



## ACTUALIZACIÓN DE PROCESOS PARA EL TRAMITE DE DECLARACIONES ADUANERAS ANTICIPADAS EN EL DISTRITO GUAYAQUIL MARÍTIMO SENAE

**Cristhian Javier Cajape Tubay**

[jc.javiercajape@hotmail.com](mailto:jc.javiercajape@hotmail.com)

Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil

Escuela de Comercio Exterior

**Msc. Mayra Karina Asanza Valencia**

Master en Negocios Internacionales y Gestión de Comercio Exterior

Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil

Escuela de Comercio Exterior

[masanzav@ulvr.edu.ec](mailto:masanzav@ulvr.edu.ec)

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Cristhian Javier Cajape Tubay y Mayra Karina Asanza Valencia (2016): "Actualización de procesos para el tramite de declaraciones aduaneras anticipadas en el Distrito Guayaquil Marítimo SENAE", Revista Caribeña de Ciencias Sociales (septiembre 2016). En línea:

<http://www.eumed.net/rev/caribe/2016/09/senae.html>

### RESUMEN:

El presente proyecto se basa en el análisis del tiempo que toma el trámite de una declaración aduanera de importación anticipada, los costos y gastos generados durante el proceso de despacho de contenedores refrigerados en el distrito aduanero Guayaquil Marítimo,

La muestra analizar en esta investigación hace referencia a empresas dedicadas a la actividad farmacéutica, los mismos que importan medicamentos y materias primas para elaborarlos, debido a que según información publicada por el SENAE en su reporte de gestión 2015 este sector movió un total de 843 millones de dólares CIF en importaciones, ubicándose en el primer lugar de la tabla de importaciones no petroleras en el Ecuador.

Para el transporte de este tipo de mercancías se utilizan contenedores refrigerados, que mantienen la cadena de frío y la temperatura necesaria para la conservación de estas, durante el tránsito marítimo, una vez arribadas al país, su despacho debe darse de manera inmediata, debido a que existen altos costos inmersos en la operación como son: conexión eléctrica por cada hora de permanencia en el puerto, costos portuarios de manipuleo, almacenaje, despacho y costos de demoraje, a esto sumado a la urgencia, necesidades del importador y la susceptibilidad de la mercadería, ya que si la temperatura no es manejada de la manera correcta esta puede quedar inservible para su uso.

Con este análisis se plantea una actualización del proceso de despacho anticipado, proponiendo un ajuste en el sistema aduanero Ecuapass, que permita a los agentes de aduana e importadores realizar el ingreso de la declaración aduanera de importación (DAI) con mayor anticipación, previo al arribo de las mercaderías, también sugerir una revisión y modificación del proceso que realizan los almacenes temporales al momento de descargar contenedores valiéndonos de la implementación de una normativa internacional sobre la verificación de la

masa bruta de los contenedores cargados (VGM), implementada por la Organización Marítima Internacional en julio del 2016, esta puede ser útil en el campo de las importaciones y de ser implementada, podría beneficiar no solo a los importadores sujetos de la presente investigación, ya que al aplicar una mejora en el proceso esta tendría efecto para todos los usuarios.

**PALABRAS CLAVE:**

DECLARACIÓN ADUANERA DE IMPORTACION-DESPACHO ANTICIPADO-COPCI-CONTENEDOR REFRIGERADO-ALMACÉN TEMPORAL-TRANSPORTE MARÍTIMO.

**ABSTRACT:**

This project is based on the analysis of time it takes the process a Customs import declaration in advance, costs and expenses incurred during the clearance process refrigerated containers in Guayaquil Maritime customs district.

The sample analyzed in this research refers to companies dedicated to the pharmaceutical business, the same as imported medicines and raw materials for making them, because according to information published by the SENAIE in its management report 2015 this sector moved a total of 843 million CIF dollars in imports, ranking first in the table of non-oil imports in Ecuador.

For the transport of this type goods they are used refrigerated containers, maintaining the cold chain and temperature necessary for the conservation of these, during sea transit, once arrivals to the country, his dispatch should be immediately, because that there are high embedded costs in the operation such as: electrical connection for each hour spent in the port, port costs of handling, storage, shipping and costs demurrage, this coupled with the urgent needs of the importer and the susceptibility of the merchandise, because if the temperature is not handled in the correct way this can be unsuitable for use.

With this analysis raises an update of the advance clearance process, proposing an adjustment in the customs system, Ecuapass, that allows customs agents and importers make the entry of the customs import declaration (DAI) earlier, prior to the arrival of the goods, also suggest a review and modification of the process that performed the temporary stores at the time of download containers through the implementation of an international standard on the verification of the mass gross laden containers (VGM), implemented by the International Maritime Organization in July 2016, this may be useful in the field of imports and be implemented, it could benefit not only importers of subjects in this research, by applying an improvement in the process it would have effect for all users.

**KEY WORDS:**

IMPORT CUSTOMS DECLARATION-ADVANCE CLEARANCE-COPCI-REFRIGERATED CONTAINER-TEMPORARY STORAGE-MARITIME TRANSPORT

## 1. INTRODUCCIÓN

El presente proyecto se orienta hacia el análisis de una posible disminución de costos y la mejora de tiempo en el despacho de las mercaderías reefer contenerizadas que ingresan al puerto de Guayaquil.

Hoy en día el proceso aunque ha mejorado con la creación de la nueva ley aduanera COPCI en el año 2010, y la última actualización al reglamento, no es suficiente. Las demoras en los procesos aduaneros y logísticos siguen causando costos extras en la importación, y por lo consiguiente el incremento en el precio final del bien, en casos más extremos tenemos, el cobro de multas y penalidades señaladas en el contrato de compraventa entre el importador y consumidor final, por la demora en la entrega de la mercadería.

### 1.1. Distrito Guayaquil Marítimo

En el distrito Guayaquil marítimo operan 4 puertos con capacidad de recepción de contenedores secos y refrigerados, todos se encuentran operados por empresas privadas a través de contratos de concesión, entre estas empresas tenemos a las siguientes:

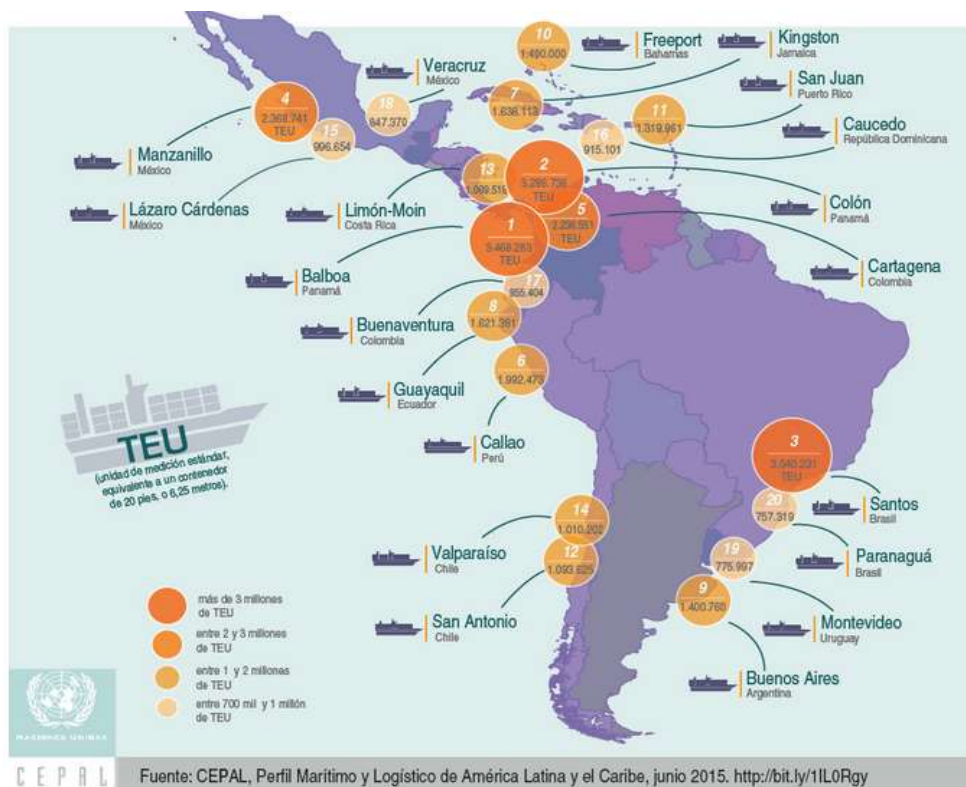
Contecon Guayaquil S.A. Operadora del puerto marítimo de Guayaquil.

Inarpi S.A. Operadora de la terminal al privada TPG

Naportec S.A. Operador de la terminal privada Naportec, también conocida como Bananapuerto.

Fertisa S.A. Operadora de la terminal privada Fertisa S.A.

Figura 1 Rankin portuario de América latina



\* Se autoriza la libre publicación en internet o en formato impreso de los archivos PDF y JPG presentados en esta página.

Fuente: <http://www.cepal.org/es/infografias/ranking-de-puertos-los-top-20-en-america-latina-y-el-caribe-en-2014>

En la imagen se observa la cantidad de contenedores que recibe en la actualidad el puerto de Guayaquil, la totalidad está repartida entre las 4 terminales que lo operan, y en total se recibió 1'621.381 de TEU, según datos de la CEPAL publicados en Julio del 2015, lo que convierte a Guayaquil en la 2da terminal con mayor movimiento en la costa del pacifico sur, por detrás del puerto de Callao en Perú, que mueve 1.9 millones de TEU al año y por encima del puerto de

San Antonio, Chile que mueve 1.09 millones de TEU al año. También se puede indicar que a nivel de América del sur, Guayaquil está ubicado en 4ta ubicación y a nivel de Latinoamérica ocupa el 8vo lugar.

## **1.2. EL MANIFIESTO DE CARGA MRN**

El MRN es el documento electrónico transmitido por la línea naviera o consolidador de carga al sistema aduanero Ecuapass este puede ser cargado mediante sistemas informáticos propios de los operadores o directamente desde la página web [www.portal.aduana.gob.ec](http://www.portal.aduana.gob.ec) y por seguridad de la información esta solo puede ser cargada por personas debidamente autorizadas y que además cuentan con el token de firma electrónica que garantiza que la persona que está enviando información al SENA E pueda ser identificada en todo momento.

El MRN contiene toda la información relacionada con el documento de transporte, contiene los siguientes elementos conforme al Art 33 del Reglamento al COPCI:

- Nombre del medio de transporte, y transportista internacional
- Identificación del lugar de origen y destino de las mercancías
- Fecha de salida del medio de transporte.
- Información de los conocimientos de embarque, guías aéreas o cartas de porte, dependiendo del tipo de transporte.
- En caso del transporte marítimo detallar el número de contenedor.
- Cantidad de bultos, o mercancías a granel, según corresponda.
- El peso e identificación de las mercancías.
- La indicación de carga consolidada, en caso de que existiere, señalando el número de documento de transporte que la contiene. (Correa, 2015, pág. 15)

## **1.3. DECLARACIÓN ADUANERA DE IMPORTACION DAI**

La DAI es la declaración aduanera de importación, es un documento aduanero, que permite tramitar el despacho de trámites relacionados con la importación de mercaderías, ya sean estos un régimen de consumo normal o regímenes especiales. La DAI contiene todos los datos de la Importación, régimen, fechas documentos adjuntos, descripción de las mercaderías, partida arancelaria, valor, y el cálculo de los tributos correspondientes a cancelar.

Cada declaración registrada en el sistema Ecuapass tiene una numeración asignada, la misma que no se repite, por medio de este número el usuario puede hacer la consulta del estado de su trámite.

## **1.4. INGRESO DE DAI**

Luego de la digitación de los datos correspondientes a la factura, valores, partida arancelaria y el cálculo respectivo de impuestos mediante la herramienta elaborar DAI en el sistema Ecuapass, esta enviada, procesada y aceptada. Este proceso da como resultado la generación de un número de identificación al trámite que está compuesto por 17 dígitos los cuales se desglosan de la siguiente manera 028-2015-10-09999999. Esta secuencia es única y no se repetirá en lo absoluto, el 028 hace referencia al distrito en el que se está dando trámite a la importación, en este caso el distrito es Guayaquil Marítimo, en secuencia tenemos al año en este caso 2015 es el año en curso, siguiendo con la secuencia tenemos el régimen, en este caso al tratarse de una declaración de importación a consumo el código del régimen registrado en el sistema es 10, luego tenemos en número de secuencia de la declaración aduanera.

Completada esta secuencia el sistema genera automáticamente un documento llamado liquidación de impuestos compuesta por 8 dígitos los mismos que están asociados sistemáticamente con el número de DAI, en él se detallan los impuestos correspondiente de las mercaderías en custodia de la administración aduanera y mostrara los valores ingresados previamente al momento de la digitación de la DAI por parte la oficina del agente de aduanas

### 1.5. PROCESO DE DESPACHO.

En la rendición de cuentas del SENA E 2014, presentada por su Director General Econ. Xavier Cardenas el 12 de marzo del 2015, resume las actividades realizada en su periodo de gestión, dentro de la cual hace referencia a la facilitación al comercio, en la que indica en una gráfica que la SENA E debido a la constante actualización el sus proceso las recaudaciones y el tiempo de nacionalización se ha reducido, según indicadores en el año 2007 el tiempo de nacionalización era de 11.47 días, como lo muestra la figura 2

Figura 1 Recaudación y Tiempos de Nacionalización (2007 - 2014)



Fuente: [http://www.aduana.gob.ec/files/main/rendicion\\_cta/2014/2-a-II-Rendicion%20de%20Cuentas%202015%20\(DG\)%2012-03-2015%20\(DIFUSION\).pptx](http://www.aduana.gob.ec/files/main/rendicion_cta/2014/2-a-II-Rendicion%20de%20Cuentas%202015%20(DG)%2012-03-2015%20(DIFUSION).pptx).

En la presentación también se menciona que gracias a la aplicación de perfiladores de riesgo, la cantidad de aforos físicos disminuyó, según el indicador del año 2007 el 60% de los trámites ingresados estaban sujetos a aforo físico, mientras que al cierre del 2014 el canal de aforo físico se redujo al 12%, como consecuencia aumentaron las declaraciones con canal de aforo automático, que desde su implementación en el último trimestre del 2008, solo el 1% de las declaraciones se les asignaba este canal de aforo, mientras que al cierre del 2014 las declaraciones con aforo automático representaron el 53% de las declaraciones de importación.

Figura 2 Resultados 2014: Canales de Aforo

## Resultados 2014: Canales de Aforo



Fuente: [http://www.aduana.gob.ec/files/main/rendicion\\_cta/2014/2-a-II-Rendicion%20de%20Cuentas%202015%20\(DG\)%2012-03-2015%20\(DIFUSION\).pptx](http://www.aduana.gob.ec/files/main/rendicion_cta/2014/2-a-II-Rendicion%20de%20Cuentas%202015%20(DG)%2012-03-2015%20(DIFUSION).pptx)

En el análisis de la etapa tiempo de despacho claramente se puede observar que el proceso de ingreso al depósito es el que más demoras ocasiona al trámite, si bien el SENAE con la implementación del Ecuapass desde octubre del 2012 ha mejorado el tiempo de despacho, no es suficiente, debido a que el sector base de esta investigación, que son los importadores de productos farmacéuticos en contenedores refrigerados siguen cancelado costos de almacenaje, conexión eléctrica, y demoraje elevados.

Según la figura 4 el despacho está dividido en 5 etapas llegada, deposito, pago, aduana y salida, cada una de ellas tiene un tiempo de finalización marcado, en el caso de la etapa 2 (deposito) es la que tiene el mayor tiempo de duración y es la que más retrasa los trámites, ya sean normales o anticipados, este punto no está siendo bien analizado por el SENAE y aquí hay una oportunidad de mejorar.



Figura 3 Resultados 2014: Canales de Aforo

### Resultados 2014: Etapas de Tiempo



Fuente: [http://www.aduana.gob.ec/files/main/rendicion\\_cta/2014/2-a-II-Rendicion%20de%20Cuentas%202015%20\(DG\)%2012-03-2015%20\(DIFUSION\).pptx](http://www.aduana.gob.ec/files/main/rendicion_cta/2014/2-a-II-Rendicion%20de%20Cuentas%202015%20(DG)%2012-03-2015%20(DIFUSION).pptx).

A diciembre del 2015 el tiempo de despacho solamente disminuyó 0,16 puntos porcentuales, es decir pasó de 5,20 a 5,04 días conforme lo muestra la siguiente imagen.

Figura 5 tiempo promedio de despacho 2015



Fuente: [http://www.aduana.gob.ec/files/main/rendicion\\_cta/2014/2-a-II-Rendicion%20de%20Cuentas%202015%20\(DG\)%2012-03-2015%20\(DIFUSION\).pdf](http://www.aduana.gob.ec/files/main/rendicion_cta/2014/2-a-II-Rendicion%20de%20Cuentas%202015%20(DG)%2012-03-2015%20(DIFUSION).pdf)

## 1.6. DESPACHO DE IMPORTACIÓN

El despacho de importación representa el trámite realizado por el agente de aduanas en el SENAE el cual comprende la presentación de la DAI, la cancelación de los tributos al comercio exterior y el aforo físico, documental o electrónico. Una vez cumplidos con estos procesos satisfactoriamente el SENAE procede a registrar la salida autorizada y el importador puede retirar el contenedor de la zona primaria.

## 1.7. EL DESPACHO ANTICIPADO

Es una modalidad de despacho aplicada en base al manual específico SENAE-MEE-2-2.025V1, publicado por el SENAE el 05 de Agosto del 2014, como un beneficio a los importadores especificando que: “el proceso inicia con la transmisión de la DAI previo al arribo del medio de transporte, posterior a eso el sistema la registrara como anticipado, asignado el canal de aforo correspondiente, a continuación se autoriza el pago de la liquidación de impuestos, posterior al pago, dependiendo del canal de aforo asignado el sistema o el funcionario aduanero a cargo del trámite procederá esperara el arribo del medio de transporte e ingreso de pesos correspondiente, para continuar con aforo o cierre del trámite mediante el estado de salida autorizada, de esta manera el importador podrá proceder con el retiro de las mercancías del puerto”. (SENAE, MANUAL ESPECIFICO PARA EL DESPACHO ANTICIPADO SENAE-MEE-2-2.025V1, 2014)

**Tabla No. 1 DAI(S) TRAMITADAS EN EL DISTRITO GUAYAQUIL MARITIMO**

TIPO DE DESPACHO	CANTIDAD	%
NORMAL	149.410	90.77%
ANTICIPADO	15.190	9.23%
TOTAL	164.600	100.00%

*Fuente: Oficio SENAE-DPC-2016-0501-OF  
Elaborado por: Cajape, C*

Del total de 164.600 DAI (s) transmitidas durante el 2015 se observa que un 90.77%, equivalente a 149.410 DAI (s), fueron tramitadas como despacho normal, es decir fueron transmitidas posterior al arribo de la nave, mientras que el 9.23% equivalente a 15.190 DAI (s) se transmitieron como despacho anticipado. Estas cifras dejan en claro que la herramienta de despacho anticipado no está siendo utilizada como debería.

A continuación se detalla en resumen el proceso para el despacho de una DAI anticipada con aforo automático.

**Tabla No.2 SECUENCIA DEL PROCESO DE AFORO AUTOMATICO**

Secuencia	Nombre del proceso	Responsable
1	Creación del MIM	Línea naviera
2	Transmisión de BL Master MSN	Línea naviera
3	Transmisión de BI Hijo HSN*	Consolidadora de carga
4	Transmisión de DAI anticipada	Agente de aduana
6	Pago de tributos	Importador
7	Arribo del medio de transporte	Almacén temporal
8	Ingreso de pesos recibidos	Almacén temporal
9	Cierre de DAI, salida autorizada	Automático por



		Ecuapass
10	Registro de salida	Almacén temporal

*Elaborado por: Cajape, C*

\*Se aclara que para las mercaderías que se encuentran agencias directamente por medio de una línea naviera no es necesario la transmisión del HSN, sin embargo se ha incluido, debido a que las consolidadoras de carga mantiene un papel activo en el proceso.

### 1.8. CARGA PERECIBLE

Toda mercadería tiene cierto grado de complejidad en cuanto a su manejo, desde carga simple como mercadería cartones, se debe tener el cuidado necesario para que no se moje y eche a perder, el apilamiento máximo, el peso que puede transportar cada cartón, son factores que se deben tener en cuenta al momento de transportarse. En el caso de mercaderías perecibles como son frutas, vegetales, carnes congeladas, plantas y flores se debe utilizar unidades de carga refrigeradas para su transporte, en los que la temperatura varía de acuerdo al producto, en los alimentos se manejan temperaturas de +10° centígrados para su óptima conservación, para las carnes congeladas se utilizan contenedores refrigerados a -10°, para mantener el estado de los productos, para animales vivos se utiliza el transporte aéreo, el mismo que tiene contenedores tipo gaveta en los que viajan con ventilación y alimentos necesarios para los animales durante su movilización y evitar que mueran, en el transporte de medicamentos se utilizan contenedores refrigerados con temperaturas que van desde los +20° y mínimo +5° que permiten la conservación de este sensible producto.

En general son productos que por sus cualidades se pueden descomponer si no se utilizan unidades de transporte adecuadas o si se utilizan unidades defectuosas, estas pueden causar inconvenientes serios durante el transporte.

**Figura 6 Conexión eléctrica de contenedores**



Fuente <http://www.naportec.com.ec/index.php/servicios/>

### 1.9. PRODUCTOS FARMACÉUTICOS REFRIGERADOS.

Dado que la investigación está encaminada al análisis de los costos y tiempos de despacho de contenedores reefer, y en enfoque esta dado hacia los productos farmacéuticos, este se justifica de la siguiente forma.

Basados en el informe de gestión SENA 2015 hace mención de los principales productos de importación no petroleros, se observa que en el primer lugar de la tabla aparecen los medicamentos, que fue el producto que más se importó en el 2015, sus compras representaron 843 millones de dólares CIF, y en términos de porcentaje corresponde al 5.04% del total del valor de todas las importaciones que ingresaron al país, que en el 2015 fue de 16.739 millones de dólares, como se demuestra en la siguiente imagen.

**Figura 7 Principales productos no petroleros CIF – 2015**

PRODUCTO	CIF (\$ MILLONES)	% PART. CIF
MEDICAMENTOS	843	5,04%
POLIETILENO, POLÍMEROS, POLIACETANOS - FORMAS PRIMARIAS	630	3,76%
MAQUINARIAS Y SUS PARTES	457	2,73%
RESIDUOS INDUSTRIA ALIMENTARIA	394	2,35%
FUNDICIÓN DE HIERRO Y ACERO: SIN ALEAR	389	2,33%
MANUFACTURAS DE PLÁSTICO	347	2,07%
PAPEL Y CARTÓN MANUFACTURAS DE PASTA	338	2,02%
AUTOMÓVILES	325	1,94%
MANUFACTURAS DE FUNDICIÓN DE HIERRO Y ACERO	322	1,92%
ARTÍCULOS ELÉCTRICOS	308	1,84%
ABONO	304	1,81%
PREPARACIONES ALIMENTICIAS	299	1,79%
REPUESTOS Y PARTES DE VEHÍCULOS	277	1,65%
TELÉFONOS Y SUS PARTES (NO INCLUYE CELULARES)	270	1,61%
INSTRUMENTOS Y APARATOS MÉDICOS	269	1,60%
LOS DEMÁS	10.968	65,52%
<b>TOTAL</b>	<b>16.739</b>	<b>100%</b>

Fuente: Informe de gestión SENAE 2015 pág. 33

Estos datos permiten justificar la investigación, debido a que los medicamentos son el producto más importado en el Ecuador, y esta tesis al tratarse de un análisis para mejorar el proceso y costos en el despacho aduanero va a beneficiar a muchos usuarios.

## 2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

En el ámbito de las importaciones se puede observar que la cadena logística es muy extensa y si cada uno de los eslabones no está conectado genera retrasos en el proceso. Cada día en el comercio exterior se presentan problemas relacionados con demoras en la creación de solicitudes, permisos, autorizaciones y demás documentación exigible, para dar trámite a una importación.

Para lograr una cadena logística eficiente es necesario se establezca una guía de procesos para los operadores de comercio exterior, que permita seguirlos ordenadamente.

El nuevo sistema Ecuapass que funciona desde Octubre del año 2012, ha ayudado en el proceso, pero debido a su programación, se presenta un inconveniente que se detallara a continuación:

Para iniciar el trámite de una DAI es necesario se encuentre registrado previamente el MRN (Manifest Reference Number), por sus siglas en inglés, dicha información marca el punto inicial del proceso de despacho.

El MRN contiene toda la información del documento de transporte que ampara a las mercaderías embarcadas con destino al Ecuador, y es publicado en el sistema Ecuapass por el operador de transporte naviero y el consolidador de carga, dentro de un plazo para el inicio de transmisión no establecido, pero sí de término conforme al artículo 31 Lit. a. del Reglamento al COPCI: a) "En el caso de las importaciones efectuadas por vía marítima, la transmisión del manifiesto de carga se realizará antes del arribo del medio de transporte con un mínimo 6 horas para los puertos cercanos y de 48 horas para los demás. Para las exportaciones por vía marítima, la transmisión electrónica del manifiesto de carga, será realizado hasta 48 horas después de la salida del medio de transporte." (Correa, 2015, pág. 14)

En el mismo artículo el literal d indica: "Para las importaciones, las consolidadoras que operen en el ámbito marítimo deberán transmitir la información del manifiesto de carga consolidado, hasta antes de la llegada del medio de transporte". (Correa, 2015, pág. 14)

Esto se diferencia de lo estipulado en el Art. 66 del Reglamento al COPCI que establece: "Plazos para la presentación de la declaración.- En el caso de las importaciones, la declaración Aduanera podrá ser presentada física o electrónicamente en un período no superior a quince días calendario previo a la llegada del medio de transporte, y hasta treinta días calendarios siguientes a la fecha de su arribo." (Correa, 2015, pág. 24)

Es así que los operadores de transporte, líneas navieras y consolidadores realizan la transmisión del MRN acorde a su programación y cumpliendo con el plazo límite, evitando la multa por falta reglamentaria que confirme al Art 193 Lit. b. sobre faltas reglamentarias cita lo siguiente: "La transmisión electrónica tardía del manifiesto de carga, por parte del Agente de Carga Internacional, Consolidador o Desconsolidador de Carga, excepto en el caso que dicha transmisión se realice por el envío tardío por parte del transportista efectivo" (Asamblea, 2010, pág. 35)

El incumplimiento de estas disposiciones acarrea la sanción correspondiente conforme al Art. 194 del COPCI Sanciones por faltas reglamentarias cita lo siguiente "Las faltas reglamentarias se sancionarán con una multa equivalente al cincuenta por ciento del salario básico unificado. Excepto en el caso de la letra c) del artículo precedente cuando se trate de declaraciones de exportación, reexportación, o de importaciones cuyo valor en aduana sea inferior a diez salarios básicos unificados, en las que la sanción será del diez por ciento de la remuneración básica unificada" (Asamblea, 2010, pág. 35)

Dicha multa al día de hoy conforme al salario básico unificado del 2016 representa 183 dólares. Se indica que solo una vez sea publicado el MRN el agente de aduanas puede iniciar el trámite, es decir sin esta información no se puede presentar la declaración aduanera de importación, por lo tanto el trámite queda detenido.

Figura 8 Pantalla de transmisión de DAI en Ecuapass

**Declaración de Importación**

---

**Información de general**

* A01. Código del declarante	09909245	* A03. Aduana	[028] GUAYAQUIL - MARITIMO
* A04. Código de Régimen	[10] IMPORTACION A CONSUMO	* A05. Tipo de despacho	[0] DESPACHO NORMAL
A06. Número de despacho parcial		* A07. Tipo de pago	[A] PAGO NORMAL

**Información de importador**

* B01. Nombre	TESIS JAVIER CAJAFE		
* B02. Tipo de documento	[001] RUC	0190072002001	
* B04. Ciudad	GUAYAQUIL	B05. Dirección	
B06. Teléfono			
* B07. CIJU	[5190] VENTA AL POR MAYOR DE OTROS PRODUCTOS		

**Información del declarante**

* B08. Tipo de documento	[001] RUC	
* B10. Código del declarante	09909245	* B11. Apellidos/nombres
B12. Dirección		

Comun Valor Item Documentos

---

**Información de carga**

* C01. País de procedencia	[US] ESTADOS UNIDOS
* C02. Código de endoso	[00] SIN ENDOSE - DOC DE IDENTIDAD EN DOC DE TRANSP. ES DEL CONSIGNATARIO FINAL
C03. Consignatario	TESIS JAVIER CAJAFE
* C04. Número de carga	CEC2016SUDU006600191110
C05. Documento de transporte	4351046004024

**Valores totales**

* D01. FOB	\$ 0	D02. Flete	\$ 0
D03. Seguro	\$ 0	D04. Ajustes	\$ 0
D05. Otros ajustes	\$ 0	* D06. Valor en aduana	\$ 0
* D07. Items declarados		* D08. Peso neto (kilos)	0.000
* D09. Cantidad de unidades físicas	0.00000	* D10. Cantidad de unidades comerciales	0.000
* D11. Total en tributos			\$ 0

Fuente: <https://portal.aduana.gob.ec/>

En la presente imagen se puede apreciar la pantalla de llenado de DAI en el sistema Ecuapass, los campos señalados con asterisco \* son de carácter obligatorio, es decir si en el campo C04 no se coloca el número de MRN el sistema no permitirá que el agente de aduanas continúe con el ingreso y envío de la DAI anticipada.

Esta falta de armonización entre la ley y la programación del sistema provoca un desfase en el procedimiento, que a su vez afecta a los usuarios, otro punto que se observa es que al momento de arribo del medio de transporte, el importador debe esperar la publicación del "Informe de Ingreso de Mercancía - IMDT" por parte del almacén temporal ocasionando un retraso adicional, ya que debido a las operaciones dentro del terminal tarda entre 24 y 48 horas para que este registro sea publicado en Ecuapass, actualmente el SENA E ha otorgado la responsabilidad de la recepción de medios de transporte a los almacenes temporales, mediante el manual específico SENA E-MEE-2-3-018-V3, en el que delega la responsabilidad de encargarse de la recepción de los medios de transporte, a pesar de que según los artículos 129 y 130 de COPCI estas operaciones deben ser ejecutadas por a la Dirección de Zona primaria del distrito.

### **3. JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN**

Se considera que este proyecto beneficiará al sector importador debido a que según información publicada por el SENA en el informe de rendición de cuentas 2014, sobre los tiempos de nacionalización, se indica que el tiempo de despacho es 5.20 días, mientras que en el informe de gestión del primer semestre del 2015 indica: "El tiempo total de nacionalización de las mercancías bajo el régimen de importación a consumo a nivel nacional se registró en 5,28 a Junio de 2015; este tiempo corresponde aquellas declaraciones aduaneras que ingresaron en el año 2015 y han seguido su flujo normal de desaduanización." (SENAE, INFORME DE GESTION 2015 PRIMER SEMESTRE, 2015).

El informe muestra que tiempo de despacho de importaciones es de 5.28 días, es decir es el tiempo que toma culminar el proceso de nacionalización y retiro el contenedor del puerto, y también se puede apreciar que el tiempo de nacionalización aumento 0.8%. Con relación al año anterior.

En este lapso de tiempo se generan costos, en el caso de mercaderías refrigeradas estas deben mantener su temperatura, también se debe pagar conexión eléctrica por cada hora que permanezca en almacenamiento y adicional alcances al flete marítimo (demoraje) los cuales tienen un alto costo por cada día hasta que el contenedor vacío sea devuelto.

La aplicación de este trabajo en el proceso de trámite y despacho permitirá:

- Ahorro de tiempo.
- Ahorro de dinero.
- Mayor flujo en el trámite.
- Costo final de productos más bajo.
- Descongestión progresiva en la terminal de contenedores

Con esta implementación el importador tendría tiempo suficiente para completar el proceso de despacho de la mercadería en aduana y podrá disponer de la misma al momento del arribo del medio de transporte, evitando congestiones, costos de almacenaje y demoraje innecesarios. También beneficiaría al importador, debido a que si se disminuye el tiempo de permanencia de los contenedores dentro del almacén temporal menor será el costo a cancelar por almacenaje, conexión eléctrica y demoraje en caso de aplicar.

### **4. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN**

El presente proyecto tiene un enfoque cuantitativo, porque en el desarrollo se analizaron los datos correspondientes a los costos del despacho de mercancías refrigeradas en el distrito Guayaquil marítimo.

#### **4.1 MÉTODOS DE INVESTIGACIÓN**

Método inductivo

Según el autor Cesar Bernal "Este método utiliza el razonamiento para obtener conclusiones que parten de hechos particulares aceptados como válidos, para llegar a conclusiones cuya aplicación sea de carácter general. El método se inicia con un estudio individual de los hechos y se formulan conclusiones universales que se postulan como leyes, principios o fundamentos de una teoría". (Bernal, 2010, pág. 59)

El método inductivo también han sido utilizado en la investigación sobre el mejoramiento continuo de procesos, ya que parte de la observación de los problemas del de despacho anticipado, han sido utilizados para fundamentar y construir una argumentación válida sobre la situación real de los diferentes procesos aduaneros del presente estudio, se ha realizado un recorrido por numerosas fuentes de información; Siendo esta la documental ya que se ha realizado investigaciones en la biblioteca virtual de la ULVR, en el portal de la SENA y así como en páginas web especializadas en comercio exterior.

#### **4.2. TIPOS DE INVESTIGACIÓN**

De campo



Este tipo de investigación se apoya con información que proviene del Distrito Guayaquil (marítimo) SENAE, en donde se recopiló información documental relacionada con el caso.

#### Bibliográfica

La investigación se sustenta en fuentes estadísticas y de internet, así como en la legislación aduanera vigente, su reglamento y manuales específicos publicados por el SENAE.

## **5. OBJETIVO GENERAL INVESTIGACIÓN**

Analizar la incidencia de la declaración aduanera anticipada a en la disminución de costos y días de despacho de importaciones, mediante el uso de técnicas e instrumentos de recolección de datos, que permitan detectar posibles problemas en el proceso y pueda convertirse en una herramienta que beneficie a los importadores.

### **5.1. OBJETIVOS ESPECÍFICOS DE LA INVESTIGACIÓN**

- Analizar los costos involucrados en el despacho importaciones de carga reefer contenerizada, de manera que permita comparar y justificar el presente proyecto de investigación.
- Recopilar información relevante del proceso de despacho anticipado de carga reefer, y detectar el porqué de los inconvenientes y demoras que se presentan durante el trámite de importación.
- Definir el proceso creando una guía para los operadores de comercio exterior involucrados, que permita la fluidez del trámite de despacho anticipado.

## **6. LA PROPUESTA**

En la siguiente investigación se propone la actualización del proceso de carga, empezando por realizar los ajustes respectivos en el sistema aduanero Ecuapass, que este permita la armonización de las nomas, COPCI y su reglamento.

### **6.1. TITULO DE LA PROPUESTA**

“Promover la publicación de una guía que modifique el proceso actual para tramitar una DAI”

En la presente investigación se plantea un formato que permitirá conocer paso a paso el proceso de un despacho anticipado.

Cabe indicar que el director general del SENAE podrá promover la publicación de esta guía, por medio de una resolución, conforme a lo estipulado en el artículo 216 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, en su literal i

### **6.2. JUSTIFICACION DE LA PROPUESTA**

Para justificar el presente proyecto se ha analizado todos los costos portuarios involucrados en el proceso de despacho, como son: almacenaje, manipuleo de grúas, pesaje, sellos de seguridad, despacho, conexión eléctrica y demorajes, todo relacionado con el tiempo que toma despachar los contenedores del puerto.

El análisis de costos permitirá conocer los valores, que al momento están cancelando los importadores, durante el proceso del retiro de contenedores y cuanto se podría ahorrar si esta propuesta se aplica en el proceso del despacho anticipado.

El nuevo proceso planteado en la propuesta tiene como objetivo principal agilizar el trámite de una DAI anticipada, mediante una actualización en el sistema aduanero Ecuapass.

### **6.3. OBJETIVO GENERAL DE LA PROPUESTA**

En la presente investigación se espera que el proceso planteado sea de beneficio para los importadores debido a que se prevé que todos los costos adicionales al periodo normal del despacho propuesto se dejen de cancelar, logrando un beneficio económico para los importadores, además de la optimización del tiempo y recursos.

#### 6.4. OBJETIVOS ESPECIFICOS DE LA PROPUESTA

- Análisis de los costos involucrados en el despacho de mercaderías refrigeradas en el distrito Guayaquil marítimo.
- Promover la publicación de una guía que modifique el proceso actual para tramitar una DAI.

#### 6.5. HIPÓTESIS DE LA PROPUESTA.

Si la resolución propuesta permitiera modificar el proceso de despacho anticipado, entonces los importadores de productos farmacéuticos refrigerados podrían culminar sus trámites en un menor tiempo y a un costo inferior al actual.

### 7. DESARROLLO DE LA PROPUESTA

#### 7.1. Desarrollo del primer objetivo de la propuesta.

Análisis de los costos involucrados en el despacho de mercaderías refrigeradas en el distrito Guayaquil marítimo.

En la presente investigación se ha recopilado información de los tarifarios de servicios, de los 4 almacenes temporales que operan en el puerto de Guayaquil, teniendo como principal referencia para los cálculos las tarifas del almacén temporal Contecon, ya que por su capacidad operativa maneja el mayor volumen de carga.

Se ha tomado en cuenta los datos obtenidos de la encuesta realizada durante el desarrollo de esta investigación.

Pregunta: En promedio ¿Cuántos días le toma a su empresa el retiro de mercaderías del puerto?

Y se obtuvieron las siguientes respuestas:

**TABLA NO. 3 RESPUESTA A LA PREGUNTA: EN PROMEDIO ¿CUANTOS DÍAS LE TOMA A SU EMPRESA EL RETIRO DE MERCADERÍAS DEL PUERTO?**

<b>Criterios</b>	<b>RESPUESTAS</b>	<b>%</b>
1 a 3 Días	12	29,27%
4 a 6 Días	23	56,10%
7 a 10 Días	4	9,76%
11 a 19 Días	2	4,88%
Mas	0	0,00%
Total	41	<b>100%</b>

*Elaborado por: Cajape, C*

De 1 a 3 días = 12 respuestas equivalente al 29.27% de la muestra.

Dentro de los primeros 3 días de arribada la mercancía al puerto se tiene el siguiente cálculo de costos en base al tarifario de importación del almacén temporal Contecon (Anexo 6)

## ALMACENAJE

TABLA NO. 4 COSTO DE ALMACENAJE

COSTO DE ALMACENAJE	VALOR EN DOLARES
ALMACENAJE 1 A 10 DIAS	3.26
RECEPCION	130.49
PORTEO	45.67
FUMIGACION	6.36
SELLO DE SEGURIDAD	10.44
HANDLING DESPACHO	39.15
PESAJE DESPACHO	13.05
CONEXIÓN ELECTRICA	19.57
ENERGIA / HORA	3.91*
MONITOREO DE TEMPERATURA	97.87
DESCONEXION	19.57

Fuente: Información pública disponible en: <http://www.cgsa.com.ec/Files/ZonaDescarga/ServiciosTarifas/Tarifas-Generales-Contecon-Ajuste-inflac-16-tarifas-orig.pdf>

Elaborado por: Cajape, C

\*Datos por contenedor, no incluye IVA.

\*Por cada hora de conexión eléctrica

Estos costos son los que el importador deberá cancelar al momento del retiro del contenedor, cabe indicar que la tarifa aplica por cada contenedor, con excepción del rubro CONEXIÓN ELÉCTRICA, que se cancela por cada hora que el contenedor este enchufado a la toma de corriente, para mantener el equipo frigorífico en funcionamiento evitando el daño de las mercaderías.

### DEMORAJE

Durante el desarrollo de la investigación también se analizó el costo cobrado por concepto de demoraje (Anexo 7), para el cálculo se tomaron en cuenta 8 de las principales líneas navieras, que operan en el Ecuador, las mismas que se detallan en el siguiente cuadro:

**TABLA NO. 5 VALORES DE DEMORAJE POR LÍNEA NAVIERA.**

NAVIERA	DIAS LIBRES	COSTO DE DEMORAJE HASTA EL 10mo. DIA	COSTO DE DEMORAJE A PARTIR DEL 11avo. DIA
COSCO	4	110	150
CMA-CGM	4	150	230
HAMBURG SUD	4	150	300
HAPAG LLOYD	4	110	150
HYUNDAI	3	180	240
MAERSK	3	200	300
NYK	4	100	200
SEALAND	3	200	300

*Elaborado por: Cajape, C*

Para lograr establecer el valor promedio, que sirva de referencia para el cálculo en nuestro ejemplo, se utilizó la fórmula de la media aritmética, que consiste en sumar todos los valores, dividiéndolos entre el número de ellos:

$$x = \frac{\sum xi}{n}$$

Aplicando la formula

$$x = \frac{110 + 150 + 150 + 110 + 180 + 200 + 100 + 200}{8}$$

$$x = 150$$

Se muestra que la media aritmética sobre el demoraje dese el 5to día hasta el 10mo día es de \$150.00

Mientras que el demoraje a partir del 11avo día en adelante es de:

$$x = \frac{150 + 230 + 300 + 150 + 240 + 300 + 200 + 300}{8}$$

$$x = 233$$

Con los valores de almacenaje, conexión eléctrica y demoraje obtenidos, procederemos a realizar el siguiente ejercicio que permitirá apreciar la importancia de esta investigación.

## Ejemplo 1

Teniendo en cuenta el primer resultado de la encuesta se presenta el siguiente cálculo correspondiente a cada día de almacenaje, aplicando las tarifas antes mencionadas:

**TABLA NO. 6 EJEMPLO 1 CÁLCULO DE ALMACENAJE**

<b>GASTOS DE ALMACENAJE</b>	<b>VALOR</b>	<b>DIA 1</b>	<b>DIA 2</b>	<b>DIA 3</b>
ALMACENAJE 1 A 10 DIAS	3.26	3.26	6.52	9.78
RECEPCION	130.49	130.49	130.49	130.49
PORTEO	45.67	45.67	45.67	45.67
FUMIGACION	6.36	6.36	6.36	6.36
SELLO DE SEGURIDAD	10.44	10.44	10.44	10.44
HANDLING DESPACHO	39.15	39.15	39.15	39.15
PESAJE DESPACHO	13.05	13.05	13.05	13.05
<b>TOTAL ALMACENAJE</b>		<b>248.42</b>	<b>251.68</b>	<b>254.94</b>

<b>GASTOS DE CONEXIÓN</b>	<b>VALOR</b>	<b>DIA 1 / 24 HORAS</b>	<b>DIA 2 / 48 HORAS</b>	<b>DIA 3 / 72 HORAS</b>
CONEXIÓN ELECTRICA	19.57	19.57	19.57	19.57
ENERGIA / HORA	3.91	*93.84	*187.68	*281.52
MONITOREO DE TEMPERATURA	97.87	97.87	97.87	97.87
DESCONEXION	19.57	19.57	19.57	19.57
<b>TOTAL CONEXIÓN ELECTRICA</b>		<b>230.85</b>	<b>324.69</b>	<b>418.53</b>

SUB TOTAL ALMACENJE + CONEXIÓN ELECTRICA		479.27	576.37	673.47
IVA	14%	67.10	80.69	94.29
<b>TOTAL</b>		<b>546.37</b>	<b>657.06</b>	<b>767.76</b>

<b>CÁLCULO DE DÍAS DE DEMORAJE</b>	<b>DIA 1</b>	<b>DIA 2</b>	<b>DIA 3</b>
VALOR	0	0	0
<b>TOTAL DEMORAJE</b>	<b>*0</b>	<b>*0</b>	<b>*0</b>

*Elaborado por: Cajape, C*

\* En el siguiente cálculo se debe tomar en consideración 1 día= 24 horas, el valor puede cambiar dependiendo de la hora en que se retire el contenedor.

\* En el caso no aplican valores de demoraje, debido se encuentra dentro de los 4 días libres exonerados de este costo.

Luego del cálculo se obtuvieron los siguientes valores:

- Durante el primer día deberá cancelar aproximadamente \$ 546.37.
- Durante el segundo día deberá cancelar aproximadamente \$657.06
- Durante el tercer día deberá cancelar aproximadamente \$ 767.76
- 

Cifras bastantes altas, si tomamos en cuenta que se trata de 1 solo contenedor. Analicemos en caso de tratarse de importaciones con más contenedores.



**TABLA NO. 7 PROYECCION DE COSTOS PARA IMPORTACIONES SUPERIORES A 1 CONTENEDOR**

TARIFA DIARIA EN DOLARES	NUMERO DE CONTENEDORES	VALOR
*546.37	*2	1092.74
*657.06	*3	1971.18
*767.76	*5	3838.80

*Elaborado por: Cajape, C*

\*En el siguiente ejemplo se ha multiplicado el valor total del resultado obtenido en el ejercicio anterior que corresponde a la tarifa diaria y multiplicado por la cantidad indicada en la columna \*número de contenedores.

\* Se debe tomar en consideración 1 día= 24 horas, el valor puede cambiar dependiendo de la hora en que se retire el contenedor.

## Ejemplo 2

Teniendo en cuenta el segundo resultado de la pregunta de la encuesta realizada:

En promedio ¿Cuántos días le toma a su empresa el retiro de mercaderías del puerto?

Como resultado se observa:

De 4 a 6 días = 23 respuestas equivalente al 56.10% de la muestra.

También se observa que a partir del 5 día, el o los contenedores empiezan a pagar el costo por demoraje.

**TABLA NO. 8 PROYECCION DE COSTOS PARA IMPORTACIONES**

<b>GASTOS DE ALMACENAJE</b>	<b>VALOR</b>	<b>DIA 4</b>	<b>DIA 5</b>	<b>DIA 6</b>
ALMACENAJE 1 A 10 DIAS	3.26	13.04	16.30	19.56
RECEPCION	130.49	130.49	130.49	130.49
PORTEO	45.67	45.67	45.67	45.67
FUMIGACION	6.36	6.36	6.36	6.36
SELLO DE SEGURIDAD	10.44	10.44	10.44	10.44
HANDLING DESPACHO	39.15	39.15	39.15	39.15
PESAJE DESPACHO	13.05	13.05	13.05	13.05
<b>TOTAL ALMACENAJE</b>		<b>258.20</b>	<b>261.46</b>	<b>264.72</b>

<b>GASTOS DE CONEXIÓN</b>	<b>VALOR</b>	<b>DIA 4/96 HORAS</b>	<b>DIA 5/120 HORAS</b>	<b>DIA 6/144 HORAS</b>
CONEXIÓN ELECTRICA	19.57	19.57	19.57	19.57
ENERGIA / HORA	3.91	375.36	469.20	563.04
MONITOREO DE TEMPERATURA	97.87	97.87	97.87	97.87
DESCONEXION	19.57	19.57	19.57	19.57
<b>TOTAL CONEXIÓN ELECTRICA</b>		<b>512.37</b>	<b>606.21</b>	<b>700.05</b>

SUB TOTAL ALMACENJE + CONEXIÓN ELECTRICA		770.57	867.67	964.77
IVA	14%	107.88	121.47	135.07
<b>TOTAL</b>		<b>878.45</b>	<b>989.14</b>	<b>1099.84</b>

Luego del cuarto día se empieza a generar el costo por demoraje,

<b>CÁLCULO DE DÍAS DE DEMORAJE</b>	<b>DIA 4</b>	<b>DIA 5</b>	<b>DIA 6</b>
VALOR	0	150.00	300.00
MANEJO NAVIERA/ACTUALIZACIÓN	0	119.70	119.70
TOTAL DEMORAJE	* 0	269.70	419.70
<b>TOTAL COSTOS DE ALMACENAJE, CONEXIÓN ELECTRICA Y DEMORAJE</b>	<b>878.45</b>	<b>1258.84</b>	<b>1519.54</b>

*Elaborado por: Cajape, C*

\* En el caso del 4to día no aplican valores de demoraje, debido se encuentra dentro del plazo exonerado de este costo.

Luego del cálculo se obtuvieron los siguientes valores:

- Durante el cuarto día deberá cancelar aproximadamente \$ 878.45.
- Durante el quinto día deberá cancelar aproximadamente \$ 989.14, más el valor correspondiente al demoraje \$ 269.70, que suma el total de \$ 1258.84.

- Durante el sexto día deberá cancelar aproximadamente \$ 1099.84 más el valor correspondiente al demoraje \$ 419.70, que suma el total de \$ 1519.54.

A continuación se detallan los costos que se deberían cancelar si se aplica la propuesta. Se espera que con la implementación de esta propuesta los contenedores puedan salir en el primer día después del arribo, conforme a la tabla 6 un importador solo deberá cancelar un valor estimado de \$ 657.06 correspondiente al cálculo de almacenaje y conexión por máximo 2 días respectivamente, cabe indicar que el cálculo se refiere a 1 solo contenedor, y en caso de tratarse de más el valor aumenta considerablemente.

En los siguientes ejercicios se establecerá el costo y el ahorro en caso de tratarse de 2, 3 y 4 contenedores que pasen más días en puerto.

### Ejemplo 3

Costo aproximado para importaciones compuestas por 2 contenedores en un mismo trámite.

Al tratarse de un cálculo con 2 contenedores el costo individual \$ 657.06, se ha multiplicado 3 dando como resultado \$ 1314.12.

**TABLA NO. 9 CÁLCULO DE COSTOS QUE SE CANCELAN EN LA ACTUALIDAD Y VALOR QUE SE PODRÍA AHORRAR SI SE APLICA LA PROPUESTA#1**

Día	Costo diario	Número de contenedores	Costo multiplicado por días	Costo que se estima cancelar con la aplicación de la propuesta	Ahorro estimado
3	767.76	2	1535.52	1314.12	221.40
4	878.45	2	1756.90	1314.12	442.78
5	1258.84	2	2517.68	1314.12	1203.56
6	1519.54	2	3039.08	1314.12	1724.96
7	1780.23	2	3560.46	1314.12	2246.34
8	2040.93	2	4081.86	1314.12	2767.74
9	2301.62	2	4603.24	1314.12	3289.12
10	2562.31	2	5124.62	1314.12	3810.50

*Elaborado por: Cajape, C*

Conforme a los valores obtenidos en el cálculo, se observa en la columna número seis la cifra que los importadores de productos farmacéuticos deberán dejar de cancelar por el retiro de los contenedores conforme a lo sugerido en nuestra propuesta.

#### Ejemplo 4

Costo aproximado para importaciones compuestas por 3 contenedores en un mismo trámite. Al tratarse de un cálculo con 3 contenedores el valor individual \$ 657.06, se ha multiplicado 3 dando como resultado \$ 1971.18

**TABLA NO. 10 CÁLCULO DE COSTOS QUE SE CANCELAN EN LA ACTUALIDAD Y VALOR QUE SE PODRÍA AHORRAR SI SE APLICA LA PROPUESTA#2**

Día	Costo diario	Número de contenedores	Costo multiplicado por días	Costo que se estima cancelar con la aplicación de la propuesta	Ahorro estimado
3	767.76	3	2303.28	1971.18	332.10
4	878.45	3	2635.35	1971.18	664.17
5	1258.84	3	3776.52	1971.18	1805.34
6	1519.54	3	4558.62	1971.18	2587.44
7	1780.23	3	5340.69	1971.18	3369.51
8	2040.93	3	6122.79	1971.18	4151.61
9	2301.62	3	6904.86	1971.18	4933.68
10	2562.31	3	7686.93	1971.18	5715.75

*Elaborado por: Cajape, C*

Conforme a los valores obtenidos en el cálculo, se observa en la columna número seis la cifra que los importadores de productos farmacéuticos deberán dejar de cancelar por el retiro de los contenedores conforme a lo sugerido en nuestra propuesta.

#### Ejemplo 5

Costo aproximado para importaciones compuestas por 4 contenedores en un mismo trámite. Al tratarse de un cálculo con 4 contenedores el valor individual \$ 657.06, se ha multiplicado 3 dando como resultado \$ 2628.24.

**TABLA NO. 11 CÁLCULO DE COSTOS QUE SE CANCELAN EN LA ACTUALIDAD Y VALOR QUE SE PODRÍA AHORRAR SI SE APLICA LA PROPUESTA#3**

Día	Costo diario	Número de contenedores	Costo multiplicado por días	Costo que se estima cancelar con la aplicación de la propuesta	Ahorro estimado
3	767.76	4	3071.04	2628.24	442.80
4	878.45	4	3513.80	2628.24	885.56
5	1258.84	4	5035.36	2628.24	2407.12
6	1519.54	4	6078.16	2628.24	3449.92
7	1780.23	4	7120.92	2628.24	4492.68
8	2040.93	4	8163.72	2628.24	5535.48
9	2301.62	4	9206.48	2628.24	6578.24
10	2562.31	4	10249.24	2628.24	7621.00

*Elaborado por: Cajape, C*

Conforme a los valores obtenidos en el cálculo, se observa en la columna número seis la cifra que los importadores de productos farmacéuticos deberán dejar de cancelar por el retiro de los contenedores conforme a lo sugerido en nuestra propuesta.



## **7.2. Desarrollo del segundo objetivo específico.**

### **“Promover la publicación de una guía que modifique el proceso actual para tramitar una DAI”**

En la presente investigación se plantea un formato que permitirá conocer paso a paso el proceso de un despacho anticipado.

Nombre y número de la resolución:

Resolución No. XXXX

“GUÍA PARA OPERADORES DE COMERCIO EXTERIOR SOBRE LA GESTION DE DECLARACIONES ADUANERAS DE IMPORTACION (DESPACHO ANTICIPADO), .NORMAS Y PROCESOS PARA EL RETIRO DE MERCANCÍAS DEL ALMACÉN TEMPORAL.”

#### **1. OBJETIVO**

Definir los pasos a seguir por el agente de aduanas, línea naviera, consolidadora de carga y almacén temporal para el despacho anticipado de mercaderías mediante la herramienta informática Ecuapass.

#### **2. ALCANCE**

Esta guía está dirigida a agente de aduanas, línea naviera, consolidadora de carga y almacén temporal. El proceso comprende actividades de envío, recepción y validación de DAI, transmisión del manifiesto de importación marítimo MIM, control aduanero mediante canales de aforo y despacho del almacén temporal.

#### **3. RESPONSABILIDAD**

La aplicación y cumplimiento de lo establecido en el presente documento es responsabilidad de agente de aduana, líneas navieras, consolidadores de carga y almacenes temporales, quienes deben realizar la transmisión de DAI, transmisión de manifiesto de importación marítimo de conocimientos de embarque máster e hijos y despacho de almacén temporal.

#### **4. NORMATIVA VIGENTE**

- Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones Copci, Registro Oficial Suplemento 351, 29/diciembre/2010. Art. 205, Art. 206, Art. 207, Art. 211 Lit. i, Art 215 Lit. l.
- Reglamento al Título de Facilitación Aduanera del Libro V del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, Registro Oficial Suplemento 452, 19/mayo/2011. Art 29, Art 31, Art 33, Art 38, Art 66, Art 120
- Resolución SENAE-DGN-2012-0356-RE, 22/octubre/2012
- Guía de operadores de comercio exterior SENAE-GOE-2-3-004-V1 junio/2013

#### **5. CONSIDERACIONES GENERALES**

Con el objetivo que se apliquen los términos de forma correcta, a continuación se detallan algunas definiciones referentes al proceso.

- Documento de transporte: Documento que soporta el embarque de mercaderías, desde un punto de origen, hasta un destino final, mediante un contrato de transporte entre el operador del medio de transporte y el consignatario, contiene información de la mercadería en custodia, descripción, peso, bultos datos del embarcador, consignatario, notificador, fecha de embarque y nombre del medio de transporte, a su vez representa un título de propiedad.

- Transmisión de DAI: documento aduanero en el que se detallan todos los datos de la importación, la transmisión y aprobación de la misma, autoriza la salida de las mercaderías en custodia, desde el recinto portuario.
- Manifiesto de carga: Es un documento físico o electrónico que contiene la información del medio de transporte, datos de la carga, pesos, bultos, descripción del contenido, información que debe ser presentada por el transportista a la aduana al ingreso o salida del país.
- Operaciones portuarias: corresponde a las operaciones propias del almacenamiento temporal, comprende la recepción del medio de transporte, carga, descarga, manipuleo de contenedores, consolidación, desconsolidación y demás operaciones de determinación tributaria ejecutadas por la administración aduanera
- Peso verificado VGM: Es el peso de la mercancía más el peso de la unidad de carga, el mismo que es transmitido por la línea naviera, para el embarque de las mercancías en el puerto de origen.
- Despacho aduanero: El despacho aduanero comprende el proceso de nacionalización de las mercaderías, presentación de DAI, pago de tributos, aforo, cierre de aforo y salida de mercaderías del almacén temporal que custodia las mercaderías.

#### 6. DETALLES DEL PROCESO

A continuación se detalla los pasos a seguir en caso de tratarse de una DAI anticipada

- Ajustes del sistema.- El SENA E realizara los respectivos ajustes en el sistema Ecuapass, para que este acepte la transmisión de la declaración aduanera de importación DAI sin que se haya transmitido el MRN y sus respectivos MSN y HSN en caso de requerirlo.
- Transmisión de DAI.- El agente de aduanas encargado de realizar el llenado y envío de la DAI, deberá seleccionar el campo tipo de despacho ("A" Declaración Aduanera de Importación Anticipada) correspondiente al despacho anticipado habilitando 4 campos adicionales, en los que deberá seleccionar, en caso de tratarse de un documento de transporte máster deberán seleccionar el nombre de la línea naviera y su respectivo código de OCE, o en caso de documento de transporte hijo deberán seleccionar el nombre y código del OCE.

Ejemplo:

En caso de B/L Master

<input checked="" type="checkbox"/> Tipo de Documento de Transporte	BILL OF LADING (MASTER)	* Agente Operador de la Carga	[02909074]
---	-------------------------	-------------------------------	------------

En caso de BL Hijo

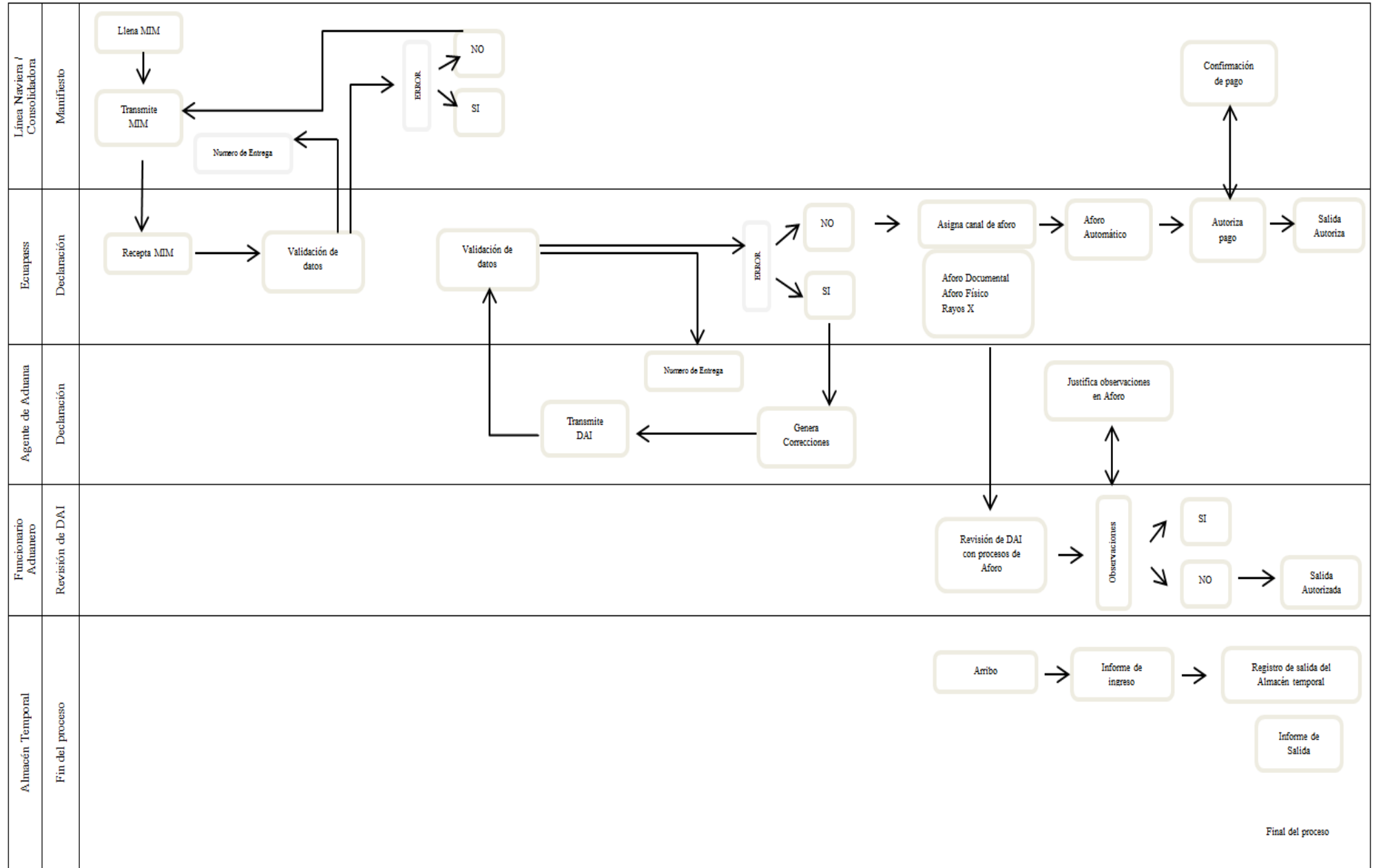
<input checked="" type="checkbox"/> Tipo de Documento de Transporte	HOUSE BILL OF LADING	* Consolidador de Carga	[09902045]
---	----------------------	-------------------------	------------

De esta manera el sistema pueda asociar la DAI, al momento de recibir la transmisión del documento de transporte B/L, para la transmisión de dicha información, previamente el importador deberá haber revisado con la empresa transportista, línea naviera y/o consolidadora de carga, la fecha de arribo del medio de transporte, y deberá cumplir con lo estipulado en el art. 66 del Copci referente a los plazo de transmisión de DAI.

- Establecimiento del documento de transporte único.- Es obligación de todas las empresas transportistas internacionales, registrar una secuencia en la numeración de los documentos de transporte que emiten, ya sean estos, máster o hijos, esta numeración debe ser única e irrepetible, con el objetivo de evitar errores al momento que Ecuapass asocie la información de DAI y documento de transporte.
- Creación del MRN.- El proceso de creación del MRN se mantiene conforme a lo estipulado en el manual específico SENA E-GOE-2-3-004-V1.

- Transmisión del documento de transporte.- En caso de documento de transporte máster, la línea naviera realizara la transmisión de MSN asociado al MRN creado por el operador de la nave, y en caso de ser un documento de transporte hijo, el consolidador de carga realizara la transmisión de HSN asociado al MRN y al número de B/L máster, para que sea validada por Ecuapass, en ambos envíos no deben contener errores, en caso que hubiere deberán ser informados al SENA E mediante el buzón de mesa de servicios, para que puedan ser corregidos, sin perjuicio de la aplicación de las sanciones correspondientes estipuladas en el art. 31 del reglamento al COPCI.  
Obligatoriedad de detallar la tara del contenedor.- la línea naviera propietaria de los contenedores, deberá registrar la tara al momento de la transmisión del MIM.
- Asociación de DAI y documento de transporte.- Este proceso estará a cargo del sistema Ecuapass, mediante un proceso de detección de la información registrada por el Agente de aduanas, determinara coincidencias respecto al tipo de documento de transporte, código de OCE y numero B/L registrados en el envío de DAI, y la información ingresada por la línea naviera, en caso B/L máster y la consolidadora de carga, en caso de B/L hijo. Esta información será relacionada ente sí y tendrá como resultado la aceptación definitiva de la DAI.
- Notificación al almacén temporal.- Una vez aceptada la DAI definitiva, el sistema Ecuapass procederá con el envío de una notificación electrónica al almacén temporal responsable de la recepción del medio de transporte, poniendo en aviso de las DAI y las unidades que han sido tramitados como despacho anticipado y que tiene todas sus formalidades aduaneras concluidas.
- Arribo del medio de transporte.- Al momento del arribo del medio de transporte el almacén temporal se encargará de la separación de los contenedores informados previamente por SENA E, los mismos que serán trasladados a una zona delimitada por el almacén para el inmediato despacho.
- Implementación de la reglamentación SOLAS VGM en importaciones.- la reglamentación SOLAS VGM vigente desde del 1 de julio del 2016, es una normativa internacional ratificada por Ecuador, y consiste en la certificación de pesos por parte del embarcador en el puerto de origen.  
El peso VGM está compuesto del el peso de la mercadería + el peso del embalaje + la tara del contenedor, lo que garantiza que el peso de los contenedores arribados, es el mismo que indica el manifiesto de carga, y no requirieran de un pesaje adicional al momento de su recepción en el puerto. Ecuapass posee en su módulo de carga la opción de detallar la tara del contenedor al momento del envío del MIM, una vez transmitido el sistema validara dicha información.
- Despacho de contenedores del almacén temporal.- el despacho de los contenedores está a cargo del almacén temporal bajo supervisión del SENA E y estos se encargarán de la liberación de mercaderías una vez se haya cumplido con todas las formalidades aduaneras, pago de los servicios portuarios y demás gastos relacionados con el almacenamiento de las mercaderías en custodia.

**FIGURA 9 NUEVO PROCESO DE DESPACHO  
ANTICIPADO EN EL SISTEMA ECUAPASS**



Elaborado por: Cajape, C

## **7. BENEFICIO OBTENIDO CON LA PROPUESTA.**

Con la implementación del proceso detallado en la “GUÍA PARA OPERADORES DE COMERCIO EXTERIOR SOBRE LA GESTION DE DECLARACIONES ADUANERAS DE IMPORTACION (DESPACHO ANTICIPADO), .NORMAS Y PROCESOS PARA EL RETIRO DE MERCANCÍAS DEL ALMACÉN TEMPORAL.”

Se obtendrían los siguientes beneficios para el importador.

- 1) El sistema ecuapass quedara armonizado acorde a lo estipulado en el Art. 66 del Reglamento al COPCI, sobre los plazos para la presentación de la declaración aduanera de importación.
- 2) El importador y su agente de aduanas podrán iniciar el tramite con mayor anticipación
- 3) Aumentara el flujo en el trámite, debido a que el almacén temporal no tendrá la necesidad de pesar las unidades al momento de la descarga.
- 4) La mercancías tramitadas bajo la modalidad despacho anticipado tendrían un tratamiento diferenciado dentro del almacén temporal, es decir tendrían prioridad para su despacho.
- 5) El importador podrá disponer de sus mercaderías una vez descargado el contenedor.
- 6) Se reduciría el tiempo de permanencia de las mercancías dentro del almacén temporal de 5,28 días en la actualidad a un máximo de 2 días, a su vez el costo de almacenaje y conexión eléctrica disminuirá.
- 7) Contribuiría con la descongestión al momento del despacho de contenedores en la terminal portuaria.

## **8. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

### **8.1 Conclusiones**

En la presente investigación, se ha podido identificar los siguientes aspectos relacionas con el despacho anticipado de contenedores refrigerados del distrito SENAE Guayaquil marítimo que se detallan a continuación:

1. Analizada la legislación vigente, Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones COPCI y su reglamento se concluye que, no se encuentran armonizados en su totalidad con el sistema Ecuapass
2. En el caso de los plazos para la transmisión del manifiesto de carga MRN, estos no están alineados correctamente con el plazo de la presentación de la DAI, de igual manera el sistema Ecuapass no permite el registro de DAI sin que antes se haya publicado el manifiesto de carga MRN
3. Que conforme a lo estipulado en el art. 66 R. Copci. La DAI puede ser de ser presentada quince días previo a la llegada del medio de transporte, sin embargo el sistema Ecuapass permite el registro una vez se haya transmitido el manifiesto de carga MRN.
4. Que conforme al art. 31 literales a y d. respectivamente, el plazo de transmisiones para la línea naviera es de 48 horas previo al arribo del medio de transporte, pero en el caso de consolidación de carga, la consolidadora posee un plazo límite hasta el momento de llegada del medio de transporte.
5. Se han otorgado responsabilidades a que no están contempladas en la normativa vigente, como lo es la recepciones de medios de transporte, debido a que en el COPCI según artículos 129 y 130 , se delega estas operaciones a la Dirección de Zona primaria del distrito.
6. Dada la importancia del proceso de despacho se concluye que debe ser mejorado, debido a las siguientes causas.

- Conforme a los datos obtenidos en la encuesta realizada en esta investigación se considera que los importadores no están conformes con la modalidad actual de despacho de DAI (s) anticipadas.
  - Conforme a los datos obtenidos en la encuesta realizada en esta investigación se considera que los importadores están cancelando costos adicionales por concepto de demoraje, debido a que el proceso tiene muchos pasos a seguir.
  - Conforme a los datos obtenidos en la encuesta realizada en esta investigación se considera que los costos portuarios son muy altos.
  - Conforme a los datos obtenidos en la encuesta realizada en esta investigación se considera que los importadores no están enterados al 100% de los procesos y regulaciones existentes.
  - Conforme a los datos obtenidos durante el desarrollo de esta investigación se considera que debido a la cantidad de importaciones que representa el sector farmacéutico ecuatoriano el proceso debe ser mejorado.
- **Recomendaciones.**
1. Promover la publicación de la resolución planteada en la puesta.
  2. Que se realice el respectivo ajuste en el sistema Ecuapass y de esta manera permita:
    - El ingreso de DAI sin presentación previa de MRN.
    - Que una vez ingresado el MRN el sistema Ecuapass valide y asocie los datos a la declaración, dando como resultado la aceptación definitiva.
    - Que el sistema Ecuapass emita alertas de DAI anticipadas a los almacenes temporales, para que estos proporcionen un tratamiento más ágil a los contenedores al momento de su arribo.
  3. Se sugiere, que el SENAEC solicite a los almacenes temporales la delimitación de una zona específica dentro de sus instalaciones, para ubicación las mercaderías que se hayan tramitado como despacho anticipado, y esta manera optimizar recursos operativos.
  4. Que para el manejo de importaciones se implemente la regulación internacional SOLAS VGM, (masa Bruta Verificado) como medida de control, para la descarga de contenedores y suprimir el proceso de pesaje en los almacenes temporales, al momento de la descarga del medio de transporte, de esta manera se optimiza el recurso tiempo.

## 9. BIBLIOGRAPHIE

- Asamblea. (2010). *CODIGO ORGANICO DE LA PRODUCCION, COMERCIO E INVERSIONES*. Quito: Registro Oficial.
- Bernal, C. (2010). *Metodología de la investigación. Tercera edición*. Bogota: Pearson Educación de Colombia Ltda.
- Correa, R. (2015). *REGLAMENTO AL TITULO FACILITACION ADUANERA DEL CODIGO DE PRODUCCION*. Quito: Registro Oficial.
- SENAE. (15 de 08 de 2014). MANUAL ESPECIFICO PARA EL DESPACHO ANTICIPADO SENAE-MEE-2-2.025V1. *MANUAL ESPECIFICO PARA EL DESPACHO ANTICIPADO SENAE-MEE-2-2.025V1*, págs. 3-3.
- SENAE. (2015). *INFORME DE GESTION 2015 PRIMER SEMESTRE*. Obtenido de ADUANA.GOB.EC:  
[www.aduana.gob.ec/files/pro/leg/tra/2015/dic/m\\_InformeGestion.pdf](http://www.aduana.gob.ec/files/pro/leg/tra/2015/dic/m_InformeGestion.pdf)