior, logrando un sistema de confianza de protección e integración más coherente en los flujos de mercancías, permitiendo cambios en la implementación de actividades, y formalidades de la manera más adecuada en todo lo que influye a control, despacho y retiro inmediato de las cargas que ingresan por el Puerto Comercial de Esmeraldas, facilitando a los Operadores Económicos Autorizados (OEA) y a las empresas el retiro inmediato de las mercancías agilizando los procesos.

Hoy por hoy la figura del Operador Económico Autorizado es uno de los mecanismos más importante, a través del cual las aduanas van a desarrollar este nuevo papel en beneficio del comercio, por el hecho de ser OEA se ha convertido en socio de confianza para las Aduanas y las empresas con sus obligaciones tributarias, y el cumplimiento de seguridad y gestión, van a tener mayores facilidades, trámites y controles en las mercancías respectivas.

Las empresas disponen de un alto nivel de control y seguridad en sus operaciones logísticas y de comercio internacional, lo que ha logrado importantes ventajas en el desarrollo de su actividad, con los propios operadores de comercio y con las autoridades aduaneras.

4.5 SITUACIÓN ACTUAL DE LOS OPERADORES ECONÓMICOS AUTORIZADOS

El acuerdo internacional de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), ha establecido directrices de “buenas prácticas” con énfasis en la facilitación del comercio y seguridad de la cadena de suministros a través de asociaciones “Aduanas-Aduanas” y “Aduanas-Empresas” por medio de programas (OEA), los cuales identifican y premian a las empresas que cumplen con las normas de la (OMA) o su equivalente.

La actual situación de los Operadores Económicos Autorizados (OEA) ha permitido en el lapso de las operaciones de comercio agilizar la liberación de carga, reducción del tiempo de tránsito, reducción de costos de almacenamiento, en un conjunto de datos reducido para la liberación de carga, proceso y liberación de embarques (del barco a la empresa), tratamiento especial en condiciones críticas de la Aduana.

A la vanguardia de la modernización de la Aduanas a nivel nacional, se estableció una nueva herramienta para los OEA, por lo cual considero importante en los empresarios que conozcan este nuevo proceso, que les permitirá asegurar, facilitar el comercio global y el reconocimiento mutuo, lo cual permitirá facilitar y mantener un grado de control conjunto a las mercancías que circulan en la cadena logística internacional.

Con dicho pilar se pretende desarrollar la profesionalización, modernización y calidad de las diferentes administraciones aduaneras, aplicando, entre otros, un sistema de gestión de riesgo y la transmisión previa de información por medios electrónicos, para identificar contenedores o carga de alto riesgo mediante la aplicación de herramientas informáticas que permitan identificar los envíos de alto riesgo en la cadena logística, tan pronto como sea posible.

Otro punto importante a detallar es el acercamiento de las Aduanas-Empresas, a través de las administraciones aduaneras con aquellas empresas del sector privado demuestren incluir buenas prácticas, que garanticen seguridad en la cadena logística del comercio internacional, reconociendo a las empresas como colaboradoras asociadas en estas tareas; dando al Operador Económico Autorizado (OEA), gozar de facilidades y beneficios en el despacho aduanero, una vez cumpla con los requisitos establecidos.

4.6 AFORO AUTOMÁTICO

En este capítulo se proporcionará la información a través de las entrevistas con la que se trabajó para elaborar el análisis a cada uno de los diferentes objetivos planteados, los distintos escenarios y la sensibilidad del nuevo sistema de Aforo Automático que involucran a todos los sectores que tiene que ver en el quehacer diario de la actividad de comercio exterior.

4.6.1 Importadores con Perfil Automático o Canal Verde por el Distrito de Esmeraldas

BASE DE DATOS DE IMPORTADORES

Nº	IMPORTADOR	Nº DE AFORO	TIPO AFORO
1	OMNIBUS	86	Automático
2	GENERAL MOTORS	40	Automático
3	SCHLUMBERGER	34	Automático
4	AYMESA	23	Automático
5	ELASTO	19	Automático
6	BAKER HUGHES	15	Automático
7	BJ SERVICES	15	Automático
8	WEATHERFORD	15	Automático
9	MUNDY HOME	12	Automático
10	COMREIVIC	7	Automático
11	BEBELANDIA	6	Automático
12	CONSORCIO PETROLERO BLOQUE 16	6	Automático
13	DECOMVISEK	6	Automático
14	DURALLANTA	6	Automático
15	IDEAL ALAMBREC	6	Automático
16	TENARIS	6	Automático
17	ANDES PETROLEUM	5	Automático
18	QMAX	5	Automático
19	ADRIALPETRO	4	Automático

20	AGIP OIL	4	Automático
21	ECUAYUTONG	4	Automático
22	HELMERICH & PAYNE	4	Automático
23	INDUSTRIA DE ACCESORIOS Y PARTES	4	Automático
24	PETREX	4	Automático
25	SANTOSMI	4	Automático
26	TELEVISION Y VENTAS	4	Automático
27	FAVORITA	3	Automático
28	NABORS DRILLING	3	Automático
29	TUBOSCOPE VETCO	3	Automático
30	ADELCA	2	Automático
31	AUTOMOTORES Y ANEXOS	2	Automático
32	DICHEM	2	Automático
33	ECUAJUGOS	2	Automático
34	TRIBOILGAS	2	Automático
35	BLACK GOLD	1	Automático
36	SINOPEC	1	Automático
37	TIW DE VENEZUELA	1	Automático
38	INPROEL	1	Automático
39	MAQSUM	1	Automático

Fuente: SENA E

Elaborado por: La Autora

Tabla N°1

La base de datos de los importadores ha permitido detallar cuales son las empresas que a través de los perfiles de riesgo han sido seleccionados bajo un Aforo Automático, lo que permite conocer que las empresas que más importaciones han tenido bajo este tipo de aforo han sido Ómnibus, General Motors y SCHLUMBERGER, por lo que estas empresas se han beneficiado gracias a la reducción de costos de almacenaje, simplificación de trámites y retiro inmediato de las mercancías y hoy por hoy y se encuentran en un constante movimiento de carga.

Cabe recalcar que en las entrevistas realizadas a los importadores en la pregunta N°2 del anexo n°3 se detalla lo siguiente: *¿Qué impacto ha generado en su actividad la*

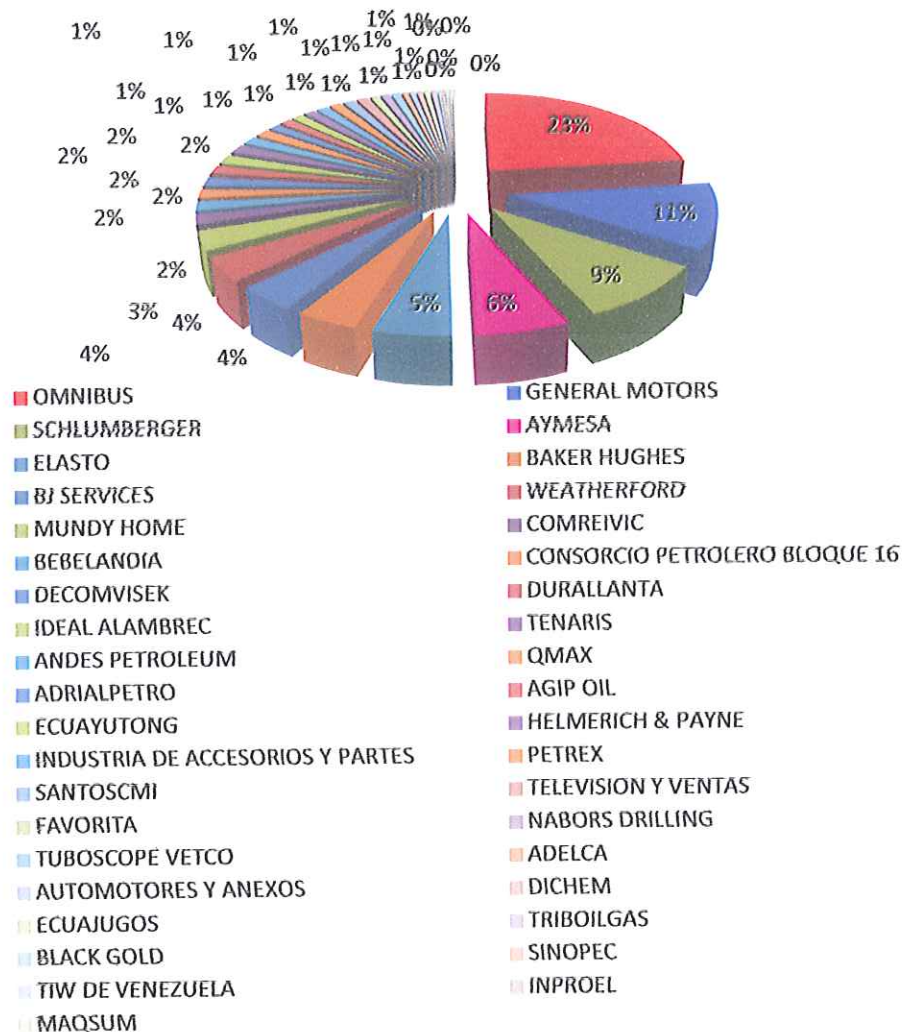
aplicación del Aforo Automático?, del cual se obtuvo las respuestas favorables para la realización de la presente investigación, El Ing. Gino Pozo, Paúl Vera y Karla Calderón concordaron que este tipo de aforo permite al importador menores gastos, permitiendo el descongestionamiento para la aduana, la entrega inmediata de la carga, el cliente queda satisfecho, la desaduanización es rápida, facilidades, pago inmediato y lo más importante que economiza y ahorra tiempo en el proceso.

Otra pregunta favorable fue en la pregunta N°4 del anexo 3 *¿Qué beneficios derivados del Aforo Automático se han visto reflejados en su empresa?*, el cual los importadores seleccionados bajo este perfil de Canal Verde detallaron que permite pagar los impuestos por internet y esperar que la carga llegue al muelle para el retiro, otra respuesta favorable es la de la empresa SCHLUMBERGER de la Ing. Karla Calderón determinó que ahorra tiempo y dinero, sin necesidad de acudir a la aduana y hacer filas en los bancos para cancelar los tributos aduaneros. Ómnibus: Que la nacionalización es más rápida porque ya no se necesita documentos físicos y todo se hace electrónicamente.

A continuación presentamos el cuadro estadístico con los porcentajes de las mayores empresas que han sido sujetas a la aplicación del Aforo Automático y una pequeña historia en las cuales determinamos las siguientes:

Omnibus es una empresa que permite ensamblar miles de automóviles, camionetas y todo terrenos que han sido emblemáticos en Ecuador, tales como Blazer, Trooper, Vitara, Luv. Actualmente exporta a Colombia y Venezuela, y tiene un liderazgo local de mercado con una participación 23% de importaciones durante el mes de julio del 2011. General Motors es una empresa fabricante de automóviles y camiones con un 11% y SCHLUMBERGER es el proveedor líder de servicios de campos petroleros para las compañías de petróleo y gas en todo el mundo con un 9%. El resto de las empresas están pasando por un proceso de crecimiento para acceder al canal de Aforo Automático para tener aún más una selección favorable para la entrega inmediata de las mercancías.

IMPORTADORES CON AFORO AUTOMÁTICO



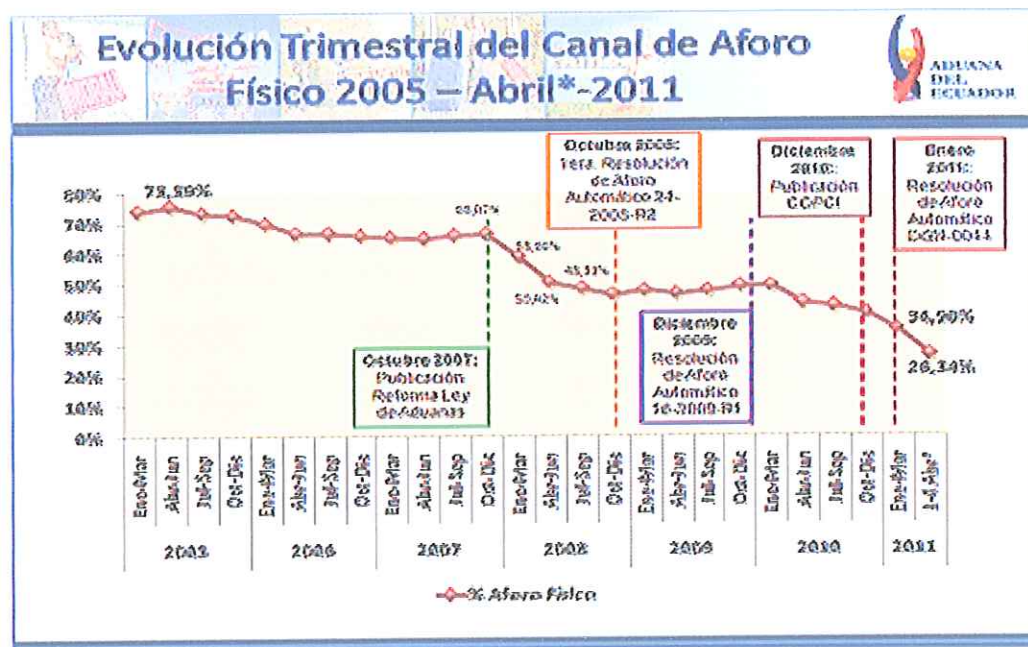
Fuente: SENAE
 Elaborado por: la autora
 Gráfico N°1

Es importante destacar la actividad que cumple el Aforo Automático para las distintas empresas sujetas a este beneficio ágil de desaduanización de mercancías, el mismo que le da un tratamiento especializado en los trámites y procedimientos de comercio exterior, y esto ha permitido un incremento en sus niveles de competitividad y en el reconocimiento internacional de sus actividades comerciales; garantizando la relación de confianza y seguridad que ellos requieren con un grado importante de desarrollo en los modelos de gestión de las empresas solicitantes que ratifiquen sus compromisos con mayor eficiencia en los procesos operativos, y con el esquema automático se pretende

El Aforo Automático desde sus inicios ha logrado que aumente su proceso de despacho inmediato en la entrega de las mercancías a tiempo completo, por lo que en el cuadro se detalla, que desde noviembre a diciembre del 2008 estaba en un 0.85%, este dio apertura para ir creciendo en ritmo constante y para enero y diciembre del 2009 tenga un 8.06%, disminuyendo el aforo Documental. En el año 2010 entre enero y diciembre fue del 17% lo que es un buen comienzo en este nuevo sistema de "Canal Verde" de Aforo Automático, en este nuevo año 2011 en enero y febrero es del 26% lo que el aforo Físico se reduce en un 32% para el periodo 2011, dando apertura al incremento del Aforo Automático.

En las entrevistas realizadas a los Agentes de Aduanas en la pregunta 15 del Anexo I sobre *¿Qué sistema de control resulta más eficiente un aforo Automático, Físico o Documental?* Los Agentes opinaron lo siguiente: Mario Panchi concluyó que: En un Aforo Automático constituye la agilidad en los trámites, ahorra tiempo en todos los aspectos que se puedan presentar. Marcos Galarza determinó que preferiblemente es un físico porque para el físico pasa primero por el filtro para llegar al documental y luego al físico es el último filtro de lo declarado en un documento en ver y verificar visualmente o físicamente la mercadería. Aparicio Coronel (Valero & Valero): Un aforo informático sin necesidad de papeles para el desarrollo ambiental. Raúl Coca Barriga (Coca & Barriga): Para el descargue de la mercancía en reducir y descongestionar la entrega inmediata es sin duda un Automático y Marcos Coronel sostuvo en su respuesta que un Automático, es la revisión documental vía electrónica, beneficio necesario para el importador, sin necesidad de largas filas en el Banco, permitiendo un ahorro al sector importador de más de 6 millones de dólares al año.

4.6.2.1 EVOLUCIÓN TRIMESTRAL DEL CANAL DE AFORO FÍSICO 2005- ABRIL 2010



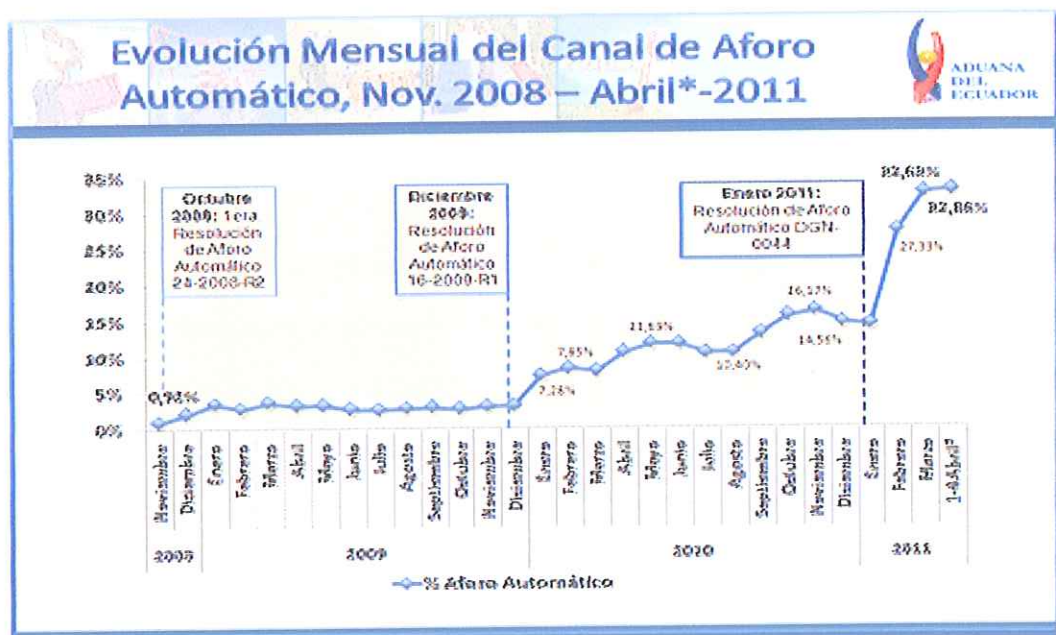
Fuente: Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE)
 Elaborado por: El SENA E
 Gráfico N°2

En el siguiente cuadro se puede determinar la evolución que tuvo el Aforo Físico desde sus inicios partiendo para el 2005 en un 75,59% hasta Diciembre del 2006. Para Octubre del 2007 tuvo una publicación de reformar la Ley de Aduanas teniendo para ellos nuevos cambios en el proceso de selección de aforos disminuyendo notablemente el Físico en un 66,07% diferencia que es notable en una descendencia del 9,52% y el proceso de desaduanizar una mercancías se hacía más pausado y con pérdida de tiempo, quedando el cliente insatisfecho teniendo que pagar más valor en el almacenaje de la carga.

Para Octubre del 2008 se decretó la primera resolución del Aforo Automático, descendiendo el Físico para ese mes en un 45,33%. Ya para Diciembre 2010 se publicó en Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversión (COPCI) propuesta que

determinó la Asamblea para el mejoramiento y reestructuración de las actividades y operaciones de comercio exterior. Obteniendo para Enero del 2011 la resolución oficial del nuevo sistema de Canal Verde de Aforo Automático, siendo una alternativa a través de los perfiladores de riesgo en lo importadores que se adjudiquen a este proceso reduciendo el Físico en un 26,34%.

4.6.2.2 EVOLUCIÓN MENSUAL DEL CANAL DE AFORO AUTOMÁTICO AÑO 2008-2010



Fuente: Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE)
Elaborado por: El SENA
Gráfico N°3

En el mes de Octubre del año 2008 determinando la disposición de la resolución del Aforo Automático en su reglamento específico tuvo un crecimiento del 0,92%, dando inicios de crecimiento por parte de los importadores que mediante sus perfiles de riesgos pueden acceder a este proceso ágil de desaduanizar las respectivas mercancías. De Diciembre del 2009 ha enero del 2010 tuvo un ritmo creciente del 7,28% al 16,17%

con una diferencia notable del 8,89%, en descendencia; en año 2011 la eficiencia y rapidez sin tramitología fue a pasos agigantados a un 32,86%.

Por ende las entrevistas que surgieron de la presente investigación en el anexo3 de la pregunta N°5 del cual se les realizó es la siguiente: *¿Cree usted que los parámetros para acogerse al perfil de Aforo Automático son demasiados estrictos?* Las respuestas por parte de los importadores es la siguiente: El Ing. Gino Alcívar(General Motors) sostuvo que: No son estrictos, más bien juega el papel importante del perfil de riesgo de las empresas que durante años han sido eficientes. Flor Pérez (Ideal Alambrec): Para nada, nos basamos en lo que dice la ley en este sistema de aforo automático, para no tener inconvenientes ni problema a la hora de aplicarlo. Paúl Pérez (Omnibus): No, todo se base en el perfil de riesgo de cada importador que facturan más de USD 1.5 millones y no han tenido problemas accederán al sistema.

4.6.2.3 EVOLUCIÓN TRIMESTRAL DEL TIEMPO TOTAL DE NACIONALIZACIÓN (en días), 2007-JUNIO 2011



Fuente: Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE)
 Elaborado por: El SENAE
 Gráfico N°4

Anteriormente para nacionalizar una mercancía se pasaba por el tedioso proceso de aforo Físico, perdiendo tiempo y dinero para el sector importador. En el cuadro respectivo podemos detallar la evolución del tiempo de nacionalizar una mercancía que desde el año 2007 empezó con un 11,91 días, para Octubre del mismo año tuvo un descenso del 11,20 días siendo notable el tiempo en desaduanizar y posteriormente al retirar una mercancía desde las bodegas.

El año 2008 el proceso de agilizar la salida de las mercancías y que el cliente quede satisfecho con un nuevo proceso de Aforo Automático fue de 9,33 días y para Octubre de los 8,49 días para el sector importador ha sido muy beneficioso en el transcurso de disminuir el despacho de carga. Para el 2009 en Enero fue de 8 días y tuvo un ascenso de 8,04 días motivo por el cual hubo muchos inconvenientes por la demora en trámites o el posterior despacho de las mercancías.

En el año 2010 se pudo determinar la rapidez de nacionalizar las mercancías logrando así uno de los procesos más dinámico y solventes de unos 6,26 días para el sector importador, con un tiempo mínimo de 6 días hasta el año 2011.

4.2 DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL DE LOS USUARIOS DE COMERCIO EXTERIOR CON LA APLICACIÓN DEL AFORO AUTOMÁTICO

4.2.1 ANÁLISIS SITUACIONAL

4.2.1.1 Distritos Aduaneros

El Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE), a través de sus coordinadores gerenciales y gerencias distritales que realizan controles aduaneros de entrada y salida, vigilancia de personas, mercancías y medios de transporte por las fronteras y zonas aduaneras como los aeropuertos y puertos con el fin de dar un mejor servicio portuario, a través de los distritos aduaneros, facilitando en la cadena logística del comercio exterior.

El SENAE cuenta con 11 distritos en el territorio ecuatoriano, los cuales están distribuidos de la siguiente manera: Guayaquil, Manta, Esmeraldas, Quito, Tulcán, Latacunga, Salinas, Cuenca, Puerto Bolívar, Huaquillas y Loja – Macará. (SENAE, 2011)

4.2.1.1.1 Distrito de Guayaquil

El distrito de Guayaquil moviliza el 65% del comercio exterior que maneja el Sistema Portuario Nacional, cuenta con un sistema de gestión portuaria, sistema de entradas programadas de carga, sistema de automatización de grúas pórticos y portacontenedores, montacargas, destina 3.54h para contenedores vacíos, 2.08h para carga general, tiene una excelente operatividad, despacho y logística que responde al transporte aéreo y marítimo generando un alto grado de confiabilidad para el sector importador, cuenta con una capitania y puerto altamente eficiente en la vigilancia de los buques y mercancías.

4.2.1.1.2 Distrito de Manta

El Distrito de Manta se lo caracteriza por ser un puerto de transferencia internacional de carga del Ecuador, terminal especializado, tiene una capacidad superior a un millón de TEUS, una profundidad de 16 a 18 metros, tiene un destino claro sobre un modelo de

gestión y oferta portuaria que favorece esta actividad a largo plazo, facilidades de acceso, muelles, remolcadores, practicaje, cuadrilla de amarre y desamarre, avituallamiento para las naves, contando con varios patios y bodegas de almacenamientos para contenedores, vehículos y carga en general.

4.2.1.1.3 Distrito de Esmeraldas

El distrito de Esmeraldas cuenta con adecuadas condiciones de seguridad y vigilancia, control de ingreso y salida, buenas edificaciones para áreas de administración, servicios, vigilancia, talleres y otros, tiene un puerto destinado a recibir embarcaciones de diversos tamaños, y permite facilidades de estiba y desestiba, manejo y transporte de cargas de exportación e importación, carga general, graneles, productos congelados y vehículos. Este distrito como los demás tiene la Unidad de Vigilancia Aduanera (UVA) y capitania que permite controlar con exactitud todo medio de transporte que ingresa al puerto.

4.2.1.1.4 Distrito de Quito

En el distrito de Quito hay una zona primaria que le permite desplazar las mercancías a las bodegas que ingresan por el aeropuerto, con el propósito de verificar el cumplimiento de las formalidades aduaneras por parte de los beneficiarios, la unidad de vigilancia es la encargada de controlar y verificar el tipo de mercancía que llega por este distrito, están conformados por diferentes departamento que son los responsables de la tramitación en el proceso de nacionalización.

4.2.1.1.5 Distrito de Tulcán

Se han mantenido una serie de reuniones que han servido para poder organizar de mejor manera las operaciones que se desarrollan en el Puente Internacional de Rumichaca en el control de ingreso y salida de mercancías, debiendo destacar horarios de atención a los operadores de comercio exterior tanto para importaciones como para las exportaciones, tienen asistencia mutua y cooperación entre el SENA-E-Tulcán en procedimientos administrativos, investigación y asuntos relevantes relacionados con el intercambio comercial por la zona fronteriza, mayor control de vehículos de carga, como de turismo, presencia de funcionarios en el Puente Internacional de Rumichaca, para el control en las vías no habilitadas por parte de la Unidad de Vigilancia Aduanera.

4.2.1.1.6 Distrito de Latacunga

Se han incrementado los operativos e inspecciones por carreteras para el ingreso de mercancías con presunción de contrabando, estupefacientes, etc. Con la ejecución de la Unidad de Vigilancia Aduanera especializada en controlar todo medio de transporte que ingrese por este distrito. La tramitología sistematizada para la nacionalización de las mercancías por este distrito, ha permitido que personal aduanero sea calificado para cada departamento en la realización de procedimientos.

4.2.1.1.7 Distrito de Salinas

El distrito de Salinas cuenta con actividades técnicas-operativas con un efectivo control de mercancías, tiene un espacio pesquero para depósitos industriales con una infraestructura adecuada para el desarrollo del comercio internacional, para lo cual cuenta con medios óptimos para la ejecución de las operaciones.

4.2.1.1.8 Distrito de Cuenca

Para este distrito se aplica algunas tareas de investigación y peritaje por los miembros de la Unidad de Vigilancia Aduanera, confirmando así la confianza en la gestión que se realizan. Se brinda el respaldo Legal y Operativo a los Operadores de Comercio Exterior (OCE's) para los controles aduaneros en las diferentes etapas de desaduanización o nacionalización de mercancías, recepción y revisión de documentos, liquidación de tributos, lo cual ha permitido mejorar los tiempos de respuesta en las citadas etapas y la identificación de las mercancías y una mejor perspectiva de naturaleza y estado de las mismas.

4.2.1.1.9 Distrito Puerto Bolívar

El distrito de Puerto Bolívar se prestan todos los servicios requeridos por las naves y las mercaderías a través de operadores privados de alta especialización que, bajo la supervisión de la Autoridad Portuaria, actúan en libre competencia para satisfacer los requerimientos de los usuarios más exigentes, logrando alta eficiencia y reducción de costos. Se han realizado las visitas correspondientes a los Depósitos Industriales con el fin de llevar un control de las mercancías y materias primas sin encontrar ninguna novedad.

4.2.1.1.10 Distrito de Huaquillas

Tiene un control respectivo para zona primaria, almacenaje, carga y descarga a través de sus operadores logísticos, brinda la satisfacción del cliente en sus operaciones de comercio, está constituido por un muelle pesquero que beneficia a los pescadores artesanales, capitania, equipos óptimos, y rendimiento eficiente de sus participantes como operadores de comercio exterior.

4.2.1.1.11 Distrito de Loja-Macará

Se ha presentado una propuesta para el cambio del control que se encuentra en el puente internacional, se refuerzan los controles en los destacamentos de la ciudad para las mercaderías que ingresan por este distrito, se realizan inspecciones con el fin de determinar si las maquinarias importadas por Loja-Macará son las correctas, facilidades en el despacho, depósitos de las mercancías sin ser deterioradas, servicio permanente a disposiciones del personal que cumple el SENAÉ.

4.2.2 ANÁLISIS ESTRUCTURAL

El SENA se le atribuye las actividades técnico-administrativas, necesarias para llevar adelante la planificación y ejecución de la política aduanera del país, y es aquí en donde el máximo representante como lo es Mario Pinto Salazar, Gerente General de la Aduana Ecuatoriana controla y regula las funciones a cada uno de las gerencias distritales, favoreciendo al crecimiento institucional.

Los departamentos jurídicos, administrativo-financiero, desarrollo institucional, zona primaria, son controlados por el Director General de cada distrito haciendo eficiente los procesos operativos de comercio exterior, para el máximo funcionamiento de las actividades en la desaduanización o nacionalización de las importaciones.

El nivel de servicio como es los bodegueros, mensajeros, secretaria, choferes, estibador y la Unidad de Vigilancia Aduanera (UVA) son controlados por el director lo cual hace factible el funcionamiento dentro de la institución.

4.2.3 LEY ORGÁNICA DE ADUANAS

La Ley Orgánica de Aduanas permite facilitar los procesos aduaneros, para beneficiar al sector productivo y al Estado, evitando perjuicio al fisco y el contrabando. Dichas disposiciones que otorga la LOA y las reformas de su codificación corresponden la responsabilidad de los participantes que permiten que los importadores tenga un espacio en las operaciones del comercio exterior y un respaldo al proceso de nacionalizar las mercancías, lo que apunta a un adecuado equilibrio en el aspecto sancionador. (Asamblea Nacional, 2008)

4.2.4 PAÍSES QUE ESTÁN IMPLEMENTANDO EL “CANAL VERDE”

Hoy por hoy el “Canal Verde” de Aforo Automático está implementado en los procesos aduaneros en los países latinoamericanos tales como: Perú, Venezuela, Chile, Argentina y en los países Europeos como España, que están contribuyendo al medio ambiente con la eliminación de cero papeles, lo que hace que el proceso de despacho para nacionalizar las mercancías en menos tiempo sea más eficiente.

4.2.4.1 Perú

“Canal Verde” en Perú es llamado “Modelo Probabilístico” que clasifica las declaraciones de importaciones de acuerdo al nivel de riesgo. (Moyano Estrada, Pág. 30)

El sistema de la Aduana de Perú es una de las pocas aduanas en el mundo que ha optado por un modelo probabilístico basado fundamentalmente en la aplicación de técnicas estadísticas y en el uso intensivo de tecnología de información, lo cual permitirá a los importadores a través de los perfiles de riesgo nacionalizar en menos tiempo su mercadería y posterior al retiro inmediato de la misma, contribuyendo a que el proceso de despacho sea eficiente y satisfacción al cliente.

4.2.4.2 Venezuela

En Venezuela “Canal Verde” es conocido por “Sidunea” está apto para escoger por qué canal será despachada las mercancías. Las variables por la que se rige este sistema son: tipo de carga, cantidad y peso. (Moyano, pág. 36)

Este sistema de administración de riesgo de “SIDUNEA” economiza las operaciones aduaneras en todo el mundo, cubriendo todo el proceso de declaración, incluida la carga y el tránsito; utilizando herramientas sofisticadas, desde la clásica selección del procedimiento de examen y la asignación de las mercancías declaradas a un “canal verde” de control, imágenes escaneadas y aparatos de comunicación inalámbrica, permitiendo que este sistema puede evaluar periódicamente el proceso de riesgo a fin de medir la efectividad de los criterios de selección y para cambiar, extender o eliminar los parámetros según fuera necesario.

4.2.4.3 Chile

En Chile el “Canal Verde” toma el nombre de *sin examen* para aliviar la congestión del tráfico de contenedores que se registra en los puertos y en los operadores logísticos. (Moyano, Aduana, competitividad y control, pág. 37)

Chile se impone con la mayor eficiencia alcanzada con la aplicación de “sin examen”, y esto le ha permitido reducir el porcentaje de declaraciones sujetas a un aforo físico, contribuyendo así a la facilitación del comercio exterior, y por ende a la reducción de costos de almacenaje y el tratamiento diferenciado a cada operador y a la reducción de la facultad con que cuenta el funcionario aduanero de decidir o interpretar las reglas del comercio exterior.

4.2.4.4 Argentina

“Canal Verde” en Argentina el cual es denominado “Sistema Aduanero de Operador Confiable” (SAOC), se fundamenta en la valoración de la empresa que solicita obtener la calificación de operador confiable para tramitar las exportaciones, por lo cual reduce y acelera los trámites. (Estrada, Pág. 41)

Este sistema permite gestionar el registro automatizado de trámites aduaneros, facilitando las operaciones de comercio exterior incrementando los niveles de eficiencia y transparencia que se realizan en línea y en tiempo real, sin caer en proceso de transcripción y evitando controles de calidad posteriores, el canal verde a favorecido a la resolución de problemas generalmente a favor de la facilitación del comercio.

4.2.4.5 Ecuador

“Canal Verde” en Ecuador es denominado “Sistema Digital” que consiste en detectar las cargas que tienen un nivel de riesgo bajo a quienes no se les realiza revisión documental ni física, sino que salen automáticamente y luego en controles posteriores se analiza si hay que hacer seguimiento. (Moyano, Aduana, competitividad y control, pág. 42)

Este sistema funciona como plan piloto para ser un filtro y frenar el contrabando en el país. Con este procedimiento los agentes afianzados de aduana podrán realizar los

trámites de importación siete días antes de que llegue la mercadería, en este lapso, el distrito aduanero ya conocerá todos los detalles del embarque; el importador, mientras tanto, podrá ir pagando los tributos, una vez que llegue, la mercadería no pasará a los patios aduaneros, sino que será embarcada directamente al carro del agente afianzado, siempre y cuando el importador haya cumplido todos los requisitos, permitiendo agilizarla nacionalización de mercancías.

4.2.4.6 España

En España se rige por el método de “Canal Verde” mediante un scanner gigante que inspecciona a profundidad el contenedor sin la necesidad de abrirlo. (Moyano, *aduanas, competitividad y control*, pág. 44)

Este sistema consiste en detectar las cargas que tienen un nivel de riesgo bajo a quienes no se les realiza revisión documental y física, sino que salen automáticamente y luego en controles posteriores se analiza si hay que hacer seguimiento, el novedoso control aduanero es realizado exclusivamente para los contenedores que viajan importados, y esta tecnología se aplica en la mercadería que ingresa al país.

4.3 SISTEMAS INFORMÁTICOS DE DESADUANIZACIÓN

4.3.1 Generalidades del Sistema Interactivo de Comercio Exterior

Con la finalidad de agilizar los procesos informáticos en el cual existe; se utiliza el SICE, el mismo que inició sus operaciones el 1 de julio del 2002, en el I Distrito de Guayaquil - Marítimo para las declaraciones de importaciones a régimen de consumo, desde ese momento sólo se receptaron las declaraciones mediante este método. A partir de esa fecha el sistema ha sufrido cambios y actualizaciones por lo que en la actualidad, ya no solo se opera en el primer distrito (Guayaquil Marítimo) sino en todos los distritos del país, tanto para operaciones de importaciones como de exportaciones. (Asamblea, 2008)

El SICE es un sistema donde todos los operadores de Comercio Exterior (Almaceneras, Consolidadoras, Navieras, Agentes de Cargas, Agentes de Aduanas, Depósitos Aduaneros, etc.) interactúan enviando información independiente al organismo de

control del SENAE a fin de que la misma sea validada y revisada por sus funcionarios con el objetivo de que brinde una mayor agilidad y control en los trámites aduaneros.

La comunicación entre el SENAE y los Operadores del Comercio Exterior, se realizará a través del Intercambio Electrónico de Datos (IED) que permitirá a cada una de las partes, pueden extraer sus Bases de Datos, y obtener la información de la mercancía que ha ingresado por determinado distrito. El Mensaje de Datos recibido por el SENAE, será procesado para comprobar la validez de su contenido; concluida la validación, se responderá al Operador de Comercio con otro Mensaje de Datos, mediante el cual se indicará la aceptación o rechazo del mismo.

Dentro de las generalidades del SICE se establecen aplicaciones informáticas para los proceso de despacho y para los agentes de aduanas, los cuales son el despacho-Workflow y el Intercambio Electrónico de Datos (IED).

4.3.1.1 Despacho-Workflow

El Workflow permite al agente de aduana verificar la transmisión electrónica mediante su clave para obtener acceso a la información relevante en el ingreso de la mercancía, si cumplió los parámetros para acogerse a una importación para consumo, se confirma si los datos en la Declaración Aduanera Única (DAU) son los correctos, caso contrario que haya un error será revisada. Para el agente-aduana le permite realizar un seguimiento de cada etapa de los mismos necesarios para un mayor control o gestión de la información y revisión electrónica de las declaraciones aduaneras. Este sistema se caracteriza, principalmente, por una adecuada integración con sistemas de información actuales: bases de datos, gestión documental, mensajería, permitiendo la ampliación de un Workflow, de un simple proceso a la integración de varios procesos de despachos aduaneros.

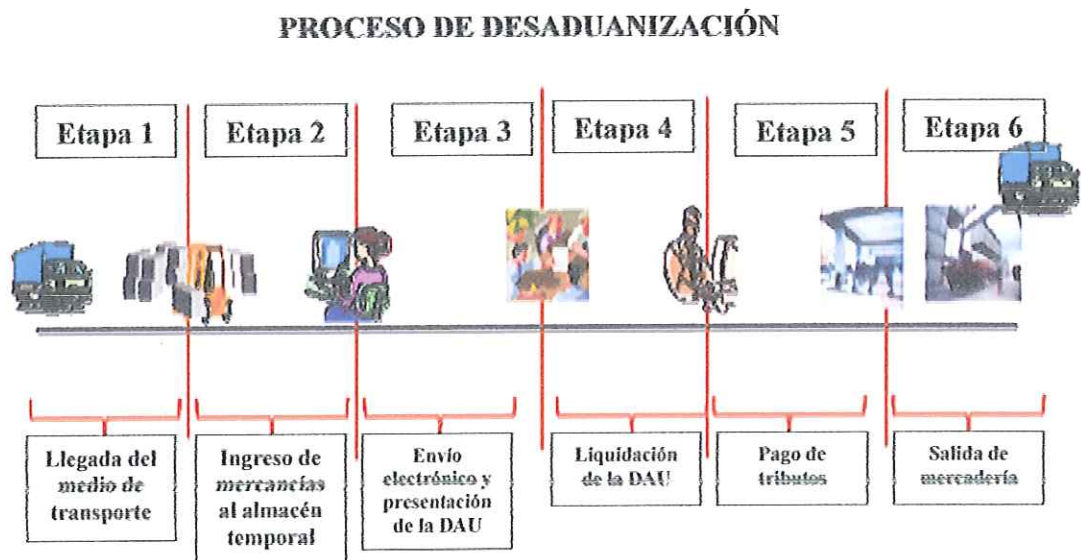
4.3.1.2 Intercambio Electrónico de Datos (IED)

Es la que permite la comunicación e interconexión del SENAE y los Operadores del Comercio Exterior, extraer de sus bases de datos y su comprobación automática. Es muy importante el código de usuario y clave de acceso asignado a cada OCE's que constituye información personal, intransferible y confidencial, que garantiza la confidencialidad de los mensajes de datos de la mercancía posterior a su

nacionalización, evaluando cada característica, peso, volumen, origen y tributos a indicar, efectuando el Intercambio Electrónico de Datos (IED), entre el Operador de Comercio que es el encargado de conectarse con su proveedor de correo local y enviar a la casilla contratada por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE) los formatos que corresponde declarar.

4.4 Sistema Actual de Desaduanización

El trámite que se realiza actualmente en Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE) previo a la salida de las mercancías importadas, generalmente se basa considerando el siguiente esquema:



Fuente: Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE)
Cuadro N°2



El Agente de Aduanas verifica la llegada de medio de transporte e ingreso al almacén temporal, luego se verifica y recepta la DAU en el que se detallan las mercancías al ser desaduanizadas y al régimen que corresponden y los respectivos documentos de acompañamientos como son: Factura comercial, Lista de empaque, Certificado de origen, Autorizaciones previas, Documento de transporte, Póliza de seguro, luego de esto valida automáticamente por el despacho-Workflow los datos y a información receptada en el sistema para ser aceptada o rechazada.



Después se asigna el canal de aforo como: Físico, Documental o Automático, luego la SENAE se encarga electrónicamente a revisar los datos mediante el SICE. Concluida la revisión se procede a liquidar los trámites de acuerdo a los canales respectivos donde se revisan los tributos que se van a cancelar, de acuerdo a la cantidad y clasificación de las mercancías importadas.



Cuando el aforo ha terminado y se obtiene la fecha de aprobación se pagan los tributos en cualquier Banco Corresponsal, el sello contiene una numeración por parte del puerto concesionado sin este sello no se podría retirar la mercancía. La documentación vuelve al Departamento de Comprobación, en donde declarará lo que ha pagado y lo que se ha liquidado. El Agente Aduana entrega cuatro copias del DAU-C autorizando la entrega de mercancía.



Una vez que se da esta autorización, ninguna mercancía puede ser retenida por autoridad alguna, salvo orden judicial. Una copia es para el importador, quien deberá guardarla por 3 años para fines aduaneros, pues en ese período la Aduana puede pedir alguna rectificación. La segunda copia es para el bodeguero, quien con DAU en mano autorizará la salida de su mercadería. La tercera copia es para el Servicio de Vigilancia Aduanera, quien controla que la mercadería que sale sea la declarada. La cuarta copia es para el Banco Corresponsal mediante el cual se hizo el pago de los tributos de las mercancías. Y el importador retira su respectiva mercancía desaduanizada.

4.5 Análisis de los Niveles de Tiempo y Eficiencia

El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE) mide su funcionamiento a través del tiempo que se demora el trámite de desaduanización, además de la eficiencia de las recaudaciones. Se mostrarán los resultados que ha tenido el SENA hasta la actualidad, utilizando los indicadores mencionados. Los niveles de tiempo demuestran el período de duración que un importador tarda para que la mercancía llegue a su poder.

A continuación en el cuadro se puede observar el lapso que se toma una importación mediante las etapas desde que ingresa la mercancía al territorio aduanero hasta que sale de la potestad del SENA.

TIEMPO DE DESADUANIZACIÓN

TIEMPO PROMEDIO DE NACIONALIZACIÓN DE LAS MERCANCIAS A NIVEL NACIONAL BAJO EL RÉGIMEN DE IMPORTACIÓN PARA CONSUMO DECLARACIÓN ADUANERAS CON TIPO DE DESPACHO NORMAL														
ETAPAS	DESDE LA LLEGADA DEL MEDIO DE TRANSPORTE HASTA EL INGRESO A ALMACÉN		DESDE EL INGRESO AL ALMACEN HASTA LA TRANSMISIÓN ELECTRÓNICA DE LA DAU		DESDE LA TRANSMISIÓN ELECTRÓNICA DE LA DAU HASTA LA RECEPCIÓN DE LOS DOCUMENTOS		DESDE LA RECEPCIÓN DE LOS DOCUMENTOS HASTA SU LIQUIDACIÓN		DESDE LA LIQUIDACIÓN HASTA EL PAGO		DESDE EL PAGO HASTA LA SALIDA DE LA GARITA		TIEMPO TOTAL	
	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009
MESES	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009
ENERO	1.91	1.92	5.81	5.54	0.84	1.32	1.78	1.87	1.09	1.35	1.56	1.29	12.98	13.29
FEBRERO	1.89	2.05	4.39	4.98	0.82	1.30	2.02	1.68	1.18	1.26	1.43	1.33	11.71	12.60
MARZO	1.81	1.80	4.18	4.84	0.67	1.34	1.94	1.81	1.18	1.25	1.28	1.76	11.05	12.80
ABRIL	1.78	1.89	4.26	4.75	0.77	1.29	1.90	1.72	1.12	1.10	1.70	1.40	11.47	12.15
MAYO	1.92	1.97	4.48	5.01	0.76	1.36	2.08	1.72	1.10	1.22	1.47	1.35	11.80	12.64
JUNIO	1.86	1.71	4.13	4.33	0.69	1.21	1.84	1.58	1.08	1.13	1.47	1.40	11.06	11.36

Fuente: Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE)
 Elaborado por: La Autora
 Tabla N°2

Es importante considerar que del tiempo total utilizado en el proceso de nacionalización, en el cual empieza con la llegada del medio de transporte y culmina con la salida de las mercancías, intervienen varios actores de los cuales el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE) es uno de ellos.

Se puede identificar que del total del tiempo medido en días de 11 a 13 días como lo manifestó en la entrevista realizada al Agente de Aduanas Mario Panchi, el mismo que informó que el despacho de aduana le corresponde el 17% aproximadamente que es el tiempo transcurrido desde la recepción de documentos hasta la liquidación, el 83% restante representan a las demás etapas que no dependen directamente del SENAE.

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

4.6 Recaudaciones de los Distritos

La eficiencia de los distritos se mide por el nivel de recaudaciones que se vayan obteniendo por períodos y las diferentes comparaciones que se establezcan entre los diferentes distritos para su evaluación. Este cuadro muestra las recaudaciones que se han alcanzado hasta el mes de enero hasta de diciembre del 2008 en comparación al año 2009.

RECADUCIONES DEL 2008	
ZONA DE CARGA	124,527.40
PUERTO MARÍTIMO	1,228,006.80
SANTA ELENA	131,487.10
MANTA	104,284.00
ESMERALDAS	284,048.20
QUITO	228,813.40
CUENCA	43,572.80
LOJA-MACARÁ	7,039.90
PUERTO BOLÍVAR	86,504.20
TULCÁN	111,423.60
HUAQUILLAS	23,705.90
LATACUNGA	514.90
TOTAL	3,765,681.90

RECADUCIONES DEL 2009	
ZONA DE CARGA	139,664.90
PUERTO MARÍTIMO	1,259,416.84
SANTA ELENA	46,209.89
MANTA	159,084.11
ESMERALDAS	279,893.55
QUITO	237,591.24
CUENCA	63,710.40
LOJA-MACARÁ	2,155.05
PUERTO BOLÍVAR	40,730.12
TULCÁN	135,982.02
HUAQUILLAS	25,933.08
LATACUNGA	1,221.50
TOTAL	3,981,624.96

Fuente: SENAE
 Elaborado por: La Autora
 Tabla N°3



Fuente: Corporación Aduanera Ecuatoriana

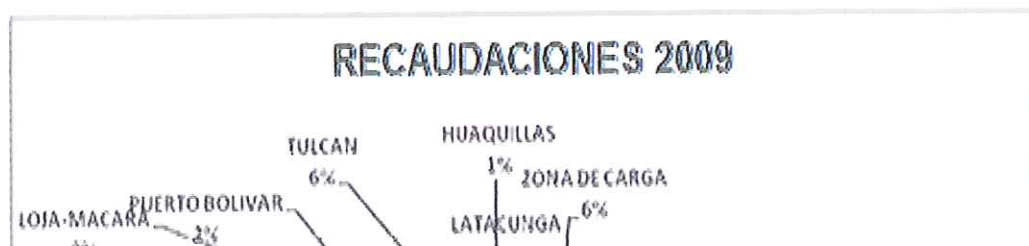


Gráfico N°6

Las recaudaciones para la actual administración del SENA E es uno de los puntos claves más importantes por lo que luchan día a día para evitar el contrabando de las mercancías y fraudes aduaneros, por lo se puede analizar que las recaudaciones del año 2007 vs. 2008 presenta el incremento que consigue cada distrito aduanero en el que se puede analizar que el distrito de Guayaquil tiene mayor cantidad de recaudaciones a través del Puerto Marítimo, Zona de Carga Aérea y Santa Elena; Esmeraldas y Quito, son los distritos que le siguen con mayor cantidad de recaudaciones.

4.7 TIEMPO DE DESPACHO DE MERCANCÍAS

Aduana del Ecuador: Resultados y Eficiencia 2007 – 2011



Fuente: Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE)
 Elaborado por: El SENAE
 Gráfico N°7

En las entrevistas que se les realizaron a los Importadores de la pregunta 3 del anexo N°1 el cual se indicó: *¿El Aforo Automático ha optimizado el proceso de importación para su empresa?* En la que ellos respondieron a la brevedad lo siguiente: El Ing. Gino Alcívar (General Motors) manifestó que si a optimizado los resultados con eficiencia siendo con mayor rapidez, que el cliente quede satisfecho por la entrega de su mercancía. Paúl Vera (Ómnibus): Si, en la reducción de papeles, tiempo y costos en el almacenaje de la carga en los puertos. Y Karla Calderón (SCHLUMBERGER): Si, en la reducción de papeles, tiempo y costos en el almacenaje de la carga en los puertos.

A través del Aforo Automático el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE) se ha beneficiado en la obtención de mayores recaudaciones con eficiencia y obteniendo resultados indispensables como la disminución de tiempo de despacho y recepción de la carga.

4.8 SISTEMA DE CONTROL DE RIESGO ADUANERO

4.8.1 Generalidades de Perfil de Riesgo

Debido al incremento de las operaciones comerciales a nivel mundial; el convenio de Kyoto y la Secretaria de la Comunidad establece en la Decisión 570 demandar la aplicación de controles inteligentes en la gestión de riesgo a todos los países miembros de la OMA para el control de las operaciones de comercio exterior. Las autoridades aduaneras de los países miembros podrán utilizar técnicas de gestión del riesgo basadas en un análisis sistemático de los antecedentes y de la información recibida, en relación con una determinada operación de comercio exterior y con el conjunto de las operaciones del sector económico o sectores de riesgo considerados. (CAN, Convenio de Kyoto, 2010)

El componente esencial de la gestión de riesgo, es el análisis y evaluación del riesgo, es el uso de los perfiles de riesgo, a través de los cuales se evalúa el nivel de riesgo de las declaraciones que ingresan por la Aduana y se define el tratamiento que se le va a dar en cada caso particular.

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

4.8.2 Los Riesgos en el control aduanero del Ecuador

El control aduanero en el Ecuador se presenta por razones de contrabando, fraudes al fisco, evasiones de impuestos de mercancías que ingresan al territorio ecuatoriano sin ninguna documentación necesaria para su desaduanización.

El Sistema de Fiscalización Aduanero del SENA E inspecciona que las operaciones de comercio exterior cumplan todas las disposiciones legales vigentes cuya responsabilidad haya sido encomendada por ley a la Aduana, y el asegurar a los agentes facilitadores que se encuentran bajo su control administrativo desarrollen sus operaciones con total

afecto a las normas y reglamentos que los rigen, dichas finalidades se incluye: (Poveda, El sistema de fiscalización aduanera, 2010)

- ✓ Evitar la evasión tributaria aduanera, (mal clasificación arancelaria)
- ✓ Evitar contrabando de mercancías bajo regulación o prohibición. (operativos conjuntos con la Unidad de Vigilancia Aduanera)
- ✓ Evitar las prácticas desleales de comercio, además del control de los Derechos de Propiedad Intelectual.
- ✓ Colaborar en la protección del patrimonio cultural, especies en peligro de extinción y sustancias que afecten el medio ambiente, en coordinación con los organismos competentes.
- ✓ Asegurar el correcto cumplimiento de los acuerdos comerciales en el ámbito aduanero.
- ✓ Cerciorarse el correcto cumplimiento de la normativa que regula la actuación administrativa de los agentes facilitadores que están bajo la jurisdicción disciplinaria del Servicio Aduanero.
- ✓ Colaborar en la lucha contra el narcotráfico, en coordinación con los organismos competentes.

En la actualidad el Sistema Aduanero tiene muchas limitaciones para ejercer un control efectivo sobre las importaciones que ingresan al país, algunos de estos problemas son: políticas, otras estructurales y en su mayoría legales.

4.8.3 Identificación de Riesgos

Dentro de los diferentes riesgos aduaneros al que se tiene identificados tenemos: la subvaloración, los excedentes de mercancías; la mala clasificación arancelaria, origen, propiedad intelectual, mercancías no manifestadas.

4.8.3.1 Subvaloración

La subvaloración es el principal riesgo de defraudación aduanera, cuya problemática no solo es a nivel nacional sino también internacional. Se presenta en la importación de productos de diferentes áreas de la economía, muchas veces con la complicidad de los agentes de carga (embarcadores en el exterior) y de sus proveedores.

Se ha identificado a través de la información en el año 2008 establecida por el SENA E; que la subvaloración en el precio de las importaciones trae consigo menores ingresos tributarios y estimula la competencia desleal, pues algunos importadores declaran el valor de sus productos muy por debajo del real, el mismo que se estaría presentando en trámites de importación de ropa, textiles, calzado, llantas, juguetes, equipos electrónicos, perfumes, partes y piezas de bicicletas, repuestos de vehículos, equipos de medición, son productos altamente susceptibles a la subvaloración y defraudación tributaria.

Es interesante ver la facilidad con que los importadores chinos pueden presentar facturas comerciales, así como facturas consolidadas con valores presumiblemente adulterados y que por motivos jurídicos se dificulta pronunciarse rápidamente sobre una falsificación, todo esto dificulta llegar a los verdaderos proveedores de ciertos pedidos, por lo que el control en la fiscalización operativa debe ser más exigente.

4.8.3.2 Excedente de Mercaderías

Las mercancías que suelen importar habitualmente, lugar de procedencia o puerto de embarque, proveedores de riesgo, peso de la mercancía, cubicaje y el agente afianzado de aduana que realiza el trámite; al revisar la documentación y consta que ha sobrepasado el límite de mercancías se procederá a una revisión de contenedores, verificando tales procedimientos, como el tipo de mercancía importada, el peso y cubicaje declarado vs. datos comparados en la web con mercancías idénticas podrían ser un indicativo de riesgo, que consideran controlar.

De igual manera se deben realizar controles a los tránsitos aduaneros específicamente al momento de las descargas de mercancías que vayan con guías de movilización hacia Quito o Cuenca, son acciones que se deben realizar según los perfiles de riesgo.

4.8.3.3 Incorrecta Clasificación Arancelaria

Una de las mayores debilidades es la clasificación arancelaria de productos para su desaduanización, por lo que es indispensable que el SENA E y los operadores en la cadena logística de comercio exterior realicen de manera conjunta el fortalecimiento de dichas clasificaciones arancelarias sin errores y con total responsabilidad.

4.8.3.5 Origen de las Mercancías

El poco control del origen de las mercancías en la actualidad conlleva a la Aduana Ecuatoriana a realizar controles del origen de las mercancías, así también como comprobar la originalidad de los certificados de origen en trámites que contengan productos que provengan de zonas francas o de países vecinos que quieran evadir tributos.

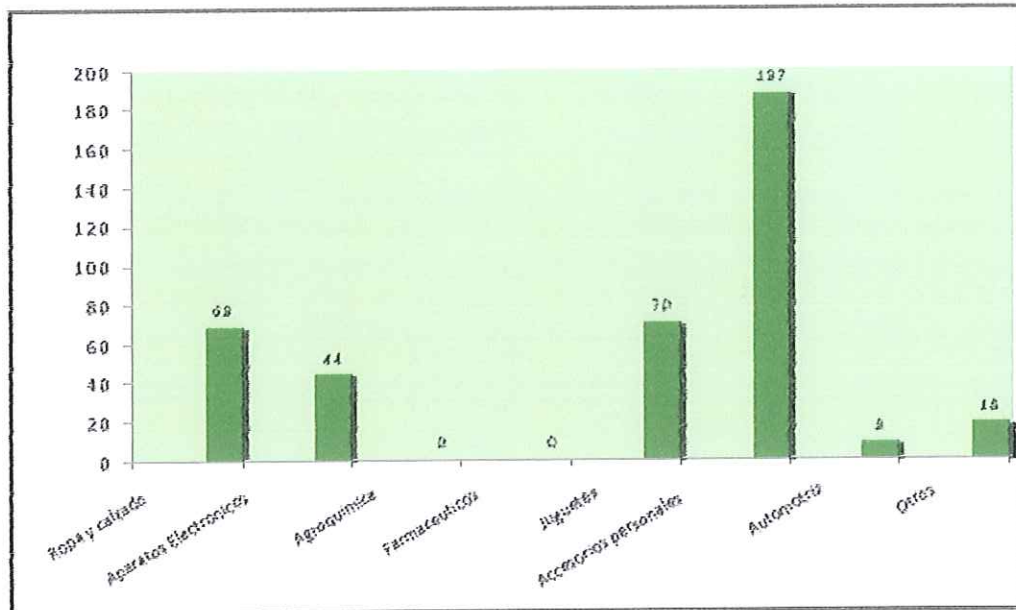
4.8.3.6 Propiedad Intelectual

El área de Fiscalización Operativa del SENA E se encarga del control, la capacitación al personal de Aduanas y manejo de estadística de los casos de mercancías que infringen los Derechos de Propiedad Intelectual. En este ámbito posee una base de datos sobre los casos de importaciones que infringen derechos de Propiedad Intelectual. Esta base de datos posee los siguientes campos:

- ✓ Refrendo de la importación (número identificador)
- ✓ Importador
- ✓ Tipo de mercancías
- ✓ Marcas, diseños y creaciones vulneradas
- ✓ Valor F.O.B de las mercancías
- ✓ Embarcador
- ✓ Proveedor
- ✓ Origen y procedencia de las mercancías
- ✓ Agente de Aduana

Entre los casos principales de problemas del control aduanero se encuentra la violación a los Derechos de Propiedad Intelectual de los siguientes tipos de mercancías:

Tipos de Mercancías que violan los Derechos de Propiedad Intelectual



Fuente: Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE)

Elaborado por: El SENAE

Gráfico N°8

Las mercancías infractoras cada vez buscan ingresar en el territorio ecuatoriano con gran fuerza para su comercialización, sin autorizaciones, ni licencias y utilizan a personajes que son marcas registradas de compañías que son los titulares de los derechos, pero se ven frenadas por el control aduanero por parte de la Aduana Ecuatoriana en conjunto con el Instituto Ecuatoriano de Propiedad Intelectual (IEPI), por lo que se ha podido detectar y determinar los países con perfil de riesgo alto en vulneración de Derecho de Propiedad Intelectual.

Los Países más sensibles ante este hecho son:

1. China 66%
2. Perú 14%
3. Chile 13%
4. USA 4%
5. Panamá 3%
6. Tailandia 0.4%

4.9 Sistema de control durante el Despacho

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

El perfil de riesgo determinará qué tipo de aforo o inspección se aplicará a las declaraciones que son transmitidas electrónicamente a la aduana, ya sea esta documental, física o automática.

En esta función del nivel de riesgo de las declaraciones, se define una acción a tomar con respecto y, en su caso, sobre toda la documentación aduanera exigible e incluye la totalidad de las prácticas comprendidas en el reconocimiento, comprobación y aforo. (Fortiana, pág. 5)

Cuando las autoridades aduaneras utilicen criterios de análisis de riesgo en la elección de las acciones de control que deban ejercer, podrán autorizar el aforo, y levante directo de las mercancías sin someterlas a comprobación documental ni a reconocimiento físico. Esto indica que si la autoridad aduanera utiliza criterios de análisis de riesgo debe atenderse el resultado del análisis.

4.10 Sistema de Control Posterior

Después del levante o embarque de las mercancías, soportado por la Decisión 574, el control aduanero se efectuará mediante acciones de carácter general, como por ejemplo, sobre determinados grupos de riesgo y sectores económicos sensibles, estos sectores se refieren a operadores del comercio exterior, ciertas clases de mercancías provenientes de determinados países. (Fortiana, Sistematización y despacho aduanero, pág. 16)

Las acciones de control posterior se podrán efectuar sobre la Declaración Aduanera Única (DAU), el manifiesto de carga y demás documentos comerciales, contables y bancarios relativos a una determinada operación comercial, todo esto para comprobar la exactitud de los datos declarados y el cumplimiento de los requisitos exigidos antes, durante y después de la nacionalización de las mercancías.

4.11 Tipos de Aforo

Tipo de control al que se va a someter una mercancía:

- Aforo Físico
- Revisión Documental
- Aforo Automático

Establecido automáticamente por la herramienta informática de perfiles de riesgo al momento de presentación y aceptación de una declaración aduanera a través del SICE.

4.11.1 Aforo Físico

Se procede a la inspección física y documental de la carga, las mercancías y los documentos son sometidos a revisión, antes de la entrega de los bienes a sus consignatarios, los DAU de canal ROJO se remiten al área de reconocimiento físico en los diferentes distritos del territorio aduanero ecuatoriano, siendo asignado el funcionario aleatoriamente por el sistema y, una vez practicado, imprime el boletín de liquidación para que el agente de aduanas continúe con el procedimiento pago en el banco y retiro de la mercancía del almacén, previa emisión del pase de salida.

4.11.2 Aforo Documental

Presentación de la documentación a la Aduana, en el cual se verifica de modo auténtico e íntegro del control y comprobación documental pertinente, observando que se cumplan con todos los requerimientos del caso, ejemplo:

- Clasificación arancelaria correcta.
- Declaración exacta de precio, cantidad, marca de las mercancías

En el caso de que el despacho coincida con lo reglamentado y una vez terminado el proceso aduanero en su totalidad se le entregará, mediante la vigilancia aduanera (UVA), al importador dicha mercadería, caso contrario el despacho puede ser observado y entrar en diferentes procesos.

Las DAU con canal AMARILLO, es decir, los sujetos a comprobación documental, son despachadas el mismo día de su presentación, si no existe la necesidad de requerir datos adicionales al declarante.

4.11.3 Aforo Automático

Es la entrega inmediata de los bienes a los consignatarios sin revisión física, pero si de una revisión documental posterior al levante de las mercancías, luego del pago de los tributos. La validación y análisis electrónico de la Declaración Aduanera se lo realiza por medio del Sistema Informático a través de la aplicación de perfiles de riesgo establecidos por el SENA, teniendo cinco días hábiles para presentar los documentos aduaneros; este procedimiento está implementado desde el año pasado en la Aduana de Esmeraldas.

Quedan excluidas de la aplicación de esta modalidad de despacho las importaciones y exportaciones de mercancías que requieran documentos de control previo, siempre que estas no sean transmitidas vía electrónica, así como aquellas importaciones o exportaciones de mercancías cuya inspección sea requerida por otras entidades del Estado, de acuerdo a lo establecido en la normativa legal pertinente. (SENA, Implementación del Aforo Automático, 2010)

Para acogerse al aforo debe existir un promedio de importaciones \$1,2 millones al año. Además el operador pasa por una revisión de su perfil de riesgo con parámetros como el historial del importador, que el agente de aduanas no haya tenido ninguna irregularidad, el origen y el tipo de la mercancía, el valor de los tributos que se pagan, entre otros.

Xavier Cárdenas, Presidente del Directorio de la Aduana Ecuatoriana aclaró que el aforo automático se puede hacer solo a aquella mercancía que no está sujeta a otros documentos de control no electrónicos. Por ejemplo, una importación de medicamentos que requiere de registro sanitario. “Como ese documento aún no se transmite electrónicamente no podremos darle aforo automático. Se proyecta que a finales de 2011 vamos a estar interconectados con el resto de instituciones del Estado y serán estas instituciones las que transmitan esa información en línea”.

4.12 Actores del Proceso de Aforo

Los actores en el proceso de Aforo para la nacionalización de las mercancías a consumo en la Aduana Ecuatoriana se presentan a continuación:

4.12.1 Agente de Aduanas

Son los encargados de receptor todos los trámites e ingresar a su sistema de despacho-workflow, revisando toda la documentación y los valores de las mercancías, como custodio de todo el proceso de nacionalización de la mercancías es el encargado de realizar todas las actividades juntos con los operadores de comercio exterior de que la mercancía sea entregada en el tiempo específico.

4.12.2 Importadores

Es la que acredite su condición de tal, mediante la presentación del original de la factura comercial y/o el conocimiento de embarque marítimo, la carta de porte o la guía aérea en su caso y que cumple con las exigencias establecidas por el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE, 2010).

4.12.3 Navieras

Son las empresas transportistas encargadas del desplazamiento de las mercancías a su lugar de destino, cumplimiento con las exigencias del contrato, haciendo más eficiente el proceso de llegada de las mercancías, brindándole la confianza y solvencia garantizada del servicio al cliente.

4.12.4 Operadores Logísticos

Prestan los servicios en el abastecimiento almacenamiento, gestión de inventarios, transporte y distribución física adaptados a las necesidades específicas de cada cliente, permitiendo que las mercancía que ingresan por un determinado puerto sean transportados hasta su almacén temporal donde estarán ahí previo a su proceso de aforo y respectiva salida.

4.13 DIAGNÓSTICO DEL SISTEMA DE CONTROL ADUANERO

4.13.1 Análisis de la Problemática del Control Aduanero

Existen muchas limitaciones para que el Sistema Aduanero pueda ejercer un control efectivo sobre las importaciones que ingresan al país, algunas de estas son políticas, otras estructurales y en su mayoría, legales. El objetivo de esta parte del capítulo, es justamente describir las principales barreras, que impiden el normal procedimiento de desaduanización.

Los cambios cualitativos del tráfico internacional de mercadería pirata y con marca falsificada; contrabando, la problemática de los tráficos ilícitos y cómo el control aduanero puede reducir factores de riesgo y la responsabilidad del despachante de aduana.

El tráfico de mercadería pirata y con marca falsificada ha sufrido importantes cambios en la actualidad lo que apunta a los factores internacionales (liberalización del comercio internacional, relajación del control fronterizo e ingreso del crimen organizado transnacional en la fabricación y distribución de la mercancía ilícita) se le suman los factores locales relacionados con el aumento de la economía informal y la relación de la falsificación y la piratería con otras maniobras delictivas (narcotráfico, lavado de dinero, etc.). (Vidal Albarracín, pág. 13)

Por ende se motiva la necesidad de una revisión de las estrategias y de las medidas necesarias para la prevención y el combate de estos actos ilícitos, del cual se debe destacar el rol crucial del despachante, como auxiliar del comercio exterior, y el asentamiento de su responsabilidad en la intermediación del posible despacho de mercancía pirata, con marca falsificada y contrabando; lo que obliga a éste a una comprensión de los derechos infringidos y de las implicancias civiles y penales de la violación a los mismos. Por esto se consideran que la gran parte de los problemas de la Aduana se resolverían al implementar el sistema aduanero “Cero Papeles”.

4.14 AFORO AUTOMÁTICO

4.14.1 Análisis de la Implementación del Aforo Automático en la Aduana Ecuatoriana

El Aforo Automático en su corto tiempo de implementación en los procesos de desaduanización en la Aduana Ecuatoriana, muestra resultados favorables al sector importador, lo que hace que el tiempo de despacho de las mercancías sea en menos tiempo, con el cual la información de la carga se transmite y se verifica electrónicamente, sin necesidad de enviar papeles.

Esta modalidad, que comenzó a implementarse como un proyecto piloto en el 2009 con solo un 3% de los trámites, se extiende ahora a un mayor número, pues los requisitos para acceder a este se modificaron.

Gabriela Uquillas, asesora aduanera de la Cámara de Comercio de Guayaquil (CCG), indicó que habría que esperar un poco más de tiempo para evaluar los resultados y el impacto de esta modalidad de despacho. Preliminarmente, dijo, que el aforo automático apunta a ser una herramienta práctica. Aseguró que estas modalidades continuarán, pero la idea es ir reduciendo el porcentaje que se aplica con este tipo de aforos.

Este modelo de despacho automático permite que un importador pueda transmitir electrónicamente todos los datos de la declaración aduanera y el sistema los revisa considerando la base de datos con el historial de los importadores, la flexibilización del requisito del monto de importación requerido para acceder al aforo automático ayudará a que un mayor número de importadores pueda ser considerado. Ahora no está solo dirigido a grandes importadores, sino a otros que también tienen una buena trayectoria tributaria.

4.14.2 Recaudaciones con la Implementación del Aforo Automático en los Procesos de Desaduanización

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

AFORO AUTOMATICO RECAUDACION MENSUAL NOV. 09 - MAYO. 10				
MES	ADV	IVA	ICE	RECAUDADO
NOV-09	690.190,34	2.823.569,00	0,00	3.667.726,04
DIC-09	1.408.366,85	8.012.280,90	966,01	9.796.567,39
MAYO-10	440.032,79	2.705.198,51	0,00	3.259.518,84
TOTAL	2.538.589,98	13.541.048,41	966,01	16.723.518,27

Fuente: Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE)
Elaborado por: La Autora
Tabla N°4

4.14.3 Análisis de Costos de Almacenaje

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

Para este análisis se ha tomado en cuenta tipos de contenedores y la cantidad con mayor frecuencia que han sido desaduanizados en el año 2010 en el Puerto de Esmeraldas, en la actualidad el 7% de las importaciones por este distrito se realiza mediante Aforo Automático, tarifas de Costos de Almacenajes de MAERSK incluido impuestos. Cabe recalcar que estas tarifas que se ha tomado para este análisis son por día con un plazo hasta 10 días si se excede de este plazo las tarifas son consideradas con una tarifa de

mayor valor y los días promedio de demora de la salida de la mercancía, se corroboró información con el Departamento de Estadística del SENA, para realizar el cálculo respectivo de los costos de almacenaje aproximadamente que el sector Importador paga al año por importaciones realizadas a través de contenedores.

COSTO DE ALMACENAJE 2010

	CANTIDAD DE CONTENEDORES DESADUANIZADOS	7% AFORO AUTOMÁTICO	TARIFAS DE ALMACENAJE 6 DÍAS EN ADELANTE	DÍAS PROMEDIO QUE DEMORA LA SALIDA DE LA MERCANCÍA	COSTO DE ALMACENAJE PARA LOS IMPORTADORES
TIPO DE CONTENEDORES	2010	2010	2010	2010	2010
CONTAINER IC 20 FT.	841	59	\$2,24	9	1.189,44
CONTAINER IC 40 FT.	12380	867	\$4,48	9	34.957,44
TOTAL	13221				36.146,88

Fuente: APE
Elaborado por: La Autora
Tabla N°5

Para este análisis son por días con un plazo hasta 10 días si se excede de este plazo las tarifas son consideradas con una tarifa de mayor valor y los días promedio de demora de la salida de la mercancía de acuerdo a las entrevistas antes realizadas al sector importador, y además se corroboró información con el Departamento de Estadística del SENA, para realizar el cálculo respectivo de los costos de almacenaje aproximadamente que el sector Importador paga al año por importaciones realizadas a través de contenedores.

De la cantidad desaduanizadas se debe sacar el respectivo 7% de Aforo Automático y los valores de la tabla de Maersk detallan los precios por cada tipo de contenedor que el Importador vaya a utilizar para su respectiva carga dependiendo de los días que vaya a

utilizarla, si la mercancías no sale en el tiempo acordado, se aumentará los días en que la mercancías no sale y el valor a pagar del Importador es del 7% de Automático por las tarifas y por los días en que demora en salir las mercancías del almacén temporal.

4.14.4 Análisis de Costos de Demoraje

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

Para este análisis se ha tomado como referencia los tipos de contenedores más solicitados por el sector importador, la cantidad de contenedores desaduanizados en el año 2010 por Puerto de Esmeraldas, en la actualidad el 7% de las importaciones por este distrito mediante Aforo Automático, tarifas promedios de costos de demoraje de las navieras correspondientes a 6 días en adelante.

COSTOS DE DEMORAJE 2010

	PUERTO DE ESMERALDAS	7% AFORO AUTOMÁTICO	TARIFAS DE DEMORAJE 6 DÍAS EN ADELANTE	EXCEDENTE EN DIAS DE ACUERDO A LA TARIFA	COSTO DE ALMACENAJE PARA LOS IMPORTADORES
TIPO DE CONTENEDORES	2010	2010	2010	2010	2010
CONTAINER IC 20 FT.	841	59	\$35,00	3	6.195,00
CONTAINER IC 40 FT.	12380	867	\$45,00	3	117.045,00
TOTAL	13221				123.240,00

Fuente: MAESK
Elaborado por: La Autora
Cuadro N°6

De la cantidad desaduanizadas se debe sacar el respectivo 7% de Aforo Automático y los valores de la tabla de Maersk detallan las tarifas por cada tipo de contenedor que el Importador vaya a utilizar para su respectiva carga dependiendo de los días que vaya a utilizarla, si la mercancías no sale en el tiempo acordado, habrá un excedente de acuerdo a la tarifa de Maersk y el valor a pagar el Importador es el del 7% de Automático por las tarifas y por los días en que demora en salir las mercancías del almacén temporal.

4.14.5 Análisis de Costos de Aforo Físico

Los Costos de Aforo son gastos que corren por cuenta del sector importador al momento que se realice el aforo físico de la mercancía importada, este proceso tiene un costo por contenedor. Para este análisis se ha tomado en cuenta la cantidad de contenedores desaduanizados en el año 2010 en el Puerto de Esmeraldas, en la actualidad el 7% de las importaciones por este distrito se realiza mediante Aforo Automático, tarifa en dólares americanos del aforo por contenedor más impuesto fijada por MAERSK, para realizar el cálculo aproximado que gasta el sector importador al momento que la mercancía importada es aforada.

COSTOS DE AFORO FÍSICO PARA EL IMPORTADOR

	CONTENEDORES DESADUANIZADOS	7% AFORO AUTOMÁTICO	COSTO DE AFORO FISICO POR CONTENEDOR	COSTO QUE LOS IMPORTADORES PAGAN POR AFORO FISICO
TIPO DE CONTENEDORES	2010	2010	2010	2010
CONTAINER IC 20 FT.	841	59	\$70,00	4.130,00
CONTAINER IC 40 FT.	12380	867	\$90,00	78.030,00
TOTAL	13221			82.160,00

Fuente: MAESK
Elaborado por: La Autora
Tabla N°7

Los valores que se detallan en el presente cuadro para determinar el 7% del valor del Aforo Automático, se obtienen de los contenedores que se han utilizado en el año 2010, previo a eso Maersk tiene una tabla específica para el valor de cada tipo de contenedor, dependiendo de los días que estén almacenados; de ese valor que adjudica Maersk a los importadores para pagar su respectiva tarifa más el valor del 7% del Aforo Automático se obtiene el valor que debe pagar un Importador por un Aforo Físico.

4.14.6 Esquema de Aforos

DESCRIPCIÓN DEL PROCESO	FISICO	DOCUMENTAL	AUTOMATICO
TRANSMISIÓN	El Agente de Aduanas prepara los archivos con la información correspondiente a la Declaración Aduanera Única (DAU) y la información de los documentos de acompañamiento, al SENAE.	El Agente de Aduanas prepara los archivos con la información correspondiente a la Declaración Aduanera Única (DAU) y la información de los documentos de acompañamiento, al SENAE.	El Agente de Aduanas prepara los archivos con la información correspondiente a la Declaración Aduanera Única (DAU) y la información de los documentos de acompañamiento, al SENAE.
AUTORIZACIÓN DE PAGO	NO	NO	Pago autorizado
PAGO DE TRIBUTOS	NO	NO	Pago confirmado
IMPRESIÓN	EL Agente de Aduana imprime La DAU y los respectivos documentos	EL Agente de Aduana imprime la DAU y los respectivos documentos	EL Agente de Aduana imprime la DAU y los respectivos documentos
PRESENTACIÓN EN ADUANA/RECEPCIÓN	El Agente de Aduana presenta la documentación firmada y sellada	El Agente de Aduana presenta la documentación firmada y sellada	NO

REVISIÓN DESPACHO DOCUMENTAL	Se revisa toda la documentación del tipo de mercancía que se ha tramitado	Se revisa toda la documentación de la mercadería que se ha tramitado	NO
DERIVACIÓN/AUTORIZACIÓN DE PAGO	Se envía al aforador correspondiente para realizar el aforo	Pago autorizado	NO
PAGO DE TRIBUTOS	NO	Pago confirmado	NO
REALIZACIÓN DE AFORO	Se efectúa el aforo	NO	NO
AUTORIZACIÓN PAGO TRIBUTOS	Pago autorizado	NO	NO
PAGO TRIBUTOS	Pago confirmado	NO	NO
PAGO ALMACENAJE /RETIRA CARGA	Se paga los diferentes rubros de almacenaje, cuadrilla y acarreo, porteo, etc.	Se paga los diferentes rubros de almacenaje, cuadrilla y acarreo, porteo, etc.	Se paga los diferentes rubros de almacenaje, cuadrilla y acarreo, porteo, etc.
TIEMPO	3 a 4 días	2	1
TRANSPORTE HASTA LA FÁBRICA	Se realiza el transporte desde las bodegas hasta la fábrica del importador	Se realiza el transporte desde las bodegas hasta la fábrica del importador	Se realiza el transporte desde las bodegas hasta la fábrica del importador
TIEMPO	2	2	2
IMPORTADOR RECIBE CARGA	Se recibe y procede a verificar la carga	Se recibe y procede a verificar la carga	Se recibe y procede a verificar la carga

Fuente: APE
Elaborado por: La Autora
Tabla N°8

4.15 CAPACIDAD ADMINISTRATIVA

4.15.1 Capacidad Financiera

El SENA E y el Sector Importador con cuidado y atención a la tramitología que conlleva a la nacionalización de las mercancías sujetas a este nuevo proceso de cero papeles de canal verde de Aforo Automático para la entrega inmediata y sin ningún inconveniente, ha permitido que se establezcan tener apoyo de las instituciones en el país para hacer dinámico y más ágil el selecto y eficiente sistema de desaduanización en el menor costo y tiempo.

4.15.2 Capacidad del Talento Humano

Todo el personal profesional y técnico-operativo existente en la Aduana con un alto proceso competitivo y transparente, se convirtió en un guardián de la transparencia, que logra así una adecuada actividad en función a los procesos de actividades en el contexto del Aforo Automático, permitiendo que realicen los trámites en segundos sin contratiempo, como resultado, el SENA E tiene una alta dedicación, eficiencia y, en general, cuenta con recursos humanos íntegros libres de corrupción.

4.15.3 Capacidad Tecnológica

Al hablar de capacidad tecnológica en el SENA E y los Operadores de Comercio Exterior se aplican las tecnologías de información para el ingreso, registro y despacho de las mercancías desde los almacenes temporales, haciendo que los procedimientos en un Aforo Automático en los sistemas como despacho-workflow, SICE e intercambio electrónico de datos (IED) sean más eficientes.

4.16 ANÁLISIS DEL IMPACTO

4.16.1 Impacto del Uso Canal Verde

- ✓ Agilidad en los procesos aduaneros.
- ✓ Sanciones decisivas que busquen prevenir las infracciones aduaneras y evitar perjuicio al Fisco.
- ✓ Mejoramiento del pago de tributos.
- ✓ Flexibilizar los tiempos en la presentación de la DAU.
- ✓ Agilidad, control, mejoramiento del servicio y cumplimiento del beneficio social.
- ✓ Simplificación de trámites de importaciones, la meta de la Aduana es llegar a un espacio de cero papeles para reducir tiempo y agilizar los despachos.
- ✓ Eliminación en la prestación de documentos, así como los aforos documentales y físicos para dar paso a un aforo automático.
- ✓ Usar controles selectivos inteligentes.
- ✓ Mejorar las relaciones con los involucrados en el comercio internacional
- ✓ Utilizar procesos especiales y dinámicos para los importadores
- ✓ Integrar a todo el personal en el proceso de cambio.
- ✓ Capacitar a todo el personal para aduanero para brindar un mejor servicio.

En las entrevistas que se les realizó a los funcionarios del SENA, Agentes de Aduana, Importadores sobre los beneficios del nuevo sistema ágil de desaduanizar las mercancías determinaron lo siguientes: Gino Alcívar (General Motors) sostuvo que al pagar los impuestos por internet y únicamente esperar que la carga llegue al muelle para el retiro, es muy satisfactorio para el importador. Flor Pérez (Ideal Alambrec) respondió: En el ahorro de tiempo y dinero, sin necesidad de acudir a la Aduana y hacer filas en los bancos para cancelar los tributos aduaneros ya no es un problema. Paúl Vera (Omnibus): La nacionalización es más rápida porque ya no se necesita documentos físicos y todo se hace electrónicamente.

4.16.2 Ventaja del Uso Canal Verde

- ✓ Reducción en el costo de almacenaje.
- ✓ Reducción en el costo de demoraje.
- ✓ Minimización en el tiempo promedio de nacionalización de las mercancías.
- ✓ Reducción de los tiempos del proceso de importación.
- ✓ Simplificación de trámites aduaneros.
- ✓ Beneficio de tipo económico para el sector privado.
- ✓ Eficiencia en desaduanizar las mercancías.
- ✓ Agilidad en las operaciones logísticas.
- ✓ La transmisión de la declaración evita errores, y una doble digitación en dos sistemas diferentes.
- ✓ La asignación de los aforadores de forma automática eliminó la discrecionalidad y distribuyó más equitativamente la carga de trabajo entre los inspectores.
- ✓ La tendencia de la administración aduanera a evitar el contacto personal innecesario con el agente de aduana o el declarante ha evitado la discrecionalidad y contribuido a controlar la corrupción.
- ✓ Descongestionamiento en Aduana

Para los Agentes de Aduana concluyeron así: Mario Panchi: Se podría decir beneficio en la agilidad en los trámites. Lo que permite que la entrega de las mercancías sea inmediata, sin obstaculizar tiempo y dinero. Marcos Galarza: No puedo llamarlo impacto, sino beneficio porque economiza, ahorra tiempo y es más rápido una vez transmitida la información al sistema automáticamente sale la liquidación el importador paga su liquidación y su mercadería esta liberada. Aparicio Coronel (Valero & Valero): Agilidad en los procesos de nacionalización, pero si se detecta una falla o evaden impuestos los castigos o sanciones son más fuertes. Raúl Coca Barriga (Coca & Barriga): Este proceso es automático y electrónico y solo se revisan los documentos digitalizados, y Marcos Coronel: Permite la reducción de gastos de bodegaje y transportación de carga, facilidades y simplificaciones de desaduanización de las mercancías.

4.16.3 Desventaja del Uso del Canal Verde

- ✓ Evadir los tributos.
- ✓ Que el importador no cuente con un perfil de riesgo adecuado.
- ✓ Pérdida de tiempo de los OCE's.
- ✓ Falsificar declaraciones aduaneras.
- ✓ Contrabando.
- ✓ Filtros.
- ✓ Control Posterior.

El economista Álex Rodríguez en la entrevista realizada del anexo 2 de la pregunta N°1 sobre *¿Cuál es el impacto para los funcionarios del SENA el nuevo sistema de Aforo Automático?* indicó que para el SENA le ha permitido tener mayores recaudaciones y eficiencia en agilizar la nacionalización de la carga. El Ing. Byron Borja sostuvo que el control es inmediato, proceso de despacho con mayor agilidad sin pérdida de tiempo. Y Fabricio Alcívar del departamento de despacho determinó que el compromiso para la Aduana de servirle en el menor tiempo posible al cliente y agilizar los procesos de despacho.

4.3 ANÁLISIS PARA IDENTIFICAR A LOS BENEFICIARIOS CON PERFIL DE AFORO AUTOMÁTICO

4.3.1 AFORO AUTOMÁTICO

4.3.1.1 Proceso de Aforo Automático



- ✓ El agente de aduanas prepara los archivos con la información correspondiente a la Declaración Aduanera Única DAU-e, y la información de los documentos de acompañamiento, en los formatos establecidos por el SENA, de acuerdo con lo indicado en la Guía para la Transmisión Electrónica de la Declaración Aduanera Única (DAU), para transmitir los archivos al SENA utilizando un proveedor local de servicios como “correo seguro”.



- ✓ El Sistema Interactivo de Comercio Exterior (SICE) de la CAE, recibe el mensaje de datos transmitido y realiza las validaciones correspondientes:

Si los datos o los archivos tuvieran errores, el sistema no acepta la declaración, cuando haya recibido el mensaje y dependiendo del tipo de error, el agente deberá hacer las correcciones necesarias a los datos y transmitir nuevamente el mensaje. Si los datos o archivos no tienen errores, el sistema acepta la declaración, genera el número de refrendo, ejecuta el análisis de perfil de riesgo para asignar el canal de Aforo Automático en los casos correspondientes, registra la información en la base de datos del SENA E y transmite automáticamente la información al sistema WORKFLOW, comparando con la información registrada en el sistema de los documentos de acompañamiento.



Una vez concluido el proceso de aceptación de la DAU, a través del Aforo Automático, el sistema realiza automáticamente la liquidación de tributos y envía al Agente de Aduanas o Importador un mensaje informándole la aceptación de la declaración aduanera y el estado de pago autorizado de tributos. El agente de aduana recibe el mensaje de aceptación de la declaración aduanera y de "Pago Autorizado", de los trámites que fueron aceptados a través del Aforo Automático.



El Agente de Aduanas concluye el trámite pagando los tributos y retirando las mercancías, en los recintos de almacenamiento temporal. Entrega la DAU en la ventanilla de rectificación de tributos del SENA, en un plazo máximo de 5 días hábiles posterior al pago de los tributos. El delegado de la recepción de documentos en el departamento de rectificación de tributos, recibe del Agente de Aduanas o del Importador, la Declaración Aduanera Única y los documentos de acompañamiento sellados firmados y refrendados, de los trámites que fueron asignados a Aforo Automático. El funcionario realiza la revisión de la documentación conforme corresponda y realiza las observaciones y ajustes necesarios.

4.3.2 Requisitos para la Aplicación del Aforo Automático

- ✓ Se aplicará a los Operadores de Comercio Exterior que hayan realizado importaciones durante los últimos cinco años fiscales y cuyo valor anual en promedio sea superior a ocho millones de Dólares.
- ✓ Que el Importador sea calificado como Contribuyente Especial por el SRI.
- ✓ Quedan excluidas las Importaciones que requieran documentos de control previo no otorgados y transmitidos por vía electrónica.
- ✓ Las Importaciones en cuyo control intervienen mediante la inspección Física de mercaderías otras instituciones del Estado. (SENAE, Aplicación del Aforo Automático, 2010)

Es importante que los importadores que se beneficien de este Aforo Automático se rijan de los requisitos para que puedan nacionalizar las mercancías en instantes, haciendo que los procesos de despacho sean mucho más eficientes, y que el retiro de las mercancías

ayude a las actividades en las operaciones logísticas, contribuyendo al desarrollo económico del país.

4.4 CONDICIONES GENERALES DEL CANAL VERDE

- ✓ Que las líneas de transporte o Agentes de carga local transmitan la información oportunamente, (dentro de los plazos y condiciones establecidos para el efecto).
- ✓ El Agente de Aduana transmita oportunamente la DAU, considerando que para los casos anticipados debe ser previo a la llegada del medio de transporte y la mercancía a la zona primaria aduanera.
- ✓ El almacén temporal descargue y registre oportunamente el ingreso de la mercancía al almacén temporal y en coordinación con el Importador y el Agente de Aduanas para realizar las operaciones necesarias con la carga.
- ✓ El Importador o Agente de Aduana debe gestionar oportunamente el medio de transporte con el que movilizará la mercancía. (SENAE, Reglamento de Aforo Automático, 2010)

El Canal Verde de Aforo Automático optimiza todos los procesos, ahorrando tiempo, recursos. Así mismo es más transparente la gestión, porque ahora el usuario para conocer cómo está su trámite, solo lo puede saber si está en despacho, caso contrario tendrá que ir a preguntar de área en área para ver cómo avanza su gestión.

4.5 CONSIDERACIONES GENERALES CON AFORO AUTOMÁTICO

- ✓ La aplicación del proceso de despacho anticipado no incurre ningún costo adicional para el Importador, Agente Afianzado y transportista de carga.
- ✓ Los concesionarios de almacenamiento temporal, a fin de dar una pronta agilidad para el manipuleo de la carga, ha considerado espacios físicos para el tratamiento de los despachos anticipados.
- ✓ La Aduana aceptará copias de los documentos de transportes y factura, previo al arribo del medio de transporte. Los mismos que deberán ser canjeados por los originales hasta 24 horas posteriores a la llegada del medio de transporte.

- ✓ Las empresas Navieras para el caso de los trasbordos, se deberían comprometer a entregar con antelación la carta de trasbordo, previa solicitud del Agente de Aduana. (SENAE, Plan Piloto de Aforo Automático, 2010)

Este mecanismo es importante al momento de tramitar y ejecutar operaciones de comercio, el cual permite que el importador puede disponer de sus mercancías en un menor tiempo e iniciar el proceso de entrega de documentos y pago de tributos sin esperar que la mercancía llegue al país, disminuyendo sus tiempos de desaduanización en alrededor de 8 días y consecuentemente los costos que esto implica.

4.6 HERRAMIENTAS AUTOMÁTICAS DEL CANAL VERDE

4.6.1 Modelo Determinístico

Se da en función de reglas fijas determinadas y establecidas como condicionamientos dados en función de disposiciones de leyes o normas administrativas que no enmarcan un verdadero análisis de riesgo. También se utiliza para condicionar la revisión de declaraciones que presentan potenciales riesgos puntuales.

4.6.2 Modelo Probabilístico

Evalúa estadísticamente el comportamiento individual y combinado de algunas variables de la Declaración Aduanera y pronostica la probabilidad de que en una próxima importación pueda existir una novedad que requiera ser revisada físicamente.

A fin de determinar el nivel de riesgo de las declaraciones, el modelo Probabilístico evalúa y pondera un conjunto de variables, tales como:

Importador	País de origen de la mercancía
Agencia de Aduana	Sub Partida Arancelaria
Empresa	Peso Neto de la mercancía

Para ello, se actualiza permanentemente los coeficientes y rankings de riesgo sobre la base de la información disponible a nivel nacional, permitiendo obtener una mejor selección de la muestra de mercancía a inspeccionar.

4.6.3 Modelo Aleatorio

Este sistema selecciona al azar un número determinado de declaraciones que no hayan sido escogidos por el modelo determinístico y probabilístico, para ser aforadas por la autoridad aduanera.

4.5 CASOS DE ÉXITOS DE IMPORTADORES CON AFORO AUTOMÁTICO A NIVEL NACIONAL

4.5.1 Caso de Éxitos de Aduana Terrestre

- ✓ GENERAL MOTORS DEL ECUADOR S.A.
- ✓ KIMBERLY - CLARK ECUADOR S.A.
- ✓ INDUCORTE DEL ECUADOR INDUCORTEC S.A
- ✓ BRENNTAG ECUADOR S.A.
- ✓ CORPORACIÓN DISTRIBUIDORA DE ALIMENTOS S.A. CORDIALSA
- ✓ INTERAMERICANA DE PRODUCTOS QUIMICOS DELECUADOR S.A.
INTERQUIMEC
- ✓ TARAPUEZ TIPAS JOSE VICTORIANO
- ✓ AJECUADOR S.A.
- ✓ CORRUGADORA NACIONAL CRANSA S.A.
- ✓ EMETASA, ELABORADOS METALÚRGICOS Y AFINES S.A.
- ✓ EMPAQPLAST S.A.
- ✓ EMPAQUES ECUATORIANOS ECUAEMPAQUES S.A.
- ✓ EMPRESA DURINI INDUSTRIA DE MADERA C.A.
- ✓ SEMILLA E INSUMOS AGROPECUARIOSSEMAGRO S.A. (SENAE, 2010)

4.5.2 Caso de Éxitos de Aduana Marítima

- ✓ OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.
- ✓ GENERAL MOTORS DEL ECUADOR S.A.
- ✓ ELASTO SA
- ✓ ALVAREZ BARBA S.A.
- ✓ KIMBERLY - CLARK ECUADOR S.A.
- ✓ INDUSTRIA ANDINA DE TRANSFORMADORES S.A.
- ✓ MICHELIN DEL ECUADOR
- ✓ ECUAJUGOS SA
- ✓ BASESURCORP S.A.
- ✓ DUPOCSA PROTECTORES QUIMICOS PARA EL CAMPO S. A.
- ✓ NESTLE ECUADOR S.A.
- ✓ UNILEVER ANDINA ECUADOR S.A.
- ✓ CADBURY ADAMS ECUADOR S.A.
- ✓ LAQUINSA ANDINA S.A.
- ✓ PROVELAN PROVEEDORA INDUSTRIAL
- ✓ LATINOAMERICANA CIA. LTDA
- ✓ UNIDAL ECUADOR S.A.
- ✓ PROCTER & GAMBLE ECUADOR CIA. LTDA.
- ✓ INDUSTRIAL SURINDU S.A.
- ✓ TELEVISIÓN Y VENTAS TELEVENT S.A.
- ✓ TOYOTA DEL ECUADOR S.A.
- ✓ ASOCIACIÓN NESTLE DEL ECUADOR S.A Y GENERAL
- ✓ MILLSINTERN CIA LTDA
- ✓ CHANG AURIA VICTOR GUIDO
- ✓ CIPEQ CIA. LTDA.
- ✓ COHERVI S.A.
- ✓ ECUAJUGOS SA
- ✓ EL ROSADO S.A.
- ✓ FARMAGRO S.A.
- ✓ FERNANDEZ AVELLANEDA PILAR LUCIA
- ✓ INDUSTRIAL Y COMERCIAL TRILEX C.A.

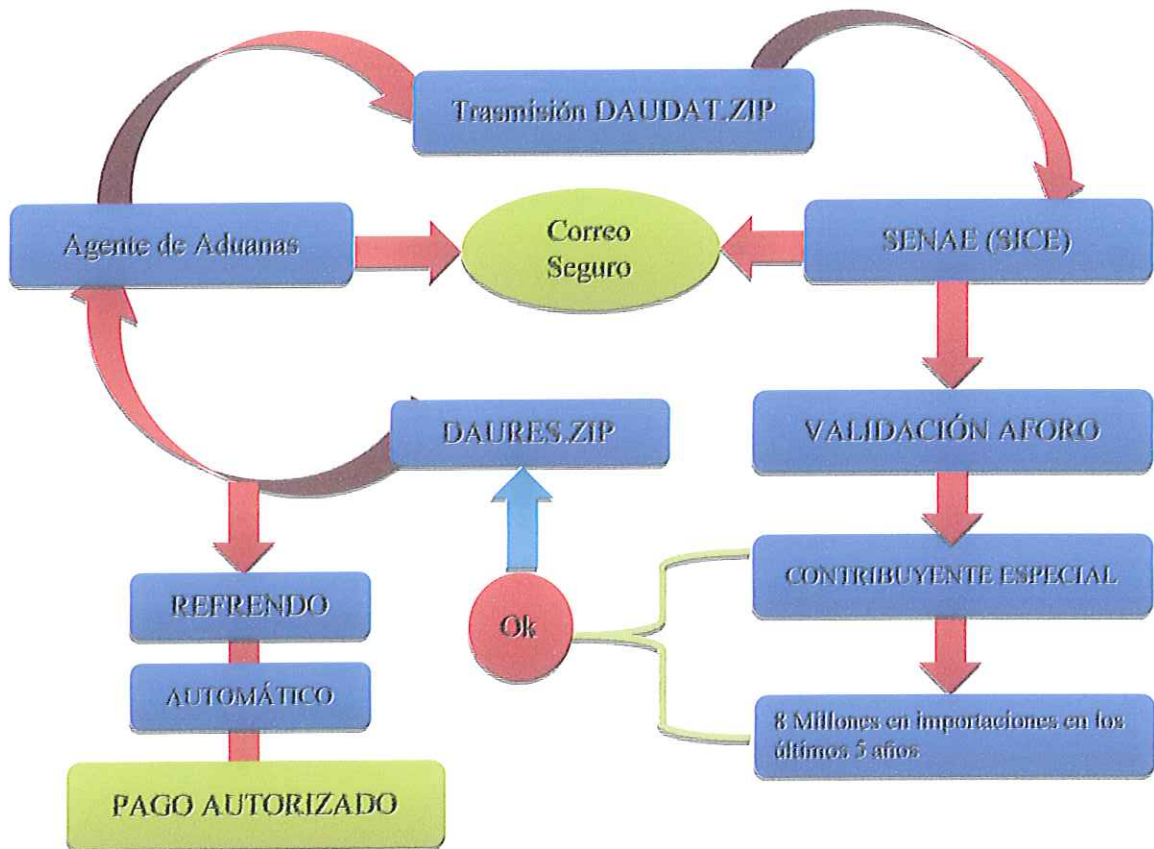
- ✓ INTERAMERICANA DE PRODUCTOS QUÍMICOS DEL ECUADOR S.A.
INTERQUIMEC
- ✓ MACASA MÁQUINAS Y CAMIONES S.A. (SENAE, 2010)

Se los califica como empresas exitosas a través del Aforo Automático, por sus perfiles de riesgo, las importaciones que han realizado en los últimos 5 años, ya que son contribuyentes especiales autorizados por el SRI, tienen un crecimiento rotundo en sus importaciones y en las actividades de comercio exterior, reconocimiento de las empresas, y en el cumplimiento de sus declaraciones.

El Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE) incrementó el porcentaje de revisión automática a los contenedores que ingresan por los diferentes distritos, con la finalidad de que el sector importador quede satisfecho en el proceso más selecto y beneficioso para los importadores como es el caso de la desaduanización y nacionalización de sus respectivas mercancías a tiempo completo, ayudando al desarrollo del comercio internacional y estar al mismo nivel de países que lo han implementado.

Cabe recalcar que estas empresas dedicadas a las actividades y operaciones del comercio tienen la necesidad a través de su perfil de riesgo acogerse a este Aforo Automático, que se beneficiarán en la obtención inmediata de sus mercancías y satisfacción de ellos sin pérdida de tiempo, en pro desarrollo ambiental de cero papeles.

4.6 ESQUEMA DE SELECCIÓN DEL AFORO AUTOMÁTICO



Elaborado por: La Autora
Cuadro N°3

El Agente de Aduana prepara los archivos correspondientes mediante el DAUDAT.ZIP, mediante un correo seguro para transmitirlos al SENAE por medio del SICE, luego de esto se procede a la validación del Aforo Automático y para que el Importador se acoja a este tipo de aforo debe de tener los siguientes requisitos mediante sus perfiles de riesgo, contribuyente especial, que hayan realizado importaciones durante los últimos 5 años. Una vez verificado el sistema manda su respuesta al Agente de Aduana, le llega un refrendo indicando el tipo de aforo al que ha sido seleccionado, es cual es Automático, y autoriza el pago, retirando la mercancía en menor tiempo.

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 CONCLUSIONES

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

- ✓ Los Importadores como General Motors, Omnibus y Schlumbergerse han beneficiado del Aforo Automático que mediante sus bases de datos y sus constantes importaciones han crecido satisfactoriamente, reduciendo los tiempos del proceso de importación, debido que con la implementación de este Aforo se tomarían 3 días como máximo para que el importador tenga la mercancía debidamente nacionalizada, mientras que sin la implementación de este proceso la mercancía tardaría aproximadamente 9 días o más en ser nacionalizada.
- ✓ Las ventajas por parte del Sector Importador han sido eficientes en cuanto a la reducción de costos de almacenaje, demoraje, minimización en el tiempo promedio de nacionalización de las cargas de mercancías, en los diferentes puertos del país, lo que contribuiría a la estabilización y reducción de precios en el mercado ecuatoriano.
- ✓ El país se vuelve más competitivo y eficiente en las operaciones de Comercio Exterior en relación con sus países vecinos lo que en la actualidad se vuelve primordial si se quiere mantener una economía dolarizada.
- ✓ El Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE), fortalece su imagen a nivel nacional e internacional como un ente de control eficiente y ágil que cumple su rol de facilitador del comercio exterior, permitiendo que el importador se adjudiquen a este tipo de Aforo por medio de sus perfiles de riesgo, bajo este proceso ágil de Desaduanización.

5.2 RECOMENDACIONES

- ✓ Efectuar un proceso de capacitación de doble vía, entre los funcionarios de la Aduana Ecuatoriana y los operadores del sector Importador para llevar a cabo la correcta implementación del Canal de Aforo Automático.
- ✓ Realizar capacitaciones a los Importadores, indicando el nuevo sistema de Aforo Automático y de esta manera cumplir con el nuevo proceso de actividades de comercio exterior.
- ✓ El Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE) debe socializar un proceso más selecto y riguroso, el cual le permita obtener mayores recaudaciones y eficiencia al momento de nacionalizar una determinada mercadería, contando con la satisfacción del cliente.
- ✓ Evaluar el proceso de Canal de Aforo Automático en conjunto con expertos aduaneros de otros países para la corrección de posibles desfases del proceso.

GLOSARIO

✓ Aforo Automático

Es la ejecución del Acto de Aforo mediante la validación y análisis electrónico de la Declaración Aduanera por medio del Sistema Informático a través de la aplicación de perfiles de riesgo establecidos por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.

✓ Reconocimiento Documental

Es el examen de la declaración presentada para comprobar si las mercancías han sido declaradas correctamente, si se han unido los documentos justificativos exigidos, y si estos reúnen las condiciones de autenticidad y validez prescrita.

✓ Reconocimiento Físico

Es la operación que permite la Aduana, a través del examen físico de las mercancías, tener la seguridad de que su naturaleza, origen, estado, cantidad y valor coinciden con los puntualizados en la declaración.

✓ Control Aduanero

Es el conjunto de medidas adoptadas para asegurar el cumplimiento de las leyes reglamentos que la Aduana debe aplicar.

✓ Depósito Temporal de Mercancías

Es el almacenamiento temporal de mercancía bajo el control de la Aduana, en los locales y emplazamientos cerrados o no, designados por la aduana, en la espera de la presentación de la declaración de mercancías.

✓ **Territorio Aduanero**

Es el territorio en el que son plenamente aplicables las disposiciones de la aplicación aduanera de un Estado.

✓ **El Despacho a Consumo**

Es el régimen aduanero en virtud del cual las mercancías importadas pueden permanecer definitivamente dentro del territorio aduanero. Este régimen implica el pago de derechos y exacciones que pueden exigirse a la importación en el cumplimiento de todas las formalidades aduaneras.

✓ **Operadores Económicos Autorizados**

Son las personas naturales o jurídicas, son los usuarios que se involucran e interactúan informática y operativamente en el movimiento internacional de mercancías.

✓ **Formalidades Aduaneras**

Es la persona que tiene derecho a disponer como declarante en las importaciones a consumo en el momento de su nacionalización con un periodo de tiempo determinado.

✓ **Consolidadoras/Desconsolidadores**

Es la persona natural o jurídica dedicada a la actividad de recibir y desagrupar mercancías, que viene consolidada proveniente del exterior, para encaminarla a sus respectivos destinatarios.

✓ **Courier**

Es aquella persona natural o jurídica que presta servicios de transporte internacional de documentos urgentes o pequeños paquetes expresos, bajo la modalidad puerta a puerta, tales como aquellas empresas de "correo rápido".

✓ **Sistema Interactivo de Comercio Exterior (SICE)**

Es un sistema donde todos los operadores de Comercio Exterior (Almaceneras, Consolidadoras, Navieras, Agentes de Cargas, Agentes de Aduanas, Depósitos Aduaneros, etc.) Interactúan enviando información independiente al organismo de control del SENA E a fin de que la misma sea validada y revisada por sus funcionarios con el objetivo de que brinde una mayor *agilidad* y control en los trámites aduaneros.

✓ **Despacho-Workflow**

El Workflow es el que permite que el agente de aduana verifique la transmisión electrónica mediante su clave para obtener acceso a la información relevante en el ingreso de la mercancía, si cumplió los parámetros para acogerse a una importación a consumo.

✓ **Intercambio Electrónico de Datos (IED)**

Es el que permite la comunicación e interconexión del SENA E y los Operadores del Comercio Exterior, extraer de sus Bases de Datos y su comprobación automática. Es

BIBLIOGRAFÍA

✓ Libros

- Achette de la F., Dominique y Larrín Felipe (2003), Una Estrategia de Inserción Comercial, Universidad Católica de Chile.
- Ayala, (2008) La Trasmisión de Datos en el Sistema Aforador, pág.12.
- Araujo, (2010) Comentarios al Código Aduanero, pág.45.
- Asamblea Nacional del Ecuador, (2010) Código Orgánico de la producción, comercio e inversiones(COPCI), pág.14.
- Asamblea Nacional del Ecuador, (2010) Código Orgánico de la producción, comercio e inversiones(COPCI), pág.17.
- Asamblea Nacional del Ecuador, (2010) Código Orgánico de la producción, comercio e inversiones (COPCI), pág.22.
- Asamblea Nacional del Ecuador, (2010) Código Orgánico de la producción, comercio e inversiones (COPCI), pág.30.
- Asamblea Nacional del Ecuador, (2010) Código Orgánico de la producción, comercio e inversiones (COPCI), pág.40.
- Asamblea Nacional del Ecuador, (2010) Código Orgánico de la producción, comercio e inversiones (COPCI), pág.48.
- Asamblea Nacional del Ecuador, (2010) Código Orgánico de la producción, comercio e inversiones (COPCI), pág.50.

- Blanco, (2010) Facilidades de los Operadores en el Comercio Exterior, pág.33.
- Blanco, (2010) Facilidades de los Operadores en el Comercio Exterior, pág.38.
- Bonilla Byron, (2009) Los Participantes Aduaneros, pág.12.
- Bonilla Byron, (2009) Los Participantes Aduaneros, pág.23.
- Bonilla Byron, (2009) Los Participantes Aduaneros, pág.25.
- Braulio, (2007) Simplificación de los Regímenes Aduaneros, pág.59.
- Cruz Oyarse Javier Gustavo, (2010) Facilitación y Seguridad en el Comercio Exterior, Perú.
- Fortiana, (2010) Sistematización y Despacho Aduanero, pág.5.
- Fortiana, (2010) Sistematización y Despacho Aduanero, pág.16.
- Heerbert Suarez Avilés, (2009) Estrategias Operativas de las Aduanas, pág.52.
- López María de la Fe, (2005) La Automatización de Procesos Aduaneros. Universidad Simón Bolívar Caracas, pág.13.
- Moyano Estrada, (2011) Aduana, Competitividad y Control, pág.30.
- Moyano Estrada, (2011) Aduana, Competitividad y Control, pág.36.
- Moyano Estrada, (2011) Aduana, Competitividad y Control, pág.37.
- Moyano Estrada, (2011) Aduana, Competitividad y Control, pág.41.
- Moyano Estrada, (2011) Aduana, Competitividad y Control, pág.42.

- Moyano Estrada, (2011) Aduana, Competitividad y Control, pág.44.
- Rodríguez Ernesto, (2010) La Gestión Aduanera de los Puertos, pág.24.
- Rodríguez Ernesto, (2010) La Gestión Aduanera de los Puertos, pág.33.
- Rigor Poveda, (2010) El Sistema de Fiscalización Aduanera, pág.83.
- Ventura Adrián, (2008) Como se debita el Control Aduanero, pág.28.
- Vidal Albarracín, (2008) Otra vez sobre el control aduanero en el delito de contrabando, pág.13.

✓ **Leyes y Reglamentos**

- Decisión No. 574 de la Comunidad Andina, procedimientos de desaduanamiento de mercancías.
- Resolución 24-2008-R2/Directorio del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador 27 de Octubre del 2008.
- Resolución No. 24-2008-R212 “Reglamento Específico para la Aplicación del Aforo Automático”.

✓ **Recursos del Internet Analizados**

- Aparicio, sistemasaduaneros.com, pág.5. Obtenido el 12 de junio del 2011 de <http://www.hoy.com.ec/noticias-ecuador/sistemas-automatizados-de-control-aduanero-instalaran-en-el-ecuador-43199-43199.html>

- Calderón, aforos.com, pág.9. Obtenido el 23 de mayo del 2011 de <http://www.aforos.com.ec/2011/23/los-aforos-en-el-sistema-ecuatoriano/html>.
- Carreño M.F. (14 de Abril del 2008). *Estrategias comerciales*. Obtenido el 22 de diciembre de 2010 de <http://blog.todocomercioexterior.com.ec/2009/02/facilidad-comercio-exterior.html>
- EXPRESO, (2011). *El Despacho en Aduanas*. Obtenido el 28 de Junio del 2010 de <http://www.diarioexpreso.com.ec/editorial-despacho-de-aduanas=2504/html>.
- EXPRESO. (2011). *Procesos de despachos anticipados*. Obtenido 17 de marzo 2011, de http://www.diarioexpreso.com.ec/index.option=com_content&view=:la-cae-socializotiempo-de-procesos-aduaneros
- EXPRESO, (2011). *Aforo Automático en la Aduana Ecuatoriana*. Obtenido el 18 de Agosto del 2011 de <http://www.diarioexpreso.com.ec/editorial-ing.boriscoellar=2211/html>.
- SENPLADES. (2009). *Plan de desarrollo para el buen vivir*. Obtenido 17 de Marzo 2011, de <http://www.senplades.gob.ec/web/senplades-portal/inicio;jsessionid=BF52D50209A685A9489B0A578A7F0AD9>
- SENAE. (2010). *Desarrollo institucional*. Obtenido 29 de abril 2011 de <http://www.aduana.gov.ec/contenido/la-gestión-de-riesgo?num=202>
- SENAE. (2011). *Contenidos*. Obtenido 12 de junio 2011 de <http://www.aduana.gov.ec/boletín=implementación/del/aforo/automático>

- SENAE. (2011). *Desarrollo institucional*. Obtenido 26 de mayo 2011 de <http://www.aduana.gov.ec/contenido/boletin/plan=piloto=asp?num=206>
- SENAE. (2011). *Boletín*. Obtenido 2 de julio 2011 de <http://www.aduana.gov.ec//boletin/listado?de=éxitos?con=canal/verde.html>
- SENAE. (2011). *Desarrollo institucional*. Obtenido 25 de mayo 2011 de <http://www.aduana.gov.ec/option=com-aplicación-de-mejoras-para-la-desaduanización>
- SENAE.2011.*Despacho Anticipados*. Obtenido 20 de julio del 2011 de <http://www.aduana.gov.ec/index.content&view=article&id=6012:como-se-facilita-el-control-aduanero.html>.
- SENAE. 2011. *OCES* .Obtenido 11 de Junio del 2011 de <http://www.aduan.gov.ec/desarrollo/institucional=operadores-de-comercio-exterior/>
- SENAE. 2011. *Tipos de Aforos*. Obtenido 18 de Junio del 2011. De <http://www.aduan.gov.ec/manejo/inf/aforos%de%mercancías/html>
- Soriano (14 de Septiembre de 2009). *Sistemas Aduaneros*. Obtenido el 22 de diciembre de 2010, de <http://www.aprendergratis.com/stag/procesos-aduaneros>
- Villacis, el comercio.com, pág.22. Obtenido el 19 de julio del 2011 de <http://www.elcomercio.com.ec/index=article&id=5201:riesgos-aduaneros-en-mercancías.html>.

ANEXOS

Entrevista N° 1



ENTREVISTA DIRIGIDA A LOS AGENTES DE ADUANA

NOMBRE DEL ENTREVISTADO: Mario Panchi, Marcos Galarza, Aparicio Coronel (Valero & Valero), Raúl Coca Barriga (Coca & Barriga) y Marcos Coronel

Cargo: Agentes de Aduanas

FECHA: 25-05-3011

DURACIÓN: 30 Minutos

Preguntas

1. **¿Cuál es el impacto para los Agentes de Aduana el nuevo sistema de aforo automático?**

Mario Panchi: Se podría decir beneficio en la agilidad en los trámites, lo que permite que la entrega de las mercancías sea inmediata, sin obstaculizar tiempo y dinero.

Marcos Galarza: No puedo llamarlo impacto, sino beneficio porque economiza, ahorra tiempo y es más rápido una vez transmitida la información al sistema automáticamente sale la liquidación el importador paga su liquidación y su mercadería esta liberada.

Aparicio Coronel (Valero & Valero): Agilidad en los procesos de nacionalización, pero si se detecta una falla o evaden impuestos los castigos o sanciones son más fuertes.

Raúl Coca Barriga (Coca & Barriga): Que este proceso es automático y electrónico y solo se revisan los documentos digitalizados.

Marcos Coronel: Reducción de gastos de bodegaje y transportación de carga, facilidades y simplificaciones de desaduanización de las mercancías.

2. ¿Qué tipos de carga generalmente son seleccionados para el Aforo Automático?

Mario Panchi: Vehículos, materiales petroleros.

Marcos Galarza: Tuberías, productos para consumo como es el caso de Favorita.

Aparicio Coronel (Valero & Valero): Acero, vehículos y tuberías.

Raúl Coca Barriga (Coca & Barriga): Equipos de perforación, vehículos, y varillas de construcción.

Marcos Coronel: Alambión, vehículos y equipos petroleros.

3. ¿Cuál es el tiempo de despacho de las mercancías importadas con el Canal Verde?

Mario Panchi: Podríamos decir que son 2 días, reduciendo costos de almacenaje.

Marcos Galarza: Podía catalogarlo de horas mínimas para retirar las mercancías.

Aparicio Coronel (Valero & Valero): 2 días todo depende del tipo de mercadería.

Raúl Coca Barriga (Coca & Barriga): De 1 a 4 días.

Marcos Coronel: De horas hasta 1 o 5 días dependiendo del tiempo de atención que se les da a las mercancías.

4. ¿Cuántos importadores han sido beneficiados con el Perfil de Aforo Automático por este Distrito?

Mario Panchi: 4 importadores.

Marcos Galarza: 6 importadores con aforo automático.

Aparicio Coronel (Valero & Valero): Los que más se destacan por este distrito son en un total de 4 importadores.

Raúl Coca Barriga (Coca & Barriga): 5 importadores.

Marcos Coronel: 4 importadores.

5. ¿De las declaraciones realizadas por usted cuántas han sido seleccionadas bajo el perfil de Aforo Automático?

Mario Panchi: Podría catalogarlo que de un 100% tengo un 70% de cliente que manejan el sistema de aforo automático.

Marcos Galarza: Unas 43 realizadas bajo este perfil.

Aparicio Coronel (Valero & Valero): Casi, casi como 52 realizadas con este perfil.

Raúl Coca Barriga (Coca & Barriga): Influye el perfil de riesgo del agente, en este caso tendremos unas 37 declaraciones.

Marcos Coronel: Depende del perfil de riesgo que mantiene el importador en este caso las declaraciones que se han realizado son unas 80 declaraciones.

6. ¿Qué domicilio tienen mayoritariamente las declaraciones de los importadores realizadas por usted?

Mario Panchi: Estados Unidos, Inglaterra, depende mucho del tipo de mercancías.

Marcos Galarza: Europa.

Aparicio Coronel (Valero & Valero): Corea, Japón, Tailandia

Raúl Coca Barriga (Coca & Barriga): Shanghái, México, Brasil.

Marcos Coronel: China, Panamá, Alemania.

7. ¿Qué sistema de control resulta más eficiente un aforo Automático, Físico o Documental?

Mario Panchi: Un Aforo Automático por la agilidad en los trámites, ahorra tiempo en todo los aspectos que se puedan presentar.

Marcos Galarza: Preferiblemente es un físico porque para el físico pasa primero por el filtro para llegar al documental y luego al físico es el último filtro de lo declarado en un documento en ver y verificar visualmente o físicamente la mercadería.

Aparicio Coronel (Valero & Valero): Un aforo informático sin necesidad de papeles para el desarrollo ambiental.

Raúl Coca Barriga (Coca & Barriga): Para el descargue de la mercancía en reducir y descongestionar la entrega inmediata es sin duda un Automático.

Marcos Coronel: Un Automático, revisión documental vía electrónica.

8. A su juicio ¿Cuáles serían los beneficios para los importadores con la aplicación del Aforo Automático?

Mario Panchi: Eficiencia, rapidez, reducción de tiempo, proceso inmediato.

Marcos Galarza: Economiza tiempo, dinero las importaciones se canalizan más rápido.

Aparicio Coronel (Valero & Valero): El importador puede liberar su carga y recibirla en sus bodegas en el menor tiempo posible.

Raúl Coca Barriga (Coca & Barriga): Si una importación normal toma 72 horas ósea 3 días en adelante, estando ya en la bodegas de APE tomaría unas horas, el mismo día puede evacuar su carga.

Marcos Coronel: Agilidad en las operaciones logísticas, despacho inmediato, mayor control del retiro de mercancías, clientes satisfechos por la reducción de costos de almacenaje

9. ¿Cuántas Declaraciones Aduaneras con perfil de Aforo Automático se han tramitado durante el periodo 2008-2010 bajo su responsabilidad?

Mario Pauchi: Unas 100 con Aforo Automático, contando los últimos meses del 2009 hasta este año.

Marcos Galarza: Más o menos tendremos en custodia unas 200 declaraciones realizadas bajo este perfil

Aparicio Coronel (Valero & Valero): Básicamente en el sistema tendremos casi como 80 bajo este aforo.

Raúl Coca Barriga (Coca & Barriga): Dato exacto no le podría especificar, pro serian unas 85 con automático.

Marcos Coronel: 97 declaraciones con aforo automático contando desde el 2009 al 2010, porque no siempre salen automáticos.

Entrevista N° 2



ENTREVISTA DIRIGIDA A LOS FUNCIONARIOS DEL SERVICIO NACIONAL DE ADUANAS DEL ECUADOR (SENAE)

NOMBRE DEL ENTREVISTADO: Alex Estupiñan (Gerente del SENAE), Byron Borja (Jefe de Operaciones) y Fabricio Alcívar (Dpto. de Despacho)

FECHA: 3-06-3011

DURACIÓN: 15 Minutos

Preguntas

1. **¿Cuál es el impacto para el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador el nuevo sistema de Aforo Automático?**

Álex Rodríguez: Mayores recaudaciones y eficiencia en agilizar la nacionalización de la carga.

Byron Borja: Control inmediato, proceso de despacho con mayor agilidad sin pérdida de tiempo.

Fabricio Alcívar: Compromiso para la Aduana de servirle en el menor tiempo posible al cliente y agilizar los procesos de despacho.

2. ¿Cuál es el beneficio que se le otorgan a los Operadores Autorizados sujetos al Canal Verde?

Álex Rodríguez: Rapidez, reducción de trámites, satisfacción.

Byron Borja: Que tengan un control posterior, receiptar a través del workflow el despacho de las mercancías.

Fabricio Alcívar: Que la tramitología sea rápida, para que el cliente quede satisfecho a través de los perfiles de riesgo.

3. ¿Qué procesos se siguen para la desaduanización?

Álex Rodríguez: Para un Aforo Automático son pocos sin pasar por el filtro ya que el sistema automáticamente seleccionada a través del perfil de riesgo el tipo de tratamiento a las mercancías y paga vía internet. El agente de aduanas prepara los archivos con la información correspondiente a la Declaración Aduanera Única DAU-e, y la información de los documentos de acompañamiento. Luego el agente de aduanas transmite los archivos al SENAE, a través del SICE recibe el mensaje de datos transmitido y realiza las validaciones correspondientes, el Agente de Aduanas concluye el trámite pagando los tributos y retirando las mercancías. Retira la mercancía en los recintos de almacenamiento temporal.

Byron Borja: El agente de aduanas prepara los archivos con la información correspondiente a la Declaración Aduanera Única DAU-e, y la información de los documentos de acompañamiento. Luego el agente de aduanas transmite los archivos al SENAE, a través del SICE recibe el mensaje de datos transmitido y realiza las validaciones correspondientes, el Agente de Aduanas concluye el trámite pagando los tributos y retirando las mercancías. Retira la mercancía en los recintos de almacenamiento temporal.

Fabricio Alcívar: El Agente de Aduanas prepara los archivos con la información correspondiente a la Declaración Aduanera Única DAU-e, y la información de los documentos de acompañamiento. Luego el agente de aduanas transmite los archivos al SENAE, a través del SICE recibe el mensaje de datos transmitido y realiza las

validaciones correspondientes, el Agente de Aduanas concluye el trámite pagando los tributos y retirando las mercancías. Retira la mercancía en los recintos de almacenamiento temporal. El delegado de la recepción de documentos en el departamento de Rectificación de Tributos, recibe del Agente de Aduanas o del Importador, la Declaración Aduanera Única y los documentos de acompañamiento sellados firmados y refrendados, de los trámites que fueron asignados a Aforo Automático.

4. ¿Cuáles son los involucrados en la Operaciones Logísticas en el Canal Verde?

Álex Rodríguez: Respectivamente el estibador, Agente de Aduanas, la empresa transportista, la cuadrilla, el personal para el movimiento de contenedores.

Byron Borja: Estibador, bodeguero, remolcador, la empresa transportista, el Agente de Aduanas, entre otros.

Fabricio Alcívar: El Agente de Aduanas, la empresa transportista, la cuadrilla, el personal para el movimiento de contenedores y estibador.

5. ¿Cuál es el impacto para el usuario de Comercio Exterior el sistema de Aforo Automático?

Álex Rodríguez: Entrega oportuna, precisa, eficiente.

Byron Borja: Reducción de tiempo en el despacho de las mercancías sin filtración y que le cliente se beneficie mucho más de lo que él pueda esperar.

Fabricio Alcívar: Resultados óptimos, solvencia, reducción de costos en el almacenaje, demoraje de la mercancía, que los trámites se lo pueda manejar vía electrónica, ahorrando tiempo y dinero.

6. ¿Cuál es el costo-beneficio para las importaciones de mercancías?

Álex Rodríguez: Si hablamos de beneficio se puede decir que es para el sector importador incremento de facilitación del comercio y la reducción de gastos económicos, para el SENA E como lo dije anteriormente mayores y mejores recaudaciones con un mínimo tiempo. El costo sería mayor en cuanto al tipo de mercancía.

Byron Borja: Reducción de tiempo en desaduanización para el sector importador y del tiempo en la demora de trámites. En el costo sería que suele ser un poco más alto el valor si el agente no ejecuta las actividades en menos tiempo, y al importador le tocaría pagar un poco más por el almacenaje y demoraje sino llega a tiempo la mercadería.

Fabricio Alcívar: Reducción del tiempo de demora de mercancías hasta su salida permitiendo optimizar recursos por las actividades automáticas para el sector importador.

Entrevistas N° 3



ENTREVISTA DIRIGIDA A LOS IMPORTADORES

NOMBRE DEL ENTREVISTADO: Flor Pérez (Ideal Alambrec), Gino Alcívar (General Motors) y Paúl Vera (Ommibus)

FECHA: 19-05-3011

DURACIÓN: 10 Minutos

Preguntas

1. ¿Hace cuánto tiempo se beneficia usted del Aforo Automático?

General Motors: Hace un año.

Ideal Alambrec: Hace dos años.

Ommibus: Hace más de un año y medio.

2. ¿Qué impacto ha generado en su actividad la aplicación del Aforo Automático?

General Motors: Podríamos llamarle beneficio, entrega inmediata de la carga, el cliente queda satisfecho, desaduanización rápida.

Ideal Alambrec: Facilidades, pago inmediato, incurre menos gastos, y permite el descongestionamiento para la aduana.

Ommibus: Economiza, ahorra tiempo y es más rápido.

3. ¿El Aforo Automático ha optimizado el proceso de importación para su empresa?

General Motors: Mayor rapidez, que el cliente quede satisfecho por la entrega de su mercancía.

Ideal Alambrec: Si, disponer de todos los beneficios en un 100%.

Ommibus: Si, en la reducción de papeles, tiempo y costos en el almacenaje de la carga en los puertos.

4. ¿Qué beneficios derivados del Aforo Automático se han visto reflejados en su empresa?

General Motors: Pagar los impuestos por internet y únicamente esperar que la carga llegue al muelle para el retiro.

Ideal Alambrec: Ahorro de tiempo y dinero, sin necesidad de acudir a la aduana y hacer filas en los bancos para cancelar los tributos aduaneros.

Ommibus: Que la nacionalización es más rápida porque ya no se necesita documentos físicos y todo se hace electrónicamente.

5. ¿Cree usted que los parámetros para acogerse al perfil de Aforo Automático son demasiados estrictos?

General Motors: No son estrictos, más bien juega el papel importante del perfil de riesgo de las empresas que durante años han sido eficientes.

Ideal Alambrec: Para nada, nos basamos en lo que dice la ley en este sistema de aforo automático, para no tener inconvenientes ni problema a la hora de aplicarlo.

Ommibus: No, todo se base en el perfil de riesgo de cada importador que facturan más de USD 1.5 millones y no han tenido problemas accederán al sistema.

6. ¿Qué inconvenientes ha tenido con la aplicación de Aforo Automático?

General Motors: Ningún inconveniente.

Ideal Alambrec: No, ninguno.

Ommibus: Inconvenientes ningunos, pero beneficios muchos.

7. ¿El Puerto Comercial de Esmeraldas presta las facilidades necesarias para las cargas sujetas a este perfil?

General Motors: Si, brinda todas las facilidades con un buen servicio de calidad.

Ideal Alambrec: Si, Ideal Alambrec se ha beneficiado de este Puerto gracias al descargue oportuno y eficiente de todos los operadores logísticos.

Ommibus: Sin dudar el Puerto de Esmeraldas es uno de los Puertos que brinda el acceso y entrega inmediata de las mercancías.

FORMATO DE ENTREVISTAS

ENTREVISTA DIRIGIDA A LOS AGENTES DE ADUANAS

NOMBRE DEL ENTREVISTADO-----

INSTITUCIÓN----- CARGO-----

FECHA----- DURACIÓN-----

1. ¿Cuáles son los parámetros que el importador debe cumplir para ser seleccionado con el Perfil de Aforo Automático?
2. ¿Cuál es el impacto para los Agentes de Aduana el nuevo sistema de aforo automático?
3. ¿Qué tipos de carga generalmente son seleccionados para el Aforo Automático?
4. ¿Cuál es el tiempo de despacho de las mercancías importadas con el Canal Verde?
5. ¿Cuántos importadores han sido beneficiados con el Perfil de Aforo Automático por este Distrito?
6. ¿De las declaraciones realizadas por usted cuántas han sido seleccionadas bajo el perfil de Aforo Automático?
7. ¿Qué domicilio tienen mayoritariamente las declaraciones de los importadores realizadas por usted?

8. ¿Qué sistema de control resulta más eficiente el aforo Automático, Físico o Documental?
9. A su juicio ¿Cuáles serían los beneficios para los importadores con la aplicación del Aforo Automático?
10. ¿Cuántas Declaraciones Aduaneras con perfil de Aforo Automático se han tramitado durante el periodo 2008-2010 bajo su responsabilidad?

**ENTREVISTA DIRIGIDA A LOS FUNCIONARIOS
DEL SERVICIO NACIONAL DE ADUANAS DEL ECUADOR
(SENAE)**

NOMBRE DEL ENTREVISTADO _____

INSTITUCIÓN _____ CARGO _____

FECHA _____ DURACIÓN _____

1. ¿Cuál es el impacto para el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador el nuevo sistema de Aforo Automático?
2. ¿Cuál es el beneficio que se le otorgan a los Operadores Autorizados sujetos al Canal Verde?
3. ¿Qué procesos se siguen para la desaduanización?
4. ¿Cuáles son los involucrados en la Operaciones Logísticas en el Canal Verde?
5. ¿Cuál es el impacto para el usuario de Comercio Exterior el sistema de Aforo Automático?
6. ¿Cuál es el costo-beneficio para las importaciones de mercancías?

ENTREVISTA DIRIGIDA A LOS IMPORTADORES

NOMBRE DEL ENTREVISTADO -----

FECHA----- DURACIÓN-----

1. ¿Hace cuánto tiempo se beneficia usted del Aforo Automático?
2. ¿Qué impacto ha generado en su actividad la aplicación del Aforo Automático?
3. ¿El Aforo Automático ha optimizado el proceso de importación para su empresa?
4. ¿Qué beneficios derivados del Aforo Automático se han visto reflejados en su empresa?
5. ¿Cree usted que los parámetros para acogerse al perfil de Aforo Automático son demasiados estrictos?
6. ¿Qué inconvenientes ha tenido con la aplicación de Aforo Automático?
7. ¿El Puerto Comercial de Esmeraldas presta las facilidades necesarias para las cargas sujetas a este perfil?