



LOS ERRORES EN LA CADENA LOGÍSTICA DE IMPORTACIÓN REPERCUTEN EN EL PROCESO DE DESCONSOLIDACIÓN DE CONTENEDORES

Srta. García Pacheco Evelyn Paola

evelyn.garcia.p@gmail.com

Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil

Egresada de la Escuela de Comercio Exterior

Srta. Ordóñez Cortez María Tamara

exportamara2907@hotmail.com

Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil

Egresada de la Escuela de Comercio Exterior

COAUTOR:

Msc. Herman Vladimir Sozoranga Sandoval

Máster en Negocios Internacionales y Comercio Exterior.

Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil

Escuela de Comercio Exterior

hsozorangas@ulvr.edu.ec

Gerente General de ECULOGISTICS & ADUANAS

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

García Pacheco Evelyn Paola, Ordóñez Cortez María Tamara y Herman Vladimir Sozoranga Sandoval (2016): "Los errores en la cadena logística de importación repercuten en el proceso de desconsolidación de contenedores", Revista Caribeña de Ciencias Sociales (julio 2016). En línea: <http://www.eumed.net/rev/caribe/2016/07/errores.html>

RESUMEN:

Este tema surge por la apreciación al comercio internacional y su esencial función que es el intercambio de bienes y servicios, una potencia que apunta al desarrollo económico de cada país y que empezó a tomar mayor relevancia a partir del siglo XVI con sus rudimentos en los Imperios Coloniales Europeos, descubriendo que al promocionar, intercambiar e internacionalizar el comercio se trasformaría en verdadera riqueza.

Tanto es así que en la actualidad el comercio Internacional es un factor de dependencia para los países, perennemente enlazada o auditada bajo un órgano institucional aduanero que posee múltiples particularidades y tecnicismos que deben aplicarse a cada proceso de nacionalización infiriendo en la cadena logística de Importación.

Pero como funciona exactamente la facilitación del comercio en la cadena logística de Importación.

Iniciemos con el concepto de trazabilidad, para la **(AECOC: Asociación Española de Codificación Comercial. Logística Inversa Trazabilidad. p. 5)**

"Procedimientos que permiten controlar el histórico, la situación física y la trayectoria de un producto o lote de productos a lo largo de la cadena de suministro en un momento dado, a través de unas herramientas determinadas"

En este sentido el proceso de la cadena logística busca ser completa y fiable desde su origen hasta su destino, aplicando el precepto de trazabilidad.

De tal manera exponemos el presente tema científico "El análisis de los procesos de desconsolidación bajo la modalidad de despacho anticipado y la participación de los Operadores de Comercio Exterior, cuyos factores prioritarios para el Importador de manera directa son los costos y tiempo en la nacionalización de las mercancías.

SUMMARY:

This topic arises for the appreciation to international trade and its essential function that is the exchange of goods and services. A power that points to each country economic development and began to take more relevance since the sixteenth century with its rudiments in the European colonial Empires. Discovering that when promoting, exchanging and internationalizing, the trading would become wealthy.

For this reason, nowadays International Trading is a dependency factor for countries, perennially linked or audited under an institutional customs body that has multiple features and technicalities to be applied on each nationalization process, inferring in the Import logistics chain.

How trade facilitation works exactly in the Import supply chain.

Let us start with the concept of traceability, to the (AECOC: Spanish Association of Commercial Codification, Reverse Logistics Traceability p.5...)

"Procedures that permit control the historical, physical situation and trajectory of a product or batch of products along the supply chain at any given time, through some specific tools."

In this sense, the process of the logistics chain aims to be complete and reliable from its origin to its destination, applying the precept of traceability.

Thus we present this scientific theme "The analysis of the processes of deconsolidation in the form of advance clearance and the participation of Foreign Trade Operators, which directly priority factors for Importer are cost and time in nationalizing merchandise.

PALABRAS CLAVE: TRAZABILIDAD – TECNICISMO - CADENA LOGÍSTICA - NEGLIGENCIA EN ORIGEN - CATEGORIZACIÓN DE LA CARGA.

KEY WORDS: TRACEABILITY - TECHNICALITY - SUPPLY CHAIN - NEGLIGENCE IN ORIGIN - LOAD RATING.

1. INTRODUCCIÓN:

Sabemos que el tiempo se ha convertido en el recurso más valioso y significativo para el hombre , tal es su importancia que todos los operadores de Comercio Exterior (OCES) dentro de su plan de mejora continua ofrecen agilidad y reducción de tiempo en los procesos vinculados al giro del negocio , es decir venden tiempo.

Una de las definiciones de tiempo que la Real Academia Española proporciona es "duración de las cosas sujetas a mudanza" (Real Academia Española 2016), sin embargo en materia de Comercio Exterior ésta es determinada por sus usuarios en muchas ocasiones como "reducción de costos", "oportunidad de negocio", entre otros.

En el Ecuador las tareas de desaduanización se encuentran altamente delegadas al control de los Operadores de Comercio Exterior (OCES), tan solo el 5% del total del tiempo de despacho, es competencia directa de la Aduana, mientras que el porcentaje restante depende de los demás interventores de la cadena logística de importación, proyectando ir más

allá de los controles y procesos actuales, ofreciendo herramientas que permitan auto- auditar las actividades en la Cadena Logística.

“La Responsabilidad es brindar soluciones logísticas integrales de acuerdo a las necesidades del Importador”.

Como parte de los objetivos primordiales para la entidad reguladora en el Ecuador orientada a la ejecución, control y facilitación al comercio exterior SENAE (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador), presenta en el año 2012 un sistema que favorece las actividades de comercio exterior y la comunicación entre los operadores de esta actividad, denominado así ECUAPASS . Como resultado las mejoras informáticas fueron notorias al eliminar el uso del papel y brindar agilidad en procesos.

Consecuentemente en el año 2013 se facilita a las declaraciones de Importación transmitirlos de manera anticipada previo a la llegada del medio de transporte expuesto en el Boletín SENAE No 178-2013, cuya finalidad es la de adelantar el proceso de nacionalización.

Pero que sucede cuando nos acogemos a este beneficio y no obtenemos resultados favorables, presentando una serie de inconvenientes tales como inconsistencia en pesos, categorización de la mercadería, faltante y/o sobrantes declarados, retrasando significativamente la nacionalización de la mercadería y en especial la que se declara al régimen de importación a consumo a sabiendas que en el ámbito internacional se compite por centavos, perjudicando la rentabilidad de quienes operan en la red del comercio.

Realmente la problemática radica en la ausencia de procesos simplificados y la facilidad en el traspaso de responsabilidades, procedimiento que inicia desde establecer el alcance del precio de un producto, marcado, etiquetado, recepción de bodega, traspaso de riesgos entre exportador e importador, validación de documentos de transporte o pudiendo ser en destino la segregación de la carga en el Depósito Temporal todo esto de manera directa dificultando el proceso de nacionalización.

“Si las Aduanas pueden confiar en sus socios comerciales para evaluar y resolver las amenazas que enfrentan su propia cadena logística, se reduce el riesgo que éstas enfrentan”.

2. MATERIALES Y MÉTODO:

Si se logra mantener una cadena de suministros compuesta (exportadores, importadores, despachadores de aduana, transportistas, concesionarios, empresas consolidadoras, Courier, líneas aéreas y marítimas de carga) garantizará una logística segura y libre. Según el Marco de Normas para la Seguridad y Facilitación del Comercio (Organización Mundial de Aduanas OMA, 2012)

Por lo general por impericia del importador este fía ciegamente las responsabilidades al agente de carga [coloader], la logística del transporte internacional, servicio que conlleva previo a su embarque la coordinación entre proveedor, agente de carga y consolidadora la recogida desde las bodegas del exportador al almacén o bodegas del agente de carga para su posterior proceso de consolidación y adecuación en el empaque, la asignación de etiquetas, distinción de cantidad, tipo de carga, volumen m³, kilos y tonelaje por cada consignatario misma información que deberá coincidir en el país de destino durante el proceso de segregación.

Para validar este proceso se efectuó un análisis de desconsolidación en el manejo de las mercancías bajo la modalidad de despacho anticipado conformado de 07 etapas:

Gráfico 1: Etapas de Importación Anticipada de Carga Consolidada



Elaborado por: Ordóñez, M., García E

Etapa 0.- Aplicación del despacho anticipado y elaboración del MRN (Manifest Reference Number).

Etapa 1 – Transmisión de la Declaración Aduanera de Importación - DAI & Pago de tributos.

Etapa 2 - Llegada o Arribo de la Carga.

Etapa 3 – Proceso de desconsolidación de carga Contenerizada – Apertura.

Etapa 4 – Control Aduanero – Inmerso en el proceso anticipado de despacho.

Etapa 5 – Salida Autorizada – Levante de mercadería.

Etapa 6 – Regresión del Informe de Salida – Condicional.

Con el objetivo de identificar el cuello de botella donde se origina mayormente la problemática al momento de realizar la desconsolidación y nacionalización correspondiente.

Exponemos una breve reseña , iniciando con el convenio de compra y venta internacional entre el importador y exportador, quienes por mutuo acuerdo establecen los términos, condiciones, distribución, producción, términos de pago,

tiempo de envío y entrega de mercancías a la vez respaldando el uso de los Términos de Negociación – INCOTERMS 2010, (ICC, 2011).

No obstante, se resalta este proceso desde su origen ya que efectivamente influye en el país de destino al realizar el proceso de desconsolidación de la carga.

Variará de acuerdo al Término de Negociación, pero colectivamente el proveedor se enlaza con el Agente de Carga Internacional y/o Consolidadora de Carga, mismo que notifica al importador la tentativa de arribo mediante un pre-alerta el cual suele contener información de Origen (Ware House, detalle de arribo, fotografías de despacho, lista de empaque, fecha zarpe de la nave y emisión de borrador o Draft del reconocimiento de embarque.

El agente de carga internacional notifica vía e-mail el prealerta de la carga a transportar a su aliado responsable en destino, el prealerta suele contener información del warehouse o notificación de carga, fotografías de despacho y lista de empaque, esta documentación regularmente es notificada previo al zarpe de la nave, el borrador o proforma del B/L es notificado una vez confirmado el zarpe del medio de transporte, siendo el primero en confirmar el master B/L por los plazos establecidos por cada país para su cierre y transmisión *[cut off]*, mientras que el documento de transporte house podrá aprobarse hasta días antes del arribo del medio al territorio nacional.

[El Warehouse. - Es el documento de confirmación de recepción de la carga en el Depósito o Bodega del Coloader.]

[Notificación de Carga. - Es el documento que informa a la Consolidadora de Carga previo al zarpe o salida del buque, donde se detalla (peso, volumen, cantidad, puerto de salida, entre otros) del despacho consolidado.]

[Draft del B/L.- Notificación enviada de manera electrónica a la consolidadora quien a su vez podrá reenviar al importador para su revisión y posterior aprobación.]

Cabe destacar que el giro del negocio de las consolidadoras de cargas, al igual que las navieras es conducir de un lugar a otro, mercancías ajenas y entregarlas a cada consignatario mediante el pago de un flete; siendo el embarcador el único responsable de las mercaderías a transportar, por lo expuesto se puede observar en los documentos de transporte la leyenda *[said to contain]*, **dice contener**.

<<Dice Contener>>, la palabra en objeción a la verdadera negligencia en Origen de no constatar comúnmente el peso, tipo de embalaje, etiquetado y contenido de las mercancías previas a embarcar lo cual ha repercutido con problemas engorrosos al momento de su nacionalización o salida de la carga siendo retornada al Depósito para su verificación.

Basados en el Régimen -Importación a Consumo aplicando la modalidad de despacho anticipado, es el ingreso de las mercancías libremente en el territorio aduanero, con el fin de permanecer en él de manera definitiva, posterior al pago de los correspondientes derechos e impuestos de importación, recargos y sanciones, cuando éstos se hallan generado, seguido de su segregación.

- **Proceso de nacionalización** – previo al arribo de la carga las consolidadoras en el ámbito marítimo deberán transmitir la información del manifiesto de carga hasta antes de la llegada del medio de transporte, adicionalmente los documentos de soporte y acompañamiento con la finalidad de efectuar la transmisión de la declaración aduanera de importación anticipada.

Debemos tener presente que durante un proceso de despacho anticipado, el pago de los tributos de aduana fueron cancelados previos al proceso de desconsolidación, cuyo trámite se derivará de manera aleatoria a los Técnicos Operadores de despacho del SENA E acorde al tipo de canal de aforo asignado, denominado así el control concurrente.

Este tipo de control se lo realiza desde que la mercadería es puesta a disposición de la autoridad aduanera, hasta la debida autorización del retiro o embarque de las mercaderías. Ante aquello es primordial el tipo de aforo que se realice o la

inspección que se aplique a las declaraciones que son transmitidas electrónicamente a la aduana, sea éste un aforo físico, documental o electrónico, tomando en consideración como prioridad el nivel de riesgo de las declaraciones lo que implica la acción correcta a tomar por parte de los organismos de control.

Tipos de Canales de Aforo

1. Canal de Aforo Automático
2. Canal de Aforo Electrónico
3. Canal de Aforo Documental
4. Canal de Aforo Físico Intrusivo – No Intrusivo.

Gráfico 2: Tipos de Canal de Aforo



Elaborado por: Ordóñez, M., García E

Canal de Aforo Automático

Efectuado al pago de los tributos aduaneros la Declaración Aduanera de Importación cuenta con estado de Salida Autorizada, de tal manera que el importador o el agente de aduana a cargo, procederá a cumplir el Manual de Procedimiento - SENAE-MEE-2-3-009 (Aduana del Ecuador SENAE, 2013) para el ingreso y salida de mercancías de los depósitos temporales y proceder al levante de las mercancías.

Canal de Aforo Electrónico

Denominado al canal de aforo automático no intrusivo al sistema de escaneo electrónico, procedimiento que se realiza al posicionamiento de la carga para el control y verificación que ingresarán bajo rayos X.

Los técnicos operadores del SENAE, mediante dispositivos tecnológicos comprobarán la exactitud de la información declarada versus lo observado durante el desarrollo del aforo automático no intrusivo, en caso de presentarse durante el proceso novedades, el funcionario está obligado a derivar el trámite para Aforo Físico al cien por ciento (100%) según lo tipificado en el Manual -SENAE-MEE-2-2-004 (Aduana del Ecuador SENAE, 2014).

Canal de Aforo Documental

Se entiende por aforo documental a la revisión pasiva de la Declaración Aduanera de Importación, donde el Técnico Operador responsable revisará los documentos de acompañamiento y/o documentos de soporte adjuntados electrónicamente en el Sistema Ecuapass.

La DAI durante el proceso documental presenta tres estados en el Ecuapass, inicio receptada, durante proceso de aforo, y al término salida autorizada.

El aforador será el responsable de comprobar y evidenciar el acatamiento de las formalidades aduaneras que se deslignen del régimen aduanero declarado, en caso de no existir novedades se procederá con el cierre de la declaración. En caso de presentarse ajustes, que incrementen los tributos al comercio exterior, se generará una liquidación complementaria para su respectiva cancelación, cambiando el estado de la DAI de cerrada a salida autorizada.

Canal de Aforo Físico Intrusivo – No Intrusivo

Realizado el pago de los tributos aduaneros correspondientes, el técnico operador responsable programará el aforo físico de las mercancías al día hábil siguiente, proceso donde se constata de forma física el origen, la cantidad, el valor en aduana y/o clasificación arancelaria en relación a los datos soportados en la declaración aduanera de importación.

Esta modalidad de aforo podrá realizarse mediante la inspección intrusiva o constatación física de las mercancías, o mediante sistemas tecnológicos de inspección no intrusiva.

- **Proceso de desconsolidación**, los mediadores en este proceso son Consolidadora de Carga & Depósito Temporal, donde se descarga el contenedor y con un juego de documentos de transporte se verifica, constata y separan la carga por cada B/L hijo, los mismos que deben coincidir con lo expresado en los documentos que acompañan la apertura.

Culminado este proceso se obtiene la tarja de desconsolidación, documento que contiene peso de báscula y peso recibido, cubicaje, hora y fecha de desconsolidación, cantidad de bultos, tipo de embalaje, información que al vincular con la declaración de importación anticipada incontables veces varía.

En la interrogante anteriormente, queda plasmada el resultado con un alto grado de erradicidad que principia en origen y repercute finalmente al proceso de desconsolidación y ulterior a la nacionalización desfavoreciendo al importador que pretendía beneficiarse con el uso del despacho anticipado.

- **Proceso de Despacho.**

El transportista realizará el cargue de la mercancía desde las bodegas de CFS – Carga Suelta para dirigirse a punto final de revisión [conocido también como báscula], donde es generado el Informe de Salida de Mercancías (SMDT), En caso de generarse novedades por diferencia de pesos, faltante o sobrante, mercancía con embalaje en condiciones no aceptables para el despacho, animales muertos, carga no manifestada, en concordancia con el Manual Específico para el Ingreso y Salida de mercancías de Importación de los Depósitos Temporales Marítimos, Aéreos, Terrestres, Courier DHL Y Correos del Ecuador, se efectuará la Solicitud de Corrección – Informe de Ingreso y Salida.

En el sistema informático aduanero están establecidas las novedades que son sujetas a inspección o bloqueo que impida la salida de las mercancías hasta el cumplimiento de las formalidades aduaneras y normativa vigente, exigiendo su retorno a las bodegas de CFS, donde se genera un informe de novedades en el sistema Ecuapass por parte de Data Entry.

Es indispensable la intervención del Agente de Aduana o Importador en conjunto con Zona Primaria al momento de verificar y justificar el suceso por reingreso de la carga mediante solicitud de inspección a través del sistema aduanero. Es importante enfatizar que, desde el retorno de la carga, solicitud y asignación de fecha y hora de inspección, transcurren entre 24 a 48 horas. Realizada la inspección sin novedades se otorga la nueva autorización de salida por parte del SENAE y posterior regularización del informe de inspección del almacén, dando por terminado el proceso de levante o finalización de inspección.

CIIS. - Es un documento electrónico el cual se pondrá corregir la información de ingreso o salida registrados incorrectamente o eliminar dichos registros.

Toda solicitud de corrección en el ingreso, almacenamiento o salida de mercancías debe realizarse conforme a los formatos establecidos en el sistema informático aduanero y no requieren aprobación del SENA. Una vez que se ha generado una Declaración Aduanera de Importación – DAI, la corrección debe ser aprobada por el SENA.

El Depósito Temporal aprueba la CIIS correctiva, se autoriza la facturación por sobre estadía y los demás servicios generados en la inspección, el transportista finalmente podrá por segunda gestión retirar la carga desde el almacén a las Bodegas del importador presentando el nuevo pase de puerta.

3.- RESULTADOS:

Para el levantamiento de información cualitativa se hicieron encuestas a los Operadores de Comercio Exterior (Consolidadora de Carga, Agente de Aduana e Importadores) y entrevistas estructuradas a Funcionarios del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, mismas que ayudaron a determinar la importancia que tiene el análisis de los procesos de Desconsolidación de Contenedores.

Sustentando este proceso investigativo nos hemos basado en la legislación de la Aduana Ecuatoriana, sus leyes supranacionales, nacionales y organismos internacionales que de forma directa o indirecta norman el comercio de las mercancías importadas.

De las encuestas realizadas a los Agentes de Aduanas se obtuvo que de los 166 agentes encuestados indicaron que 1 de cada 10 declaraciones aduaneras de importación corresponden al despacho anticipado en carga suelta.

El 86% de los Agentes de Aduana señalan que el Despacho anticipado agilitan los procesos aduaneros, sin embargo, no han estado exentos de inconvenientes que retrasan la nacionalización de los bienes importados, siendo la diferencia de pesos en exceso o deficiencia los de mayor porcentaje con un 28% cada uno, seguido de un 22% respectivamente los faltantes y sobrantes de bultos.

De las encuestas realizadas a las Consolidadoras de carga se observa que solo un 5% de los encuestados no considera al despacho anticipado como facilitador al comercio exterior, entre los errores de corrección realizada por las consolidadora con su agente en origen prepondera con un 31% la diferencia de peso, seguido de datos del importador y fecha de emisión del documento de transporte con un 24% cada uno, en cuarto lugar, encontramos a la ausencia o diferencia en el monto de flete con un 10%, seguido con un 5% en correcciones del puerto de carga/descarga y con un 3% a los datos del embarcador y otros [marcado y etiquetado] en una sexta y séptima posición.

De los resultados obtenidos en la Dirección de Planificación y Control y Gestión institucional - SENA informa de las 139.459 declaraciones aduaneras de importación a consumo – (DAI) del distrito Guayaquil marítimo registradas en el periodo 2015, 125.221 fueron realizados mediante despacho normal expresada a nivel porcentual con un 89.79%, es decir, tan solo un 10,21% se acogieron a la modalidad de despacho anticipado con 14,238 declaraciones aduaneras de importación.

Dentro de las herramientas utilizadas se ha considerado el criterio de Aduana mediante entrevistas al Departamento de Intervenciones, facilidad otorgada por el Ing. Tayron Cifuentes actualmente en la Jefatura de Intervenciones– Primer Distrito SENA Ecuador, informa:

“El Uso del Despacho Anticipado es una facilidad o ventaja que se le otorga al importador y es potestad propia de realizar la transmisión antes de la llegada del medio de transporte, independientemente del tipo de aforo que sea asignado aleatoriamente, de ser el caso y nos asignen aforo automático va a reducir su tiempo de nacionalización; si consideramos que se deriva al proceso de aforo documental o físico, lo que realizará el Técnico Operador, es estar pendiente de la llegada del medio, publica peso el Depósito”. Mediante pre- alerta reciben la notificación y continúan con su procedimiento.”

“Por mi experiencia puedo decir que existen errores sobretodo en el tipo de embalaje, pesos y puertos de embarque, siendo amonestada la Consolidadora de Carga con Falta Reglamentaria, visiblemente sí afecta el tiempo de nacionalización.”

4.- DISCUSIÓN.

Finalmente, de las entrevistas estructuradas a los Operadores de Comercio Exterior (OCES) se confirmó un mínimo interés en el despacho anticipado para cargas sueltas, no obstante, este porcentaje cambiaría gradualmente si en el proceso consolidación en origen se manejara la debida cadena logística de importación atando cada uno de sus eslabones.

Los agentes de aduana como responsables solidarios de los importadores, aseguran que el despacho anticipado presenta ventajas sustanciales al comercio exterior, sin embargo, este se disuade durante el control concurrente.

Recordemos que las aduanas son libres de establecer controles que garanticen el fiel cumplimiento de sus normativas nacionales así como de crear procedimientos aduaneros simplificados que estimulen el crecimiento y desarrollo comercial, en virtud de lo indicado, la modalidad de despacho anticipado en Perú - SUNAT debería ser considerado como ejemplo a analizar y formalizar respecto a las condiciones o necesidades que presente el importador, por referirse, al levante en el terminal portuario, levante desde el depósito temporal o su traslado directo por zona primaria a las bodegas del consignatario.

Diferentes países como Estados Unidos, Canadá, la Unión Europea, Israel, México, Colombia, Ecuador, Perú, República Dominicana, entre otros, ante la necesidad de reforzar la cadena logística internacional de suministros, han tomado la acertada decisión de adoptar medidas que garanticen despachos libres de fines ilícitos sin ser objeto de controles minuciosos que obstaculicen el libre proceso comercial. Para esto, es necesario el reconocimiento mutuo entre países integrados los cuales obtendrán un perfil de riesgo bajo ante el ingreso de mercancías al territorio de ese país. Para regular este entorno la OMA emitió un conjunto de directrices basadas en dos pilares fundamentales, relación entre Aduanas y la relación Aduana - empresas, por medio de la obtención de la certificación como Operador Económico Autorizado (OEA).

Gráfico 3: Empresas Calificadas OEA – Ecuador

Fuente: Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.

Elaborado por: Ordóñez, M., García E



Si se logra mantener una cadena de suministros compuesta (exportadores, importadores, despachadores de aduana, transportistas, concesionarios, empresas consolidadoras, Courier, líneas aéreas y marítimas de carga) se garantizará una cadena logística segura libre de contrabando y narcotráfico. Según el Marco de Normas para la Seguridad y Facilitación del Comercio (Organización Mundial de Aduanas OMA, 2012) manifiesta que: “Si las aduanas pueden confiar en sus socios comerciales para evaluar y resolver las amenazas que enfrenta su propia cadena logística, se reduce el riesgo que éstas enfrentan. Por lo tanto, las empresas que demuestran intención de mejorar la cadena logística se beneficiarán. Reducir los riesgos ayuda a las aduanas a cumplir con sus funciones de seguridad y a facilitar el comercio legítimo.” Lo que conllevaría a la aplicación de aforo por medios no intrusivos que no generen re-procesos de desembalaje y embalaje de carga en puerto. Actualmente en el Ecuador , El Servicio Nacional de Aduanas al momento cuenta con tres empresas ADELCA , NIRSA , OMARSA calificadas como Operador Económico Autorizado (OEA), quienes en su calidad de exportadores han cumplido una serie de Requisitos Generales y de Seguridad establecidos en la Resolución SENAE-DGN-2015-0720-RE del 4 de septiembre de 2015.

A la vez sugerimos aplicar la metodología BPA (Business Process Analysis) creada por fundadores de la Guía de Facilitación al Comercio de la CEPE/ONU cuyo objetivo prioritario es la fluidez del comercio consolidando así la transparencia, simplificación, armonización y estandarización junto con las técnicas “justo-a-tiempo” y el surgimiento del comercio electrónico han hecho que los operadores de comercio obtengan un mayor movimiento de mercancías de manera eficaz, rápida y confiable.

Todo esto gracias al Modelo **Comprar- Enviar –Pagar**, el cual identifica los procesos comerciales, logísticos, reglamentarios y de pago. Fundamentales en la cadena de suministros internacional, equiparando cuatro tipos de socios comerciales: Cliente, Proveedor, Intermediario y Autoridad.

En este modelo el uso de diagramas es una herramienta fundamental que permite mostrar los procesos y las partes involucradas en el suministro y procesamiento de la información. Los procesos complejos pueden suponer varios procesos más simples y estos pueden visualizarse para su verificación es allí donde permite analizar que probablemente una gestión fue duplicada o realizada de modo errado afectando de forma procedimental la cadena logística de importación. Dando lugar a retomar la presencia de Aduana en el proceso de desconsolidación de carga en los Depósitos Temporales, reorganizando los procedimientos con el objetivo de no coincidir con las mismas labores que efectúa Data Entry CFS, aplicando el precepto de control.

“Todos los procesos fundamentales son reversibles “– Richard Feynman

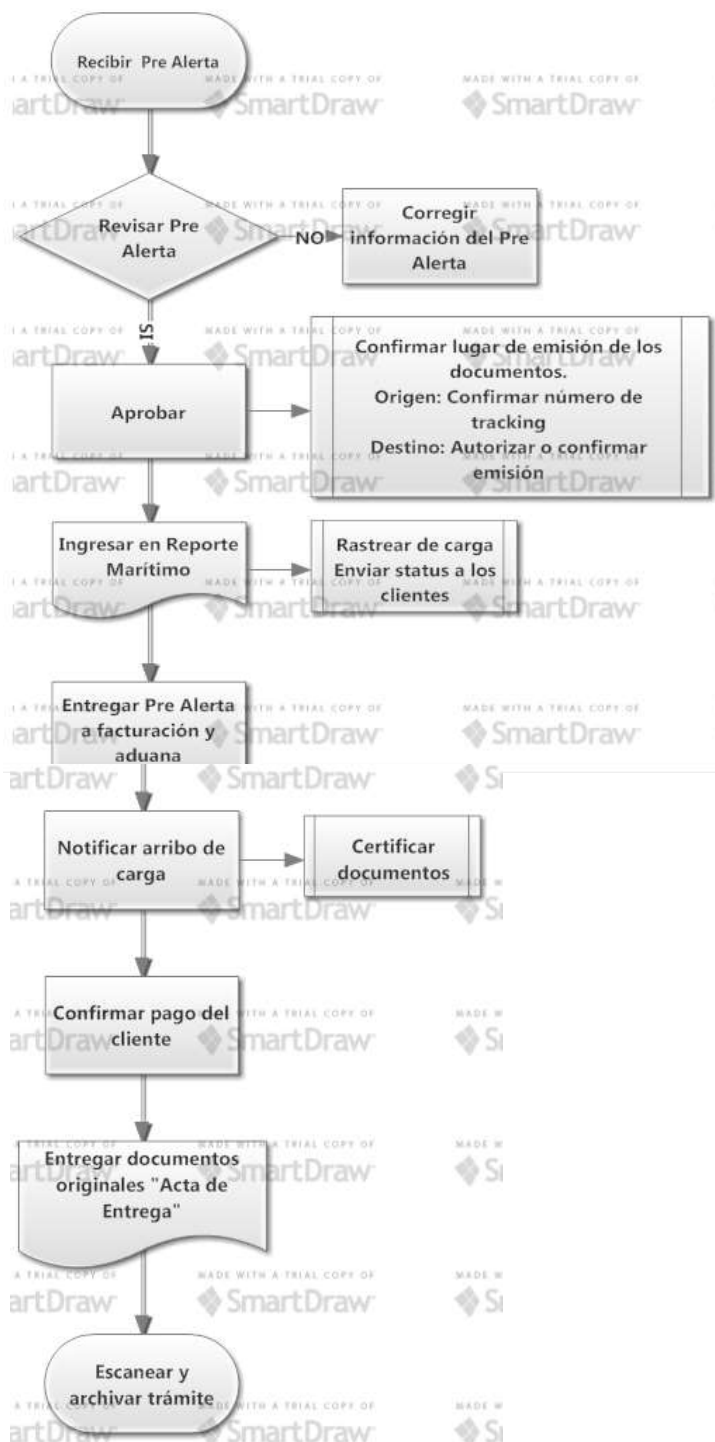
Gráfico 4: Categorías de los Operadores de Comercio Exterior

CLIENTE	PROVEEDOR	INTERMEDIARIO	AUTORIDAD
Comprador	Vendedor	Proveedor de Servicios de Transporte	Aduanas
Importador	Exportador	Agentes de Carga	Ministerios
Consignatario de la carga, receptor, destinatario	Expedidor, remitente	Bancos	Organismos gubernamentales
Enviar hacia	Enviar desde	Aseguradoras	Consulados
Pagador	Beneficiario del pago	Agentes de Aduana	Puertos

Elaborado por: Ordóñez, M., García E

5.- FLUGROGRAMAS

- Las empresas consolidadoras de carga convendrían elaborar y trabajar bajo un procedimiento de revisión a fin de evitar errores en los documentos de transporte vinculados a cargas para apertura tal y como se ejemplifica en el flujograma siguiente.

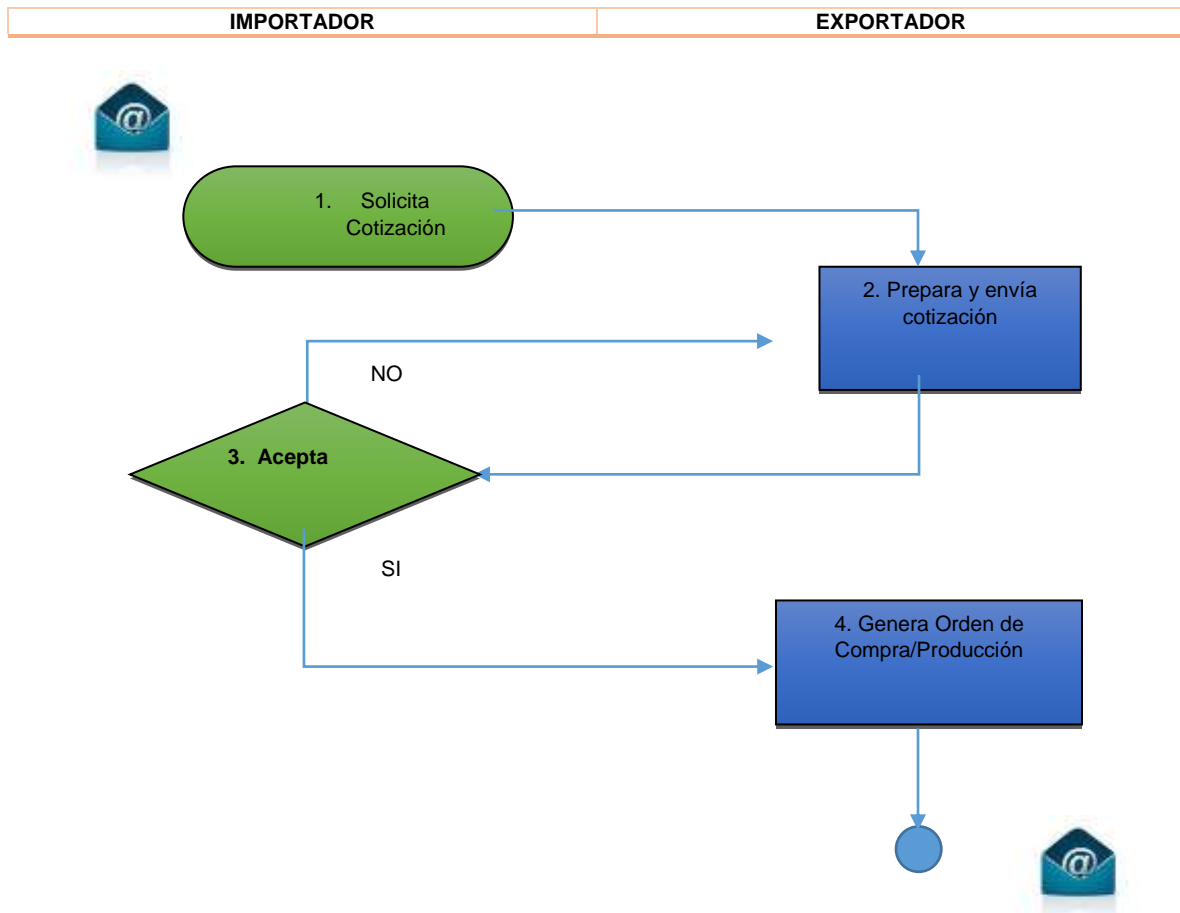


Elaborado por: Ordóñez, M., García E

Como se aprecia en el flujograma que antecede la compañía encargada de des consolidar la mercancía recibe por parte de su agencia autorizada en origen los borradores de la carga a consolidarse (pre alerta), el mismo que debe ser revisado y validado por ambas estaciones. La suma de bultos y peso de los documentos hijos o house (HB/L) darán como resultado el documento de transporte madre o master (MB/L).

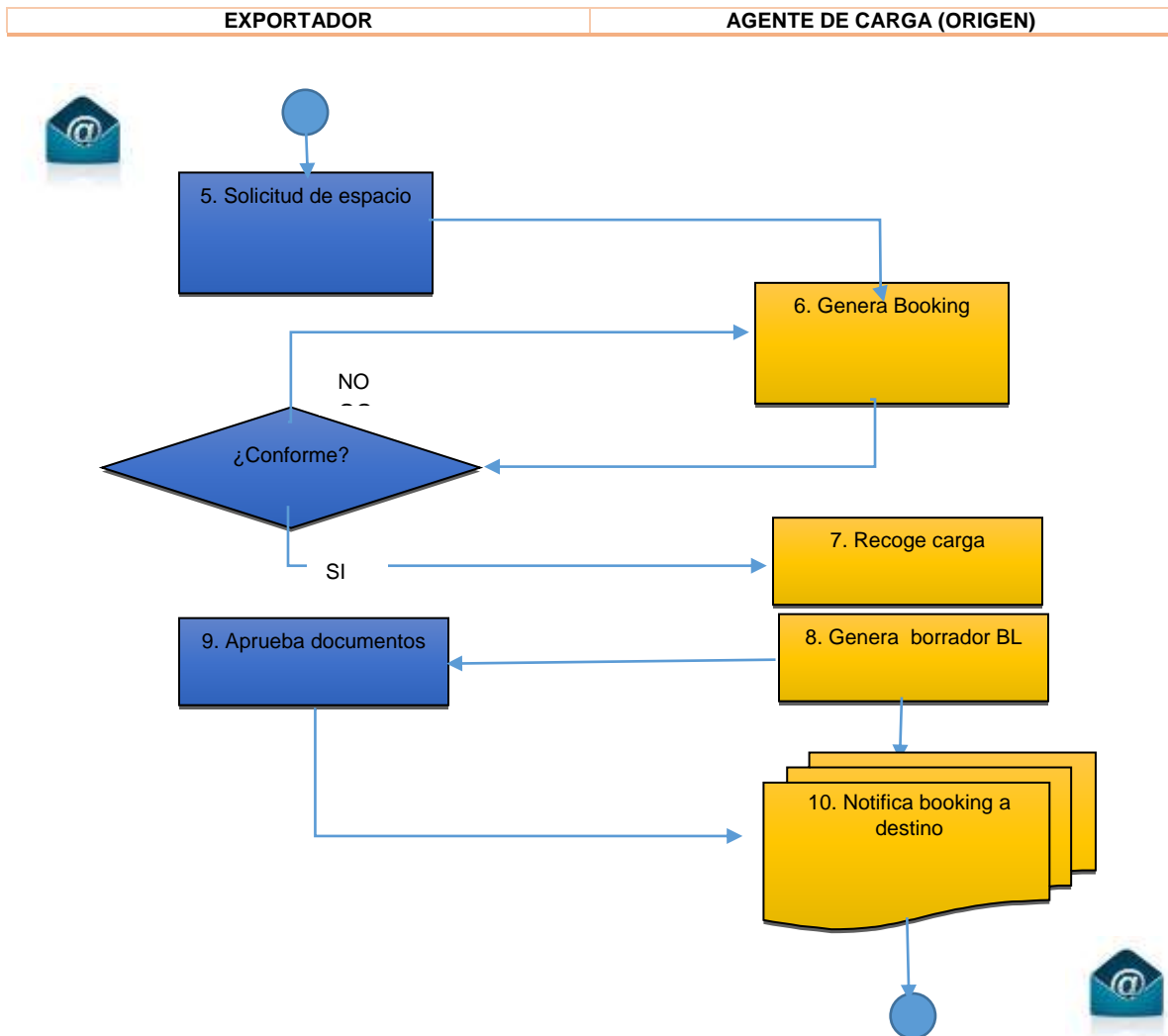
Para una revisión más efectiva es necesario contar con la lista de empaque de las mercancías a transportar, en esta lista elaborada por el embarcador o exportador se detalla el tipo de embalaje, la cantidad, peso bruto, peso neto y dimensiones de la carga. Como se mencionó en puntos anteriores, el correcto marcado de la carga facilitará y brindará mayor agilidad al momento de dar paso al proceso de apertura y desconsolidación de la carga.

- Inicio de Compra y Venta Internacional con intervención de procesos Consolidadora.



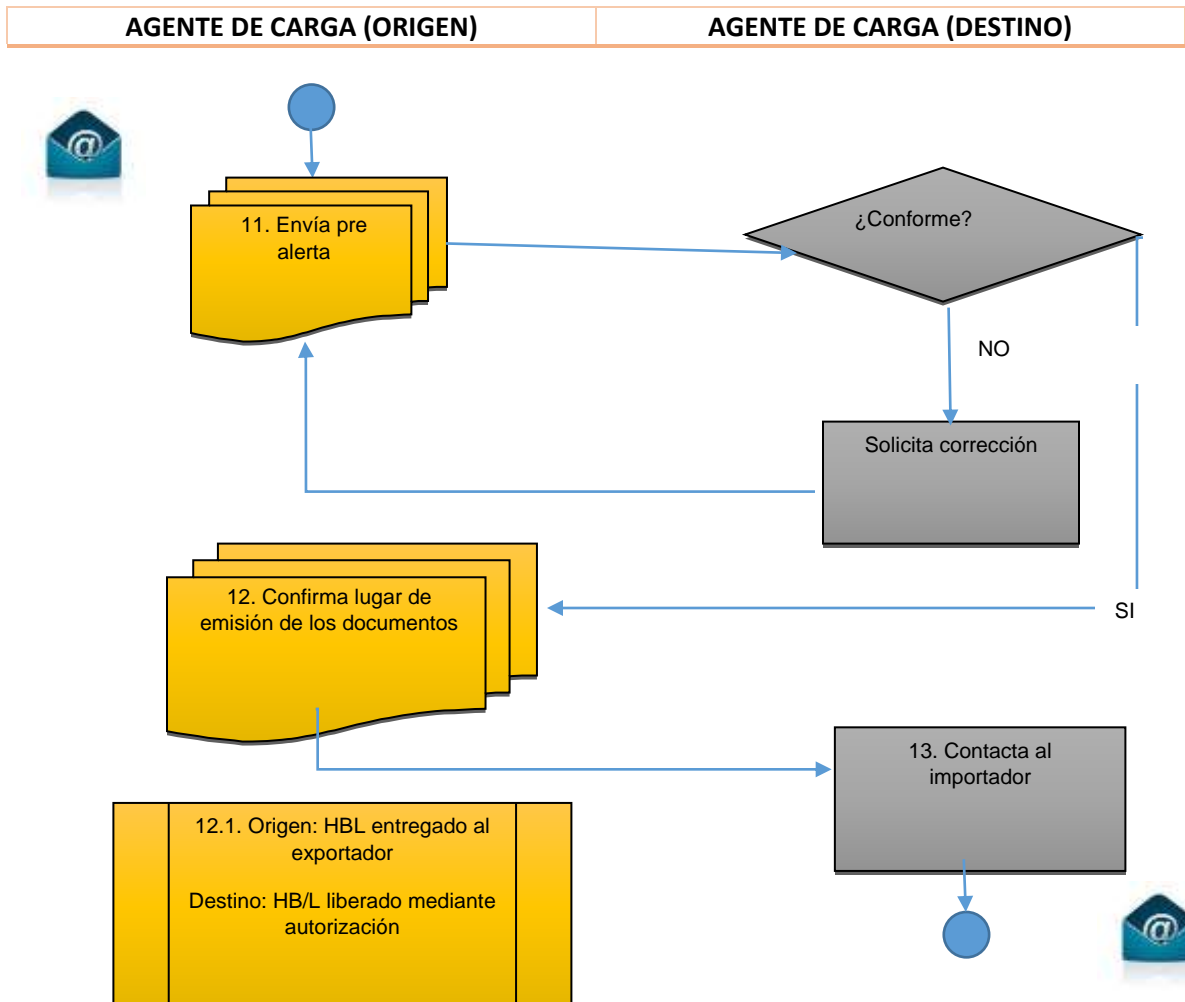
Elaborado por: Ordóñez, M., García E

1. El importador contacta y solicita cotización.
2. Exportador prepara y envía proforma, la misma que debe especificar precio del producto, moneda y forma de pago, término de negociación.
3. Se analiza y aceptada la propuesta.
4. Por mutuo acuerdo se establece la compra/venta generando factura comercial con orden de compra o producción.



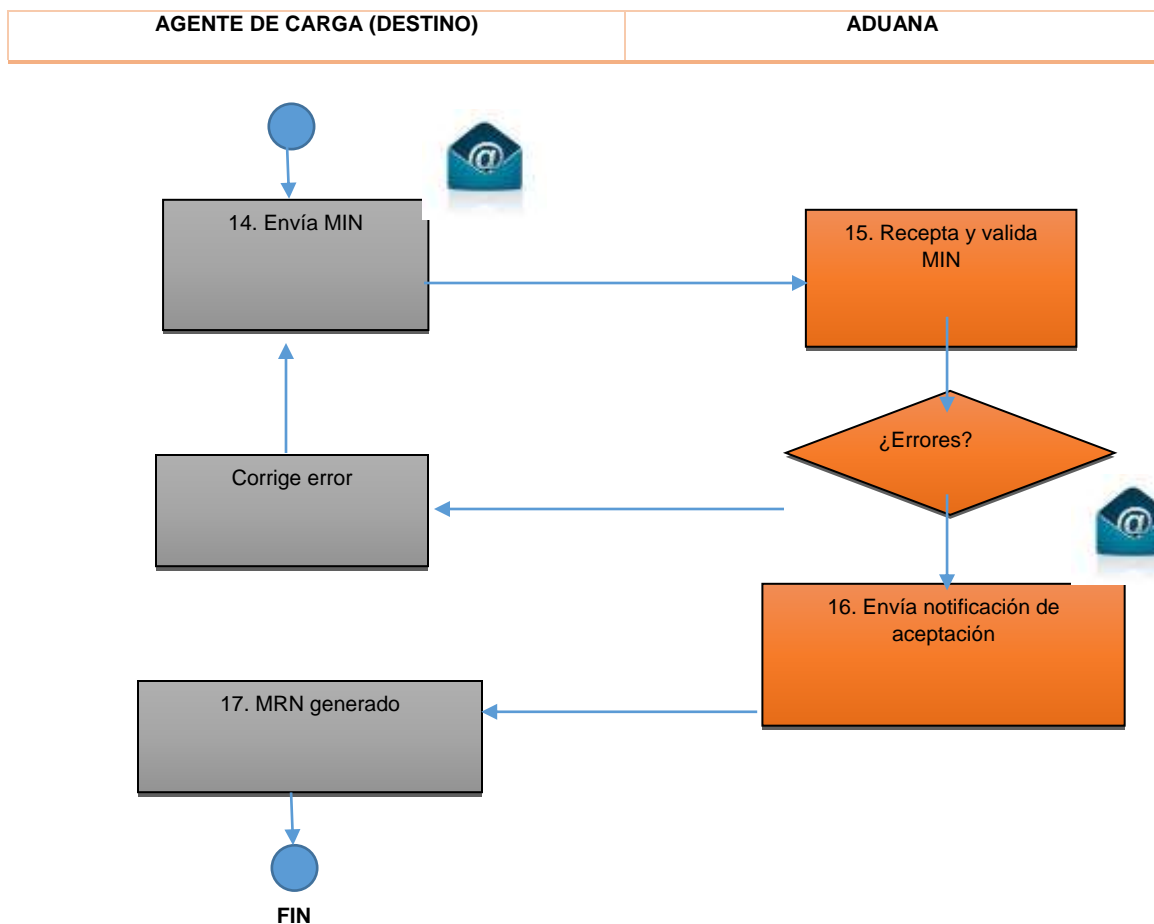
Elaborado por: Ordóñez, M., García E

5. El exportador contacta a una agencia de carga para separar espacio dentro de un contenedor.
6. Agencia de carga confirma programación de salidas de las naves y genera el booking o reserva. El exportador antes del cut off o corte debe contar con carga embalada para su despacho.
7. Agente de carga recoge la mercancía y la consolida dentro de un contenedor
8. Se genera borrador del documento hijo y se notifica al exportador para su aprobación.
9. El exportador deberá revisar y aprobar el contenido del documento de transporte, validará peso bruto, neto, cantidad de bultos.
10. Aprobado el borrador de HB/L, la agencia de carga notificará a su filial en destino sobre un despacho consolidado.



Elaborado por: Ordóñez, M., García E

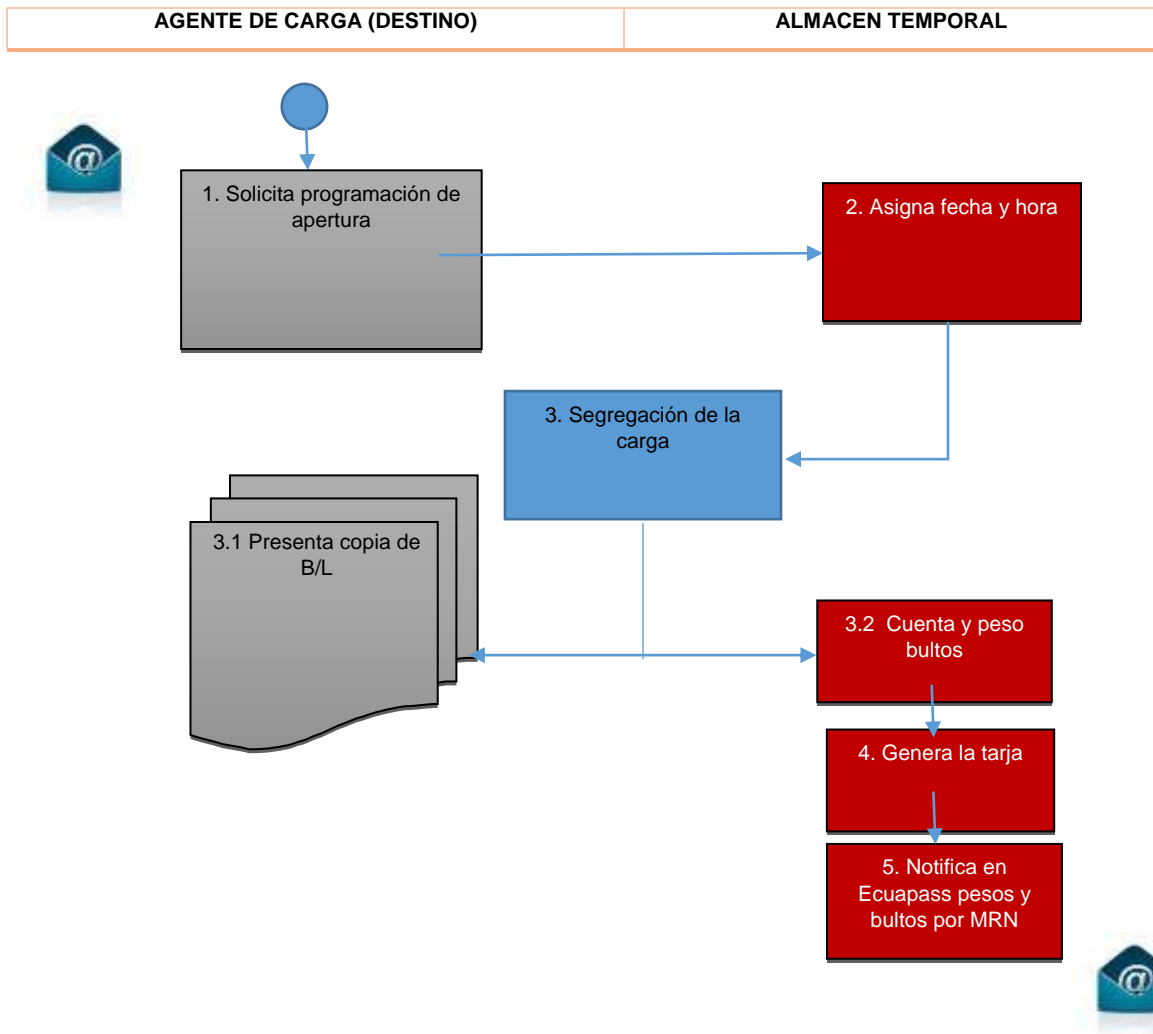
11. La agencia de carga en origen notificará mediante pre alerta a su filial en destino los documentos de embarque: BL madre y los BL hijos que contienen la información de las diferentes cargas.
12. Aprobado los documentos, el MB/L es enviado a la filial en destino, mientras que los HB/Ls serán entregados al exportador o contarán con orden de emisión en destino, es decir, serán liberados cuando el exportador autorice su impresión.
13. La agencia de carga en destino tomará contacto con el importador.



Elaborado por: Ordóñez, M., García E

14. Consolidadora de carga envía Manifiesto de importación marítima al sistema Ecuapass.
15. Aduana recepta y valida la información de la consolidadora de carga contra la manifestada por la línea naviera. La suma de los B/L hijos manifestados dará como resultado el total de peso y carga del B/L master.
16. A través del mismo sistema se notifica aceptación del MIM generando un número de orden.
17. El número de manifiesto queda habilitado y vinculado a la carga próxima a arribar.

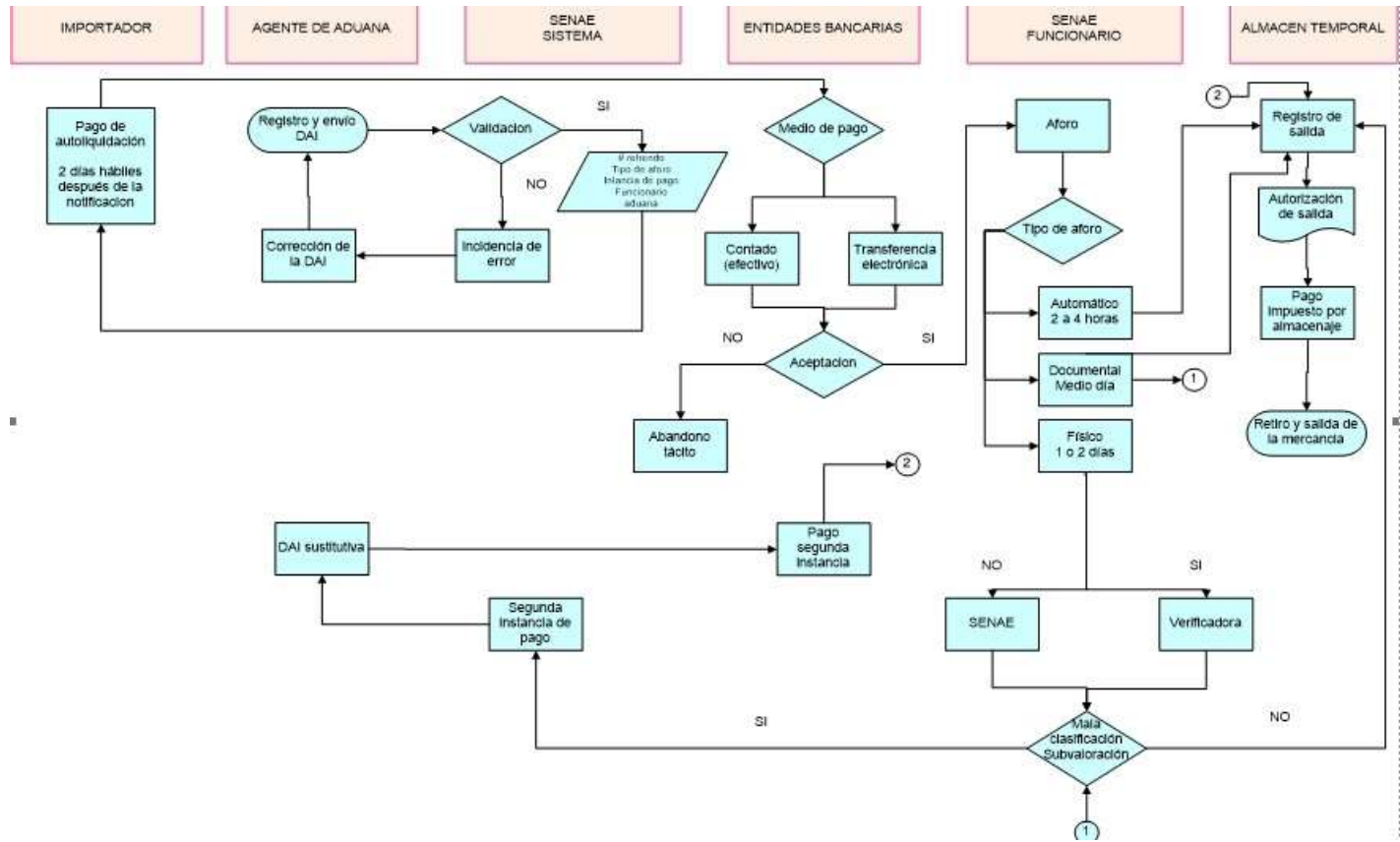
- Proceso de Desconsolidación



Elaborado por: Ordóñez, M., García E

18. Agencia de carga solicita programación de apertura adjuntando manifiesto de carga y MRN asignados a cada HB/L.
19. El almacén temporal asigna fecha y hora de la apertura.
20. Proceso de apertura del contenedor y segregación de la mercancía por cada HB/L.
 - a. La agencia de carga deberá presentar todos los documentos opuse de cada embarque del consolidado.
 - b. El almacén pesa y cuenta las cantidades recibidas durante la apertura.
21. El almacén emite documento con informe de desconsolidación.
22. Ingresar la información obtenida en la apertura.

○ Flujoograma del Trámite de Importación Marítima Consolidada.



Elaborado por: Ordóñez, M., García E

BIBLIOGRAFÍA

Aduana del Ecuador. (Mayo de 2012). *Despacho Anticipado*. Obtenido de Aduana del Ecuador: http://www.aduana.gob.ec/news/despacho_anticipado.action

Aduana del Ecuador. (Agosto de 2014). Manual específico para el despacho anticipado. Guayaquil, Ecuador.

Aduana del Ecuador SENAE. (1 de Noviembre de 2013). Manual específico para el ingreso y salida de mercancías de importación de los depósitos temporales marítimos, aéreos y terrestres, courier-dhl y correos del Ecuador. *SENAE-MEE-2-3-009-V2*. Ecuador.

Aduana del Ecuador SENAE. (1 de Abril de 2014). Manual específico para la modalidad de despacho con canal de aforo físico intrusivo. *SENAE-MEE-2-2-004-V2*. Ecuador.

http://www.aduana.gob.ec/files/pro/leg/tra/a2_may_2015_COPCI.pdf

Cancillería del Ecuador. (2011). Reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio, del Libro V del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones. Obtenido de Registro Oficial No. 758: <http://www.cancilleria.gob.ec/wp-content/uploads/2013/10/reglamento-codigo-organico-produccion-comercio-inversiones.pdf>

Servicios de Aduana del Ecuador. (27 de junio de 2012). *Boletín Aduanero de Despacho Anticipado 178-2013*. Obtenido de Servicios de Aduana del Ecuador: http://www.aduana.gob.ec/contents/nov/news_letters_view.jsp?anio=2013&codigo=178