



Abril 2018 - ISSN: 1696-8352

ANÁLISIS DE LAS INCIDENCIAS QUE OCASIONAN EN LAS OPERACIONES DE LAS LÍNEAS NAVIERAS, LOS CONTENEDORES DECLARADOS EN ABANDONO EN EL CONCESIONARIO CONTECON Y T.P.G. DEL PUERTO DE GUAYAQUIL.

Jazmín del Carmen Calero Veliz

Egresada de la Escuela de Comercio Exterior
Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil
jazcv2005@hotmail.com

COAUTOR:

Msc. Héctor Duarte Suárez

Magister en Comercio Exterior mención Gestión Aduanera
Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil
hduartes@ulvr.edu.ec

Guayaquil-Ecuador

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Jazmín del Carmen Calero Veliz y Héctor Duarte Suárez (2018): "Análisis de las incidencias que ocasionan en las operaciones de las líneas navieras, los contenedores declarados en abandono en el concesionario CONTECON y T.P.G. del puerto de Guayaquil", Revista Observatorio de la Economía Latinoamericana, (abril 2018). En línea:
<https://www.eumed.net/rev/oel/2018/04/incidencias-contecon-ecuador.html>

Resumen

El análisis se basa en evidenciar las consecuencias que generan los contenedores en abandono dentro de la concesionaria CONTECON y T.P.G. del Puerto de Guayaquil, de todas las pérdidas tanto económicas como operativas que ocasionan no tener disponibles las unidades. Las líneas navieras tienen dificultades para la recuperación de sus contenedores debido a los requisitos y procesos establecidos por la SENAE durante diversos periodos, incluyendo la declaración del abandono definitivo y el tiempo para subsanar.

PALABRAS CLAVE: Análisis, comercio internacional, costes, importación, mercancía.

Abstract

The analysis is based on evidencing the consequences generated by the abandonment containers within the CONTECON concessionaire of the Port of Guayaquil, of all the economic and operational losses that cause not having the units available. The shipping lines have difficulties for the recovery of their containers due to the requirements and processes established by the SENAE during various periods, including the declaration of definitive abandonment and the time to correct.

KEYWORDS:Analysis, international trade, costs, import, merchandise.

1. Introducción

Las líneas navieras desempeñan un papel fundamental en el sector comercial, ya que desarrollan funciones como la logística y transportación que ayudan a mejorar el tiempo, seguridad y costos que implica que la mercancía o carga llegue a su destino, beneficiando así al cliente que por algún motivo se le imposibilita realizar por cuenta propia dichos procesos, es decir, las navieras son el medio que se encarga de hacer llegar la carga a un lugar determinado.

El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador es una empresa estatal, autónoma y moderna, orientada al servicio. Es parte importante de la actividad nacional e internacional, promueve el comercio exterior y periódicamente se encuentra en innovación y mejoramiento de los procesos para brindar un servicio de calidad y por ende, generar el bienestar de los usuarios.

Contecon Guayaquil S.A. fue creada luego del proceso y adjudicación de la concesión de las Terminales de contenedores y multipropósito del Puerto de Guayaquil Libertador Simón Bolívar, por un periodo de 20 años, e inició la operación desde el 1ero de Agosto del 2007.

La Terminal Portuaria de Guayaquil (TPG) es un puerto privado que inició sus operaciones en julio del 2006, con el propósito de mejorar el servicio portuario principalmente de la ciudad, convirtiéndose en la terminal de mayor movimiento de carga tanto de importación como de exportación.

Desde hace algunos años el Puerto cuenta con la participación de 30 líneas navieras, a través de las cuales diariamente se exportan e importan mercancías provenientes de distintos países por parte de los clientes que se dedican a este tipo de actividad de comercio internacional. Los contenedores son unas de las principales herramientas para que las empresas navieras puedan operar correctamente, ya que es el medio por el cual se traslada la mercancía, por lo tanto, estos deben ser recuperados de manera pronta, logrando así iniciar nuevamente sus actividades.

Para las líneas navieras la rotación de sus unidades de carga con mercancías genera utilidad y cuando, por motivos de atrasos de los importadores o por problemas con la aduana, suelen

haber complicaciones con el retiro y posterior devolución del contenedor ocasionando un perjuicio monetario.

En el caso de las importaciones, las navieras no siempre tienen asegurada la devolución inmediata de la unidad cuando el importador no hace el trámite para que le emitan la carta de salida, lo que dificulta la tarea de recuperar el equipo, sólo cuando el cliente acude a la naviera para obtener el visto bueno, tiene la posibilidad de requerir una garantía que estime la devolución de sus equipos de carga en las condiciones que han sido entregadas, cuyo valor depende del tipo de unidad y relación con el consignatario y/o el transportista terrestre, este valor será devuelto cuando la operación haya terminado. Una vez que un contenedor de importación llega al país de destino, el cliente tiene días libres para el retiro del puerto, esto independientemente del plazo que otorga la aduana al consignatario que no retira el contenedor en 25 días, tiempo en el cual lo declara en abandono tácito según el art. 248 del reglamento y el art. 142 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones.

Uno de los problemas coyunturales que presentan las líneas navieras en su operación en las zonas primarias, es el de las mercancías declaradas en abandono dentro de los contenedores, por la cual estas líneas no pueden seguir cumpliendo su papel en los servicios de fletes; el no realizar el proceso en los tiempos establecidos por las instituciones de control, generan valores de demoraje que muchas veces son onerosos y ninguno de los operadores relacionados a este proceso quiere asumirlos porque les causan pérdidas muy difíciles de pagar en su totalidad.

Así mismo como la mercancía que no es retirada a tiempo, el contenedor que se encuentra en detención, es decir, que no es devuelto vacío con rapidez también genera gastos, ya que algunos terminales tienen normas establecidas en las que se permite determinados días de permanencia sin costo alguno, pero sobrepasado dicho periodo se deberá cancelar una tasa por contenedor, generalmente sobre una tarifa base. Además de esto, se incluyen los gastos legales en donde se contrata a un abogado para que realice los trámites de liberación del contenedor.

Cuando se registra el abandono definitivo se tomarán 30 días posteriores al reembarque de la mercancía a su ciudad de origen o al acto administrativo decretado para la respectiva liberación del contenedor y así éste pueda ser utilizado nuevamente por parte de la empresa naviera, posteriormente al proceso que la línea ejecute para su recuperación.

Una vez recuperadas las unidades también se debe cubrir el costo del transporte interno por movilización hasta el depósito asignado y, en caso de que haya limpieza o daño, también será por cuenta de la empresa que ofrece los servicios logísticos. También se incurre en el costo operacional real con la terminal como handlings, porteos, inspecciones/aforos, sellos, etc., sin considerar el almacenaje, los cuales son temas que se deben negociar para que ambas partes no se vean más afectadas.

El tiempo que transcurre hasta poder recuperar la unidad, es incierto debido a los diversos trámites que se deben realizar, ya que se empieza por establecer el destino de la carga una vez que se haya declarado el abandono definitivo tal como está manifestado en el Código Orgánico De La Producción, Comercio e Inversiones Art. 143: "En la misma declaratoria de abandono definitivo, la servidora o el servidor a cargo de la dirección distrital dispondrá el inicio del proceso de subasta pública, adjudicación o destrucción, de acuerdo a las normas establecidas" (Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, COPCI, 2010)

De acuerdo a lo antes mencionado, se puede decir que depende totalmente de las entidades de control del estado, (SENAE, SRI, entre otros) el tiempo en que se realiza el vaciado del contenedor y liberación/devolución de las unidades vacías para que de esta manera las navieras puedan iniciar su operación logística con el contenedor a su disposición. Esto causa que el proceso de liberación se vuelva en ocasiones muy extenso, en el que incluso puede durar años, en donde, en ciertos casos se requiere la intervención de abogados para poder gestionar el trámite final para su liberación definitiva.

Otro de los problemas que se presenta es la retención de contenedores por inspección antinarcóticos; estas unidades inspeccionadas y en el que encuentran el ingreso delictuoso de alcaloide, representan para la empresa el mismo perjuicio económico y de operatividad, debido que el proceso de investigación involucra al personal relacionado con el embarque de la carga contaminada.

Sin duda alguna las repercusiones de la inoperatividad de los equipos se ven reflejadas en el tiempo invertido del personal responsable, del seguimiento en el proceso de liberación, la calificación que otorga la línea por el agenciamiento de sus contenedores, los valores que deja de percibir y que le tocaría cancelar una vez liberadas y la intervención de abogados; ante lo descrito es necesario realizar un análisis real sobre las incidencias de la inoperatividad de los contenedores que son declarados en abandono en el puerto de Guayaquil a cargo del concesionario CONTECON y la TPG.

Cabe mencionar que, hoy en día las líneas navieras son contratadas regularmente por los empresarios con el propósito de que estas realicen el proceso necesario para que la mercancía sea trasladada desde su lugar de origen hasta su destino, por lo cual, estas deben también cumplir con algunas normas establecidas por el SENA.

Esta investigación tiene el propósito de analizar la problemática que enfrentan las líneas navieras cuando sus contenedores, que han sido utilizados para prestar sus servicios logísticos a un importador, son declarados en abandono (tácito, expreso y definitivo). Esto causa varios perjuicios operacionales y económicos a estas compañías en esas circunstancias, así como también durante el proceso de liberación y al momento de ser recuperados para iniciar una nueva operación comercial internacional.

2. Fundamentación Teórica

Los temas con los que se participó en la investigación fueron:

- *Actividades portuarias*: La definición de puertos tiene algo en común para los expertos que han entrado en este tema y es su función comercial. Se dice que los puertos son las plazas o puestos en las costas más o menos abrigadas, debido a la disposición natural del terreno, o también por obras construidas al efecto y en los cuales haya tráfico marítimo de manera constante. La Organización de Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD), ha dado la siguiente definición de puerto: “un conjunto de instalaciones y servicios destinados a servir de punto de conexión entre el transporte terrestre y el marítimo”. (Abreu, 2006).
- *Transporte marítimo*: A lo largo del tiempo se han venido generando nuevas tendencias en el transporte marítimo, tales como: innovación tecnológica, especialización del servicio, desarrollo y organización de servicio. Esto ha permitido la reducción de los costos del transporte y aumento del volumen de carga mediante el desarrollo y perfeccionamiento de puertos. (Mendoza, 2016, págs. 40-41)
- *Proceso logístico*: En el mundo de los negocios el concepto de logística no tiene más de dos décadas, pese a que su desarrollo en el campo de la ingeniería industrial y la investigación de operaciones se inserta en la historia militar, particularmente a partir de la II Guerra Mundial. La evolución del concepto de logística tiene que ver con su asimilación a la función de marketing de la empresa, debido al énfasis en su enfoque de satisfacción de las necesidades del cliente. (Mora, 2010, págs. 1-2)
- *Contenedor*: “El elemento que ha permitido la intermodalidad en las cadenas de transporte y, en consecuencia, un crecimiento espectacular en el tráfico internacional de mercancías, es el contenedor”. (Anaya, 2015, pág. 29)
- *Norma internacional ISO6346 para contenedores* Suministra un sistema para la identidad y exposición de los contenedores para la transferencia de mercancías. Dicho sistema es de aplicación general, es decir, para la documentación, control, comunicaciones y registro de los mismos contenedores. La norma ISO6346 detalla un sistema para comprobar la utilización exacta de los contenedores que incluye marcas y elementos, además un sistema de codificación de los datos referentes a las dimensiones, marca y tipo de unidad.

3. Marco Metodológico

3.1. Tipo de Investigación

Se consideró la realización de la investigación de dos tipos:

Investigación explicativa o causal. -“Tiene como fundamento la prueba de las hipótesis y busca que las conclusiones lleven a la formulación o el contraste de leyes o principios científicos”. (López Moreno, Enero, 2013)

Este tipo de investigación según el autor se basa en probar la hipótesis y está en la búsqueda de los resultados de lo analizado. En la presente investigación se identificó si los motivos que

retrasan el proceso de liberación de los contenedores que se encuentran en abandono son por falta de atención de las autoridades; o si las unidades son utilizadas para almacenar otras cargas por falta de espacio en las bodegas.

Investigación descriptiva. - “Busca especificar las propiedades importantes de personas, grupos, comunidades o cualquier otro fenómeno que esté sometido al análisis”. (Muñoz, 2012)

La investigación descriptiva se emplea con el propósito de exponer los elementos más relevantes que se obtienen durante el desarrollo del trabajo y que tienen influencia sobre el problema, lo cual permite tener una mayor comprensión.

3.2. Enfoque de la Investigación

La investigación fue direccionada al enfoque cuantitativo que permitió probar los hechos y procesos del problema planteado, demostrando que las ideas tienen fundamento.

El enfoque cuantitativo estuvo orientado a la participación de la estadística como principal fuente de resultados, pudiendo de esta manera obtener información válida sobre lo que acontece dentro del problema encontrado. En este caso, se recopiló datos de parte del personal que tiene la función de control de los contenedores, así como la desaduanización de los mismos, por lo que se orientó a la identificación de los factores que inciden en esta fase del comercio exterior (importación).

3.3. Técnicas de la investigación

La técnica es indispensable en el proceso y organización de la investigación, aportando instrumentos para manejar la información de manera eficiente, llevando un control de datos que ayuden a adquirir mayor conocimiento del tema.

En este proyecto se aplicó la técnica de la encuesta y la herramienta fue el cuestionario de la encuesta (ver anexo 1) donde se recopilaron los testimonios del personal de las áreas involucradas en el proceso de recuperación de los contenedores en abandono de las líneas navieras que operan en la concesionaria CONTECON y TPG, y para ello, fue necesario emplear el instrumento del cuestionario de preguntas cerradas.

Se tomó en consideración el uso de la técnica de la entrevista (ver anexo 2) dirigida a los jefes encargados del seguimiento de los contenedores de dos líneas navieras que son agenciadas por la empresa Transoceánica CÍA. Ltda. para conocer las dificultades que tienen respecto a la liberación de la carga luego de ser declarado en abandono definitivo por parte de la Aduana del Ecuador.

La primera entrevista se realizó al jefe del departamento de reclamos de las dos líneas navieras con el propósito de estimar los motivos que retrasan el proceso de liberación es falta de atención por parte de las autoridades.

Adicionalmente, se realizaron las entrevistas al jefe del departamento de contenedores y al jefe del departamento de servicio al cliente de las líneas navieras para conocer sobre los riesgos económicos que pueden producirse a causa del demoraje de los contenedores en los puertos y los trámites que implica su retiro. Cabe destacar que para la entrevista se empleó su respectivo instrumento que fue el cuestionario de preguntas abiertas. Hay que especificar que los jefes son los mismos para las dos líneas navieras y por esta razón son sólo tres entrevistados.

3.4. Población y muestra

Población

La población es el sector al cual se dirigió la investigación. Es el universo total de individuos que componen el grupo de interés. En este caso de investigación, de la población se extrajo una muestra por ser una cantidad con la que se pudo trabajar por la confiabilidad del proceso de recopilación de información en el campo de estudio.

La población que se escogió para el desarrollo de la investigación son las 30 empresas navieras que operan en la concesionaria CONTECON y TPG del puerto de Guayaquil. Cada naviera tiene un promedio de 4 personas por área de contenedores que es la encargada del seguimiento de las unidades, por lo que es un total de 120 para la población.

En cuanto a la población que se seleccionó para la entrevista, fueron 3 las personas que la conformaron, siendo estos los jefes de los departamentos de reclamos, de contenedores y servicio al cliente de las dos líneas navieras antes mencionadas (ver anexo 3).

Muestra

Para la investigación y análisis se tomó como población a 120 personas que trabajan repartidas en las 30 empresas navieras de Guayaquil, y para lo cual se aplicó la fórmula de población finita, con el 90% de confianza, el 10% de margen de error y las probabilidades de éxito y fracaso en 50% cada una.

Fórmula

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

Dónde:

n = El tamaño de la muestra que queremos calcular

N = Tamaño del universo (120)

Z = Nivel de confianza 90% -> Z=1,65

e = Es el margen de error máximo que admito (10%)

p = Es la proporción que esperamos encontrar 50%.

q = Es la proporción de fracaso 50%.

$$n = \frac{1.65^2 \times (0.5)^2 \times 120}{(0.1)^2 (120 - 1) + 1.65^2 \times (0.5)^2}$$

$$n = \frac{0.680625 \times 120}{1.19 + 0.680625}$$

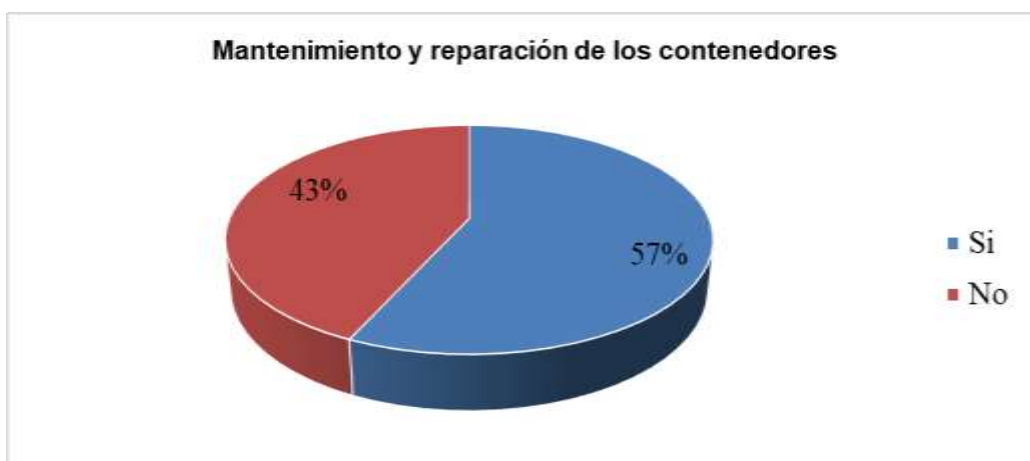
$$n = \frac{81.675}{1.870625}$$

$$n = 43.661$$

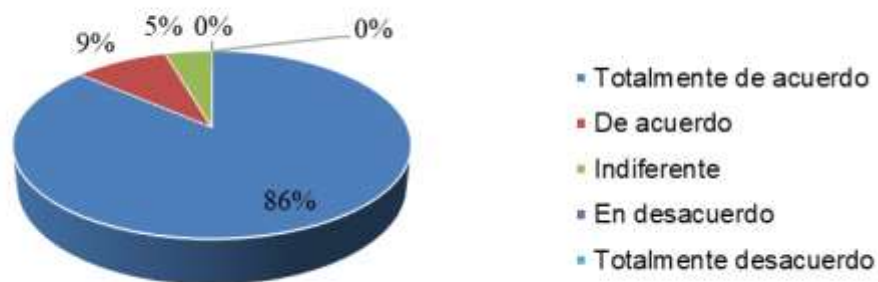
$$\mathbf{n = 44}$$

Hay que tener en cuenta que se utilizó el 10% de error porque no todas las agencias navieras formaron parte de la aceptación de la investigación, por lo tanto, se optó a realizar la toma de la muestra con un margen de error mayor a lo que habitualmente se toma en consideración.

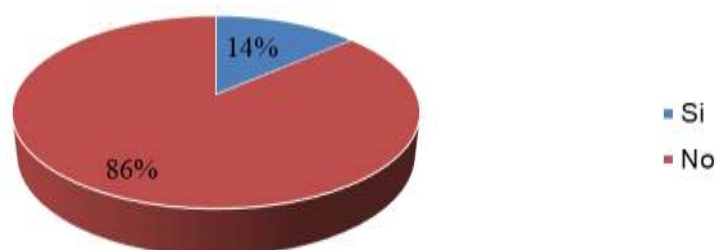
3.4.1.1. Análisis e interpretación de los resultados
Encuestas



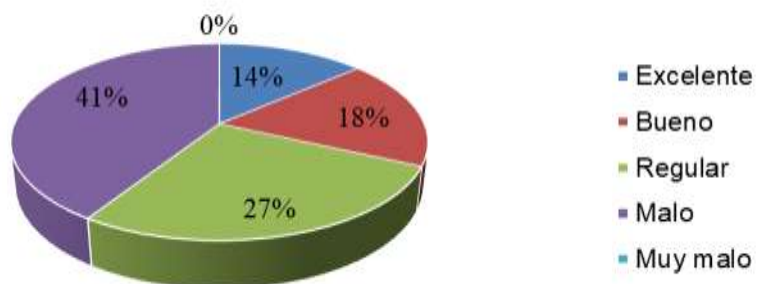
Departamento para atender casos de los contenedores en abandono



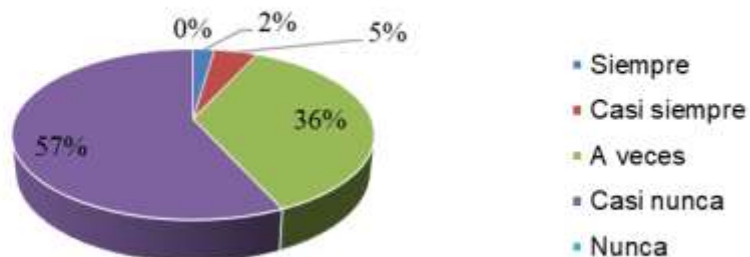
Cumplimiento de tiempos en la recuperación de contenedores

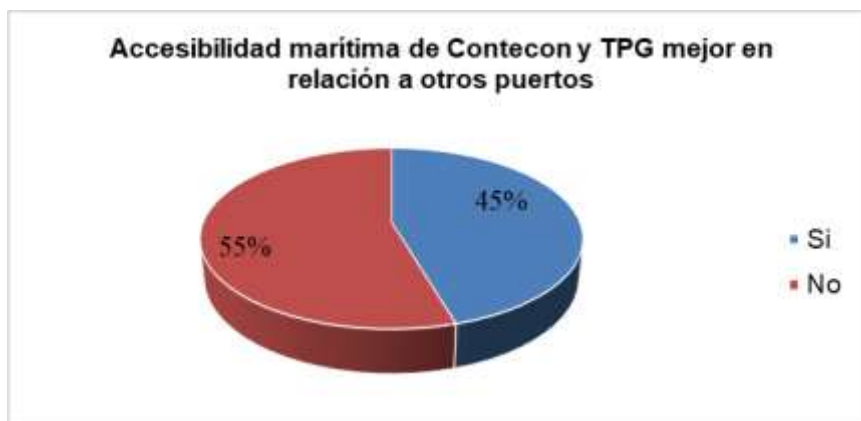
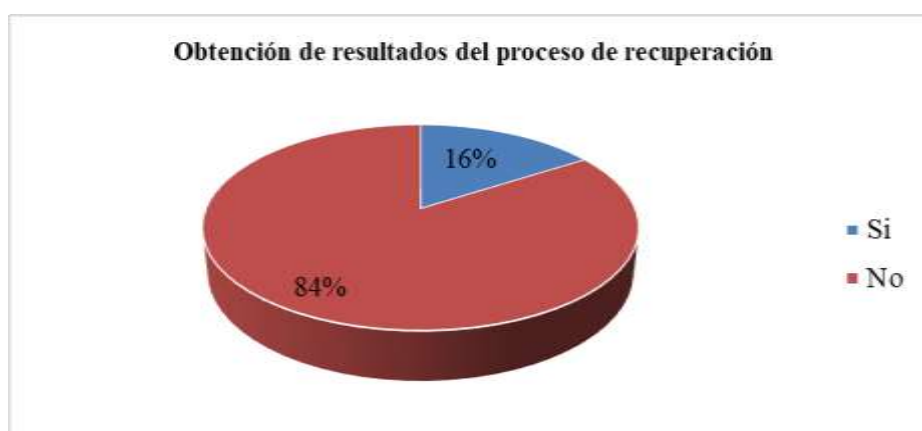
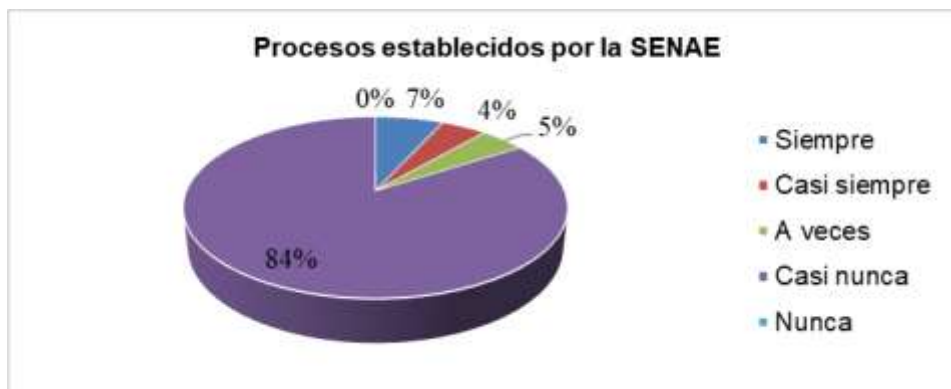


Procesos de la empresa para recuperación de contenedores



Facilidad por la Contecon y TPG para recuperación de contenedores





Entrevistas

Según los datos obtenidos de las entrevistas, los procesos ejercidos por la SENA están provocando malestar a las líneas navieras, ya que, debido a factores como el tiempo y la complejidad de los trámites establecidos para la carga abandonada, los contenedores no pueden ser vaciados ni devueltos de forma inmediata a las empresas, lo cual impide que estos continúen operando correctamente.

Adicional a esto, se comprobó que uno de los factores principales es el cambio constante del personal de la aduana, lo cual ocasiona que las gestiones que se avanzaron con las personas encargadas anteriormente se pierdan y deben retomar uno a uno el estudio de los casos para poder continuar con los trámites de liberación una vez que tomen posesión del cargo los nuevos funcionarios. También se evidenció que la falta de reacción por parte de la aduana genera inconformidad por el incumplimiento de sus procesos y por ende las líneas navieras experimentan deficiencias en sus operaciones.

El trabajo en conjunto con la SENAE no está teniendo el impacto necesario pese a existir leyes y regulaciones que establecen aspectos importantes sobre el procedimiento que se debe cumplir con respecto a las unidades abandonadas, lo cual dificulta las operaciones de las líneas navieras.

Se considera que la recuperación de los contenedores de acuerdo al proceso de la SENAE es ineficiente, ya que se desconoce el tiempo exacto que puede tomar realizar cada una de las actividades hasta conseguir la liberación del contenedor, principalmente porque de este depende todo el procedimiento. Otro de los aspectos que retrasan la recuperación del contenedor son los costos que se le asignan a las navieras y que en sí no son responsabilidad de estas sino del cliente.

Se debe tener en cuenta que primero es necesario que se cumplan los plazos establecidos por la aduana para confirmar el abandono de la unidad y así poder solicitar la devolución del contenedor. Todo esto forman parte de los procesos de la SENAE y demás autoridades que deben mejorarse para agilizar la recuperación de los contenedores y así las navieras puedan continuar con sus operaciones de manera óptima.

En cuanto a los valores más representativos que afectan a las líneas navieras están los de Demoraje, que van desde los \$90 hasta llegar a los \$300 diarios, junto con el pago de abogados, transporte interno y trámite de destrucción de la mercancía y los referentes al depósito como los costos por limpieza y los costos por daño.

Cabe destacar que los contenedores retenidos en la CONTECON y TPG constituyen un problema para la empresa naviera, ya que al no tener todas sus unidades disponibles deben cubrir gastos como los antes descritos y en ocasiones, se ven en la obligación de alquilar otros contenedores para poder cumplir con los clientes actuales.

Con todas las incidencias analizadas respecto al proceso actual para la recuperación de los contenedores declarados en abandono en CONTECON y TPG es factible establecer medidas correctivas que ayuden a reducir el tiempo que toma cada uno de las etapas.

4. Informe final

4.1. Análisis de las incidencias

Los contenedores que son declarados en abandono en el concesionario Contecon y TPG del puerto de Guayaquil, y que según los datos recopilados generan gastos y lucro cesante, además de crear un atraso en la captación de clientes o la pérdida del contenedor por la falta de mantenimiento o algún daño.

Se identificaron las siguientes incidencias en las operaciones de las líneas Hapag Lloyd y N.Y.K (NipponYusen Kaisha):

- Overdue
- Demoraje
- Pérdida de fletes
- Pago de almacenaje
- Daños de contenedores
- Limpieza de contenedores
- Pago para la destrucción de mercancía en abandono/personal de estiba.
- Transporte interno
- Pago de abogados
- Falta de stock disponible
- Designar personal

Análisis

- **Overdue**
 - Si un contenedor esté generando overdue representa para la línea una disminución en su rentabilidad y por lo tanto es un perjuicio económico. El monitorear, gestionar y actualizar constantemente el estatus de sus unidades es necesario para la programación de sus embarques, ya que lo hacen de acuerdo a la disponibilidad existente. Semanalmente se lleva un control de los contenedores que tienen más de 30 días sin tener movimiento alguno desde la descarga.
- **Demoraje**
 - Todas las unidades descargadas en el país con mercancías de importación generan un valor de demoraje, que va incrementando diariamente hasta el día en que sea devuelto en el depósito designado por la naviera. Si un contenedor es abandonado por parte del importador no hay quien cubra esos valores y

esto genera una pérdida monetaria al armador, además de no poder utilizarlo en otros fletes navieros.

- **Pérdida de fletes**

- Si los contenedores no están disponibles, la agencia naviera local no podría tenerlo en su stock para ser utilizados en próximos fletes o evacuarlos a otros puertos y afecta a la planificación que nave a nave se realiza, aunque no se puede determinar el valor real que estaría perdiendo la naviera por un contenedor en abandono, ya que el destino puede ser incierto y por tanto el valor también; sin embargo, es evidente que el daño económico es considerable.

La mayoría de contenedores que se encuentran retenidos por carga en abandono actualmente son de 20'STD – 40'STD – 40'HC, los cuales no están generando ingresos para la línea naviera, dejando de percibir no sólo el valor del flete, sino también los gastos locales de exportación. En ocasiones, cuando hay unidades refrigeradas (20' o 40' RE) el valor es bastante elevado.

- **Pago de almacenaje**

- El tiempo que pasa el contenedor declarado en abandono en la terminal, contribuye a incrementar el coste total que debe atribuirse la línea naviera, una vez que logra la liberación de sus unidades y puedan ser retirados. Esto representa otro gasto para la empresa por unidades que deberían estar generar ingresos.

- **Daños de contenedores**

- El contenedor da seguridad a la mercancía en la manipulación para el traslado, por lo que representa un gran coste económico su mantenimiento y acondicionamiento que en ocasiones son requeridos por los clientes.

En el caso de las unidades en abandono, cuando ingresan al depósito designado por la línea, son inspeccionados para determinar el estado en la que se encuentran, ya que algunas llevan muchos años sin el tratamiento adecuado, por lo que no se podrán utilizar sin que se les haga una reparación y pueda estar en condiciones óptimas para cargar; inclusive puede que sean declaradas en pérdida total porque sufrieron algún daño severo o una contaminación considerable en su interior ocasionado por la descomposición de la carga que la vuelva irrecuperable.

El resultado de la evaluación de los inspectores generará un valor que también debe asumir la empresa.

- **Limpieza de contenedores**

- Para que un contenedor pueda ser utilizado para exportación es indispensable que se encuentre operativo, por esta razón al ingresar al depósito se emite un EIR (Equipment Interchange & Condition Report) donde se hacen las observaciones encontradas al momento del ingreso y se determina el tipo de limpieza que necesita. En el caso de las unidades que estuvieron retenidas por abandono y no presentan daño o deterioro significativo, deben ser limpiados obligatoriamente esto por el tiempo que estuvieron retenidos y donde se pudo haber generado malos olores por el producto que contenían o por las condiciones inapropiadas a los que pudieron estar expuestos.
- **Dstrucción de mercancía/ personal de estiba**
 - Uno de los procesos de liberación de contenedores que puede otorgar la SENAE como destino aduanero de la carga declarada en abandono es el de destrucción, y es la naviera quien se encarga de este procedimiento para que así pueda retirar las unidades. En este caso los valores que se generen deben ser asumidos por el importador, pero debido a la necesidad de recuperar las unidades y en caso de no contar con la predisposición inmediata del cliente para que se responsabilice, es la línea naviera quien se ve en la necesidad de cubrir con el coste para realizar esta operación, además el personal de la línea naviera debe gestionar con la empresa encargada de brindar este tipo de servicio, el ingreso de la carga al lugar donde se realiza esta operación, contratar todos los implementos que se van a usar, así como también una cuadrilla de estiba que manipule la carga.
- **Transporte interno**
 - Una vez que se cumplieron todos los procesos que la aduana establece para la liberación de la carga en abandono y según el destino que se le haya dado; para poder trasladar las unidades que fueron liberadas es indispensable contratar el servicio de transporte interno para que puedan ser movilizadas al depósito de contenedores que determine la línea naviera. Sin embargo, se ha dado el caso en que el proceso autorizado sea el de destrucción y es la naviera quien se encarga de llevar la mercancía a cumplir esta operación al lugar idóneo para realizar este tipo procedimientos, lo que implica que el valor a cancelar por concepto de transporte sea el doble.
- **Pago de abogados**
 - Las responsabilidades que el importador adquiere al momento de contratar los servicios de transporte marítimo están establecidas legalmente; sin embargo, existen casos en los que el consignatario no asume su compromiso a cabalidad e incumple con algún proceso y como consecuencia la carga sea declarada en abandono, esto ocasiona gastos que la naviera debe asumir y que difícilmente podrá recuperar, para agilizar el retiro y devolución de los contenedores. La diligencia que realiza la línea naviera para poder cobrar total

o parcialmente los valores que se generaron, es contactar al importador y tratar de llegar a un acuerdo, si esta acción no da resultados se contrata a un abogado que se encargará de gestionar con el cliente la cancelación dicho coste.

- **Falta de stock disponible**

- Si la naviera no tiene contenedores disponibles para cubrir la demanda, perderá clientes, y es posible que estos le den sus cargas a la competencia. Esto indiscutiblemente afecta el negocio, por ello es importante tener las unidades operativas para que sigan generando fletes, cubrir las demandas de exportación y el abastecimiento entre puertos de diversos países dependiendo la necesidad de equipos que requieran.

- **Designar personal**

- Debido al control semanal por parte de la línea, para cada caso sobre las unidades que se encuentran en abandono, es necesario designar a un personal para que gestione y reporte los avances que existan, lo cual implica que el encargado deba dedicar tiempo a la revisión para tener la información actualizada, asistir a reuniones con la aduana, establecer prioridades con el aumento de la carga de trabajo, y tramitar los procedimientos para la liberación de las unidades.

4.1.1. Análisis de caso de unidades con problemas de liberación de la carga en abandono definitivo

Para la presente investigación se tomó tres ejemplos reales como referencia del perjuicio económico que representa para la línea naviera el mantener durante mucho tiempo los contenedores retenidos con mercancía declarada en abandono. Con el propósito de recuperar lo más pronto posible sus unidades de carga, se ve en la necesidad de conceder notas de crédito, exoneraciones del pago de demoraje, asumir valores que no le corresponden, contratar servicios adicionales, en incluso invertir tiempo en el seguimiento de cada caso, todo esto con el fin de que los equipos vuelvan a estar operativos lo más pronto que les sea posible y cumplan su función como herramienta de trabajo.

A continuación, se detalla los últimos casos de liberación de contenedores que ha podido gestionar la línea Hapag Lloyd hasta la actualidad.

Ejemplo 1

Dos unidades que estuvieron abandonadas 389 días en la terminal Contecon, considerando para la liquidación del demoraje 385 días con una tarifa por día de \$188.00.

2X40RH CRLU7215085 - HLXU8723780

CARGA: 2,700 Cajas de pescado

PESO: 27,000 KGS aproximadamente

Las unidades antes mencionadas retenidas con mercancías declaradas en abandono descargaron el 23 de septiembre de 2015 y fueron devueltas al depósito autorizado por la línea naviera el 15 de octubre de 2016; debido a las condiciones en que se encontraba la carga (en descomposición) el trámite fue agilitado por Contecon, ya que también representaba un riesgo sanitario que debía ser atendido de urgencia.

En agosto de 2016 se emitió la providencia N^a SENAE-CZPG-2016-0491-PV, donde se autoriza la destrucción de la mercancía.

Por tal razón, la línea naviera tuvo que asumir los valores para la destrucción de la carga de ambos contenedores y todos los rubros que se generaron hasta que la unidad quedó operativa y lista para cargar.

Actualmente la empresa está tratando de recuperar estos rubros a través de abogados; sin embargo, aún no se ha tenido respuesta por parte del cliente.

Transporte interno	\$ 820.00
--------------------	-----------

(Toda la ruta desde Contecon – Las Iguanas – Tercon)

Pago M.I. Municipalidad de Guayaquil	\$ 177.29
--------------------------------------	-----------

Daños al contenedor	\$ 617.97
---------------------	-----------

Limpieza del contenedor	\$ 91.20
-------------------------	----------

Demoraje **\$ 144,760.00**

(La línea concede al cliente una N/C del 50%)	\$ 72,389.00
---	--------------

TOTAL	\$ 74,095.46
--------------	---------------------

Abogados	\$ 14,819.09
----------	--------------

(20% del valor que recupere de la liquidación \$ 74,095.46)

Con este ejemplo de dos unidades refrigeradas, cuyo valor en flete es mucho más representativo en dinero por ser un equipo especial, se puede demostrar el perjuicio económico que enfrenta la línea naviera, no sólo por dejar percibir ese ingreso monetario y sino también por los gastos que ocasionan los diversos procesos para lograr recuperar las unidades.

En este caso la terminal Contecon fue quien solicitó directamente a la aduana que la carga de estos contenedores y debido a la urgencia exoneró a la naviera el pago de almacenaje y conexión; sin embargo, la línea tuvo que responsabilizarse por la destrucción de la mercancía lo que implicó, el pago del doble transporte interno (Contecon – Las Iguanas – Tercon), la tarifa de destrucción, los daños y limpieza al contenedor, el demoraje que para tratar de recuperar este coste la línea otorgó al cliente una nota de crédito del 50% y el pago del abogado para el trámite extrajudicial del 20% del valor que logre recuperar.

Todos estos valores según lo establecido en la ley deben ser asumidos por el consignatario que es el dueño de la carga, sin embargo, por problemas financieros que según manifiesta no ha podido cumplir con las obligaciones adquiridas al momento de contratar los servicios marítimos con la línea naviera. En la actualidad se le está haciendo el seguimiento necesario con el abogado encargado para poder recuperar por lo menos una parte de lo que representó el incumplimiento de

5. Conclusiones

Se analizaron las incidencias que se generan en las operaciones de la línea naviera sobre las unidades que son declaradas en abandono, lo cual fue posible a través del estudio de las causas más recurrentes para la determinación de alternativas viables que minimicen el tiempo de recuperación. Entre las principales causas que se evidenciaron están:

- El incumplimiento a los procesos establecidos en la Ley, a pesar de que el procedimiento a seguir es claro;
- La desorganización y el cambio continuo de personal son los que generan retrasos constantes en relación a este tema;
- La falta de espacio en las bodegas de la SENA E debido al colapso que frecuentemente ocurre y se ven en la necesidad de retener el contenedor con la carga en abandono porque no tienen espacio donde colocarlas;
- Se pudo constatar que las mercancías con menaje de casa son las que corren más riesgo de caer en abandono.

Se identificaron las incidencias y sus efectos sobre las operaciones de la línea naviera dentro del concesionario. Las líneas navieras tienen dificultades para la recuperación de sus contenedores debido a los requisitos y procesos establecidos por la SENA E durante diversos periodos, incluyendo la declaración del abandono definitivo y el tiempo para subsanar. En la mayoría de las ocasiones, han atravesado una de estas situaciones por la mercancía

abandonada, es decir, no han logrado tener óptimos resultados en el proceso de recuperación de las unidades. La imposibilidad de recuperar equipos de carga genera para la línea naviera una pérdida de gran magnitud, no sólo por los costos involucrados, sino también por la dificultad de utilizar su herramienta de trabajo como es el contenedor para los futuros embarques.

Se recopiló información de las líneas y SENA E sobre el proceso de recuperación de los contenedores en abandono del puerto de Guayaquil, el cual si se realizara de manera adecuada ayudaría a reducir los tiempos en que se puedan liberar sus unidades. El proceso inicia una vez que la mercancía haya sido declarada en abandono definitivo y si no se regulariza o nacionaliza éste es realizado por SENA E y pasa a CONTECON y TPG. Una vez subastado o ejecutada la adjudicación gratuita o destrucción de la mercancía y que el contenedor se encuentre vacío, la línea naviera debe solicitar la autorización para el retiro.

Se determinaron las consecuencias operativas y las alternativas que permitan la minimización del tiempo de recuperación de los contenedores abandonados en el puerto de Guayaquil. Entre los efectos está que las líneas navieras no pueden realizar de manera eficiente el resto de sus operaciones debido a que sus unidades se encuentran retenidas, además del tiempo que toma los procesos respectivos. El perjuicio económico que enfrentan las líneas navieras es significativo. La carga que se encuentra en abandono puede ser de utilidad en donaciones o subastas, si la SENA E tomara las acciones necesarias para que dicha mercancía no se convierta en desperdicio y deba ser destruida en lugar de ser aprovechada para beneficio de los más necesitados o de la comunidad.

Bibliografía

Abreu, A. (2006). *El derecho en el transporte marítimo*. La Habana, CU: Editorial Félix Varela.

Anaya, J. (2015). *El transporte de mercancías 2ª edición: Enfoque logístico de la distribución*. Madrid: Esic Editorial.

Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, COPCI. (2010).

López Moreno, W. (Enero, 2013). *Ocho pasos para el desarrollo de una investigación* - pág. 91 y 95. Universidad de Puerto Rico.

Mendoza, C. (2016). *Manual práctico para gestión logística: envase y embalaje, transporte y cadena de frío, preservación de productos del agro*. Barranquilla: Universidad del Norte.

Mora, L. (2010). *Gestión logística integral, las mejores prácticas en la cadena de abastecimiento*. Bogotá: Ecoe Ediciones.

Muñoz, D. (12 de Junio de 2012). *Universidad de Chile*. Obtenido de Universidad de Chile: http://www.tesis.uchile.cl/tesis/uchile/2006/munoz_d/sources/munoz_d.pdf

