



UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS
MAESTRÍA EN ADMINISTRACION DE EMPRESAS

“TRABAJO DE TITULACIÓN EXAMEN COMPLEXIVO”
PARA LA OBTENCIÓN DEL GRADO DE MAGISTER EN ADMINISTRACIÓN DE
EMPRESAS CON MENCIÓN EN LOGISTICA Y TRANSPORTE

“**REDISEÑO DE LA METODOLOGIA APLICADA A LOS CONTROLES**
REALIZADOS A LOS TRASLADOS ADUANEROS
PERIODO 2012 - 2015”

AUTOR: ECON. CINDY CORONEL MONTESDEOCA
TUTOR: CPA. PEDRO ALFREDO HUACON CRUZ

GUAYAQUIL – ECUADOR
NOVIEMBRE 2016



Presidencia
de la República
del Ecuador



Plan Nacional
de Ciencia, Tecnología,
Innovación y Saberes



SENESCYT
Secretaría Nacional de Educación Superior,
Ciencia, Tecnología e Innovación

REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIAS Y TECNOLOGÍA		
FICHA DE REGISTRO ESTUDIO DE CASO EXAMEN COMPLEXIVO		
TÍTULO: REDISEÑO DE LA METODOLOGÍA APLICADA A LOS CONTROLES REALIZADOS A LOS TRASLADOS ADUANEROS PERIODO 2012 - 2015		
AUTOR/ES: Cindy Coronel	REVISORES: Niño Melvin	
INSTITUCIÓN: Universidad de Guayaquil	FACULTAD: Ciencias Administrativas y Económicas	
PROGRAMA:		
FECHA DE PULICACIÓN:	NO. DE PÁGS: 64	
ÁREA TEMÁTICA: Comercio Exterior		
PALABRAS CLAVES: Traslados, Control Anterior, Control Concurrente		
RESUMEN: En todas las operaciones de comercio exterior se aplican controles precisos, sin embargo, el equilibrio entre facilitación y control es primordial en materia aduanera. Entre las operaciones aduaneras existentes se encuentra el traslado esta es la operación aduanera mediante la cual se transporta mercancías bajo control del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, de un punto a otro dentro del territorio aduanero. Los costos excesivos para los Operadores de Comercio Exterior, la capacidad operativa limitada con la que cuenta el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador y el tiempo que representa para los sujetos inmersos en el control son efectos directos que afectan al principio fundamental de Facilitación, el mismo que indica que todo proceso Aduanero debe ser rápido y simplificado.		
N° DE REGISTRO(en base de datos):	N° DE CLASIFICACIÓN: N°	
DIRECCIÓN URL (estudio de caso en la web)		
ADJUNTO URL (estudio de caso en la web):		
ADJUNTO PDF:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
CONTACTO CON AUTORES/ES:	Teléfono: 0983500273	E-mail: cindycoronel_11@hotmail.com
CONTACTO EN LA INSTITUCION:	Nombre:	
	Teléfono:	

CERTIFICACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de tutor del estudiante CINDY MICHELLE CORONEL MONTESDEOCA, del Programa de Maestría/Especialidad ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS CON MENCIÓN EN LOGISTICA Y TRANSPORTE, nombrado por el Decano de la Facultad de CIENCIAS ADMINISTRATIVAS CERTIFICO: que el estudio de caso del examen complejo titulado ANALISIS DE EFICACIA EN LOS CONTROLES REALIZADOS A LOS TRASLADOS ADUANEROS PERIODO 2012 – 2015, en opción al grado académico de Magíster (Especialista) en LOGISTICA Y TRANSPORTE, cumple con los requisitos académicos, científicos y formales que establece el Reglamento aprobado para tal efecto.

Atentamente

CPA. Pedro Alfredo Huacon Cruz

Guayaquil, 27 de Noviembre de 2016

DEDICATORIA

A mis padres, a mi esposo Carlos, a mis hijos

Dayanna, Carlos y Amelia.

DECLARACIÓN EXPRESA

“La responsabilidad del contenido de esta Tesis de Grado, me corresponden exclusivamente; y el patrimonio intelectual de la misma a la UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL”

Cindy Michelle Coronel Montesdeoca

ABREVIATURAS

COPCI: Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones

CAN: Comunidad Andina de Naciones

OMA: Organización Mundial de Aduanas

SUNAT: Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria

MCPEC: Ministerio Coordinador de Producción, Comercio e Inversiones

INEN: Instituto Ecuatoriano de Normalización

Tablas de Contenidos

Introducción	1
Delimitación del problema.....	2
Formulación del problema	3
Justificación	3
Objeto de estudio	3
Campo acción o de investigación	4
Objetivo general.....	4
Objetivos específicos	4
La novedad científica.....	4
Capítulo 1: Marco Teórico.....	6
1.1 Teorías generales	6
1.2 Teorías sustantivas.....	8
1.3 Referentes empíricos.....	10
Capítulo 2: Marco Metodológico.....	11
2.1 Metodología	11
2.2 Métodos.....	11
2.3 Premisa o hipótesis	11
2.4 Universo y muestra	12
2.5 Cuadro de categorías, dimensiones, instrumentos y unidades de análisis (CDIU).....	13
2.6 Gestión de datos	14

2.7 Criterios éticos de la investigación	14
Capítulo 3: Resultados.....	15
3.1 Antecedentes de la unidad de análisis o población	15
3.2 Diagnóstico o estudio de campo	16
3.3 Control concurrente	21
3.4 Presentación de los resultados	24
Capítulo 4: Discusión.....	25
4.1 Contrastación empírica	25
4.2 Limitaciones.....	25
4.2.1 Lugar.....	25
4.2.2 Involucrados.....	25
4.2.3 Limitantes	26
4.3 Líneas de investigación.....	26
4.4 Aspectos novedosos del estudio de caso.....	27
Capítulo 5: Propuesta	28
5.1 Tema de la propuesta	28
5.2 Justificación de la propuesta	29
5.3 Objetivo general.....	29
5.4 Objetivos específicos	29
5.5 Desarrollo de la propuesta	30

5.6 Procedimiento a seguir.....	30
Conclusiones	32
Recomendaciones	33
Referencias bibliográficas	34
Apéndices	37
Apéndice 1	37
Apéndice 2	43
Apéndice 3: Control anterior	47
Apéndice 4: Control concurrente	49

Índice De Figuras

Figura 1. Causas - Problema - Efectos.....	2
Figura 2. Solicitud de traslado por distritos	15
Figura 3. Solicitud de traslado por año	17
Figura 4. Control sobre las solicitudes de traslado por año	18
Figura 5. Porcentaje de representación del control.....	20
Figura 6. Representación de facilitación aduanera y control aduanero	22
Figura 7. Acciones de control en fase de concurrente o durante el despacho	23
Figura 8. Canales de aforo por año	23

Índice De Tablas

Tabla 1. Operacionalización de variables	13
Tabla 2. Trámites por distrito.....	16
Tabla 3. Solicitud de inspección por responsable de control.....	18
Tabla 4. Novedades de inspección por solicitud de inspección.....	21

Resumen

La Organización Mundial de Aduanas mediante el convenio de Kyoto Revisado estipula las directrices sobre la Gestión de Riesgos, para que las aduanas del mundo puedan ejercer los controles adecuados obstaculizando al mínimo el comercio legítimo, es por esto que en las operaciones de comercio exterior el mayor reto es la aplicación de controles precisos, manteniendo el equilibrio entre facilitación y control. Dentro de las operaciones aduaneras se encuentra el traslado. Esta es la operación aduanera mediante la cual se transporta mercancías bajo el control del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, de un punto a otro dentro del territorio aduanero. El objetivo del estudio es rediseñar los controles aduaneros realizados a los traslados explicando en el Capítulo II el marco metodológico, el mismo que constituye las herramientas de investigación empleadas en el trabajo. En el Capítulo III se presentarán los resultados del trabajo de campo realizado a través del método analítico y descriptivo siendo analizados en el Capítulo IV. Así también en el Capítulo V se expondrá la propuesta del trabajo obtenida del análisis realizado, exponiendo las conclusiones y recomendaciones para que sean consideradas y posteriormente aplicadas por el ente encargado de los controles del ingreso y salida de mercancías del territorio nacional.

Palabras claves: Traslados, control aduanero

Abstract

The World Customs Organization through the Revised Kyoto Convention stipulates the Risk Management Guidelines, so that customs may exercise appropriate controls to minimize the blocking of legitimate trade, which is why in foreign trade operations the largest challenge is the application of precise controls, maintaining the balance between facilitation and control. Within customs operations is the transfer, which is the customs operation through which goods are transported under the control of the National Customs Service of Ecuador from one point to another within the customs territory. The objective of the study is to redesign the customs controls carried out to the shipments, explaining in Chapter II the methodological framework, which is the same as the research tools used in the work. Chapter III will present the results of the field work carried out through the analytical and descriptive method being analyzed in Chapter IV. Also in Chapter V, the proposal of the work obtained from the analysis carried out, exposing the conclusions and recommendations to be considered and subsequently applied by the entity in charge of the controls of the entry and exit of goods of the national territory, will be presented.

Keywords: Transfer, customs control

Introducción

El control aduanero es uno de los principios fundamentales establecidos en el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI), en él se indica que “en todas las operaciones de comercio exterior se aplicarán controles precisos por medio de la gestión de riesgos, velando por el respeto al ordenamiento jurídico y por el interés fiscal” (Ministerio Coordinador de Producción, Empleo y Competitividad, 2010), sin embargo el equilibrio entre facilitación y control es primordial en materia aduanera, es así que demasiado control afecta directamente a la productividad y competitividad nacional.

“El traslado es la operación aduanera mediante la cual se transporta mercancías bajo control del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, de un punto a otro dentro del territorio aduanero” (Ministerio Coordinador de Producción, Empleo y Competitividad, 2010). Para realizar algún traslado de mercancía se realiza una solicitud de traslado, la misma que permite la libre movilidad de la mercancía desde el lugar de Origen al lugar de Destino.

Delimitación del problema

Entre las principales causas que existen para el control de mercancías provenientes de una solicitud de traslado, está la establecida en la normativa aduanera vigente la cual indica que toda mercancía que tenga solicitud de traslado debe ser revisada una vez llegada a su destino, así también la selectividad en despacho ya que establece que todo proceso aduanero es perfilado y de acuerdo a los criterios revisados se asigna un tipo de canal para las distintas fases. El control realizado por el Técnico Operador es otra causa para la revisión de la mercancía ya que con la finalidad de corroborar la información documental – electrónica recibida opta por la revisión física.

Los costos excesivos para los Operadores de Comercio Exterior, la capacidad operativa limitada con la que cuenta el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador y el tiempo que representa para los sujetos inmersos en el control son efectos directos que afectan al principio fundamental de facilitación, el mismo que indica que todo proceso aduanero debe ser rápido y simplificado.

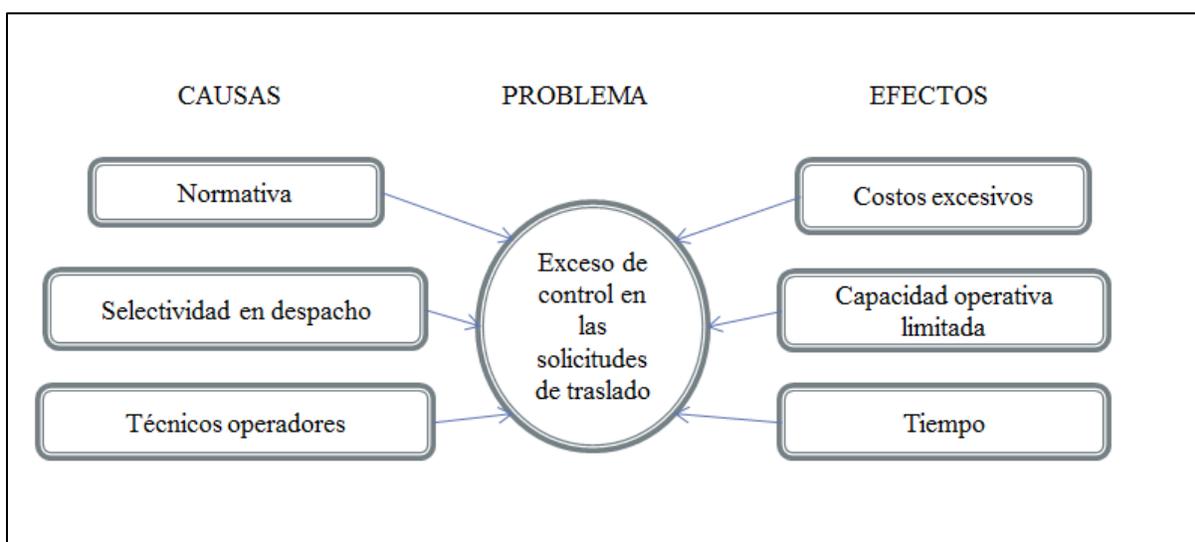


Figura 1. Causas - Problema - Efectos

Formulación del problema

El presente trabajo de titulación pretende contestar la siguiente interrogante: ¿Existe demasiado control en las cargas a las cuales se les realiza una solicitud de traslado?

Justificación

El presente trabajo nace de la necesidad de disminuir los costos excesivos que representa el realizar varios controles a una misma carga, así como enfocar de manera óptima los recursos limitados que se tienen para los controles, enfocando la utilización de estos recursos en otra área de control, permitiendo que los Operadores de Comercio Exterior puedan trasladar las mercancías a costos moderados y de manera rápida. La falta de una buena retroalimentación dentro del actual sistema que maneja el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador no permite que exista una óptima repartición de los controles por tipo o fase de control para cada carga o mercancía.

Los procesos aduaneros deben ser rápidos y simplificados sin embargo los costos excesivos para los Operadores de Comercio Exterior, la capacidad operativa limitada con la que cuenta el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador y el tiempo que representa para los sujetos inmersos en el control son efectos directos que afectan al principio fundamental de facilitación.

Objeto de estudio

Se ha considerado para nuestro trabajo como objeto de estudio a la Aduana del Ecuador, empresa gubernamental que como objetivo estratégico plantea incrementar la eficiencia y eficacia en los procesos de comercio exterior, enfocándose en el ingreso y salida de mercancía, nos enfocaremos en la eficacia en los controles realizados a los traslados aduaneros.

Campo acción o de investigación

El enfoque de nuestro trabajo se basará en medir la eficiencia en los controles realizados a los traslados aduaneros período 2012-2015, que se origina por la solicitud de traslado, que consiste en los trámites de los controles que se desarrollan en los procesos de traslado de mercancías.

Objetivo general

Rediseñar la metodología aplicada a los controles en las solicitudes de traslado de las mercancías para aumentar su efectividad.

Objetivos específicos

Para dar cumplimiento con el objetivo general del presente trabajo de titulación se procederá a:

- *Identificar las novedades en las solicitudes de traslado.*
- *Diagnosticar las causas de los controles implementados.*
- *Revisar la categorización de los controles.*
- *Sugerir cambios en la metodología implementada para la realización de controles.*

La novedad científica

El convenio de Kyoto establece que las aduanas del mundo deben aplicar eficaz y rentablemente los controles mediante la implementación de las técnicas de gestión de riesgos a los efectos de cumplir con la recaudación fiscal, implementación de políticas, salvaguardar al público, entre otros, para tal efecto en esta tesis se establece que dichos controles deberían ser segmentados y priorizar el tipo de control por cada riesgo detectado, para que el trámite aduanero solo sea revisado por una fase de control. Sobre la base establecida en la normativa aduanera vigente, el control aduanero y la aplicación de criterios de control, se diseñan una serie de estrategias para priorizar la selección de los traslados a controlar, cumpliendo con lo establecido

en el Código Orgánico de Producción, Comercio e Inversiones (COPCI) y así también corresponder a la misión del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.

Capítulo 1: Marco Teórico

1.1 Teorías generales

El comercio exterior es el intercambio de bienes o servicios existente entre dos o más naciones con el propósito de que cada uno pueda satisfacer sus necesidades de mercado tanto internas como externas. “El aspecto medular del Comercio Justo” (Torres J, 2014) se encuentra principalmente “Regulado por normas, tratados, acuerdos, y convenios internacionales entre los países, para simplificar sus procesos y busca cubrir la demanda interna que no pueda ser atendida por la producción nacional”. (Ceballos, 2013)

“La aduana ha venido siendo, desde sus inicios, una institución dedicada a controlar las fronteras de los territorios nacionales, y como principal misión siempre ha tenido la recaudación de tributos de entrada y de salida, reduciendo su esfuerzo a la determinación y recaudación tributaria” (Barros, 2014). Considerando que todas las naciones del mundo tienen un amplio abanico de políticas gubernamentales tales como: la propiedad intelectual, la recaudación de impuestos, la protección al patrimonio cultural, el bienestar de la sociedad, entre otros, es importante definir un responsable para el control del cumplimiento de la ley.

“Contar con aduanas modernas, eficientes y honestas es, sin embargo, un área de la más alta prioridad” (Herrero, 2011). Para el adecuado recaudo de los impuestos que estas generan al Estado, “Las aduanas se encargan de la administración, recaudación, control y fiscalización aduanera (Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria, 2011)”.

“Además de la responsabilidad global que consiste en ejercer un control sobre el movimiento transfronterizo de bienes, personas y medios de transporte, las administraciones aduaneras tienen como misión la facilitación adecuada del comercio y los viajes, y ejercen en consecuencia un control para reducir lo más posible la incidencia de las estrategias intervencionistas, esto

significa reducir al mínimo el grado de intervención para lograr un resultado en materia de política general y tratar de que el cumplimiento de los requisitos reglamentarios (obligaciones administrativas) no resulte demasiado engorroso o excesivamente reglamentado.” (David Widdowson, 2011)

La expresión —control aduanero ha sido definida en el Glosario de Términos Aduaneros de la Organización Mundial de Aduanas-OMA como “medidas aplicadas a los efectos de asegurar el cumplimiento de las leyes y reglamentos de cuya aplicación es responsable la Aduana”. La Ley Orgánica de la Dirección General de Aduanas, en su artículo 18, define control aduanero como “el ejercicio pleno de las facultades establecidas en esta Ley, en la legislación aduanera y de comercio exterior, las cuales serán definidas, planificadas, dirigidas y hechas ejecutar por la Dirección General de Aduanas”. (Miranda, 2012)

Entre las operaciones aduaneras establecidas en el Código Orgánico Comercio e Inversiones, se encuentra la operación de traslado la cual “Consiste en la operación aduanera mediante la cual se transporta mercancías bajo control del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, de un punto a otro dentro del territorio aduanero” (Ministerio Coordinador de Producción, Empleo y Competitividad, 2010). Dicha operación debe contar con todas las seguridades requeridas por la Autoridad Aduanera, considerando que la movilización de la carga estará cubierta por una garantía aduanera la misma que cubrirá los eventuales tributos al comercio exterior de la mercancía objeto del traslado.

Considerando que “El control aduanero se aplicará al ingreso, permanencia, traslado, circulación, almacenamiento y salida de mercancías y sobre unidades de transporte y de carga, hacia y desde el territorio aduanero nacional de cada País Miembro (Comisión de la Comunidad Andina, 2012), se establece analizar la eficacia de los controles implementados en las solicitudes

de traslado. Existen tres momentos donde se realiza el control aduanero, llamados también como fases de control, las cuales se detallan a continuación: control aduanero anterior, control aduanero concurrente y control aduanero posterior. Los controles establecidos en los traslados desde el distrito de origen son los asignados de acuerdo al perfilador de riesgo (herramienta informática que asigna controles en función de criterios preestablecidos y aleatorios), mientras que los controles en los traslados en el distrito de destino se realizan por el Técnico Operador emitiendo un informe de inspección detallando la novedad o no novedad del control.

1.2 Teorías sustantivas

En el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI) se entiende por “Control Aduanero.- En todas las operaciones de comercio exterior se aplicaran controles precisos por medio de la gestión de riesgo, velando por el respeto al ordenamiento jurídico y por el interés fiscal”. “A lo largo de la historia, los contactos humanos a través de zonas geográficas cada vez más extensas han aumentado la variedad de recursos, productos, servicios y mercados que están a la disposición de los consumidores (Contreras, 2014)”. Es por esto que existe la necesidad de intercambiar productos y servicios entre comunidades que carecen de los recursos demandados por los pobladores he ahí donde interviene el comercio.

Actualmente en todo comercio exterior se aplica el control aduanero, el mismo que “se aplicará al ingreso, permanencia, traslado, circulación, almacenamiento y salida de mercancías, unidades de carga y medios de transporte hacia y desde el territorio nacional, inclusive la mercadería que entre y salga de las Zonas Especiales de Desarrollo Económico” (Regimen Andino sobre Control Aduanero, 2004). Por cualquier motivo, asimismo, se ejercerá el control aduanero sobre las personas que intervienen en las operaciones de comercio exterior y sobre las que entren y salgan del territorio aduanero. El control aduanero se realizará en las siguientes

fases de conformidad con la normativa internacional: control anterior “Es el Control que la Aduana ejerce antes de que se realice la declaración Aduanera de Importación DAI” (Places Sanchez, 2013), control concurrente o durante el despacho y control posterior. La gestión de riesgo será usada en todas las etapas de control con la finalidad de optimizar los recursos. El control anterior es la verificación que se realiza a la carga cuando existe algún documento que implique que la mercancía se destinará a un régimen u operación aduanera. “El control durante el despacho es el ejercido desde el momento de la admisión de la declaración por la aduana hasta el momento del levante”. (Verdesoto, 2015)

De acuerdo al Art. 145 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI) sobre el control posterior detalla “Dentro del plazo de cinco años contados desde la fecha de pago de los tributos al comercio exterior el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador podrá someter a verificación las declaraciones aduaneras, así como toda información que posea cualquier persona natural o jurídica que guarde relación con mercancías importadas.”

Una de las operaciones aduaneras es el traslado de mercancías la misma que es controlada en cualquier fase de control, teniendo en consideración que el sistema de gestión de riesgo realiza la asignación de acuerdo a sus variables y de acuerdo a esto se define la acción de control que será realizada para cada trámite en cada etapa. El registro de toda operación aduanera se lo realiza en el ECUAPASS el cual se conoce como “El nuevo sistema informático aduanero ecuatoriano que permitirá a los operadores de comercio exterior facilitar todas sus operaciones, reduciendo tiempos asociados al cumplimiento de formalidades aduaneras” (Arambulo, 2015). “La solicitud de traslado puede generarse siempre que las mercancías consten como ingresadas a un depósito temporal o zona de distribución” (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, 2015), registrando

la solicitud en el sistema, una vez aprobada la solicitud de traslado se notifica al depósito de origen la aprobación de salida de las mercancías.

1.3 Referentes empíricos

La expresión “control aduanero” ha sido definida en el Glosario de Términos Aduaneros de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) como “medidas aplicadas a los efectos de asegurar el cumplimiento de las leyes y reglamentos de cuya aplicación es responsable la Aduana. Los controles en traslados son importantes e indispensables pero también deben considerar los costos en los que incurren los operadores de comercio exterior es por esto que “los controles aduaneros deberían, por lo tanto, ser los mínimo indispensables para alcanzar los principales objetivos y deberían llevarse a cabo selectivamente, empleando técnicas de gestión de riesgo en la medida en que sea posible”. (Kyoto, 2008)

La revisión periódica de estos controles mantendrá a las administraciones aduaneras al día a los efectos de alcanzar estos objetivos combinados, a pesar de los poderosos desafíos planteados por la rápida expansión del comercio internacional y de los continuos cambios que ocurren en los modelos y en las prácticas comerciales y en el transporte. Las presiones sociales dictarán cambios drásticos y un perfeccionamiento sustancial de los controles. (World Customs Organization , 2012)

Capítulo 2: Marco Metodológico

2.1 Metodología

El análisis a realizar se fundamentará de datos históricos de los controles implementados a los traslados en el país, cuyos estudios descriptivos permitirán describir los hechos como son observados, utilizando el método deductivo para ir de lo general a lo específico, permitiendo conocer cuál es la solución al problema planteado. En esta investigación nos centraremos en generar cambios sobre los controles implementados indicando si existe eficacia y eficiencia en los mismos utilizando la metodología cuantitativa, manipulando variables independientes, considerando que nuestro tiempo de investigación es diacrónico.

2.2 Métodos

Los métodos a utilizarse en este proyecto son: el método analítico y método inductivo ya que partiremos del levantamiento de información relevante de los procesos de traslados de la mercancía, iniciando con la revisión de los números de cargas con su respectivo tipo de control, continuando con las acciones en concurrente de los mismos. Así también en el Capítulo 3 se determinarán los resultados, para contrastarlos con los referentes empíricos. Finalmente en el Capítulo 4 se expondrá un marco de discusión obteniendo así un nuevo esquema propuesto que sustentará la razón de esta tesis.

2.3 Premisa o hipótesis

La hipótesis planteada en el presente trabajo parte, de que un aumento de los controles realizado a las solicitudes de traslado no está relacionado con un aumento en la eficacia de los mismos.

2.4 Universo y muestra

El universo de las solicitudes de traslado desde el año 2012 hasta el año 2015 está compuesto de 16.571 solicitudes, conformadas por sus respectivos números de carga y refrendos asociados. Para realizar la toma de muestra se utiliza el método no probabilístico – muestra intencional, considerando que existe información que no debe ser considerada. Se considera solo un número de carga para cada solicitud de traslado, eliminando las solicitudes de traslado que no culminaron en una declaración aduanera y que su código de entrega de inspección sea por solicitud y que cuente con número de solicitud de inspección. Con los filtros realizados el universo de las solicitudes de traslado consideradas desde el año 2012 hasta el año 2015 está compuesto de 10.176 solicitudes.

2.5 Cuadro de categorías, dimensiones, instrumentos y unidades de análisis (CDIU)

Tabla 1. *Operacionalización de variables*

CATEGORIAS	DIMENSIONES	INSTRUMENTOS	UNIDAD DE ANALISIS
Novedades detectadas en los controles realizados a las solicitudes de traslado	Sobre los controles realizados a las solicitudes de traslado se definen De acuerdo a criterios de selección mediante	Análisis de Información	Jefatura de Riesgos
Asignación de Canal de Aforo	herramientas estadísticas se designa un tipo de control para cada operación aduanera La potestad aduanera vence después de 5 años, es decir la mercancía	Análisis de Información	Jefatura de Riesgos
Resultados realizados en control posterior	puede ser sujeta a control posterior después de salida la mercancía	Análisis de Información	Jefatura de Riesgos

2.6 Gestión de datos

Existen algunas maneras de constituir la información y representar las relaciones entre los datos en una base. A continuación se presentaran los datos de una manera estructurada, cuyos estudios descriptivos permitirán describir los hechos como son observados, utilizando el método deductivo para ir de lo general a lo específico permitiendo conocer cuál es la solución al problema planteado.

2.7 Criterios éticos de la investigación

Los resultados del presente trabajo servirán como insumo y retroalimentación al área de Gestión de Riesgos; esto se considera porque existen controles que no deben implementarse en etapas no idóneas, como se observa solo existen 10 trámites con novedad, quiere decir que se dispone de capacidad operativa para la revisión de 7217 trámites y solo en 10 se encuentra algún tipo de novedad, es decir que la efectividad es de 0.0013%.

La investigación se fundamenta en los más altos principios éticos tales como la transparencia en el manejo de la información recabada y en la interpretación de la misma. Por otro lado, se enfatiza que la información que se obtenga será exclusivamente para el desarrollo del presente trabajo guardando la confidencialidad y el sigilo que corresponda.

Capítulo 3: Resultados

3.1 Antecedentes de la unidad de análisis o población

El presente trabajo se realizó considerando la población de todos los traslados aduaneros desde el año 2012 hasta diciembre de 2015, consolidando solo los casos que hayan terminado en una declaración aduanera. Se los procede a segmentar en distritos aduaneros con la finalidad que el lector pueda distinguir la población detallando el lugar donde se realizan la mayor cantidad de solicitudes para que sea posible realizar la inspección de la carga. Se considera solo un número de carga para cada solicitud de traslado y una vez realizado los filtros respectivos se evidencia un total de 10.176 solicitudes.

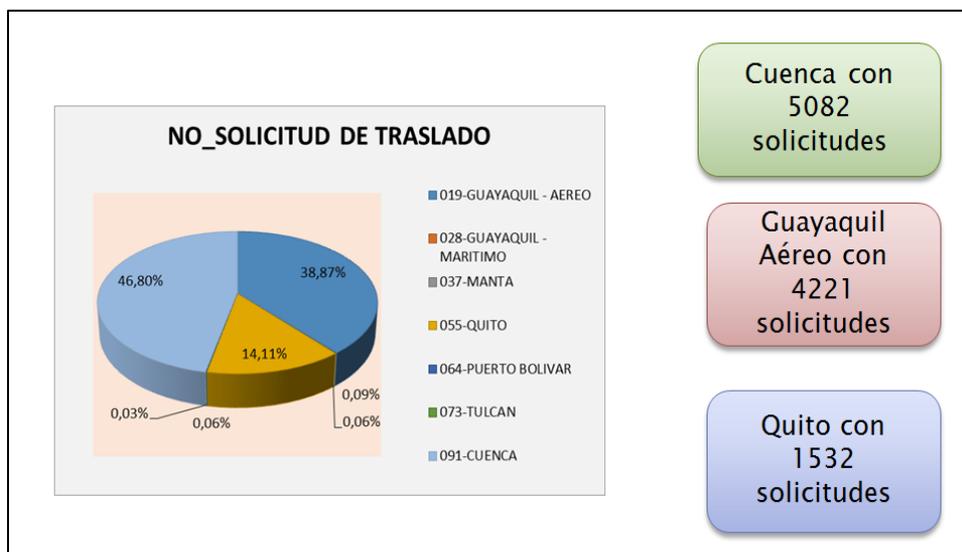


Figura 2. Solicitud de traslado por distritos

En la Figura 2 se observa el porcentaje de representación de las solicitudes de traslado por cada distrito aduanero, como se puede evidenciar el distrito de Cuenca es el que realiza el mayor

porcentaje de solicitudes de traslados con 5.082 trámites solicitados, seguidos de Guayaquil Aéreo con 4.221 trámites de traslado, siguiéndole el distrito de Quito con 1.532 trámites.

3.2 Diagnóstico o estudio de campo

En la Tabla 2 se observa las descriptivas por año y por distritos aduaneros, en dicha tabla se puede evidenciar que el año 2013 fue el periodo con más solicitudes de traslado, representado con un 43% en comparación con el total de trámites. El año 2014 fue el segundo año con más solicitudes representado por el 24% en comparación con el total de los trámites.

Tabla 2. *Trámites por distrito*

DISTRITO SOLICITUD	2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL
019-GUAYAQUIL – AEREO	182	1.687	1.350	699	303	4.221
028-GUAYAQUIL – MARITIMO	1	7	2			10
037-MANTA		6				6
055-QUITO	178	893	229	180	52	1.532
064-PUERTO BOLIVAR				6		6
073-TULCAN				3		3
091-CUENCA	735	2.111	1.072	835	329	5.082

En la Figura 3 se puede observar que el año con mayor porcentaje de solicitud de traslados es el 2013, esto probablemente sucedió por la implementación del nuevo sistema y a la regulación

de datos antiguos, actualmente se siguen realizando controles a traslados manualmente, es decir los mismos no se pueden evidenciar en el sistema.

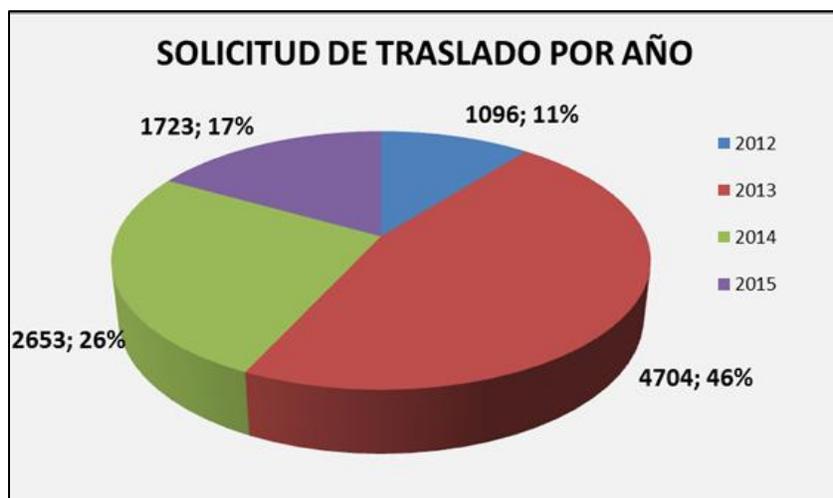


Figura 3. Solicitud de traslado por año

Al realizar una solicitud de traslado, se genera una solicitud de inspección, la misma que puede efectuarse en origen o destino, inmediatamente el sistema verifique la solicitud procede junto con los criterios de riesgos a la asignación de un control físico en caso que amerite, el mismo que se realizaría en puerto de origen. Cuando el perfilador de riesgos no asigne control la carga debe ser revisada en destino.

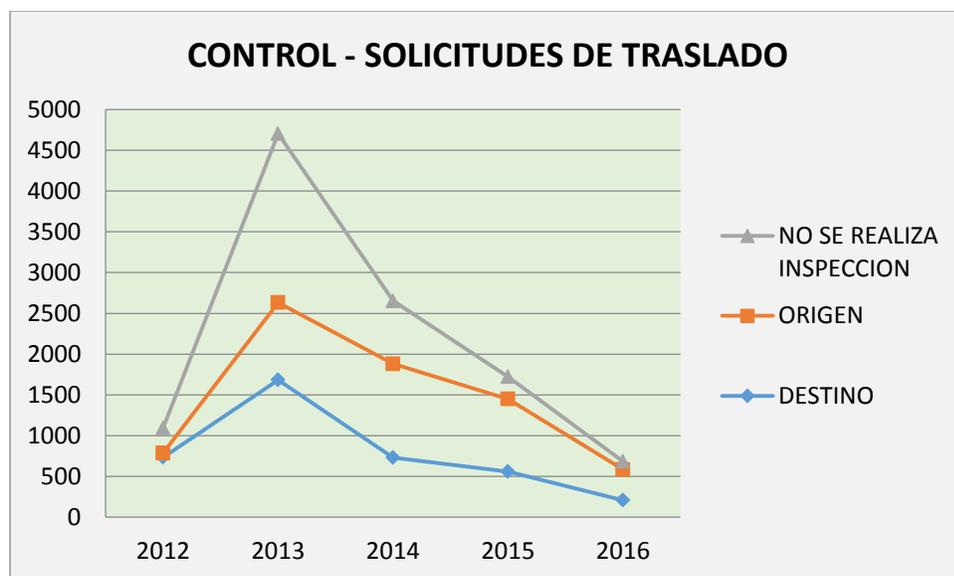


Figura 4. Control sobre las solicitudes de traslado por año

En la Figura 4 se visualiza que del total de revisiones efectuadas a las solicitudes de traslado entre los años 2012 a Agosto 2016, el 36% se realizó en destino, un 31% en origen y el 32% restante no ha tenido control. No obstante en lo que va del año 2016, el 31% de revisiones se realizan en destino, 55% en origen y solo al 14% no se le ha realizado control en la etapa de anterior.

Tabla 3. Solicitud de inspección por responsable de control

RESPONSABLE DEL CONTROL	NO SOLICITUD DE TRASLADO
GESTION DE RIESGOS	2746
NO SE SOLICITA CONTROL	3524
OPERACIONES DE ZONA PRIMARIA	3898
POR NOVEDADES	21
POR SOLICITUD	671

La inspección a las solicitudes de traslado puede generarse de cinco maneras. En fase de carga los traslados pueden tener inspección física si el perfilador de gestión de riesgos le asigna dicho control, no obstante si el consignatario de la carga o agente de aduana cree prudente la revisión puede solicitarla de manera formal, de existir algún tipo de novedad ya sea denuncia externa o interna se procede con la inspección física independiente del control que fue asignado por el perfilador. El control también se realiza por solicitud de zona primaria considerando que se identifica algún tipo de riesgo.

En el Figura 5 se evidencia el porcentaje de representación del control por lugar de inspección, sea este en origen o destino. También se evidencia que el 32.45% de las solicitudes de inspección entre el 2012 hasta Agosto de 2016 no tuvo resultado de revisión ya que nunca se realizó el control, esto se dio por la falta de capacidad operativa. Así también se observa que existe un crecimiento en los controles realizados en origen, el mismo ha crecido en promedio el 12.59%, siendo representado con el 31.46% del total de trámites. En términos absolutos en 3.524 trámites no se realizó inspección, en 3.417 el control fue realizado en origen y 3919 trámites fueron revisados en destino.

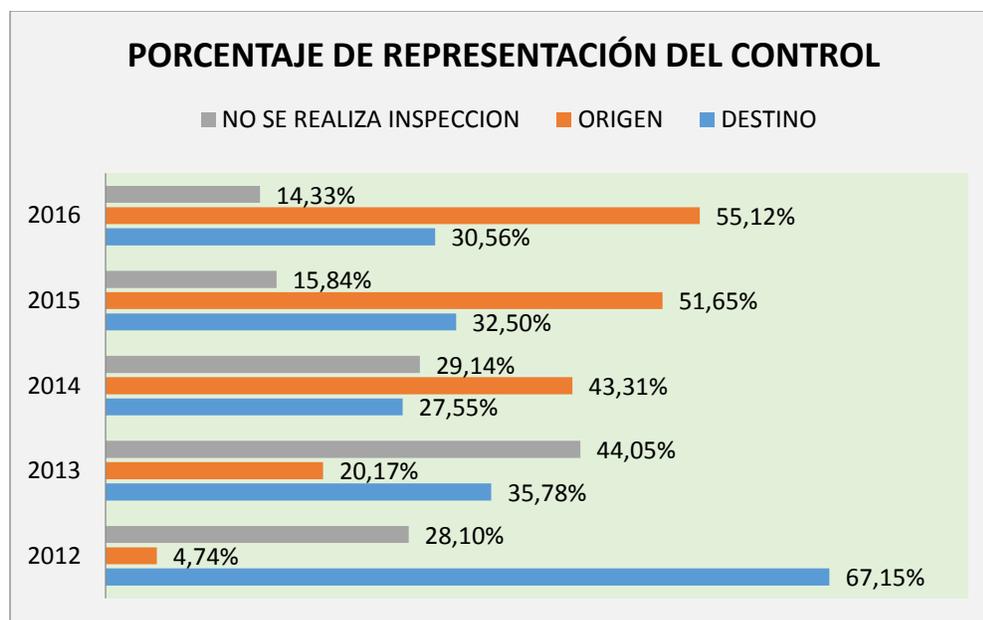


Figura 5. Porcentaje de representación del control

Una vez realizado el análisis se procede con la identificación de las novedades en las solicitudes de traslado, en la Tabla 4 se establece el resultado del control realizado a las solicitudes de traslado, el mismo que pudo tener como resultado lo siguiente; sin novedad, con novedad, no se realizó el control y no hay solicitud de inspección, estableciendo el porcentaje de representación para cada opción, obteniendo un 66.40% en los casos sin novedad seguido de un 32.40% en trámites de traslado a los cuales no se realizó control, teniendo solo el 0.1% de efectividad en mis controles realizados a las solicitudes de traslado.

Tabla 4. *Novedades de inspección por solicitud de inspección*

NOVEDAD EN INSPECCION	NO SOLICITUD INSPECCION	
	A CARGA A TRASLADARSE	%
CN	10	0,10%
SN	7207	66,40%
NO SE REALIZO EL CONTROL	119	1,10%
NO HAY SOLICITUD DE INSPECCION	3.524	32,40%

Se revisa los trámites con novedad determinando que entre los productos ingresados al país que fueron susceptibles de una observación por parte de los funcionarios de aduana están: audífonos, cosméticos, artículos de decoración y estuches de celular. Se evidencia que de los 10 trámites con novedad, el 50% tuvo inspección física en origen producida por el perfilador de riesgos, el otro 50% tuvo inspección física en destino producida por operaciones de zona primaria.

3.3 Control concurrente

Se define al control concurrente o durante el despacho cuando existe una declaración aduanera que vincule la carga con una persona jurídica o natural, una vez emitida la declaración aduanera de importación, se define el canal de aforo el mismo que puede ser documental, físico, automático, y automático no intrusivo o rayos x. El canal de aforo físico se evidencia una vez que se apertura el contenedor o abierta la mercancía, es la revisión física de la carga para comprobar lo declarado por parte del operador de comercio exterior. El canal documental es comprobación física de papeles comprobando que las facturas y documentos adjuntos constaten

la mercancía declarada. El canal automático no intrusivo o conocido también como rayos x es un canal facilitador ya que permite la revisión de la mercancía de una manera rápida sin la apertura de la misma. El canal facilitador por excelencia es el canal automático, cuando una declaración tiene canal automático no tiene que ser revisada y pasa directamente por el proceso de retiro de la mercancía una vez obtenida la salida autorizada.

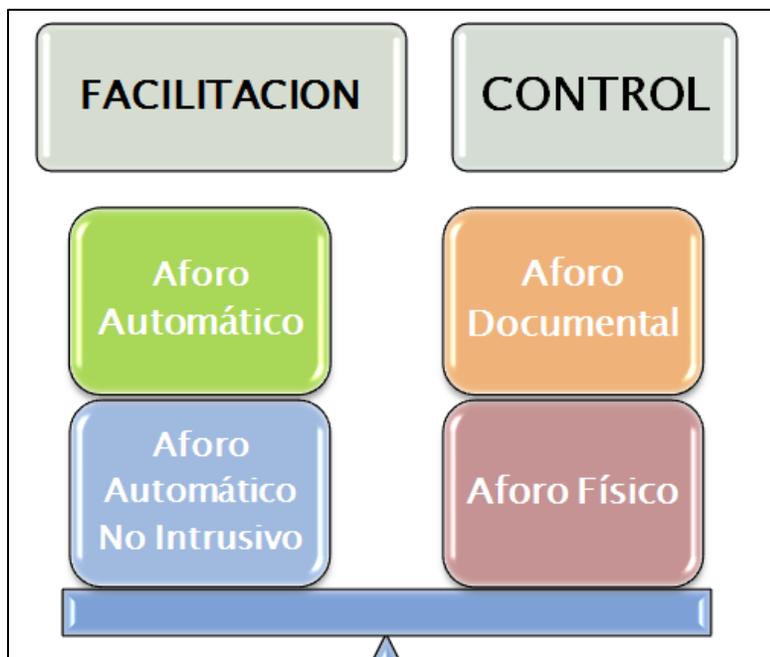


Figura 6. Representación de facilitación aduanera y control aduanero

En la figura 7 se observan los porcentajes de las acciones de control para las solicitudes de traslados mencionadas en capítulos anteriores, hay que recordar que no todas las declaraciones aduaneras de importación realizan la solicitud para trasladar su mercancía, realmente es un pequeño porcentaje el cual es representado con un 37% de aforo físico es decir 4060 declaraciones aduaneras, seguido de un 35% para el control documental. Solo un 24% tuvo acción automática es decir no tuvieron revisión en control concurrente o durante el despacho, de las solicitudes de traslado que tuvieron inspección física el 16% tuvo automático y de las solicitudes de traslado que no tuvieron inspección un 42% tuvo acción automática.

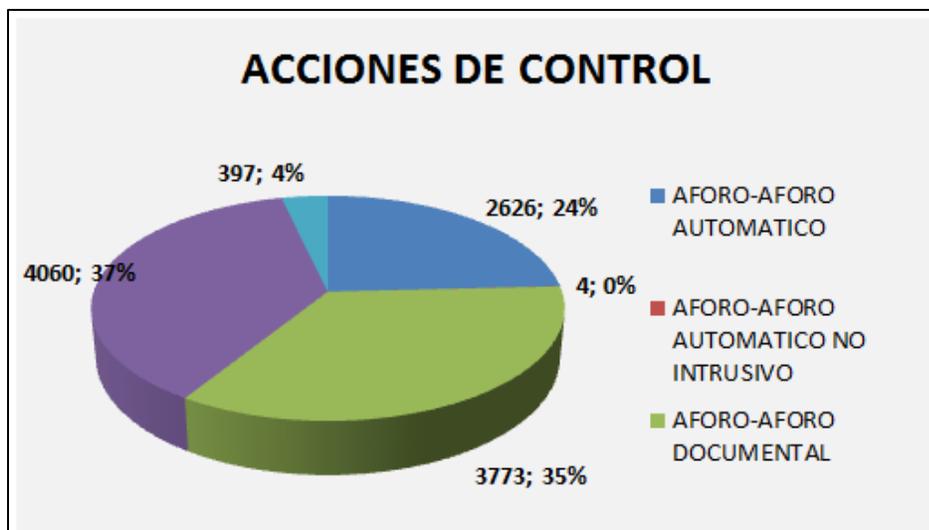


Figura 7. Acciones de control en fase de concurrente o durante el despacho

Una vez analizado el global de las declaraciones aduaneras se procede a segmentar en años, tal como se observa en la figura 8, el año con menos declaraciones aduaneras con acción física fueron las del año 2014.

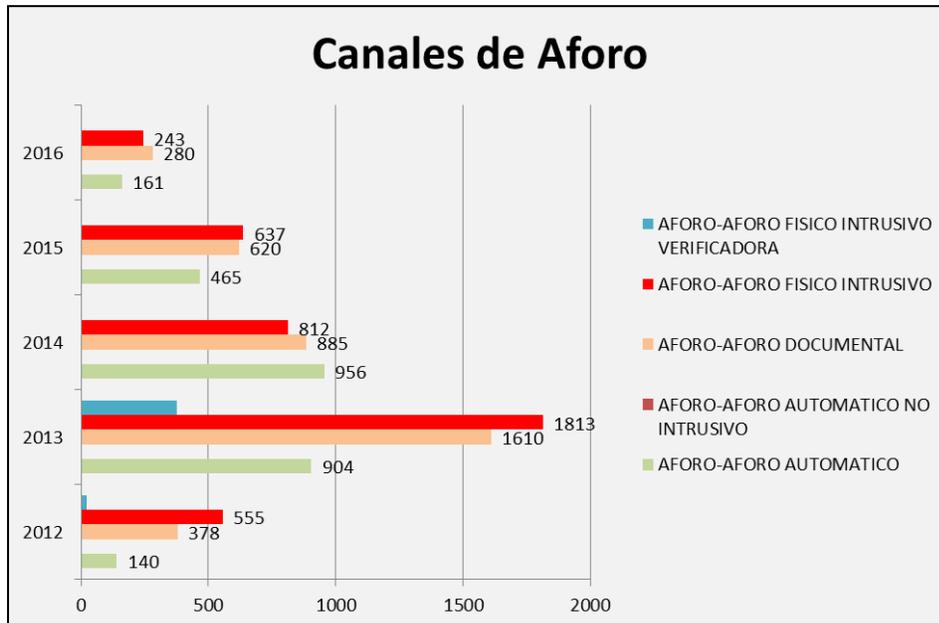


Figura 8. Canales de aforo por año

3.4 Presentación de los resultados

De las novedades detectadas en los controles realizados a las solicitudes de traslado se evidencia que solo 10 inspecciones de carga tuvieron algún tipo de novedad es decir solo el 0.1% de las solicitudes de traslados fueron efectivas. Sobre las asignaciones de canal de aforo cuando se emite alguna declaración aduanera se observa que el 44.48% de las declaraciones que tuvieron inspección física en carga tuvieron acción de control físico en la fase de concurrente o durante el despacho, es decir que este porcentaje tuvo doble control aduanero, siendo el 8.8% efectivo en comparación al total de trámites en la acción concurrente. De acuerdo a los resultados realizados en control posterior se evidencia que no existieron casos de solicitud de traslados que tuvieron control en carga, concurrente o durante el despacho y posterior. No obstante la Aduana tiene la facultad de realizar el control hasta cinco años después de emitida la importación.

Una vez realizada la revisión en las tres fases de control se evidencia que no existe relación entre las fases, es decir no se está considerando un tipo de control para cada fase, es así que para el control anterior existen controles en origen y destino, en fase de despacho o control concurrente existe acción de control física o documental a una carga que ya fue inspeccionada en carga, por tal motivo y considerando los costos excesivos, el tiempo y recursos limitados se recomienda realizar un solo control dentro de la cadena de importación de mercancías. Ya se este control posterior, anterior o concurrente.

Capítulo 4: Discusión

4.1 Contrastación empírica

Los resultados obtenidos en el presente trabajo evidencian la efectividad global en los controles implementados en el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador ya que del total de controles realizados a las solicitudes de traslado el 37% de los controles en fase de concurrente fueron no acción física, observando así que se esta asegurando el cumplimiento de las leyes y reglamentos de cuya aplicación es responsable la Aduana. No obstante se debería considerar un método más eficiente y eficaz para los controles a los traslados ya que los costos en los que se incurren son altos y la efectividad en estos es mínima, evidenciando que solo un 0.01% del total de traslado tuvieron novedad, lo cual no es eficiente considerando la capacidad operativa y los recursos limitados con los cuales actualmente se maneja la institución.

En el capítulo 3, se procedió con el análisis de los resultados producto del método analítico descriptivo a las solicitudes de traslado de todos los distritos aduaneros, con los resultados obtenidos se justifica el estudio de esta tesis, puesto que es inexcusable rediseñar una nueva metodología que permita optimizar el tiempo de la operación aduanera y costos aduaneros.

4.2 Limitaciones

4.2.1 Lugar.

El presente estudio se realiza en la República del Ecuador, considerando la información aduanera de traslados comprendida por todos los distritos aduaneros del país.

4.2.2 Involucrados.

El estudio está enfocado a todas las solicitudes de traslado que han finalizado en una declaración aduanera que tienen como estado salida autorizada considerando solo un numero de carga por cada solicitud de traslado, involucrando a todos los operadores de comercio exterior

que se encuentran involucrados dentro de la cadena logística de ingreso y salida de mercancías desde o hacia el territorio aduanero nacional.

4.2.3 Limitantes

La metodología implementada que actualmente está implementada en el sistema informático que maneja el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador no contempla la acción por fase de control para cada declaración, no obstante la información obtenida sobre las solicitudes de traslado fue una limitación ya que existen campos que son considerados confidenciales y no pueden ser expuestos fuera de la Dirección de Riesgos, así también el nulo acceso a la herramienta perfiles de riesgos en la cual se puede evidenciar el porqué de los controles implementados en la fase de concurrente.

4.3 Líneas de investigación

Uno de los propósitos del presente trabajo de titulación es que a futuro sirva de insumo para la prestigiosa Universidad de Guayaquil, por ende se tomará en cuenta las líneas de investigación de la mencionada institución, siendo así se hará referencia lo que señala la (Dirección de Investigaciones y Proyectos Académicos de la Universidad de Guayaquil). Para este proyecto se ha utilizado la línea de investigación de Desarrollo local y emprendimiento socio económico sostenible y sustentable, sirviendo como referente en futuros estudios sobre operaciones aduaneras en cualquier fase de control, los datos expuestos en el presente documento son muy importantes para los estudios de efectividad en los controles a carga, no solo en territorio nacional sino también internacional.

4.4 Aspectos novedosos del estudio de caso

Entre los aspectos más novedosos e importantes que se pudo evidenciar en el presente trabajo, es la necesidad de realizar una retroalimentación periódica, la misma que permita cerrar el ciclo de los controles y a su vez permita a la herramienta de gestión de riesgos definir con resultados antiguos el tipo de control para las siguientes declaraciones o controles de traslados. Solo 10 inspecciones de carga tuvieron algún tipo de novedad es decir solo el 0.09% de las solicitudes de traslados fueron efectivas, es decir que evidenciamos que no necesariamente mayor control significa mayor eficacia.

Otra aspecto a resaltar son las asignaciones de canal de aforo donde se observa que el 84% de las declaraciones que tuvieron inspección física en carga tuvieron acción de control en la fase de concurrente o durante el despacho, es decir que este porcentaje tuvo doble control aduanero y de acuerdo a los resultados realizados en control posterior se evidencia que no existieron casos de solicitud de traslados que tuvieron control en carga, concurrente y posterior. No obstante la Aduana tiene la facultad de realizar el control hasta cinco años después de emitida la importación, recordemos que entre las principales causas que existen para el control de mercancías provenientes de una solicitud de traslado, está la establecida en la Normativa Aduanera Vigente la cual indica que toda mercancía que tenga solicitud de traslado debe ser revisada una vez llegada a su destino, así también la selectividad en Despacho ya que establece que todo proceso aduanero es perfilado y de acuerdo a los criterios revisados se asigna un tipo de canal para las distintas fases.

Capítulo 5: Propuesta

Al analizar la eficacia de los controles implementados en las solicitudes de traslado de las mercancías, se evidencia que no es efectivo realizar controles a casi todas las solicitudes de traslado, esto considerando su baja efectividad, es por esto que la propuesta consiste en recomendar el rediseño de la metodología implementada para la selección de controles basándose en una selección adecuada de ponderadores para los tipos de variables que el departamento encargado del perfilamiento, use al momento de asignar algún tipo de control. Ya que se evidencia que no se debería inspeccionar todos los traslados. Así también considerar que existen otros tipos de control por el cual podría pasar el trámite que no tenga inspección en carga.

Una propuesta adicional es la de considerar una metodología que considere las tres fases de control, y solo se asigne un tipo de control a cada trámite, para aquello es necesario realizar una retroalimentación efectiva en el sistema utilizado por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. La idea principal es que un trámite aduanero sea controlado solo una vez en cualquiera de sus fases, identificando factores de riesgos como lo son incidencias en trámites, incidencias en agentes de aduana, incidencia en importadores entre otras variables.

5.1 Tema de la propuesta

Considerando la investigación que precede se contempla la aplicación del REDISEÑO DE LA METODOLOGIA PARA LA SELECCIÓN DE CONTROLES en todas las fases de control basados en la metodología que actualmente se encuentra implementada en el sistema del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador por tanto mi propuesta se denomina “REDISEÑO PARA LA SELECCIÓN DE CONTROLES REALIZADOS A LAS SOLICITUDES DE TRASLADOS QUE AFECTA A LOS OPERADORES DE COMERCIO EXTERIOR”.

5.2 Justificación de la propuesta

Con la finalidad de reducir los costos para los Operadores de Comercio Exterior y optimizar los recursos tanto humanos como económicos del país, permitiendo a los involucrados realizar operaciones aduaneras como traslado nace la necesidad de considerar un nuevo modelo que permita optimizar recursos para agilizar a la producción nacional y comercio justo. La falta de una buena retroalimentación dentro del actual sistema que maneja el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador no permite que exista una óptima repartición de los controles por tipo o fase de control para cada carga o mercancía.

5.3 Objetivo general

El objetivo general es implementar una nueva metodología que permita aumentar la eficacia de los controles en las solicitudes de traslado de las mercancías.

5.4 Objetivos específicos

Para dar cumplimiento con el objetivo general del presente trabajo de titulación se procederá a:

- Identificar las novedades en las solicitudes de traslado para poder conocer cuáles son las mercancías susceptibles de control ya que se podría realizar controles específicos eliminando los innecesarios.
- Diagnosticar las causas de los controles implementados para definir las mejores prácticas, ya que existen controles que son realizados por solicitud de otras entidades públicas o privadas, que pueden ser corregidos para mejorar los tiempos de inspección a una carga.
- Revisar la categorización de los controles, para evidenciar si están acordes a los establecidos por la organización mundial de aduanas.

- Sugerir cambios en la metodología implementada para la realización de controles, solicitando una modificación en las técnicas efectuadas para la elección de los canales de aforo.

5.5 Desarrollo de la propuesta

El desarrollo se realizara en la herramienta de perfiles de riesgos modulo del sistema informático Ecuapass, el mismo que deberá ser aprobado por los altos directivos.

5.6 Procedimiento a seguir

El rediseño de la metodología implementada actualmente en el sistema aduanero vigente deberá ser sometido a cambios, los mismos que deberán basarse en; la retroalimentación recibida, es decir, todos los controles implementados en cualquier fase de control deberán ser aperturados y cerrados de manera automática, indicando las novedades detectadas en el momento del control. Se deberá realizar una revisión periódica de los controles implementados considerando que los comportamientos de los Operadores de Comercio Exterior varían conforme las políticas de estado.

Considerando lo mencionado es fundamental considerar los siguientes pasos:

- Realizar una revisión periódica de las retroalimentaciones.
- Evidenciar las novedades reportadas por las direcciones de control.
- Revisión de controles implementados dentro del Perfilador de Riesgos.
- Solicitar mejora continua para las variables o funciones que se encuentren en el sistema y mantener actualizada la información que prioriza los canales de aforo para cada tipo de control.

La retroalimentación efectiva, una revisión periódica de los casos para detectar las novedades y nuevos comportamientos, mientras se realiza una mejora continua para la aplicación de nuevas variables se logra articular el rediseño de la actual metodología.

Conclusiones

Una vez terminado el presente trabajo de titulación se puede emitir las siguientes conclusiones:

- Dentro de los controles implementados a las solicitudes de traslado no existe efectividad ni eficacia suficiente que se asemeje a los costos operativos.
- Se identifica las novedades en las solicitudes de traslado donde se observa que entre las principales novedades se encuentra la presunción de mercancía que no corresponde a la mencionada en las facturas, diferencias de peso y propiedad intelectual.
- Existen productos que deben ser revisados con Agrocalidad para poder emitir el documento de destinación Aduanera, permitiendo así el ingreso de mercancía apta para el consumo humano, otra de las principales causas por la cual existe inspección física es la revisión de mercancías declaradas como menaje de casa esto se da por disposiciones internas, adicionando a las causas la verificación de la normativa del etiquetado en productos como las prendas de vestir, zapatos, carteras entre otros, por tanto se evidencia que las causas del control en las inspecciones de traslado se dan por la normativa interna vigente en un mayor porcentaje que el control realizado por selectividad.
- Se realiza la revisión de la categorización de los controles evidenciando que los mismos cumplen con los parámetros establecidos por la OMA.
- De las declaraciones aduaneras provenientes de solicitud de traslado ninguna declaración ha sido derivada para una revisión pasiva, esto hace notar que las declaraciones seleccionadas se las puede considerar de riesgo bajo.

Recomendaciones

A continuación, se ponen a consideración las siguientes recomendaciones:

- Las novedades detectadas en las solicitudes de traslado pueden ser evidenciadas en concurrente es decir que se debería priorizar el control de declaraciones similares en una fase distinta.
- Optimizar el tiempo y recursos es primordial en una aduana del siglo xxi por tanto es fundamental realizar reuniones periódicas con otras entidades de estado que se encuentran relacionadas con los trámites aduaneros.
- Considerar el sistema de ventanilla única para los controles a carga que necesiten documentos de control previo.
- Solicitar una retroalimentación confiable de manera sistemática para poder alimentar los controles ya implementados, basándose en criterios como tendencias, comportamientos, entre otros.
- Se debería considerar el tipo de control para cada fase, es decir que cada trámite aduanero sea controlado en anterior, concurrente o posterior.
- Considerando que existe el perfilador de riesgos el mismo que tiene metodologías de selección de controles en todas su fases y al cual no tuvimos acceso no podríamos sugerir cambios dentro de dicho sistema, no obstante deberían crearse funciones y/o variables que permitan distinguir si una carga tuvo algún tipo de inspección previa y de esta manera elegir aleatoriamente el tipo de control para cada trámite aduanero.
- De existir control previo en solicitudes de traslado cuyo resultado haya sido sin novedad se recomienda asignarle canales de aforo facilitadores.

Referencias bibliográficas

- Arambulo, I. A. (2015). *Universidad de Machala*. Recuperado el 10 de 09 de 2016, de Universidad de Machala:
<http://repositorio.utmachala.edu.ec/bitstream/48000/4000/1/ECUACE-2015-CI-CD00002.pdf>
- Barros, G. F. (2014). *Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Esmeraldas*. Recuperado el 10 de Septiembre de 2016, de Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Esmeraldas:
<http://repositorio.pucese.edu.ec:8080/bitstream/handle/123456789/151/GUAMAN%20BARROS%20GABRIELA.pdf?sequence=1>
- Ceballos, L. (2013). *Comercio y Aduanas*. Recuperado el 10 de Agosto de 2016, de Comercio y Aduanas: <http://www.comercioyaduanas.com.mx>
- Comisión de la Comunidad Andina. (7 de Noviembre de 2012). *VLEX Comunidad Andina*. Recuperado el 12 de Mayo de 2016, de VLEX Comunidad Andina:
<http://andina.vlex.com/vid/decision-778-406547666>
- Contreras, F. H. (2014). *Introducción a los Negocios Internacionales*.
- David Widdowson, S. H. (2011). *Border Management Modernization*. World Bank.
- Dirección de Investigaciones y Proyectos Académicos de la Universidad de Guayaquil, (. 2. (s.f.).
- Herrero, F. (2011). *La transformación de las aduanas*. PROCESOS, Cuadernos de Trabajo.
- Kyoto, C. d. (17 de Abril de 2008). *Organizacion Mundial de Aduanas*. Recuperado el 8 de Setiembre de 2016, de Organizacion Mundial de Aduanas:

http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/conventions/pf_revised_kyoto_conv/kyoto_new/kyoto_new_es.aspx

Ministerio Coordinador de Producción, Empleo y Competitividad. (2010). *Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones*. Guayaquil.

Ministerio Coordinador de Producción, Empleo y Competitividad. (2010). *Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones*. GUAYAQUIL.

Miranda, L. A. (2012). *Tribunal de Apelaciones de los Impuestos Internos y Aduanas*.

Recuperado el 21 de Agosto de 2016, de Tribunal de Apelaciones de los Impuestos Internos y Aduanas:

<http://www.taiia.gob.sv/portal/page/portal/TAIIA/Temas/Estudios%20Jur%EDdicos/CONCEPTOY%20ALCANCE%20%20DEL%20CONTROL%20ADUANERO.pdf>

Places Sanchez, F. J. (10 de Mayo de 2013). *Todo Comercio Exterior*. Recuperado el 14 de Septiembre de 2016, de Todo Comercio Exterior:

<http://comunidad.todocomercioexterior.com.ec/profiles/blogs/control-aduanero-como-pilar-de-la-legislacion-aduanera>

Regimen Andino sobre Control Aduanero. (20 de Abril de 2004). *Aduana del Ecuador*.

Recuperado el 10 de Septiembre de 2016, de Aduana del Ecuador:

http://www.aduana.gob.ec/files/pro/leg/tra/a2_jul_2015_Acuerdo_Cartagena574.pdf

Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (Marzo de 2015). Manual Especifico para la Operación de Traslado de Mercancías entre Zonas Primarias. *Manual Especifico para la Operación de Traslado de Mercancías entre Zonas Primarias*. Guayaquil, Guayas, Ecuador: SENAE.

Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria. (27 de Junio de 2011).

SUNAT. Recuperado el 16 de Agosto de 2016, de SUNAT:

<http://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/normasadua/gja-03normasoc.htm>

Torres J, N. P. (2014). *Para entender el comercio justo*. Madrid: Instituto Juan de Herrera.

Verdesoto, F. A. (Abril de 2015). *Universidad de Guayaquil*. Recuperado el 15 de Septiembre de 2016, de Universidad de Guayaquil:

<http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/8353/1/Fausto%20Quimba.Tesis%20Valoracion%20Aduanera%20VF.pdf>

World Customs Organization . (29 de Mayo de 2012). Recuperado el 13 de Agosto de 2016, de

World Customs Organization : <http://www.wcoomd.org/en/topics/origin/instrument-and-tools/comparative-study-on-preferential-rules-of-origin/specific-topics/general-annex/kyoto/kyoto-spanish.aspx>

Apéndices

Apéndice 1

CODIGO ORGANICO DE LA PRODUCCION COMERCIO E INVERSIONES

De La Facilitación Aduanera Para El Comercio De Lo Sustantivo Aduanero

Capítulo I

Art. 103.- **Ámbito de aplicación.**- El presente título regula las relaciones jurídicas entre el Estado y las personas naturales o jurídicas que realizan actividades directa o indirectamente relacionadas con el tráfico internacional de mercancías. Para efectos aduaneros, se entiende por mercancía a todos los bienes muebles de naturaleza corporal. En todo lo que no se halle expresamente previsto en este título, se aplicarán las normas del Código Tributario y otras normas jurídicas sustantivas o adjetivas.

Art. 104.- **Principios Fundamentales.**- A más de los establecidos en la Constitución de la República, serán principios fundamentales de esta normativa los siguientes:

a. **Facilitación al Comercio Exterior.**- Los procesos aduaneros serán rápidos, simplificados, expeditos y electrónicos, procurando el aseguramiento de la cadena logística a fin de incentivar la productividad y la competitividad nacional. b. **Control Aduanero.**- En todas las operaciones de comercio exterior se aplicarán controles precisos por medio de la gestión de riesgo, velando por el respeto al ordenamiento jurídico y por el interés fiscal. c. **Cooperación e intercambio de información.**- Se procurará el intercambio de información e integración a nivel nacional e internacional tanto con entes públicos como privados. d. **Buena fe.**- Se presumirá la buena fe en

todo trámite o procedimiento aduanero. e. Publicidad.- Toda disposición de carácter general emitida por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador será pública. f. Aplicación de buenas prácticas internacionales.- Se aplicarán las mejores prácticas aduaneras para alcanzar estándares internacionales de calidad del servicio.

Art. 105.- Territorio Aduanero.- Territorio aduanero es el territorio nacional en el cual se aplican las disposiciones de este Código y comprende las zonas primaria y secundaria. La frontera aduanera coincide con la frontera nacional, con las excepciones previstas en este Código.

Art. 106.- Zonas aduaneras.- Para el ejercicio de las funciones de la administración aduanera, el territorio aduanero se lo divide en las siguientes zonas, correspondientes a cada uno de los distritos de aduana: a. Primaria.- Constituida por el área interior de los puertos y aeropuertos, recintos aduaneros y locales habilitados en las fronteras terrestres; así como otros lugares que fijare la administración aduanera, en los cuales se efectúen operaciones de carga, descarga y movilización de mercaderías procedentes del exterior o con destino a él; y, b. Secundaria.- Que comprende la parte restante del territorio ecuatoriano incluidas las aguas territoriales y espacio aéreo.

Art. 107.- Obligación Tributaria Aduanera.- La obligación tributaria aduanera es el vínculo jurídico personal entre el Estado y las personas que operan en el tráfico internacional de mercancías, en virtud del cual, aquellas quedan sometidas a la potestad aduanera, a la prestación

de los tributos respectivos al verificarse el hecho generador y al cumplimiento de los demás deberes formales.

Art. 108.- Tributos al Comercio Exterior.- Los tributos al comercio exterior son: a. Los derechos arancelarios; b. Los impuestos establecidos en leyes orgánicas y ordinarias, cuyos hechos generadores guarden relación con el ingreso o salida de mercancías; y, c. Las tasas por servicios aduaneros. El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador mediante resolución creará o suprimirá las tasas por servicios aduaneros, fijará sus tarifas y regulará su cobro. Los recargos arancelarios y demás gravámenes económicos que se apliquen por concepto de medidas de defensa comercial o de similar naturaleza, no podrán ser considerados como tributos en los términos que establece el presente Código, y por lo tanto no se regirán por los principios del Derecho Tributario.

Art. 128.- Operaciones aduaneras.- Las operaciones aduaneras y demás actividades derivadas de aquellas se establecerán y regularán en el reglamento a este Código, y demás normas que dicte el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.

Art. 137.- Traslado.- Consiste en la operación aduanera mediante la cual se transporta mercancías bajo control del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, de un punto a otro dentro del territorio aduanero.

Art. 138.- De la declaración aduanera.- La declaración aduanera será presentada conforme los procedimientos establecidos por la Directora o el Director General. El Servicio Nacional de

Aduana del Ecuador podrá autorizar el desaduanamiento directo de las mercancías en los casos previstos en el reglamento a este Código, previo cumplimiento de los requisitos en él establecidos, y de acuerdo a las disposiciones emitidas por la Directora o el 28 -- Suplemento -- Registro Oficial N° 351 -- Miércoles 29 de Diciembre del 2010 Director General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. En estos casos la declaración aduanera se podrá presentar luego del levante de las mercancías en la forma que establezca el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. Se exceptúa de la presentación de la declaración aduanera a las importaciones y exportaciones calificadas como material bélico realizadas exclusivamente por las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional. El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador podrá establecer, reglamentar y eliminar, las declaraciones aduaneras simplificadas, cuando así lo requieran las condiciones del comercio, para cuya aplicación se podrán reducir o modificar formalidades, para dar una mayor agilidad.

Art. 140.- Aforo.- Es el acto de determinación tributaria a cargo de la Administración Aduanera y se realiza mediante la verificación electrónica, física o documental del origen, naturaleza, cantidad, valor, peso, medida y clasificación arancelaria de la mercancía.

Art. 144.- Control Aduanero.- El control aduanero se aplicará al ingreso, permanencia, traslado, circulación, almacenamiento y salida de mercancías, unidades de carga y medios de transporte hacia y desde el territorio nacional, inclusive la mercadería que entre y salga de las Zonas Especiales de Desarrollo Económico, por cualquier motivo. Asimismo, se ejercerá el control aduanero sobre las personas que intervienen en las operaciones de comercio exterior y sobre las que entren y salgan del territorio aduanero. El control aduanero se realizará en las

siguientes fases de conformidad con la normativa internacional: control anterior, control concurrente y control posterior. Para estos efectos el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador podrá solicitar información a las demás instituciones del sector público y empresas públicas respecto de las personas que operen en el tráfico internacional de mercancías. Para la información requerida por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador no habrá reserva ni sigilo que le sea oponible. Cuando una de las dos instituciones así lo requiera, el control posterior se podrá realizar mediante acciones coordinadas entre el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador y el Servicio de Rentas Internas. En caso de que como resultado del control concurrente se determinen errores en una declaración aduanera aceptada, que den lugar a diferencias a favor del sujeto activo, se emitirá una liquidación complementaria. Las liquidaciones complementarias se podrán hacer hasta antes del pago de los tributos, en caso contrario se someterá el trámite a control posterior. En las mismas condiciones, y siempre que no exista presunción fundada de delito, se podrán admitir correcciones a la declaración aduanera y sus documentos de soporte, excepto en los casos que establezca la normativa aduanera dictada para el efecto. En todo caso de correcciones a una declaración aduanera el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador conservará un registro de la información inicialmente transmitida o presentada, de todos los cambios que se efectúen y las servidoras o servidores públicos que intervinieren en dicho proceso.

Art. 145.- Control Posterior.- Dentro del plazo de cinco años contados desde la fecha de pago de los tributos al comercio exterior el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador podrá someter a verificación las declaraciones aduaneras, así como toda información que posea cualquier persona natural o jurídica que guarde relación con mercancías importadas. Para la determinación de las declaraciones aduaneras sujetas al control posterior se emplearán sistemas de gestión de riesgo.

Si se determina que la declaración adoleció de errores, que den lugar a diferencias a favor del sujeto activo, se procederá a la rectificación respectiva sin perjuicio de las demás acciones que legalmente correspondan, la rectificación de tributos en firme, será título ejecutivo y suficiente para ejercer la acción coactiva. El sujeto pasivo podrá presentar una declaración sustitutiva a fin de corregir los errores de buena fe en las declaraciones aduaneras cuando éstos impliquen una mayor recaudación o inclusive si no modifican el valor a pagar, dentro del plazo de cinco años contados desde la aceptación de la declaración, siempre que la administración no hubiese emitido una rectificación de tributos por el mismo motivo o no se hubiere iniciado formalmente el proceso control posterior. La declaración sustitutiva será validada y aceptada del mismo modo que la declaración aduanera. De considerarlo necesario el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador podrá disponer la realización de auditorías a los regímenes especiales dentro de un plazo de cinco años contados a partir de la fecha de la declaración aduanera, para lo cual se podrá efectuar todo tipo de constataciones, sean estas documentales, contables o físicas. Además, el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, a través de sus unidades operativas, tiene la atribución para investigar las denuncias por infracciones aduaneras que se le presenten, así como para realizar los controles que considere necesarios dentro del territorio aduanero en el ámbito de su competencia, para asegurar el cumplimiento del presente Código y su reglamento, adoptando las medidas preventivas y las acciones de vigilancia necesarias. La unidad operativa del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador encargada del control posterior podrá aprehender mercancías y objetos que puedan constituir elementos de convicción o evidencia de la comisión de una infracción aduanera y ponerlas inmediatamente a disposición de la servidora o el servidor a cargo de la dirección distrital que corresponda.

Apéndice 2

REGLAMENTO AL TITULO FACILITACION ADUANERA DEL CODIGO DE PRODUCCION

SECCION V OPERACION DE TRASLADOS

Art. 60.- Traslado.- Consiste en la operación aduanera mediante la cual se transporta mercancías bajo control y potestad del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, de un punto a otro dentro del territorio aduanero ecuatoriano. La operación del traslado contará con los controles y las seguridades requeridas por la Autoridad Aduanera, y la movilización de la carga estará amparada bajo una garantía aduanera que cubra los eventuales tributos al comercio exterior de la mercancía objeto del traslado, mismos que serán calculados en base al procedimiento que para el efecto establezca la Dirección General. En caso de que ocurriera un siniestro, una sustracción, o un hurto o robo de la carga durante su traslado, los tributos al comercio exterior deberán ser cancelados al Estado por parte de quien solicitó dicha operación aduanera. Cuando el traslado se realice hacia un espacio físico autorizado para operar un régimen o un destino aduanero, o a un depósito temporal, estos operadores deberán hacer uso de su garantía general para que esta ampare los traslados a sus dependencias. Las operaciones de traslados que se realicen con cargo a esta garantía afectarán su monto hasta que se confirme la conclusión de esta operación. Del mismo modo, quien rinda la garantía deberá contratar al medio de transporte y solicitar la autorización para realizar el traslado, ante el funcionario a cargo de la zona primaria de destino, debiendo detallar en esta el número de bultos y peso de la mercancía a ser trasladada. A la solicitud de traslado se le adjuntará el documento de transporte y la factura o

documento de respaldo de la transacción comercial. La Zona Primaria donde se origine el traslado, previa la salida de las mercancías, verificará las condiciones de contenedores, precintos y pesos. De existir errores, no se permitirá la salida de la mercancía hasta su corrección. De existir indicios de infracciones aduaneras el Director Distrital de origen informará al Distrito de destino para la anulación de la operación y ordenará lo pertinente. Para los casos en que los traslados no se realicen hacia uno de los espacios físicos descritos en el párrafo precedente, o cuando los trayectos sean de corta duración, la Dirección General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador establecerá un procedimiento específico para esta operación, así como también el mecanismo mediante el cual dichos traslados estarán garantizados por los eventuales tributos de la carga sujeta a esta movilización.

Art. 61.- De los medios de transporte autorizados.- Para poder realizar los traslados de mercancías a los diferentes puntos autorizados por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, los transportistas sean estas personas naturales o jurídicas, tendrán que contar con los permisos o autorizaciones, para circular dentro del país, otorgados por la autoridad competente. El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador registrará el medio de transporte previo a que efectúe el traslado, exigiendo el cumplimiento de las medidas de seguridad que disponga la Dirección General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. El transportista deberá cumplir el trayecto por las rutas, plazos y los horarios fijados por la Dirección Distrital de destino de las cargas, en función de la distancia que exista entre el punto de salida y el de llegada, así como también de acuerdo al número de unidades a transportar. En el caso de que el traslado se lo realice en vanos envíos, estos se efectuarán dentro de los horarios, rutas y plazos establecidos entre el punto de salida y el de llegada, para evento. Cuando se presenten incumplimiento a las disposiciones

contempladas en el presente artículo y siempre que esto no constituya o dé lugar a una infracción tipificada como delito o contravención, se aplicará la sanción por falta reglamentaria de acuerdo a lo establecido en el literal d) del Artículo 193 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones.

Art. 62.- Daño del medio de transporte.- Si durante el traslado se presentaren hechos fortuitos o de fuerza mayor, el responsable del traslado notificará inmediatamente a la Autoridad Aduanera sobre el particular. Si se tratara de un daño del medio de transporte, estará permitido el uso de otro que se encuentre registrado por la Autoridad Aduanera, debiendo notificar el particular al distrito aduanero más próximo al lugar del incidente. Ante cualquier cambio de transporte la garantía rendida para efecto del traslado continuará respaldando las obligaciones establecidas para esta operación.

Art. 63.- Declaración Aduanera.- La Declaración Aduanera será presentada de manera electrónica y/o física de acuerdo al procedimiento y al formato establecido por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. Una sola Declaración Aduanera, podrá contener las facturas, documentos de transporte de un mismo manifiesto de carga y demás documentos de soporte o de acompañamiento que conformen la importación o exportación, siempre y cuando correspondan a un mismo declarante y puerto, aeropuerto o paso fronterizo de arribo para las importaciones; y de embarque y destino para las exportaciones. Para efectos de contabilización de plazos y determinación de abandono tácito conforme el artículo 142 literal a) del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, se tomará en cuenta la llegada de la mercancía conforme lo ampare el manifiesto de carga contenido en la Declaración Aduanera.

Art. 65.- Contenido de la Declaración Aduanera.- Los datos que se deban consignar en la Declaración Aduanera estarán fijados por el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador en el formato que se determine para el efecto, teniendo en cuenta los requisitos contemplados en los convenios o tratados internacionales de los cuales el Ecuador forme parte. Sin perjuicio de lo anterior, la información que conste en la Declaración Aduanera contendrá, al menos, la identificación del Declarante, la del medio de transporte, la descripción de las mercancías, origen, procedencia y el valor de las mismas. La Declaración Andina de Valor (DAV) y la autoliquidación de los tributos al comercio exterior se considerarán parte de la Declaración Aduanera, cuando su presentación sea exigible.

Apéndice 3: Control anterior

Solicitud de traslado por distritos

DISTRITO SOLICITUD	NO_SOLICITUD DE TRASLADO	%
019-GUAYAQUIL - AEREO	4221	38,87%
028-GUAYAQUIL - MARITIMO	10	0,09%
037-MANTA	6	0,06%
055-QUITO	1532	14,11%
064-PUERTO BOLIVAR	6	0,06%
073-TULCAN	3	0,03%
091-CUENCA	5082	46,80%
TOTAL	10860	1

Control realizado en Destino u origen

CONTROL DE SOLCITUD	% SOLICITUD
INSPECCION	INSPECCION
DESTINO	36%
NO	32%
ORIGEN	31%

Apéndice 4: Control concurrente**Acción de Control**

ACCION DE CONTROL INICIAL	DAI
AFORO-AFORO AUTOMATICO	2626
AFORO-AFORO AUTOMATICO NO INTRUSIVO	4
AFORO-AFORO DOCUMENTAL	3773
AFORO-AFORO FISICO INTRUSIVO	4060
AFORO-AFORO FISICO INTRUSIVO VERIFICADORA	397
TOTAL	10860

Tipo de Inspección**con Canal de aforo**

CODIGO DE INSPECCION DE SELECTIVIDAD	ACCION DE CONTROL INICIAL	DAI	%
IF	AFORO AUTOMATICO	1139	0,10
	AFORO AUTOMATICO NO INTRUSIVO	4	0,00
	AFORO DOCUMENTAL	2929	0,27
NI	AFORO FISICO INTRUSIVO	3262	0,30
	AFORO DOCUMENTAL	1	0,00
NO	AFORO FISICO INTRUSIVO	1	0,00
	AFORO AUTOMATICO	1487	0,14
	AFORO DOCUMENTAL	843	0,08
	AFORO FISICO INTRUSIVO	1194	0,11
TOTAL		10860	1

Administrador del control

QUIEN REALIZA EL CONTROL	% SOLICITUD DE TRASLADO
GESTION DE RIESGOS	25,3%
NO	32,4%
OPERACIONES DE ZONA PRIMARIA	35,9%
POR NOVEDADES	0,2%
POR SOLICITUD	6,2%

Acción de control inicial

ACCION DE CONTROL INICIAL	% DAI
AFORO AUTOMATICO	24,2%
AFORO AUTOMATICO NO INTRUSIVO	0,0%
AFORO DOCUMENTAL	34,7%
AFORO FISICO INTRUSIVO	37,4%
AFORO FISICO INTRUSIVO VERIFICADORA	3,7%