



**UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS**

**CARRERA
GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL**

**TÍTULO
INGENIERÍA EN GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL**

**AUTORES
PIEDRA BUSTOS ANDREA GABRIELA
SEMINARIO ESPINOZA MARIO ANDRES**

TRABAJO DE TITULACIÓN:

*ANALISIS RETROSPECTIVO Y PROSPECTIVO DEL SISTEMA DE
ADUANA DEL ECUADOR ECUAPASS EN EL DEPARTAMENTO
LOGISTICO DE LA EMPRESA CONSOLIDADORA DEL ECUADOR S.A.*

**TUTOR
FRANKLIN ALEJANDRO AVILA CHIRIBOGA**

Guayaquil, marzo de 2015



UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
CARRERA: GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo fue realizado en su totalidad por Andrea Gabriela Piedra Bustos, como requerimiento parcial para la obtención del Título de Ingeniera en Gestión Empresarial Internacional.

TUTOR

FRANKLIN ALEJANDRO AVILA CHIRIBOGA

DIRECTORA (e) DE LA CARRERA

Lcda. Isabel Pérez Jiménez M.Ed.

Guayaquil, a los 13 días del mes de marzo del año 2015



UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
CARRERA: GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo fue realizado en su totalidad por Mario Andrés Seminario Espinoza, como requerimiento parcial para la obtención del Título de Ingeniera en Gestión Empresarial Internacional.

TUTOR

FRANKLIN ALEJANDRO AVILA CHIRIBOGA

DIRECTORA (e) DE LA CARRERA

Lcda. Isabel Pérez Jiménez M.Ed.

Guayaquil, a los 13 días del mes de marzo del año 2015



UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
CARRERA: GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, **Andrea Piedra Bustos**

DECLARO QUE:

El Trabajo de Titulación **Análisis retrospectivo y prospectivo del sistema de aduana del ECUAPASS en el departamento logístico de la empresa consolidadora del Ecuador S.A.** previa a la obtención del Título de **Ingeniera en Gestión Empresarial Internacional** ha sido desarrollado en base a una investigación exhaustiva, respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan al pie de las páginas correspondientes, cuyas fuentes se incorporan en la bibliografía. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance científico del Trabajo de Titulación referido.

Guayaquil, a los 13 días del mes de marzo del año 2015

LA AUTORA

Andrea Piedra Bustos



UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
CARRERA: GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, **Mario Andrés Seminario Espinoza**

DECLARO QUE:

El Trabajo de Titulación **Análisis retrospectivo y prospectivo del sistema de aduana del ECUAPASS en el departamento logístico de la empresa consolidadora del Ecuador S.A.** previa a la obtención del Título de **Ingeniera en Gestión Empresarial Internacional** ha sido desarrollado en base a una investigación exhaustiva, respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan al pie de las páginas correspondientes, cuyas fuentes se incorporan en la bibliografía. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance científico del Trabajo de Titulación referido.

Guayaquil, a los 13 días del mes de marzo del año 2015

EL AUTOR

Mario Andrés Seminario Espinoza



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

CARRERA: GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL

AUTORIZACIÓN

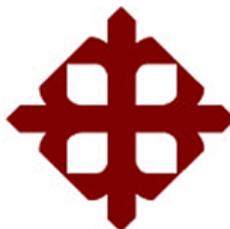
Yo, Andrea Piedra Bustos

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, la **publicación** en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación **Análisis retrospectivo y prospectivo del sistema de aduana del ECUAPASS en el departamento logístico de la empresa consolidadora del Ecuador S.A.**, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, a los 13 días del mes de marzo del año 2015

LA AUTORA:

Andrea Piedra Bustos



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

CARRERA: GESTIÓN EMPRESARIAL INTERNACIONAL

AUTORIZACIÓN

Yo, **Mario Andrés Seminario Espinoza**

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, la **publicación** en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación **Análisis retrospectivo y prospectivo del sistema de aduana del ECUAPASS en el departamento logístico de la empresa consolidadora del Ecuador S.A.**, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, a los 13 días del mes de marzo del año 2015

EL AUTOR:

Mario Andrés Seminario Espinoza

AGRADECIMIENTO

Gracias a Dios por habernos dado salud y permitirnos culminar nuestro proyecto de graduación. A nuestros padres por ser pilares fundamentales en nuestras vidas. Nuestros queridos hermanos que han estado siempre a nuestro lado. A nuestro tutor de tesis Eduardo, por su gran apoyo y motivación para la culminación de nuestros estudios profesionales y a los maestros que marcaron cada etapa de nuestro camino universitario.

DEDICATORIA

Dedicamos este trabajo de titulación a Dios que ha sabido guiarnos y darnos las fuerzas necesarias en las adversidades del camino. A nuestros abuelos, padres y hermanos por su apoyo, comprensión y amor en los tiempos difíciles.

INDICE GENERAL

INDICE DE ILUSTRACIONES.....	XIV
INDICE DE TABLAS.....	XVI
RESUMEN.....	XVII
ABSTRACT.....	XVIII
RÉSUMÉ.....	XIX
INTRODUCCIÓN.....	20
1 CAPITULO I: Aspectos Generales.....	22
1.1 Objetivo de la Investigación.....	22
1.1.1 Objetivo General.....	22
1.1.2 Objetivos Específicos.....	22
1.2 Planteamiento del problema.....	22
1.3 Justificación.....	24
1.4 Pregunta de investigación.....	26
2 CAPITULO II: Marco Teórico, Legal, Terminología.....	27
2.1 Marco Teórico.....	27
2.1.1 Reseña del Comercio Exterior a Nivel Global.....	27
2.1.2 Ambiente Actual del Ecuador y factores influyentes en el comercio exterior.....	31
2.1.3 Las empresas consolidadoras en el país.....	36
2.2 Marco Legal.....	37

2.2.1	Base Legal.....	37
2.2.2	Control Aduanero.....	39
2.2.3	Plan del Buen Vivir.....	41
2.3	Terminología.....	42
3	CAPITULO III: Los procesos aduaneros en Ecuador.....	45
3.1	Reseña de la Aduana en Ecuador y su sistema aduanero....	45
3.2	El comercio exterior en el país y sus procesos.....	53
3.2.1	Reglas Claras.....	54
3.2.1.1	Incentivos Generales.....	54
3.2.1.2	Incentivos para Zonas fronterizas y deprimidas.....	55
3.2.1.3	Incentivos medioambientales.....	55
3.2.1.4	Incentivos para medianas empresas.....	55
3.2.2	Proceso para importación de bienes	55
3.2.3	Proceso para exportación de bienes.....	57
4	CAPÍTULO IV: Procesos específicos del Sistema Ecuapass utilizados por la empresa Consolidadora Del Ecuador S.A.	60
4.1	Situación Actual de la Empresa.....	60
4.1.1	Breve Reseña Histórica.....	60
4.1.2	Perfil de la compañía.....	60
4.1.3	Alcance de los servicios.....	61
4.1.3.1	Tránsito Aéreo.....	62

4.1.3.2	Tránsito Marítimo.....	62
4.1.4	Nuestros principales clientes.....	63
4.2	Cambios en el Sistema Informático de Comercio Exterior.....	63
4.2.1	Cambios en el Sistema Informático de Comercio Exterior (SICE) al ECUAPASS.....	64
4.2.1.1	Módulos Desarrollados en el sistema Ecuapass.....	64
4.2.1.2	Portal de Comercio Exterior y Ventanilla Única.....	66
4.2.1.3	Los principales documentos electrónicos.....	70
4.3	Implementación del nuevo sistema y sus los procesos específicos utilizados por la empresa.....	71
4.3.1	Los cambios en la Declaración Aduanera de Importación, su unificación de ítems y serie.....	72
4.3.2	Los procesos específicos a ser utilizados por la empresa CONSOLIDADORA DEL ECUADOR S.A.....	76
5	CAPÍTULO V: Efecto del Sistema Ecuapass, en los procesos de Logística y Aduana en la empresa Consolidadora Del Ecuador S.A.....	80
5.1	Efectos generales generados durante el periodo de prueba de implementación del sistema Ecuapass.....	81
5.1.1	Efectos en las Líneas Navieras del Ecuador.....	84
5.1.2	Efectos en los Importadores del Ecuador.....	87
5.1.3	Efectos en las Agencias de Carga del Ecuador.....	89
5.2	Evaluación de la Etapa 1, 2 y 3: Tiempos de Nacionalización de Mercancías bajo el régimen 10 – Importación a Consumo.....	92

5.2.1 Evaluación de la Etapa 1.....	92
5.2.2 Evaluación de la Etapa 2.....	96
5.2.3 Evaluación de la Etapa 3.....	100
5.3 Efectos visibles de la implementación del sistema en la Empresa Consolidadora del Ecuador S.A.	101
CONCLUSIONES.....	109
RECOMENDACIONES.....	111
BIBLIOGRAFIA.....	112
ANEXOS.....	116

INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1: Resumen Gráfico de Los Incoterms 2010	35
Ilustración 2: Convocatoria de la Organización Mundial de Aduanas para la implementación del programa AEO en Ecuador	46
Ilustración 3 - Estructura Orgánica de la SENA E.....	47
Ilustración 4 - Mapa de Procesos de la SENA E.....	48
Ilustración 5 - Firma de convenio Marco: Febrero/2010.....	50
Ilustración 6. Cobertura de oficinas a nivel global del grupo de la empresa CONSOLIDADORA SA.....	61
Ilustración 7 - Logo de principales clientes de la empresa CONSOLIDADORA DEL ECUADOR S.A.....	63
Ilustración 8: Logo de Ecuapass.....	64
Ilustración 9 - Cronograma de Trabajo	66
Ilustración 10 - Diagrama Conceptual del Sistema VUE	67
Ilustración 11 - Comparación del antes y después de la implementación de la VUE Fuente: SENA E	68
Ilustración 12 - Portal SENA E.....	69
Ilustración 13. Unificación en la DAV, implementado a la DAI.....	73
Ilustración 14 - Procesos internos de la empresa	76
Ilustración 15- Manifiesto de Importación para cargas aéreas y marítimas .	77
Ilustración 16- Manifiesto de Importación, Presentación de la información .	78
Ilustración 17 - Manifiesto de Exportación, Presentación de la Información	78
Ilustración 18 – Print de los requisitos para poder ingresar al portal de ECUAPASS	822

Ilustración 19 - Tiempo promedio total etapa 1	933
Ilustración 20- Depósito Temporal Marítimos	93
Ilustración 21-Puertos Marítimos: Distritos	94
Ilustración 22- Depósitos Temporal Aéreos	94
Ilustración 23 - Aeropuertos: Distritos	95
Ilustración 24- Frontera Terrestre	95
Ilustración 25- Depósito Temporal: Terrestres	96
Ilustración 26 - Top 5 del Grupo 1 de Agentes de Aduana en la Evaluación de la Etapa 2.....	98
Ilustración 27 - Top 5 del Grupo 2 de Agentes de Aduana en la Evaluación de la Etapa 2.....	98
Ilustración 28 - Top 5 del Grupo 3 de Agentes de Aduana en la Evaluación de la Etapa 2.....	99
Ilustración 29 - Promedio Etapa 3 de Enero - Diciembre 2013.....	101

INDICE DE TABLAS

Tabla 1- Documentos electrónicos.....	70
Tabla 2 - Unificación de la información del ítem de DAV con la serie de DAI	73
Tabla 3 - Parámetros para la metodología de medición y agrupación.	977

RESUMEN

La finalidad de este trabajo de titulación es analizar detalladamente el efecto que ha tenido el nuevo sistema del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, denominado ECUAPASS, en el departamento de logística y aduana de la empresa Consolidadora del Ecuador S.A.

El análisis está basado en exponer y detallar los cambios que la economía internacional ha tenido a lo largo del tiempo y el efecto que ha causado en la Aduana del Ecuador, a su vez mostrar las razones que llevaron a la SENAE a tomar la decisión de implementar e innovar un nuevo sistema de aduana y poder proveer un servicio de calidad a la ciudadanía, principalmente a los operadores de comercio exterior que son los encargados en realizar operaciones comerciales internacionales con frecuencia.

El trabajo da a conocer los procesos aduaneros en el Ecuador y sus modificaciones luego de la implementación del ECUAPASS y el efecto que este ha causado. Finalmente, se especificará la situación de la empresa Consolidadora del Ecuador S.A. y los cambios que esta ha sufrido en los departamentos de aduana y logística a partir de la implementación del sistema.

Palabras clave: logística, aduana, SENAE (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador), ECUAPASS

ABSTRACT

The purpose of this investigation is to analyze the effect that the new system of National Customs Service of Ecuador called ECUAPASS has had in the logistics department of the company Consolidadora del Ecuador S.A.

The analysis is based on expose and detail the changes that the world economy has seen over time and the effect it has had on the Customs of Ecuador, in turn show the reasons that led the SENA E make the decision to implement and innovate a new system of customs and to donate a quality service to the public, mainly to foreign trade operators who are responsible in making international trade frequently.

The work presents the customs procedures in Ecuador and its amendments after implementation of ECUAPASS and the effect this has caused. Finally will be presented the situation of the company Consolidadora del Ecuador S.A. and shall specify the changes that the departments of customs and logistics has suffered since system implementation.

Key words: logistic, customs, SENA E (National Service of Ecuadorian Customs), ECUAPASS

RÉSUMÉ

Le but de la présente recherche est d'analyser en détail l'effet que le nouveau système de Service National des Douanes de l'Équateur, appelé ECUAPASS, a eu dans le département de la logistique de l'entreprise Consolidadora del Ecuador SA.

L'analyse est basée pour exposer et décrire en détail les changements que l'économie mondiale a vu au fil du temps et de l'effet qu'elle a eu sur la douane de l'Équateur, à son tour montrer les raisons qui ont conduit l'SENAE à prendre la décision de mettre en œuvre et d'innover un nouveau système de douanière et d'offrir un service de bonne qualité au public, principalement aux opérateurs du commerce extérieur qui sont responsables de faire du commerce international fréquemment.

Le document décrit des procédés de douane en Équateur et ses modifications après la mise en œuvre des ECUAPASS et l'effet que cela a causé. Enfin, s'établira la situation de l'entreprise Consolidadora del Ecuador SA et les changements qu'il a subi dans le département de douane et de la logistique de la mise en œuvre du système.

Mots clés: logistique, douanes, SENAE (Service National des Douanes de l'Équateur), ECUAPASS

INTRODUCCIÓN

Nuestro análisis retrospectivo y prospectivo del sistema de aduana del ECUAPASS en el departamento logístico de la empresa consolidadora del Ecuador S.A. se basará en presentar información acerca de los antecedentes de los procesos de aduana en el Ecuador así como también las modificaciones que se han realizado, debido a los cambios que ha sufrido el Comercio Exterior a medida que ha pasado el tiempo.

También se aborda los cambios que ha tenido el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, institución pública encargada en la administración de la aduana nacional. El esfuerzo realizado para estar a la par del comercio mundial con avances tecnológicos e innovaciones; parte de este esfuerzo es la implementación del nuevo sistema con el que consta la aduana ecuatoriana, el ECUAPASS, que presenta nuevos procesos para agilizar trámites dentro de una transacción comercial internacional.

Las empresas ecuatorianas se han visto en la obligación de adaptarse a este nuevo sistema produciendo mejoras; disminuyendo errores al interior de los procesos logísticos y de aduana de las mismas, ese es caso de la empresa Consolidadora del Ecuador S.A. donde se presentara la situación actual, y los efectos que ha tenido en los varios puntos operativos de la empresa.

El trabajo de titulación se presenta en 5 capítulos, en el primero se define los puntos principales y las bases en la cual se desarrollará la investigación, en el siguiente capítulo se señala brevemente una reseña de

la historia de la economía mundial y nacional, ya en el tercer capítulo se presentará los antecedentes de los procesos aduaneros en Ecuador antes de la implementación del Ecuapass y los cambios que ha tenido, se detallará los procesos específicos del Sistema Ecuapass utilizados por la empresa Consolidadora Del Ecuador S.A. Finalmente se dará los resultados y conclusiones de la investigación.

1 CAPITULO I: ASPECTOS GENERALES

1.1 Objetivos de la investigación

1.1.1 Objetivo General

Analizar el impacto del sistema Ecuapass en los procesos de Logística y Aduana en la empresa Consolidadora Del Ecuador S.A.

1.1.2 Objetivos Específicos

- Presentar los antecedentes de los procesos aduaneros en Ecuador antes de la implementación del Ecuapass.
- Describir los procesos específicos del Sistema Ecuapass utilizados por la empresa Consolidadora Del Ecuador S.A.
- Determinar el efecto en los procesos de Logística y Aduana en la empresa Consolidadora Del Ecuador S.A.

1.2 Planteamiento del problema

En la actualidad hablar de comercio exterior en Ecuador es un tema conocido por aquellos que viven en el mercado, mas no del público en general, pese a ser una actividad preponderante en nuestro país, debido a que la mayoría de nosotros, directamente o indirectamente, llevamos a cabo operaciones de comercio exterior.

El progreso económico nacional se encuentra estrechamente unido a las disposiciones para el intercambio comercial; tal es el caso que los avances tecnológicos que se quisieran alcanzar dentro de este ambiente es un incentivo para la superación de la producción nacional de nuestro país. Por tal motivo y razón, el libre comercio entre países es una de las tendencias más predominantes y apremiadas ocurridas durante las últimas décadas de manera global.

A medida que han ido creciendo los mercados internacionales y se han difundido de forma fenomenal, a las compañías se les ha abierto la oportunidad de explorar nuevos cambios. Pero también se ha vuelto un poco difícil ampliar su participación en ellos, dado que existen muchas más elecciones y esto hace que las empresas también se hayan vuelto más selectivas y rigurosas en cuanto a la calidad de los productos y servicios.

Por lo tanto, se requiere que los países cuenten con mecanismos que faciliten el comercio internacional en lugar de dificultarlo con barreras aduaneras excesivas. Así como de igual forma se debe contar con herramientas o componentes verdaderamente eficientes que creen las circunstancias necesarias para salir a los mercados internacionales con un grado de eficiencia, capacidad y competencia, tal que satisfaga a los clientes y mercador volviéndolos recurrentes y creando una sana relación comercial.

Uno de los principios de la función administrativa del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE) es la "eficacia". Los principios del derecho administrativo en la institución son la parte jurídica y la legalidad del

comercio exterior en Ecuador. Por lo tanto, basados en estos principios, el Estado garantiza que las peticiones de los usuarios sean solucionadas en una forma rápida y respetando las normas legales bajo los debidos proceso.

Es por esa misma razón que hoy en día son cuantiosos los órganos administradores que disponen de un sitio web, donde los residentes pueden obtener información relacionada con sus funciones específicas, desde sus objetivos, misión y visión, como sus procedimientos y lo que abarca como entidad.

Muchos importadores y exportadores están a veces limitados por el conocimiento perteneciente a los procesos logísticos y aduaneros, especialmente cuando comienzan a trabajar y desarrollarse en este medio. Muchos se arriesgan o aventuran en su primera negociación, y pueden llegar a tener pérdidas o costos extras hasta de miles de dólares. Por ello es tan necesario guiar a los clientes de este medio de la mejor forma posible.

De manera específica, el análisis que se procederá a hacer permitirá que la compañía CONSOLIDADORA DEL ECUADOR S.A. pueda revisar los procesos logísticos ya empleados para ser aplicadas al grupo de revisión que corresponde esta empresa. De esta forma se podrá entregar un mejor servicio por la adopción e implementación de los procesos en el Departamento de Operaciones. Mismo que estaría generando y facilitando el proceso para los clientes, importadores o exportadores, sin importar el tipo de mercadería que requieran despachar al o fuera del país.

1.3 Justificación

A la vez, el objetivo de este esquema de procesos, es reflejar de manera real, la presentación de los procesos logísticos y de Aduana de las empresas, tanto en su aspecto operacional, como en su situación aduanera.

La falta de nitidez, uniformidad y facilidad de comparación en los procesos logísticos y aduaneros, y la comprensión del mismo por parte de sus principales participantes, los operadores de comercio exterior, sean estos importadores, exportadores, agentes de Aduana, entre otros; ha ocasionado en muchos casos; el aumento en costos y un bajo crecimiento en sus proyectos.

Un objetivo muy importante para esta investigación también es inducir a las nuevas generaciones de profesionales y emprendedores al conocimiento del campo de Comercio Exterior, esperando poner a su alcance la información necesaria para desarrollo.

Especialmente, dado el reciente cambio en el sistema de Aduana del Ecuador, actualmente conocido como ECUAPASS, el cual ha generado ciertos cambios para los OCE en distintas medidas desde Octubre del 2012. El cambio del sistema se considera un avance y el gobierno está tratando también de promover el comercio exterior planteando la idea de Cero Papel en los trámites aduaneros, objetivo que aún no se ha alcanzado pero sigue en mejora continua. El cambio de sistema es un proceso muy importante ya que todo OCE debe estar registrado en este sistema para poder ejercer y participar en el negocio del comercio exterior actualmente.

1.4 Pregunta de investigación

La finalidad de esta investigación es poder visualizar como fue el proceso de la implementación del nuevo sistema de aduana Ecuapass y como afecto los procesos logísticos en general en el país y en la empresa CONSOLIDADORA DEL ECUADOR S.A.

2 CAPITULO II: Marco Teórico, Legal, Terminología

2.1 Marco Teórico

2.1.1 Reseña del Comercio Exterior a Nivel Internacional

Según indica DRAE (2012), el comercio es la negociación que se hace comprando y vendiendo o permutando géneros o mercancías. Debido al desarrollo del comercio internacional, surgen nuevas actividades dentro del área comercial, en especial en el comercio exterior de cada país, las empresas buscan desarrollar nuevos mercados internacionales y así incrementar y entrar al desarrollo económico, así como también se ven bajo el efecto de la aparición de nuevas tecnologías a través del mundo.

El principio del comercio exterior se descubre en el intercambio de patrimonios o productos de países cálidos por bienes de zonas templadas o frías. A medida que fue avanzando el tiempo, se fue generando mejoras en el sistema de transferencia o transporte, y los efectos del mercantilismo fueron ascendiendo. Consecuentemente, el comercio entre ciudades fue cada vez mayor a causa del incremento de capital, productos y servicios distintas partes del mundo.

El comercio exterior permite a un país dedicarse en la producción de los bienes que elabora de forma más eficaz y con menores costos, es decir la producción de acuerdo a sus recursos disponibles. Autónomamente, un país no podría consumir lo mismo que lo puede hacer al formar parte del comercio exterior. Las condiciones que crea el comercio exterior expanden las oportunidades y entornos de consumo, así como también de la producción nacional para venta del exterior. Pese a que

internamente, la demanda de un producto sea menor a la capacidad de producción, con el comercio exterior aumenta el potencial para la mercadería producida cree una relación comercial entre países, permitiendo calcular la posición de sus respectivas economías.

A partir del siglo XVI, el comercio exterior empezó a alcanzar mayor notabilidad bajo la creación y nacimiento de los imperios coloniales Europeos, así es como el comercio se transformó en una herramienta de política imperialista.

Antiguamente, el patrimonio de un país se evaluaba en función al importe de metales preciosos que tuviera, sobre todo oro y plata. El propósito de una nación era conquistar cuanta más tesoro. Esta concepción del papel del comercio internacional, conocida como mercantilismo, predominó durante los siglos XVI y XVII.

A medida que se fueron presentando de los estados nacionales durante el período de los siglos XVII y XVIII, el comercio exterior comenzó a manifestar las características más cercanas a lo que actualmente conocemos en el medio. Aquellos que regían los nuevos estados fueron descubrieron que al impulsar el comercio exterior podrían amplificar el patrimonio y, subsecuentemente, el dominio y poder de su país. Este periodo es significativo y marca un punto importante en el comercio exterior, porque es a partir de aquí que emergieron nuevas teorías sobre la económica internacional, centrándose en la negociación que se da en el comercio exterior.

En el siglo XX se comienzan tendencias comerciales globales en los países, tales como los aranceles. Los aranceles no tienen como objetivo detener de ninguna manera el comercio de mercadería, pero en realidad se convirtieron en barreras de la economía internacional. Las políticas

comerciales se convirtieron en un conflicto entre países y es de ahí donde nacen las negociaciones internacionales sobre el comercio, donde se crean las uniones aduaneras y aéreas de libre comercio.

Desde la década de 1930 se trató de iniciar y coordinar las políticas comerciales en escala global, pero no fue hasta 1947 que se logró el primer acuerdo internacional que controlaba las restricciones al comercio, el conocido Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio, mayormente conocido como GATT. Actualmente el GATT comprende de 159 países miembros de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), y aún hay países que se encuentran en negociación. Hasta el momento el GATT ha tenido nueve rondas de negociación o actualización, siendo la última finalizada en Uruguay en Septiembre de 1986. Los textos legales se pueden revisar en la página de la Organización Mundial del Comercio (OMC), en la sección de textos jurídicos, donde se pueden revisar las últimas actualizaciones del GATT. Cabe recalcar que el nacimiento de la OMC es justamente por las negociaciones que se llevaban a cabo, y todo lo que la OMC hace resulta de las negociaciones internacionales. (OMC, 2015)

La Organización Mundial del Comercio (OMC) es el organismo internacional que se encarga en regular las normas que administran el comercio entre naciones. Estas normas se manifiestan a través de acuerdos de la OMC que son aprobados y firmados por la mayoría de países que son parte del comercio mundial. La principal meta de este organismo es el bienestar de todos los actores dentro de una transacción comercial internacional.

La Organización Mundial de Aduanas (OMA) es la organización mundial que está encargado en proveer ayuda a los países asociados representados por sus respectivas aduanas en cuanto a materia aduanera.

La OMA no actúa en litigios comerciales o de tarifas, aquí interviene la OMC. Hay un sistema establecido por esta organización que estandariza la clasificación de productos a nivel mundial denominado *Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías o Sistema Armonizado a secas*.

En el 2005, la OMA implementa el *“Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global- SAFE”* que tiene dos pilares fundamentales para cumplir su principal objetivo: Aduana-Aduana y Aduana-Empresa, este último del Marco SAFE busca la unión entre el sector público con el sector privado, con la intención de que el privado sea parte de garantizar la seguridad de la cadena logística internacional. Con este motivo se crea la figura de *“Operador Económico Autorizado”* para agilizar el comercio mundial.

EL COPCI define al Operador Económico Autorizado como la persona natural o jurídica que forma parte en una transacción comercial de mercancías, sin importar la función que este desarrolle y que cumple con todas las normas de seguridad establecidas por la SENAE para realizar trámites aduaneros.

A partir de la segunda mitad del siglo XX, el sector portuario de cada nación ha venido experimentando una cadena de cambios, actualizaciones y mejoras en conjunto con la aduana nacional de cada país. Anteriormente, los puertos eran reconocidos como herramientas que usaban los estados como medios para controlar determinados mercados y los productos que ingresaban al país.

En la actualidad, los mayores puertos del mundo rivalizan a nivel mundial con amplios índices de productividad, rapidez y efectividad para el transporte marítimo, siendo este uno de los motores del crecimiento tanto del comercio como de la economía mundial. Los puertos estatales han pasado a competir con los puertos privados por la adjudicación y concesión de las terminales portuarias. La competencia entre entidades o empresas portuarias ha conducido a la mejora de su eficiencia operativa, a reducir los costos y tiempos de manipulación de contenedores, así como el tiempo de trabajo por buque y por muelle y a la mejora a nivel global de los servicios portuarios. Al punto que existen certificaciones de seguridad internacionales especiales para que los puertos se puedan mantener el funcionamiento del mismo.

Por tales motivos mencionados, sobre la actualización y tecnología y demanda de logística y transporte, surgen las empresas consolidadoras de carga. Debido a existe un alto nivel de empresarios, de mediana a grandes empresas, que se dedican a la importación y exportación de mercancías, que están en la búsqueda de soluciones logísticas y transporte. De manera que pueden centralizar y conseguir menores costes recibiendo el servicio de transporte terrestre, marítimo, y aéreo, sin tener que trabajar con una empresa naviera o aerolínea directamente, teniendo que variar entre las mismas.

2.1.2 Ambiente Actual del Ecuador y factores influyentes en el comercio exterior

La globalización y consecuentemente la evolución del comercio exterior, el inicio y extensión de los proyectos a nivel local como a nivel internacional; a incentivado la homogenización de los procesos aduaneros que dan las compañías en el mercado de comercio exterior.

A través de los años, Guayaquil ha sido un puerto no regulado con un alto ingreso y salida de mercadería. Recién en 1998 se creó la Corporación Aduanera del Ecuador (CAE), estableciendo una forma legal y formal de la importación y exportación. Actualmente, la persona jurídica de derecho público, de duración indefinida, patrimonio del Estado se llama Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE).

El 14 de agosto en Riobamba nace la República del Ecuador por ende nace el nuevo trabajo aduanero. En la primera constitución de la república consta que los departamentos del Guayas, Quito, Azuay eran un solo cuerpo independiente que formaba el Ecuador, La administración de la primera aduana en ese entonces denominada Real Aduana y Alcabalas de Guayaquil, fueron creadas en 1778 por el presidente de la Audiencia de Quito, Dr. José García de León y Pizarro , ya cuando aparece Ecuador como república toman la decisión de seguir contando con las mismas instalaciones , y así convirtiéndose en un legado del periodo colonial.

En el año de 1830 establecen los primeros documentos que se debían presentar para la importación de vehículos ya sea para vehículos pasajeros, vehículos de transporte turístico, vehículos de transito aduanero comunitario y vehículos privados o alquilados con fines turísticos. Tres años después mediante un registro oficial se anula la disposición en la que existía un privilegio en el cual se podía importar manufactura extranjera para la feria denominada Del Cisne sin pagar aranceles es así que se ordena que el Poder Ejecutivo cree la Aduanilla en dicha provincia para regular y vigilar el comercio clandestino, diez días después mediante Registro Autentico del 28 de Octubre se detalla las penas por comercio fraudulento de contrabando y

también a los empleados que desistan de denunciarlos o sean parte del delito.

Ya en la década del 40 se organiza el primer Resguardo de Aduana de Guayaquil y se modifica los aranceles de importación, siendo el más afectado el arancel de importación del liencillo y se decretan las atribuciones del Guarda Almacén de la Aduana de Guayaquil.

El 24 de Noviembre de 1853 se crea la lo y se establecen los derechos de los Alguaciles en los procesos de contrabando del Litoral.

A finales del siglo XVIII se presenta el primer Reglamento de la Ley de Aduanas. El 9 de Noviembre de 1900 con Ley 1, se publica la Ley Orgánica de Aduanas y Arancelaria y con esto ya se decide por formar la Aduana de Guayaquil. Por Decreto Supremos 8 el Sr. Dr. Federico Páez en ese entonces encargado del Mando Supremo de la Republica, se firma convenio sobre la Represión del Contrabando en Buenos Aires, la cual sigue vigente.

Luego de varios años de complicaciones con la Policía Aduanera se dispone que la misma será delegada al Ejercito Nacional en caso de guerra y eliminar el contrabando, y se unirá a la Policía Nacional y las Fuerzas Armadas para mantener la Seguridad Nacional.

Los términos de Comercio internacional o Incoterms nos ayudan a saber cómo se va a llevar a cabo la logística del embarque, la entrega

de las mercancías, quien tiene la responsabilidad de asegurar la mercancía, así como el despacho aduanal, transporte interno o movilización de la carga.

Los Incoterms son siglas creadas por la Cámara de Comercio Internacional (CCI) o en su siglas en ingles International Chamber of Commerce (ICC) para clarificar los costes y responsabilidades que tendrá el exportador e importador en una transacción comercial internacional de mercancía y/o productos y a su vez los términos de entrega de los mismos. Estas normas son aceptadas voluntariamente por las dos partes de la transacción.

La CCI es el organismo internacional encargado en la elaboración y actualización de estos términos desde 1936 teniendo ya varias actualizaciones desde su creación de acuerdo a los cambios que presenta el comercio internacional a medida que pasa el tiempo. Según la CCI, “las reglas Incoterms definen las responsabilidades de las empresas compradoras y vendedoras en la entrega de mercancías al amparo de los contratos de compraventa.” (CCI, 2010, Publicación nº 715/ES). La versión actual de los Incoterms es la del 2010 (con revisiones en 1945, 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000 y 2010), que está en vigencia desde el 1 de enero del 2011.

Los 4 puntos principales que reglamentan estas normas son: La entrega de las mercancías, la transmisión de los riesgos, la distribución de los gastos y los trámites de documentos aduaneros.

Incoterms 2010											
	Mercancía acondicionada para su venta	La carga en el almacén del vendedor	Transporte interior en origen	Formalidades aduaneras de exportación	Gastos manipulación en origen	Transporte principal	El seguro de la mercancía	Gastos manipulación de destino	Formalidades aduaneras de importación	Transporte interior en destino	Entrega de la mercancía al comprador
EXW	●	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Polivalente	●	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
FCA	●	●	●	●	■	■	■	■	■	■	■
Polivalente	●	●	●	●	■	■	■	■	■	■	■
FAS	●	●	●	●	■	■	■	■	■	■	■
Marítimo	●	●	●	●	■	■	■	■	■	■	■
FOB	●	●	●	●	■	■	■	■	■	■	■
Marítimo	●	●	●	●	■	■	■	■	■	■	■
CPT	●	●	●	●	■	■	■	■	■	■	■
Polivalente	●	●	●	●	■	■	■	■	■	■	■
CIP	●	●	●	●	■	■	■	■	■	■	■
Polivalente	●	●	●	●	■	■	■	■	■	■	■
CFR	●	●	●	●	■	■	■	■	■	■	■
Marítimo	●	●	●	●	■	■	■	■	■	■	■
CIF	●	●	●	●	■	■	■	■	■	■	■
Marítimo	●	●	●	●	■	■	■	■	■	■	■
DAT	●	●	●	●	■	■	■	■	■	■	■
Polivalente	●	●	●	●	■	■	■	■	■	■	■
DAP	●	●	●	●	■	■	■	■	■	■	■
Polivalente	●	●	●	●	■	■	■	■	■	■	■
DDP	●	●	●	●	■	■	■	■	■	■	■
Polivalente	●	●	●	●	■	■	■	■	■	■	■

© 2010 Cámara de Comercio Internacional CCI

●	Vendedor	■	Comprador	■	Vendedor / Comprador
---	----------	---	-----------	---	----------------------

Ilustración 1: Resumen Gráfico de Los Incoterms 2010

Fuente: Cámara de Comercio Internacional, Obligaciones, Costos y Riesgos, Publicación N° 715S de ICC (2010).

La Ley de Comercio Exterior impulsa y regulariza el comercio exterior y la Cámara de Comercio Internacional, siendo estos últimos quienes uniforman la distribución de documentos, las condiciones de entrega de los artículos, la distribución de importe de operación y la distribución de riesgos de la operación, asimismo quienes ven la necesidad del vendedor o embarcador y comprador o importador, quienes al final son los responsables de llevar a cabo la importación y exportación de los productos. Estas leyes como la cámara de comercio internacional no deben de ir más allá de los tratados internacionales, es decir que no debe de ir en perjuicio de los tratados internacionales que Ecuador tiene con los otros países.

2.1.3 Las empresas consolidadoras en el país.

La comercialización es transcendental en el movimiento de la economía para cualquier país, debido a que en ella convergen otros elementos de igual jerarquía, como es la producción y la distribución en esta época global, donde la mayoría de economías tienen que atender sus necesidades que no pueden satisfacer autónomamente. Las empresas consolidadoras de carga están formadas por un grupo de trabajo quienes prestan un servicio personalizado e independiente, los cuales pueden variar entre fletes marítimos, aéreos y terrestres.

La cadena logística que se maneja es el sector de transporte forma parte de un servicio relacionado entre la actividad que realiza las empresas consolidadoras, las empresas navieras, las líneas aéreas, el Agente Afianzado de Aduana y el transportista de carga. Todas estas empresas llevan a la práctica un proceso completo de logística y transporte, misma que entre el comprador o importador y el proveedor o embarcador, existe una sucesión de pasos y empresas que operan como intermediarios oportunos de la actividad, lo cual para algunos puede llegar a influir para que el proceso logístico se vuelva lento, largo y costoso.

La realidad es que no tiene que ser un proceso largo, lento y costoso. Las empresas consolidadoras buscan unificar estos servicios, se busca empequeñecer costos de logística y transporte al importador y exportador. Pero principalmente se centra en tener una relación directa con el cliente, para ellos seríamos los únicos en su cadena de logística y transporte. Las empresas consolidadoras de carga aduanera se encargan de realizar la

logística, y por supuesto el flete internacional, todo lo relacionado al comercio internacional, las cuales se rigen por la Ley Aduanera Ecuatoriana y Ley del Comercio Internacional, debido a que deben de conocer los términos de negociación que se pactó entre vendedor y comprador.

2.2 Marco Legal

2.2.1 Bases Legales

Nuestra investigación tendrá como base legal los siguientes documentos:

- Constitución de la República del Ecuador.
- Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones.
- Plan del Buen Vivir.

Según se estipula en la Constitución de la República del Ecuador, en los subsecuentes artículos que denuncian:

"Art. 1.- El Ecuador es un Estado constitucional de derechos y justicia, social, democrático, soberano, independiente, unitario, intercultural, plurinacional y laico."

"Art. 82.- El derecho a la seguridad jurídica se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes."

"Art. 225.- El sector público comprende (...) 3. Los organismos y entidades creados por la Constitución o la ley para el ejercicio de la potestad

estatal, para la prestación de servicios públicos o para desarrollar actividades económicas asumidas por el Estado.”

“Art. 227.- La administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación.”

Según establece el artículo 205 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI), remitido por la Asamblea Nacional y publicado en el Registro Oficial No. 351 del 29 de Diciembre del 2010, que *“El servicio de aduana es la potestad pública que ejerce el Estado, a través del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, sin perjuicio del ejercicio de atribuciones por parte de sus delegatarios debidamente autorizados y de la dirección o cooperación de otras entidades u órganos del sector público, con sujeción al presente cuerpo legal, sus reglamentos, manuales de operaciones y procedimientos, y demás normas aplicables”* (Asamblea Nacional, 2010).

El Art. 212 del COPCI establece que *“El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador es una persona jurídica de derecho público, de duración indefinida, con autonomía técnica, administrativa, financiera y presupuestaria, domiciliada en la ciudad de Guayaquil y con competencia en todo el territorio nacional. Es un organismo al que se le atribuye en virtud de este Código, las competencias técnico-administrativas, necesarias para llevar adelante la planificación y ejecución de la política aduanera del país y para ejercer, en forma reglada, las facultades tributarias de determinación, de resolución, de sanción y reglamentaria en materia aduanera”* (Asamblea Nacional, 2010).

“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.”

2.2.2 Control Aduanero

El Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversión, en el Libro V “De la Competitividad Sistemática y de la Facilitación Aduanera”, estipula que uno de los pilares fundamentales es el CONTROL ADUANERO, que se deberá ejercer en toda transacción de comercio, a través de la gestión de riesgo, vigilando el cumplimiento del orden jurídico y por el interés fiscal.

El Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversión, Título II, Capítulo IV del “CONTROL ADUANERO”, se determina en lo que corresponde a los controles aduaneros: “... 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. (...) (Ley Orgánica de Aduana, 2010)*

Art. 145.- *Controles Posteriores.- (...) 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...”. (Ley Orgánica de Aduana, 2010)*

2.2.3 Plan Nacional del Buen Vivir

Según la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (SEMPLEDES, 2013), el Plan Nacional del Buen Vivir es una herramienta del actual gobierno ecuatoriano que tiene como finalidad estructurar las políticas, la inversión y la gestión pública. Según el registro del plan nacional (2013), el programa cuenta con doce objetivos principales y tiene vigencia hasta el 2017.

- *Objetivo 1: Consolidar el Estado democrático y la construcción del poder popular.*
- *Objetivo 2: Auspiciar la igualdad, la cohesión, la inclusión y la equidad social y territorial, en la diversidad.*
- *Objetivo 3: Mejorar la calidad de vida de la población.*
- *Objetivo 4: Fortalecer las capacidades y potencialidades de la ciudadanía.*
- *Objetivo 5: Construir espacios de encuentro común y fortalecer la identidad nacional, las identidades diversas, la plurinacionalidad y la interculturalidad.*
- *Objetivo 6: Consolidar la transformación de la justicia y fortalecer la seguridad integral, en estricto respeto a los derechos humanos*
- *Objetivo 7. Garantizar los derechos de la naturaleza y promover la sostenibilidad ambiental territorial y global.*
- *Objetivo 8. Consolidar el sistema económico social y solidario, de forma sostenible.*
- *Objetivo 9. Garantizar el trabajo digno en todas sus formas.*
- *Objetivo 10. Impulsar la transformación de la matriz productiva.*
- *Objetivo 11. Asegurar la soberanía y eficiencia de los sectores estratégicos para la transformación industrial y tecnológica.*

- *Objetivo 12. Garantizar la soberanía y la paz, profundizar la inserción*
- *estratégica en el mundo y la integración latinoamericana.*

2.3 Terminología

Con el fin de poder estar familiarizados con el área que se va a desarrollar el análisis, es necesario conocer los siguientes términos y conceptos que se van a ver continuamente a través de la investigación. A fin de mantener las normas establecidas por la autoridad reguladora y competente, hemos tomado los conceptos actualizados que provee la Aduana del Ecuador para los usuarios. El Servicio Nacional De Aduana Del Ecuador se reserva el derecho a los términos generales del Ecuapass descritos a continuación:

1. Agente de carga internacional.- Empresa que puede realizar y recibir embarques, consolidar, y desconsolidar mercancías, actuar como Operador de Transporte Multimodal sujetándose a las leyes de la materia y emitir documentos propios de su actividad tales como conocimientos de embarque, guías aéreas, certificados de recepción, certificados de transporte y similares. (SENAE, 2012, p. 2)
2. Bill of Lading: Conocimiento de embarque. (SENAE, 2012, p.2)
3. Consolidación.- Es un servicio del Transporte Internacional que consiste en agrupar varias cargas de embalajes distintos o iguales, pertenecientes a diferentes consignatarios dentro de un mismo contenedor o paleta, para ser transportados, como una unidad, por vía aérea o marítima. (SENAE, 2012, p. 4)
4. Consolidador de carga.- Operador distinto del porteador, que transporta carga en forma agrupada, bajo su nombre y

responsabilidad, destinada a uno o más consignatarios finales, debidamente autorizado por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. Según el Art. 2, literal u) del Reglamento al Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones. (SENAE, 2012, p. 5)

5. D.A.I.: Declaración Aduanera de Importación. (SENAE, 2012, p. 5)
6. D.A.E.: Declaración Aduanera de Exportación. (SENAE, 2012, p. 5)
7. Desconsolidación.- Descarga o vaciado de un contenedor con mercancía destinada a uno, dos o más consignatarios. (SENAE, 2012, p. 5)
8. Documento de transporte: Documento que materializa el acuerdo de voluntades entre un Operador de Transporte y un usuario de su servicio, por el cual el primero se compromete a transportar la carga desde un determinado lugar de origen hasta el destino final que se le indique, a cambio de un precio determinado (flete). En el caso del transporte aéreo, las Líneas Aéreas o Agentes de Carga Internacional emitirán las respectivas Guías Aéreas Máster (con sus siglas en inglés, Master Airwaybill). Cuando se trate de las Consolidadoras de Carga, Empresas de Tráfico Postal Internacional y Correos; y Correos del Ecuador, generarán las respectivas Guías Aéreas Hijas (con sus siglas en inglés, House Airwaybill). En el caso del transporte marítimo, las Líneas Navieras o Agentes de Carga Internacional emitirán los respectivos Conocimientos de Embarque Máster (con sus siglas en inglés, Master Bill of Lading). Cuando se trate de las Consolidadoras de Carga generarán los respectivos Conocimientos de Embarque Hijos (con sus siglas en inglés, House Bill of Lading). (SENAE, 2012, p. 6)
9. Firma Digital: Es un método que asocia la identidad de una persona o equipo, con un mensaje o documento electrónico, para asegurar la autoría y la integridad del mismo. (SENAE, 2012, p. 6)

10. Integración de Estados del Trámite.- Herramienta o ventana del portal de Ecuapass, en la que el usuario puede visualizar el Estado de los documentos electrónicos transmitidos al sistema. (SENAE, 2012, p. 7)

11. MRN- Manifest Reference Number: Número de referencia del manifiesto de carga. (SENAE, 2012, p. 8)

12. OCE: Operador de Comercio Exterior (SENAE, 2012, p. 9)

Para extender el significado de este término, por favor notar que se consideran Operadores de Comercio Exterior a los importadores, exportadores, despachadores de Aduana o Agentes de Aduana (AA), Agentes de Carga Internacional, Transportistas o representantes nacionales, ya sea aéreo, marítimo o terrestre, empresas de Servicio Postal, quienes previamente han sido autorizado por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador y deben regirse por lo previsto en la Ley Aduanera del Ecuador, cumpliendo con sus responsabilidades y obligaciones, sin excepción alguna. (COPCI, suplemento Diciembre 2010)

13. Validación: Es un proceso por el cual los datos son filtrados, pudiendo estos ser aceptados o rechazados en base a procedimientos definido. (SENAE, 2012, p. 11)

14. VUE: Ventanilla Única Ecuatoriana (SENAE, 2012, p. 11)

15. Web Service: Es una tecnología utilizada para intercambiar datos entre aplicaciones, codificando los mensajes en el formato XML y enviándolos a través de protocolos estándares tales como el Hypertext Transfer Protocol (HTTP). (SENAE, 2012, p. 11)

3 CAPITULO III: Los procesos aduaneros en Ecuador

3.1 Reseña de la Aduana en Ecuador y su sistema aduanero

En el año 1998, la SENA E pasó a formar parte la Organización Mundial de Aduanas, o WCO por sus siglas en inglés, esto ha ido motivando los cambios en las normativas aduaneras establecidas en el Ecuador. Las continuas actualizaciones y mejoras aplicadas a las normativas han permitido y dado apertura a la sistematización de los procesos aduaneros en lo que respecta al despacho de mercadería, tanto para importación como para exportación.

Precedente al Ecuapass, existía el Sistema Interactivo del Comercio Exterior (SICE) la cual gozaba con una sistematización parcial, ya que el sistema informativo solo cumplía con generar ciertos documentos para cumplir con las formalidades ante la Aduana Ecuatoriana, pero se mantenía la regularización documental física para todo tipo de embarque. Adicionalmente, cada zona aduanera y los procedimientos que correspondían a cada operación aduanera se realizaban de manera independiente y no se interrelacionaban, lo cual creaba un longitud mayor a los tramites y despachos aduaneros.

En Julio 16 al 20 del año 2010, la OMA realizó una convocatoria en Guayaquil, en la cual se tenía como objetivo asistir a la Aduana Ecuatoriana, bajo la el programa Columbus, a que se prepare para el desarrollo e implementación para incluir el programa Operador Económico Autorizado o AEO por sus siglas en inglés (Authorized Economic Operator) en el futuro. En los años precedentes a esta convocatoria, la administración ecuatoriana ha estado persiguiendo activamente la modernización del sistema aduanero, bajo el liderazgo del Eco. Mario Pinto, Subdirector

General de Normativa Aduanera de la SENAE.



Ilustración 2: Convocatoria de la Organización Mundial de Aduanas para la implementación del programa AEO en Ecuador

Fuente: WCO – Sitio web: www.wcoomd.org

La Administración Aduanera del Ecuador ha puesto como prioridad en actualizarse en lo que respecta al programa de desarrollo e implementación de la cadena de suministro, especialmente al ser parte de la OMA. Para continuar con el objetivo de construir y aumentar la capacidad para apoyar el comercio internacional y el desarrollo socioeconómico, la Administración Ecuatoriana ha decidido implementar instrumentos internacionales, tales como el Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global – SAFE y el Convenio de Tokio revisado.

La Administración del Ecuador inició un proceso de mejora y actualización desde el año 2007, el cual tiene como base varios aspectos, de acuerdo a lo indicado por Jorge Rosales Medina, Director Distrital Aduana Guayaquil en el 2011 en su temario de Aplicación de la facilitación del Comercio en Ecuador, entre los cuales los principales cambios han sido:

- La legislación en materia aduanera,
- La plataforma o sistema informática utilizada para todos los procesos,
- La estructura de la organización,

Según la SENA (2011c), la actual estructura orgánica, es decir la estructura de procesos y de la organización es la siguiente:

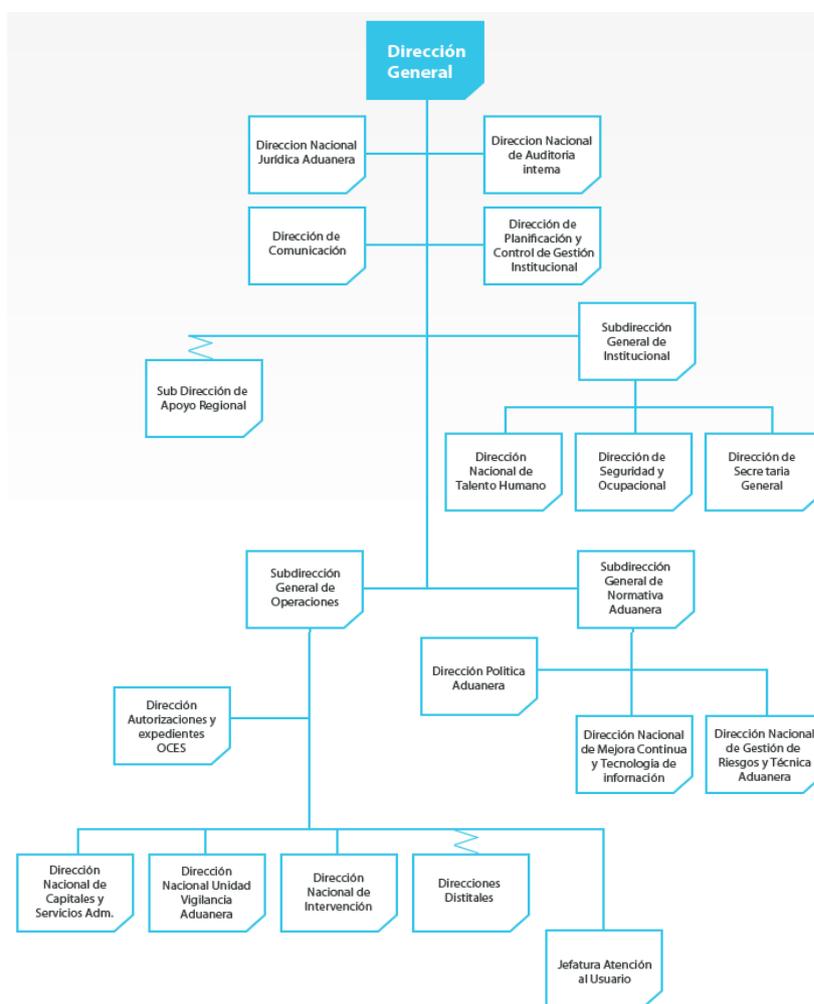


Ilustración 3 - Estructura Orgánica de la SENA

Fuente: SENA. (2011c). Estructura Orgánica. 15 de Marzo del 2014, de SENA Sitio web: <http://www.aduana.gob.ec/ace/structure.action>



Ilustración 4 - Mapa de Procesos de la SENAE

Fuente: SENAE. (2011c). Estructura Orgánica. 15 de Marzo del 2014, de SENAE Sitio web: <http://www.aduana.gob.ec/ace/structure.action>

En Septiembre 16 del 2014, SENAE emitió la resolución pública Nro. SENAE-DGN-2014-0566-RE, donde daba a conocer el comienzo del Proyecto Piloto Operador Económico Autorizado. En el cual un grupo de persona natural o jurídica que cumpla con las normas de seguridad de la cadena de suministro podría calificarse, de acuerdo a lo citado en 231 del Capítulo II, del Título V, del Libro V del COPCI. Actualmente existen cinco empresas del Ecuador que están participando de manera voluntaria en la implementación del proyecto.

Por ello es que la implementación del nuevo sistema de Aduana es uno de los proyectos más importantes que lleva a cabo la SENAE. Al poder contar con un sistema actualizado, con una mejora en la estructuración, se puede alcanzar el pilar de Aduana-Empresa que busca alcanzar el Marco Normativo SAFE implementado por la OMA, buscando la alianza del sector público con el privado y fomentando el comercio ágil y una cadena de suministro y logística sólida y segura.

La Administración Aduanera recibió un informe de parte de la OMA,

así como también se solicitó un diagnóstico global. Adicionalmente, el Banco Interamericano De Desarrollo aportó en distinguir los problemas principales que se generaban. De acuerdo al informe obtenido, la SENA E tenía los puntos que más necesitaban atacar para poder encontrar la mejor opción para la implementación del nuevo sistema de Aduana. (BID/SENAE, 2010).

Entre los puntos principales tratados en el informe, se encontraban las molestias de los OCE en cuanto a la falta de registro en los trámites de las operaciones, la falta de autenticación y autorización en el sistema SICE estaba bastante dividida y no permitía trazar o delimitar lo que un usuario podía realizar y que no. El sistema tenía falencias a ciertas horas en el día porque llegaba a un punto de saturación, lo que detenía los procesos y tramites de los OCE. Claramente denotaba que la aplicación no rendía adecuadamente.

En general, los usuarios encontraban el interfaz con un diseño poco amigable, impráctico por la digitación manual de cierta información que se considera debía ser automática y su falta de integración entre los módulos del sistema y la lentitud del flujo de trámites.

Luego de la revisión del diagnóstico mencionado en el capítulo, la Aduana del Ecuador realizó estudios de mercado para valorar las opciones que podrían adaptarse mejor a las necesidades de los usuarios de comercio exterior. Se obtuvieron cinco propuestas para alcanzar una solución al sistema informático del Ecuador, entre ellas se encontraban sistemas promocionados por países tales como Uruguay, Reino Unido y Corea del Sur, así también como del órgano de las Naciones Unidas: la UNCTAD.

La SENA E revisó cada una de las propuestas y consideró que la que mejor se aplicaba a los objetivos a futuro y solucionaba los actuales inconvenientes fue el Sistema UNI-PASS, el actualmente número 1 entre las aduanas del mundo. Posteriormente el sistema fue denominado

ECUAPASS, el cual fue elaborado después de la firma de convenio marco de cooperación con Servicio de Aduanas de Corea del Sur en Febrero del 2010, pese a que el primer acercamiento con la Aduana de Corea fue en Marzo del 2007.

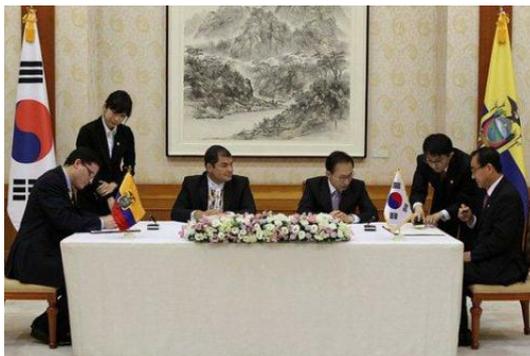


Ilustración 5 - Firma de convenio Marco: Febrero/2010

Fuente: SENAE

El gobierno ecuatoriano vio la necesidad de cambio en el sistema de Aduana. Por ello se dio el contrato con Kcingle Cupia, de acuerdo a lo informado por SENAE y también lo que se presentó en la capacitación del Ecuapass, realizado por la Aduana. (Octubre, 2011d)

- Nombre del Sistema: ECUA-PASS
- Asistencia Técnica (octubre 2009)
- Firmado: 15 de diciembre de 2010.
- Inicio: 22 de diciembre de 2010.
- Plazo: 27 meses (marzo de 2013).

El sistema de la ventanilla única demanda un presupuesto de 16 millones de dólares y el Ecuapass requiere una inversión de \$21'600.000,00. El tiempo de ejecución es de 27 meses desde el comienzo previo al lanzamiento a pruebas, que se comenzó el 15 de Diciembre del 2010. Para los servidores de última tecnología con almacenamiento de fibra y elementos redundantes que soportaba y componen todo el hardware del Ecuapass, se requirió más de 7 millones de inversión.

Con el sistema informático ECUA-PASS se aspira lograr un ahorro de \$8 millones anuales y \$11 millones anuales con el VUE después de que se termine de implementar por completo de acuerdo a una entrevista de Febrero del 2012, Econ. Xavier Cárdenas como el nuevo Director de SENA, tras la salida del Econ. Santiago León. Adicionalmente, indicó que quizás el Ecuapass es uno de los proyectos más importante, ya que se trata de la estructuración del sistema de aduanas y destaca que los aspectos principales mencionados en la campaña pública del Ecuapass son:

- Cero papeles
- Menores costos logísticos
- Menor tiempo
- Disponibilidad del sistema 24 horas, los 7 días de la semana.
- Desde cualquier lugar, en cualquier momento.

De acuerdo a la nueva legislación aduanera, se busca luchar por cambios significativos y se da un mayor detalle de los objetivos que buscan la implementación y ejecución del Ecuapass, entre las cuales según menciona Jorge Rosales Medina (2012), Director Distrital Aduana Guayaquil:

1. Acceso a la información
2. No exigibilidad de agentes de aduana
3. Simplificación de trámites
4. Despacho con pago garantizado
5. Operadores Económicos Autorizados
6. Consultas previas sobre clasificación aduanera
7. Aplicación de buenas prácticas internacionales
8. Garantía de procesos administrativos de reclamos
9. Definición clara de los tipos de controles aduaneros (anterior, concurrente, posterior)

Se espera que cuando el sistema esté completamente implementado y funcional a toda su capacidad, cumpliendo así sus objetivos planteados. Cabe recalcar que es un trabajo progresivo, donde se estima cumplir con un sistema aduanero automatizado y en un futuro poder intercambiar información con los sistemas de Aduana de otros países.

Para facilitar el ingreso de información en el portal de Ecuapass, SENAE trabajó con las empresas de desarrollo de software para empresas con aplicaciones de comercio exterior. Un ejemplo de ello es la empresa EIKON S.A., quienes crean los productos Nathalia para las empresas de comercio exterior así como también se especializan en Firma Electrónica & PKI, mismas que son compatibles y parte del sistema Ecuapass. Los productos Nathalia se dividen en dos secciones: Nathalia Naviera y Nathalia Geco Consolidadora, para que los programas se adapten a las necesidades de los usuarios de acuerdo a la clase de OCEs que sea. Ambos software sirven para generar y mantener el control previo de envío de documentos o e-docs a la SENAE, bajo los formatos establecidos por esta entidad. Se encarga de administrar todos los datos actualizados con los nuevos códigos establecidos por la SENAE bajo el nuevo sistema. Los programas se encargan de firmar y cifrar cada una de las transacciones en las cuales se envían los e-docs al Ecuapass, sean estos ingresos, salidas, traslados, etc.

Según indica el gerente de Eikon, en una capacitación del sistema en Septiembre del 2012 dijo lo siguiente sobre su empresa y lo que ofrece a los OCEs: “Nuestro trabajo automatiza el proceso de la empresa y como un complemento más, envía la información a la aduana. Lo óptimo es que el usuario no tenga que digitar en el portal y en su sistema, sino que lo haga una sola vez y ya está todo listo.”

3.2 El comercio exterior en el país y sus procesos

La Balanza Comercial es un indicador económico de un país donde se puede observar la relación entre exportaciones e importaciones. El saldo de la balanza comercial es la diferencia que existe entre estas dos, dando como resultado positivo, cuando las exportaciones superan las importaciones (Superávit comercial) o negativo, cuando las importaciones superan las exportaciones (Déficit comercial).

Este indicador hace que cuando los niveles de exportación son elevados, la demanda por la moneda aumente, dado que los extranjeros necesiten la moneda para comprar bienes y servicios de dicho país. A su vez la Balanza Comercial tenga cierto impacto en el Producto Interno Bruto (PIB) ya que si las exportaciones son altas, se crea más empleo y crece la producción para poder satisfacer la demanda que el país tiene.

Es por este motivo que el gobierno ecuatoriano impulsa a incrementar las exportaciones. Parte de este impulso es la creación del PRO ECUADOR que es el Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones que forma parte del Ministerio de Comercio Exterior. Este Instituto está a cargo de cumplir las políticas y normativas de promoción de exportaciones e inversiones del país, y que tiene como principal objetivo fomentar la oferta de productos tradicionales y no tradicionales, los actores del Ecuador y los mercados en el comercio internacional.

A su vez el gobierno promueve la unión de micro, pequeñas y medianas empresas (Pymes) a consorcios de exportación con el fin de que puedan ser más competitivas en mercado local y mundial y así poder dar a conocer sus productos.

Dentro de los principales incentivos que da el gobierno ecuatoriano a las empresas privadas que promueven innovación tecnológica y que generen empleo de calidad para la producción están:

- Incentivos del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones
- Apoyo de Financiamiento de la Banca Pública
- Facilitación Aduanera
- Desarrollo de Capital Humano

Los beneficios que Ecuador ofrece para su inversión:

3.2.1 Reglas Claras

- La inversión extranjera se verá incentivada por las bonificaciones establecidas en el Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversiones.
- Los inversores pueden aplicar solo para un contrato con el estado del Ecuador, dicho contrato tiene una vigencia 15 años, con la opción de 15 años más. El monto mínimo del contrato deberá ser de \$250.000 dólares americanos.
- La Corte de la Haya (Sede Chile) como arbitraje internacional.

3.2.1.1 Incentivos generales

Ecuador posee una tasa del Impuesto a la Renta atractiva en la región. Esto debido a que por reinversión en activos productivos se reduce la tarifa en 10 puntos, en el caso de las empresas nuevas no será necesario el pago del Anticipo Mínimo por 5 años, además de exoneración del pago del Impuesto a Salida de Divisas (ISD).

3.2.1.2 Incentivos para zonas fronterizas y deprimidas

Sustracción del 100% adicional del cálculo del Impuesto a la Renta en lo respecta a los gastos en salarios debido a la generación empleo en zonas determinadas, por un periodo de 5 años.

3.2.1.3 Incentivos medioambientales

Sustracción del 100% adicional del cálculo del Impuesto a la Renta en lo que respecta a la depreciación de máquinas que se considera más limpia para la producción y para maquinaria que sirvan para implementar sistemas de energías renovables.

3.2.1.4 Incentivos a Medianas Empresas

- Sustracción adicional del 100% de los gastos correspondientes para el cálculo del impuesto a la renta.
- Capacitaciones relacionadas a la innovación, técnica y tecnología.
- Estudios de mercado y competitividad.
- Promociones comercial para aparecer nuevos mercados.

3.2.2 Proceso para importación de bienes

Se denomina importación a la nacionalización o ingreso de mercancías extranjeras al país cumpliendo las normas aduaneras

dependiendo del Régimen Aduanero que se haya establecido. Este puede ser:

- Importación para el Consumo (Art. 147 COPCI)
- Admisión Temporal para Reexportación en el mismo estado (Art. 148 COPCI)
- Admisión Temporal para Perfeccionamiento Activo (Art. 149 COPCI)
- Reposición de Mercancías con Franquicia Arancelaria (Art. 150 COPCI)
- Transformación bajo control Aduanero (Art. 151 COPCI)
- Depósito Aduanero (Art. 152 COPCI)
- Reimportación en el mismo estado (Art. 152 COPCI)

La ley contempla que pueden importar todas las Personas Naturales o Jurídicas, ecuatorianas o extranjeras que vivan en el país que estén registradas en el sistema ECUAPASS y sean autorizadas por el SENA E.

Los pasos para importar son los siguientes:

1.- Adquirir RUC en el Servicio de Rentas Internas

2.-Solicitar Certificado Digital para la firma digital y su respectiva autenticación a unas estas entidades:

- Banco Central del Ecuador: <http://www.eci.bce.ec/web/guest/>
- Security Data: <http://www.securitydata.net.ec/>

3.-Registrarse al Sistema ECUAPASS (<http://www.ecuapass.aduana.gob.ec>), donde se podrá crear usuario y contraseña, actualizar datos, aceptar políticas de uso y principalmente registrar firma electrónica.

Una vez realizado estos tres pasos se procederá al proceso desaduanización de la mercancía, cabe recalcar que se deberá visitar la página del COMEX para revisar si el producto está autorizado para la importación.

Para este proceso se requiere los servicios de un Agente de Aduana autorizado por la SENA, que se encargara en presentar de forma digital la Declaración Aduanera de Importación (DAI) a su vez los documentos de acompañamiento que son los previo control aprobados antes del embarque de mercancía y los documentos de soporte que son: Factura comercial, certificado de origen y documentos que el SENA o el COMEX consideren necesario.

El sistema concederá un número de validación y canal de aforo que corresponda:

- Canal de Aforo Automático (Art. 80 RCOPCI)
- Canal de Aforo electrónico (Art. 81 RCOPCI)
- Canal de Aforo documental (Art. 82 RCOPCI)
- Canal de Aforo Físico Intrusivo (Art. 83 RCOPCI)
- Canal de Aforo físico No Intrusivo (Art. 83 RCOPCI)

Finalmente se deberá cancelar los tributos al Comercio Exterior de acuerdo a la clasificación arancelaria del producto importado.

3.2.3 Proceso para exportación de bienes

Se denomina exportación a la salida de mercancías del territorio aduanero ecuatoriano cumpliendo las normas aduaneras, dependiendo del Régimen Aduanero establecido.

Los pasos para exportar son los siguientes:

1.- Adquirir RUC en el Servicio de Rentas Internas

2.-Solicitar Certificado Digital para la firma digital y su respectiva autenticación a unas estas entidades:

- Banco Central del Ecuador: <http://www.eci.bce.ec/web/guest/>
- Security Data: <http://www.securitydata.net.ec/>

3.-Regístrate al Sistema ECUAPASS (<http://www.ecuapass.aduana.gob.ec>), donde se podrá crear usuario y contraseña, actualizar datos, aceptar políticas de uso y principalmente registrar firma electrónica.

A diferencia de la importación el Consejo Nacional de Comercio Exterior e Inversiones (COMEXI) establece que se deberán registrar en el Ministerio de Industrias y Competitividad los exportadores de:

- Chatarra y desperdicios metales ferrosos y no ferrosos.
- Cueros y pieles.

Luego de cumplir con los 3 primeros pasos se deberá presentar el de manera digital la Declaración Aduanero de Exportación (DAE) a través del portal ECUAPASS con la información del exportador o declarante, la descripción de mercancía por ítem de factura, datos del consignatario, destino de carga, cantidades, pesos y los demás datos de la mercancía.

Esta declaración deberá ser acompañada por la factura comercial original, autorizaciones previas y Certificado de Origen electrónico. Una vez autorizada la DAE la mercancía entra a zona primera previo embarque y exportación.

Se notificara al exportador el canal de aforo asignado, este puede ser:

- Canal de Aforo Documental
- Canal de Aforo Físico Intrusivo
- Canal de Aforo Automático

4 CAPITULO IV: Procesos del Sistema Ecuapass en la empresa Consolidadora Del Ecuador S.A.

4.1 Situación actual de la empresa

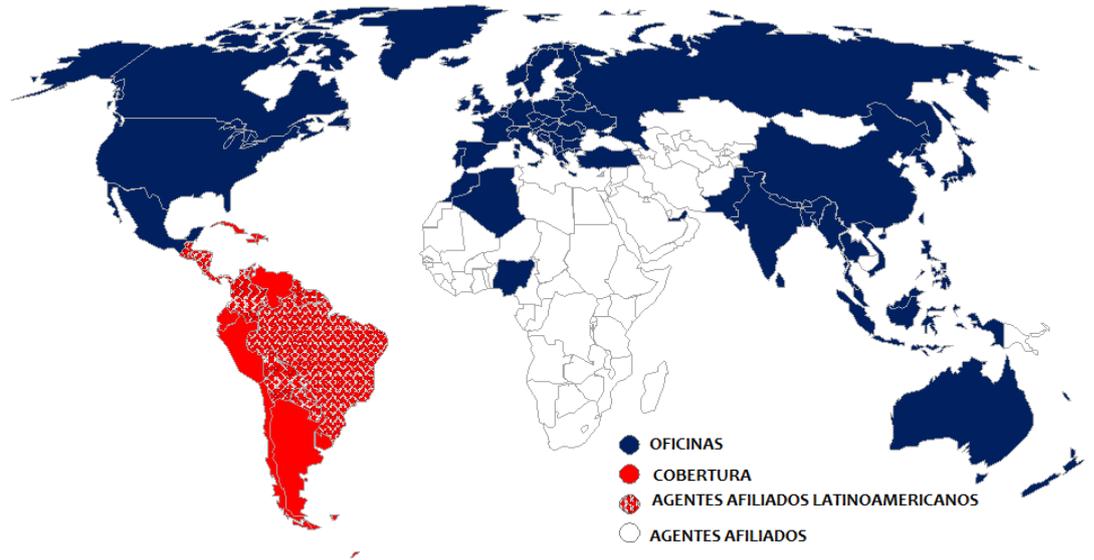
4.1.1 Breve reseña histórica

- 2009 CONSOLIDADORA DEL ECUADOR S.A. Comienza Operaciones en Agosto
- 2008 CONSOLIDADORA se une al Grupo LOS INKAS en América Latina
- 2008 CONSOLIDADORA Compra ABX LOGISTICS y Roadferry Ltd.
- 2004 CONSOLIDADORA Compra el restante 50% de la división Logística de TNT
- 2002 CONSOLIDADORA Genera Acuerdo JV 50/50 con TNT's DFDS Transport Logistics
- 2001 GOLDENLOGISTICS (GL) Comienza Operaciones en Chile, Perú y Ecuador
- 1997 CONSOLIDADORA compra Samson Transport Group A/S
- 1976 CONSOLIDADORA Comienza sus Operaciones en Dinamarca)

4.1.2 Perfil de la compañía

- Oficinas Propias en 60 países
- Presencia en 110 países – en Los 5 Continentes
- 26,500 Empleados Alrededor del Mundo
- Facturación Anual Sobre EUR 6.7 Billones
- Líderes como Embarcadores en el Mundo

- Publicado en OMX Nordic Stock Exchange, Denmark
- Red de Cobertura Global



**Ilustración 6. Cobertura de oficinas a nivel global del grupo de la empresa
CONSOLIDADORA SA**

Elaborado por CONSOLIDADORA DEL ECUADOR S.A.

4.1.3 Alcance de los Servicios

Los servicios que la empresa CONSOLIDADORA DEL ECUADOR S.A. busca ofrecer son:

- Capacidad de brindar información de manera oportuna en todos los procesos de exportación e importación
- Presencia con oficinas propias en los 5 continentes
- Confiabilidad en el suministro de información
- Personal altamente calificado
- Atención personalizada y Comunicación efectiva
- Trayectoria comprobada en Latinoamérica

4.1.3.1 Tránsito Aéreo

- Consolidados Diarios de los Principales Aeropuertos del mundo.
- Gateways en NORAM, EUROPE y APAC
- Espacios Asegurados
- Tarifas preferenciales
- Productos Multi-Modal
- Vuelos Fletados (Completo / Parcial)
- Servicio Puerta a Puerta
- Distribución Local e Internacional
- Servicios de Seguros de Carga
- Agente Acreditado DGAC para la exportación de Mercancías Peligrosas
- Miembro IATA



4.1.3.2 Tránsito Marítimo

- Consolidados Semanales
- Servicio con Cobertura Mundial de Carga FCL, LCL, BB Servicios Mundiales
- Contratos con Navieras bien establecidas y de renombre en sus mercados particulares
- Tarifas preferenciales
- Espacios Garantizados
- Certificación Hazmat
- Servicios Puerta a Puerta
- Bodegas Frigoríficas

- Rastreo por La WEB (D*Track)
- Servicios de Seguros de Carga
- Especialista en Carga de Proyectos
- Servicios de Seguros de Carga
- Certificación BASC actualizada

4.1.4 Nuestros principales clientes:



Ilustración 7 - Logo de principales clientes de la empresa CONSOLIDADORA DEL ECUADOR S.A.

Fuente: Empresa Consolidadora del Ecuador S.A.

4.2 Cambios en el Sistema Informático de Comercio Exterior

La capacitación del nuevo sistema de Aduana fue una inducción general para todos los OCE de lo que brindaría el nuevo sistema de información de la Aduana, el cual empezó pruebas piloto a partir del Mes de Febrero del año 2012.



Ilustración 8: Logo de Ecuapass

Fuente: SENA E

De acuerdo a lo informado en la capacitación por los funcionarios de Aduana, el Ecuapass es el sistema con el cual la SENA E facilita los procesos del comercio exterior, refuerza y asegura el control aduanera de Ecuador, ahorrando tiempo en tramites tanto de importación como de exportación. Que, sirve para que los procesos aduaneros sean más fáciles y seguros, debido a que con la firma electrónica se pueden realizar los trámites desde cualquier lugar por medio de un dispositivo que permite a todos los usuarios operar de manera segura. Que, lo utilizan las instituciones públicas y Operadores que intervienen con el comercio exterior del Ecuador, de acuerdo a los normas estipuladas por el COPCI.

4.2.1 Cambios en el Sistema Informático de Comercio Exterior (SICE) al ECUAPASS

4.2.1.1 Módulos Desarrollados en el sistema Ecuapass

Conforme a la capacitación de Marzo del 2012, liderada por Jorge Rosales el Director Distrital de Guayaquil, los módulos que Ecuapass desarrolla son los siguientes:

- Portal de Comercio Exterior y Ventanilla Única. (VUE se lanzó en las siguientes fases del sistema, ya que se empezó a utilizar desde

el 2013)

- Despacho y carga
 - Importación y recaudaciones, incluyendo las notas de crédito.
 - Exportación
- Control posterior
- Gestión de litigios aduaneros, entre ellos los procesos coactivos, reclamos y juicios.
- Data Warehouse, se refiere a la información interna de la Aduana, cuyo objetivo es permitir tomar decisiones con mayor rapidez.
- Devolución condicionada de tributos.
- Sistema de alerta temprana, módulo que determina errores y alertas aduaneras
- Gestión de riesgo, o gestión avanzada.
- Gestión del conocimiento, el cual es un módulo interno de la Aduana.
- Sistema de Manejo de Pistas de Auditoria, que es un módulo interno de la Aduana.

Para la implementación del sistema se estima aplicar el siguiente cronograma:

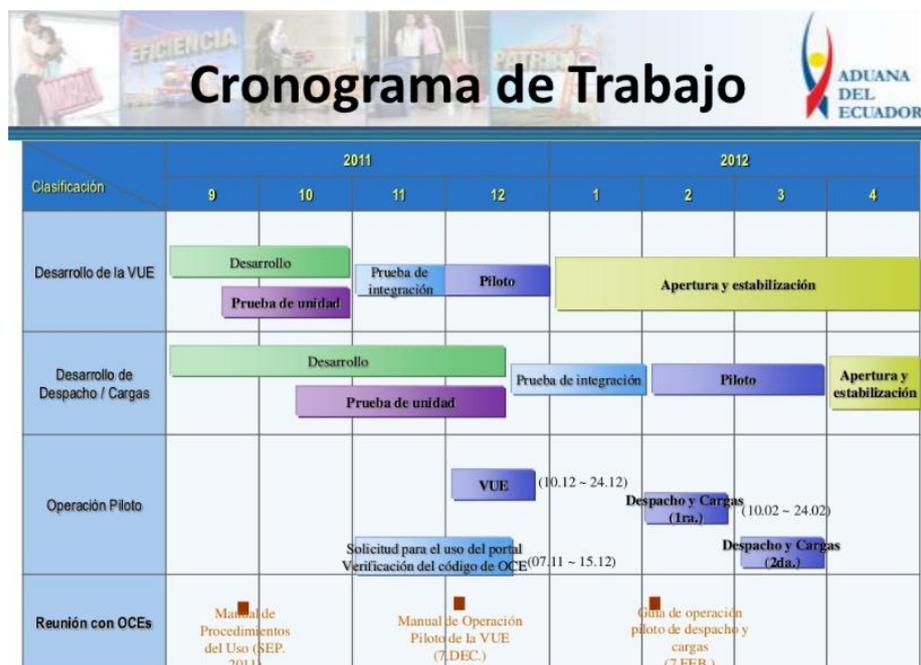


Ilustración 9 - Cronograma de Trabajo

Fuente: SENA E – Presentación del Ecuapass, realizado por la Aduana. (Octubre, 2011d)

4.2.1.2 Portal de Comercio Exterior y Ventanilla Única

El primer módulo trata de la interfaz del sistema y el acceso para todos los OCE. En el portal se puede registrar un OCE nuevo, o solicitar un nuevo código para ampliar el tipo de usuario que uno es ante la Aduana y en el mismo, se manejan toda la información de cada uno ellos. El módulo se lanzó al público en Febrero del 2012, cuando los OCE podíamos registrarnos y obtener nuestro usuario y clave para poder ingresar al sistema.

Los representantes de OCE deben emitir un certificado de autenticación y solicitar el uso del Portal, presentar los documentos digitales adjunto con la solicitud por el portal donde se valida la solicitud y se aprueba el registro del usuario del representante legal, así como los distintos miembros de la empresa pueden tener acceso al portal. Un mismo usuario

no puede ser utilizado en distintas computadoras a la vez y cada usuario debe tener una firma electrónica para cada información que se transmite en el portal.

De acuerdo a lo indicado en la capacitación de la VUE, dictada en el edificio de Gerencia General de SENA, información que adicionalmente se encuentra en el Manual de VUE para OCEs, el sistema proporciona principalmente 5 funciones.

1. Recepción de detalles de la solicitud: Dar soporte para que los solicitantes puedan elaborar, entregar, verificar la aprobación e imprimir las solicitudes para cada entidad
2. Procesamiento de trámites por parte de la entidad aprobadora: Recepción, revisión, evaluación y aprobación o rechazo de solicitudes
3. Enlace con las entidades vinculadas: Datos de la entidad, administración de resultados de aprobaciones anteriores
4. Tasas (Pago-e): impresión de tasas, consulta de la tasa estimada (Solo corresponde al MEERSCAN, CCFFAA y el INPC)
5. Conexión con el ECUAPASS: Conexión con el ECUAPASS para el procesamiento de trámites relacionados con la declaración de importación y exportación

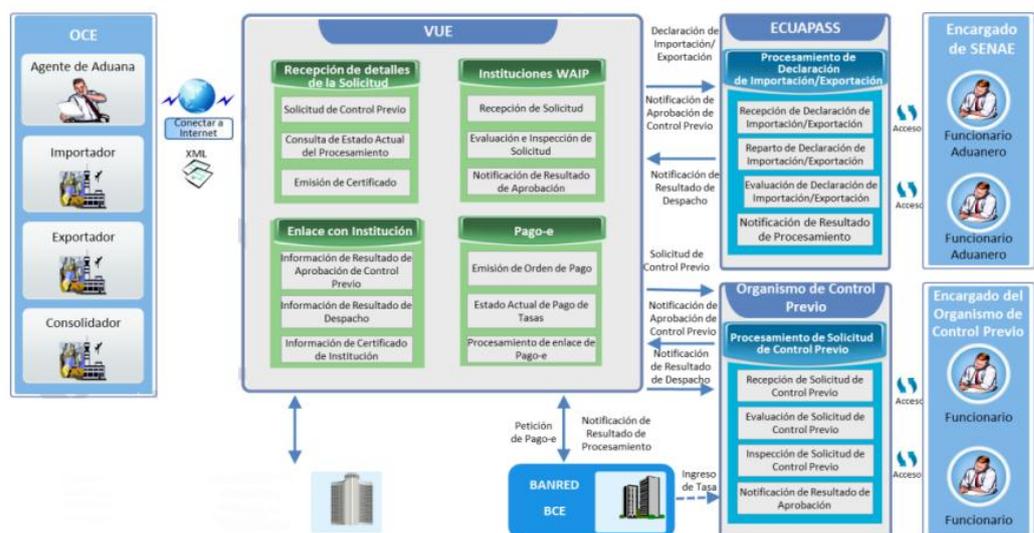


Ilustración 10 - Diagrama Conceptual del Sistema VUE

Fuente: SENA E

Según el informe del Manual de VUE para OCEs, los beneficios de la implementación del portal son los siguientes (2011b):

1. Reducir significativamente el tiempo y los costos de transacción en la realización de actividades de comercio exterior
2. Facilitar la tramitación de autorizaciones y certificaciones en un solo punto de acceso vía internet.
3. Brindar a los operadores de comercio exterior información sobre los requisitos vigentes y el estado de los trámites en curso.
4. Disponer de forma inmediata los registros entre las instituciones públicas involucradas y reducir las probabilidades de inconsistencia entre los registros.
5. Fomentar la cooperación entre las instituciones públicas involucradas.
6. Poner a disposición de las instituciones públicas la información suficiente para realizar un control de una manera óptima.

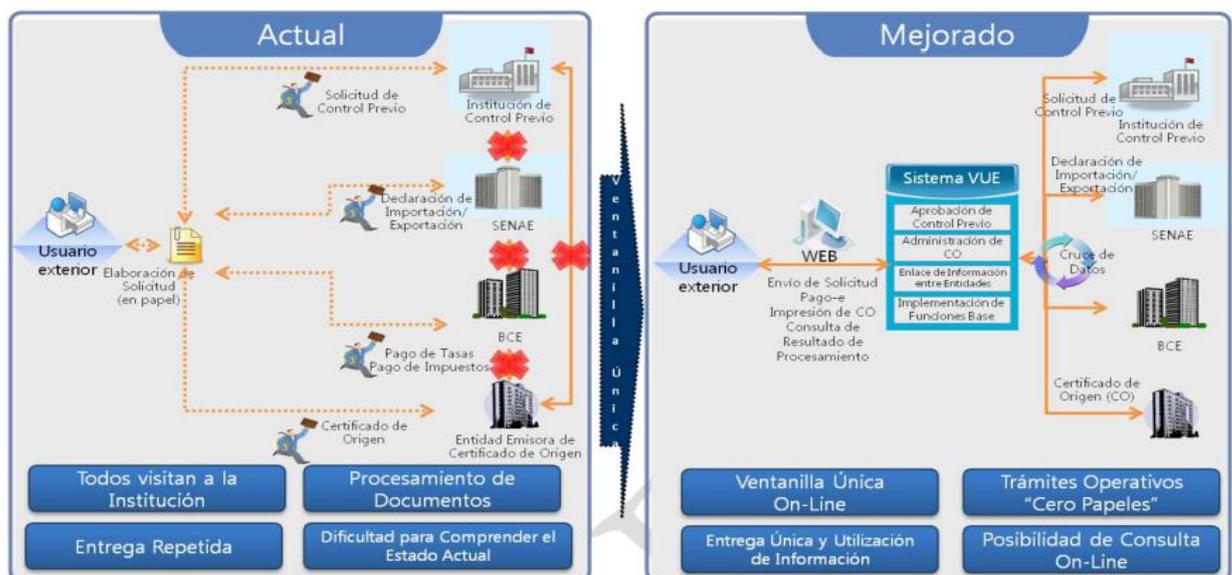


Ilustración 11 - Comparación del antes y después de la implementación de la VUE Fuente: SENA E

El portal de la SENAE va tener 4 campos principales de acceso a los diferentes usuarios como detallados en el cuadro líneas abajo.

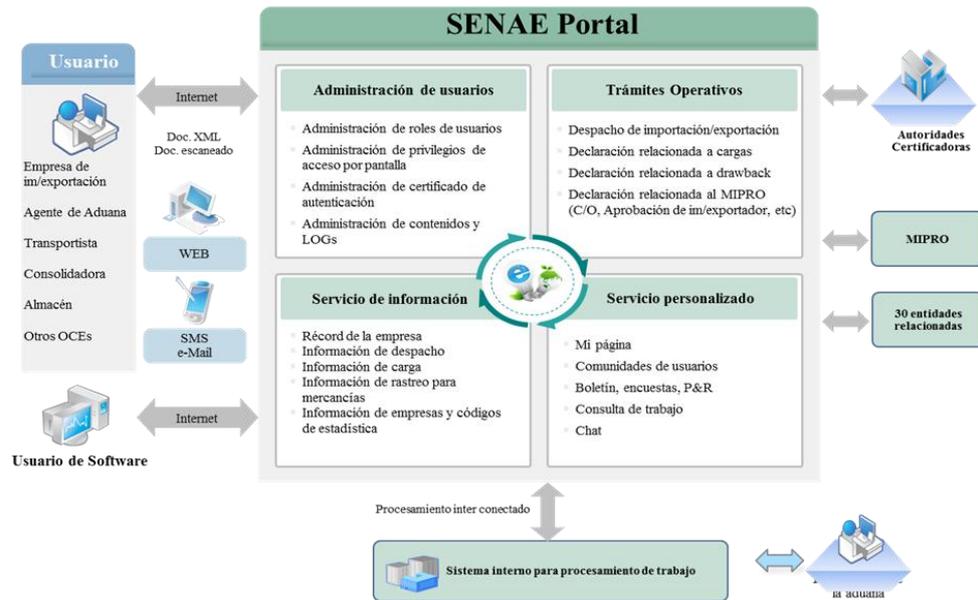


Ilustración 12 - Portal SENAE

Fuente: SENAE Presentación del Ecuapass, realizado por la Aduana. (Octubre, 2011d)

Todo tipo de información y documentos serán elaborados en el Portal o Software aplicado al Portal. Según SENAE (2011), existirán dos Métodos para la elaboración y entrega e-Docs:

- 1) Acceder al Portal, elaborar y enviar los e-Docs.
- 2) Elaborar y enviar los E-Docs mediante el software propio del declarante: Proveer API (Transmisión/Mantener unificado el sistema de seguridad, reducción de costo de desarrollo de SW para usuarios) El software es opcional y depende de la decisión de la cada empresa OCE.

Cada entrega de documentos por el portal tiene un número de entrega, incluyendo el nuevo código de los OCE. En el caso de la empresa CONSOLIDADORA DEL ECUADOR S.A.A es 09008019.

Es de suma importancia recordar que el ECUAPASS es más que un cambio de sistema, sino un cambio en que está sufriendo la estructura del esquema aduanero que tradicionalmente se venían desarrollando, esto genera un proceso de aprendizaje y adaptación de todos los OCEs involucrados.

4.2.1.3 Los principales documentos electrónicos:

Tabla 1- Documentos electrónicos

Fuente: SENAE Elaborado por SENAE. Presentación del Ecuapass, realizado por la Aduana. (Octubre, 2011d)

Nº	Formulario	Presentador/ Notificador	Dirección de envío	Observación
1	Declaración de Importación	Agente de Aduana/ Importador	Agente de Aduana/ Importador ⇒ Aduana	Está dividida la Declaración de Exportación e Importación
2	Declaración de Exportación	Agente de Aduana/ Exportador	Agente de Aduana/ Exportador ⇒ Aduana	Importación unificada
3	Corrección y Sustitutivo de detalle del Documento de Importación	Agente de Aduana/ Importador	Agente de Aduana/ Importador ⇒ Aduana	Adición de nuevos documentos
4	Corrección de detalle del Documento de Exportación	Agente de Aduana/ Exportador	Agente de Aduana/ Exportador ⇒ Aduana	Adición de nuevos documentos

5	Declaración Andina de valor	Agente de Aduana/ Importador	Agente de Aduana/ Importador ⇒ Aduana	Una parte de campos está pasada a la Declaración de Importación
6	Respuesta de Declaración de Importación y Exportación y Valor	Aduana	Aduana ⇒ Agente de Aduana/ Importador	Documento de notificación por estado de trámite de la Declaración de Exportación e Importación
7	Declaración simplificada	Agente de Aduana/ Exportador e Importador	Agente de Aduana/ Exportador e Importador ⇒ Aduana	Se usa en el momento de despachar el courier, paquetes postales (Es un documento unificada para la exportación e importación)
8	Respuesta de Declaración de simplificada	Aduana	Aduana ⇒ Agente de Aduana/ Exportador e Importador	Documento de notificación por estado de trámite de la Declaración simplificada

4.3 Implementación del nuevo sistema y sus los procesos específicos utilizados por la empresa

A continuación se presentan los cambios o implementaciones de documentos más importantes que se utiliza la empresa entre el SICE al ECUAPASS:

4.3.1 Los cambios en la Declaración Aduanera de Importación, su unificación de ítems y serie.

Según lo indicado en la presentación del Ecuapass por SENAE (Octubre, 2011d), “la serie actual no incluye la información del ítem de DAV, esta información existía solamente en dicha declaración, por lo tanto, al no presentar la DAV tampoco presentaba la información sobre el Tipo de mercancía, Clase de mercancía, modelo, etc.”

Para solucionar el inconveniente mencionado, la SENAE (2011d) opto por cambiar el formato de la Declaración de Exportación e Importación, está basado en la unificación de la referencia del ítem de DAV con la serie de DAI.

Por tanto, la SENAE (2011d) procede a alterar la instancia para presentar la Declaración de Exportación Aduanera, y actualmente se presenta la declaración de antes de la admisión de la mercancía al depósito, del aforo y del zarpe de la carga siguiendo estas instrucciones citadas de la presentación del Ecuapass:

- *No ingresar el número de identificación de la carga en la Declaración de Exportación.*
- *Al momento de presentar el B/L, ingresar el número de la Declaración de Exportación.*
- *Controlar las mercancías no embarcadas después de la salida y la presentación del manifiesto.*

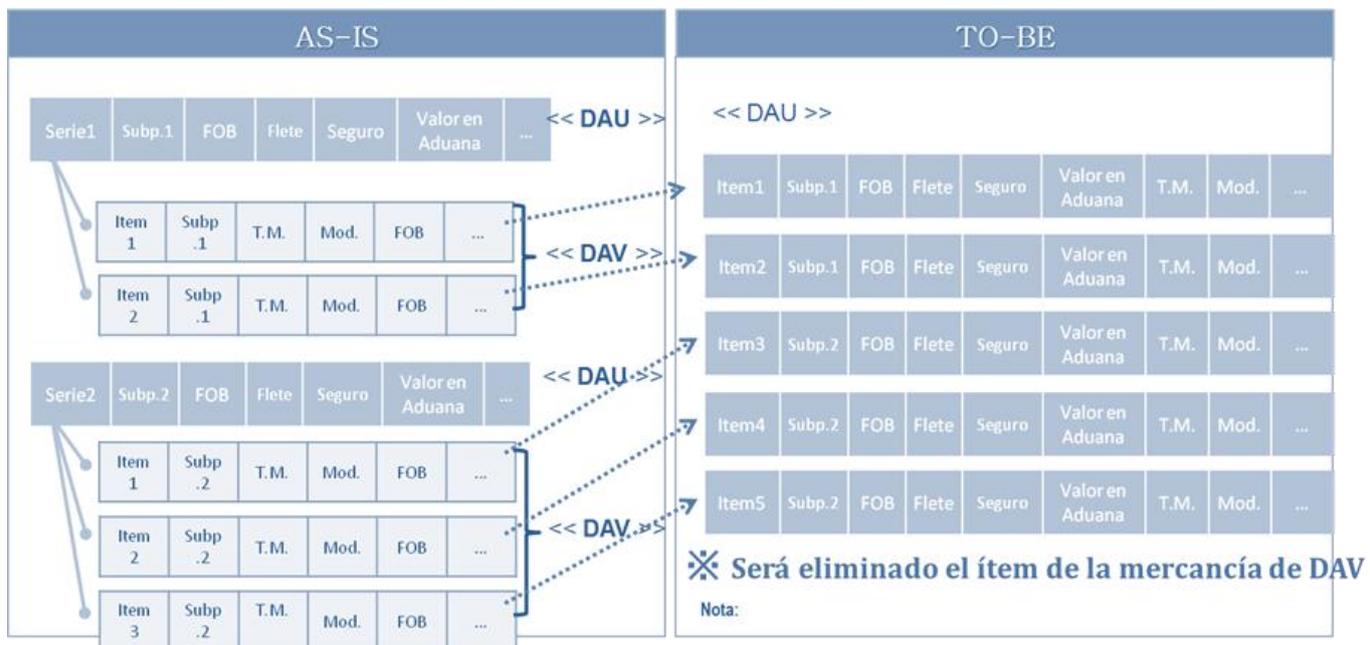


Ilustración 13. Unificación en la DAV, implementado a la DAI.

Fuente: SENA - Elaborado por SENA. Presentación del Ecuapass, realizado por la Aduana. (Octubre, 2011d)

Según SENA (2011d), los campos del ítem de mercancía que han sido eliminados en la DAV y pasados a la información de serie de DAI:

Tabla 2 - Unificación de la información del ítem de DAV con la serie de DAI

Fuente: Elaborada por SENA, Presentación del Ecuapass, realizado por la Aduana. (Octubre, 2011d)

Nombre del Campo	Descripción del Campo	TYPE	SIZE
------------------	-----------------------	------	------

ITEM No.	Número de ítems utilizados para describir todas las mercancías	Número	4
SUBPARTIDA	Subpartida nacional basada en la NANDINA y Dígito Verificador	Texto	10
PAIS DE ORIGEN	Código del país donde la mercancía ha sido fabricada, cultivada, extraída. Esta casilla sólo se utilizará cuando los productos amparados en una misma factura comercial, tengan diversos orígenes. De lo contrario basta con llenar la casilla 4.12	Texto	2
CLASE	Clase de mercancía	Texto	150
MODELO	Referido al diseño específico de la mercancía, para algunos productos (vehículos, maquinarias) se debe indicar la serie numérica o alfanumérica que lo identifica.	Texto	100
AÑO DE FABRICACIÓN	El año de fabricación de maquinarias y el año del modelo de los vehículos.	Texto	4
NATURALEZA DE LA TRANSACCIÓN	Código o descripción de la naturaleza de la transacción según la tabla	Texto	1

DEDUCCIONES O ADICIONES Valor FOB	Adiciones y Deducciones para llegar al valor FOB por ítem	Número	20,3
VFOB_ITEM	Valor FOB del ítem	Número	15,2
FOB UNITARIO	Precio FOB unitario facturado, en dólares de los Estados Unidos de América, considerando la unidad de medida consignada en la casilla 5.10. Cuando la transacción comercial se haya efectuado en un término de entrega diferente al FOB, se deben añadir o deducir los conceptos de la sección 8 que corresponden, a fin de llegar a un valor FOB unitario.	Número	15,6
PAGO TOTAL PAGO O POR PAGAR	Precio total realmente pagado o por pagar	Número	20,3
COSTO SEGURO	costo del seguro por ítem	Número	20,3
VALOR ADUANA POR ITEM	valor en aduana por ítem	Número	20,3

4.3.2 Los procesos específicos a ser utilizados por la empresa CONSOLIDADORA DEL ECUADOR S.A.

Los procesos que ofrece una consolidadora pueden ser extensos, como hemos presentando en el punto 4.1.3 sobre el alcance de los servicios de la empresa, y dependen de la negociación en qué términos fue cerrada. El término de la negociación, o el Incoterm, determina quien tiene el poder de decisión respecto a la logística de la mercadería en cuanto al vendedor o comprador. Posteriormente a determinar el término de la negociación se inician los procesos de la empresa como consolidadora, que los podemos apreciar brevemente en la cadena operativa detallada en la Ilustración 14.

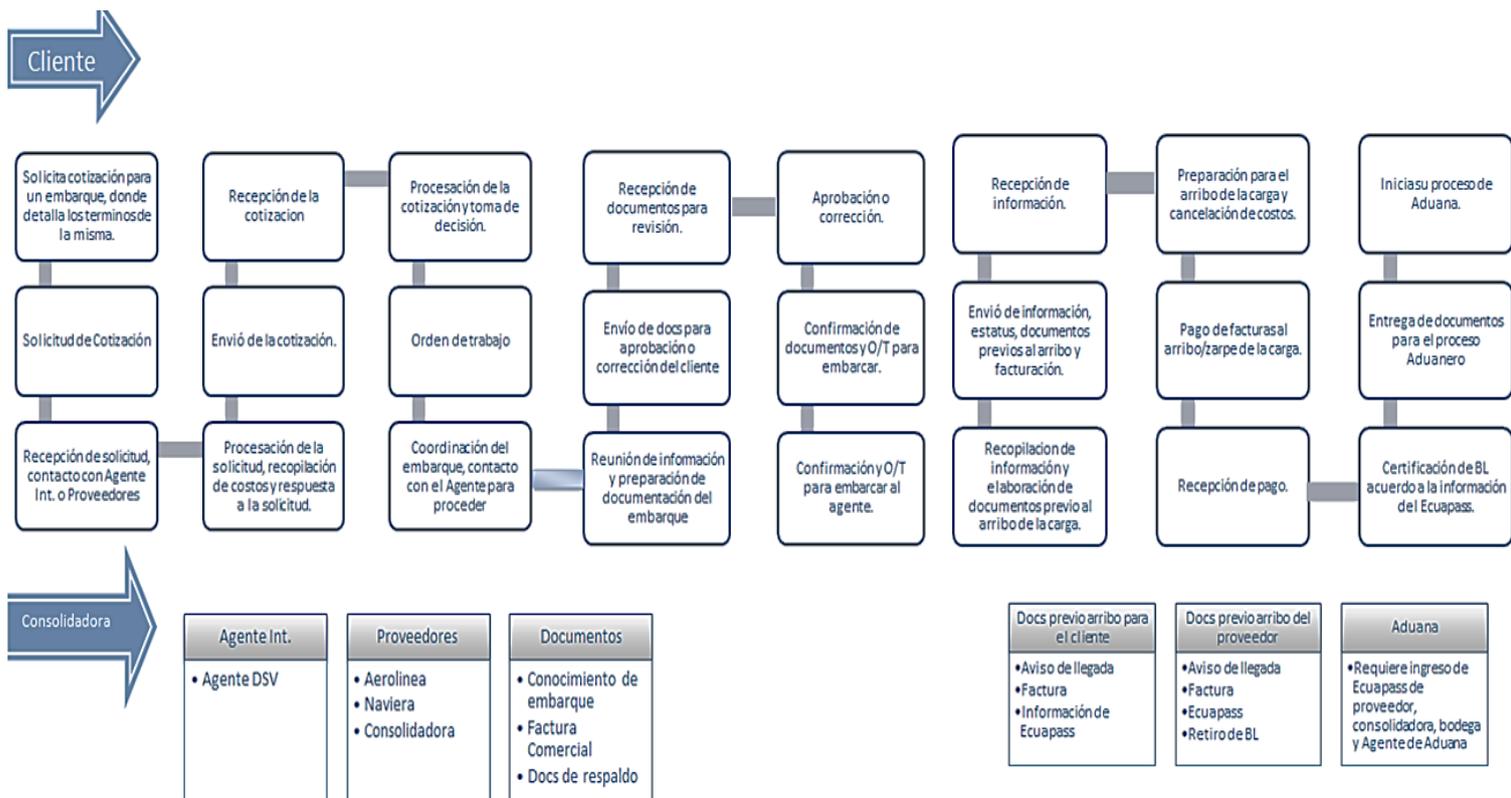


Ilustración 14 - Procesos internos de la empresa

Fuente: Creado por los Autores

Los procesos indicados en la cadena operativa aplican principalmente a exportación, pero adicionalmente pueden ser aplicados para exportación, lo que cambia es la acción que se tome. Por ejemplo, en la parte que indica inicio del proceso de Aduana en importación es netamente al arribo de una carga contra la documentación recibida mientras que en exportación se realiza desde antes que zarpe la carga y una vez haya zarpado lo que se realiza en Ecuapass es el cierre de la exportación. La manifestación de la información de las cargas de importación es un proceso que requiere validación, para las cargas aéreas y marítimas aplica según el diagrama de flujo provisto por la SENA E (2011):

Manifiesto de Importación - Marítimo y Aéreo



Ilustración 15- Manifiesto de Importación para cargas aéreas y marítimas

Fuente: SENA E, Presentación del Ecuapass, realizado por la Aduana. (Octubre, 2011d)

Respecto a lo que nos concierne como consolidadoras, los puntos principales que se aplican en el sistema ECUAPASS en los procesos mostrados en la cadena operativa son los siguientes:

- Se elimina el uso del SICE y correo seguro.
- Se comienza a usar el portal de la Aduana con el nuevo sistema, donde se puede implementar un sistema aparte que tenga un link a la aduana dependiendo de la decisión del OCE o directamente el portal

de la Aduana.

- En los manifiesto de Importación se realizará una aplicación de Co-Load, donde podemos finalmente mostrar cuando se utilizan más de una consolidadora por embarque siendo transparentes en todo el negocio de transporte de la carga.
- Las transmisiones de importaciones de HBL o HAWB tiene un plazo de 24 horas hábiles de que la información de la Master se encuentre validada en el sistema, según el diagrama de flujo provisto por la SENA E (2011d):

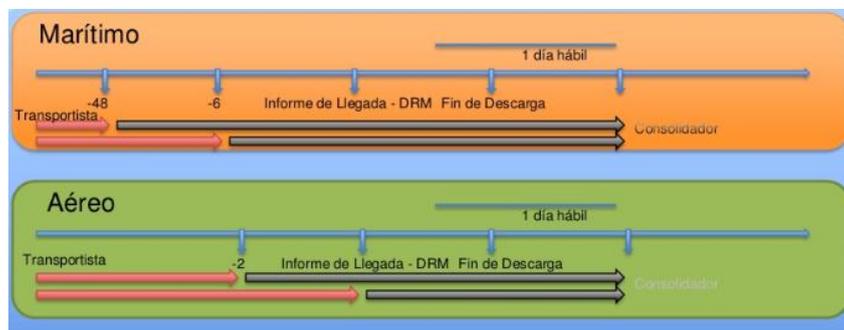


Ilustración 16- Manifiesto de Importación, Presentación de la información

Fuente: SENA E, Presentación del Ecuapass, realizado por la Aduana. (Octubre, 2011d)

- Las transmisiones de exportaciones mantiene las 48 horas hábiles de plazo para el envío de la información de HBL / HAWB, según el diagrama de flujo provisto por la SENA E (2011d):

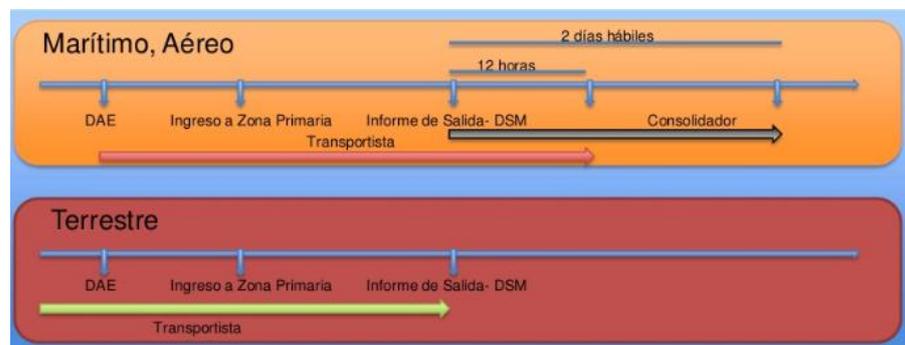


Ilustración 17 - Manifiesto de Exportación, Presentación de la Información

Fuente: SENA E, Presentación del Ecuapass, realizado por la Aduana. (Octubre, 2011d)

- El sistema nos informa de errores en el proceso de validación automáticamente.
- Los manifiestos cambiarán de formato, manteniéndose como número de carga único o MRN.
- Se eliminan las correcciones vía workflow, hoja de cambio, etc. siendo todos mediante el portal de Ecuapass, con una corrección automática siempre y cuando este en el tiempo permitido, de acuerdo a lo indicado en el COPCI en SECCIÓN II: MANIFIESTO DE CARGA en el Art. 31.- Consideraciones Generales, literales c y d.
- Se siguen formulando multas, pero el sistema determina a quién corresponde la multa, automáticamente la genera y envía directo al responsable. La multa sigue siendo 50% del salario básico para envíos tardíos y correcciones fuera de tiempo para las consolidadoras.
- Con el Ecuapass, se maneja la Aduana con menos envíos de documentos físicos, sino median e-docs que deben ser enviados al portal. Uno de los objetivos con el cual se presentó el Ecuapass fue el de cero papeles, de acuerdo a la campaña que se utilizó para dar a conocer el nuevo sistema.

5 CAPÍTULO V: Efecto del Sistema Ecuapass en los procesos de Logística y Aduana en la empresa Consolidadora Del Ecuador S.A.

5.1 Efectos generales generados durante el lanzamiento y período de prueba de implementación del sistema Ecuapass

El período de prueba de la implementación del nuevo sistema es un proceso de cambio que mantendrá al día las actualizaciones que sean necesarias al sistema. Durante la fase de pruebas piloto, previo al lanzamiento del 22 de Octubre del 2012, se fueron generando preguntas, inconvenientes e inquietudes durante las prácticas reales que pudieron dar a conocer puntos a mejorar en el sistema.

Para las prácticas reales en la fase de pruebas piloto se convocó a un grupo selecto de OCEs, mismos que se familiarizaron con el sistema y pudieron colaborar con otros durante las capacitaciones. Sin embargo, el proceso de cambio generó muchos inconvenientes una vez los OCEs comenzaron a trabajar con el sistema.

De acuerdo a la entrevista conducida por la revista INFORMAR en la edición del mes de Noviembre/2012, el Subdirector General de Normativa Aduanera de SENA, indicó que era de esperarse que surgieran inconvenientes iniciales pero que se fueron superando y solucionando de “forma rápida y sin mayores complicaciones. De manera general, considero que se han suscitado problemas menores, típicos de la aplicación real del sistema.” (pág. 10) De igual forma indicó durante la entrevista que para el período de prueba se aumentó el personal de funcionarios para el servicio al cliente y el call center para la atención de los usuarios, dando como plazo 2 semanas para la estabilización del lanzamiento del Ecuapass para posteriormente continuar con las capacitaciones. Por ahora, el Econ. Pinto

está consciente de que el comercio exterior en Ecuador se encuentra en una curva de aprendizaje, de familiarización y adaptación con el sistema que tomará tiempo para poder corregir las fallas [los editores comentan al final de la edición respecto a la entrevista].

Las reuniones y capacitaciones posteriores al lanzamiento tenían el objetivo revisar todas aquellas inquietudes de los usuarios, así como sugerencias en el ejercicio real día a día de los OCEs. El resto del año del 2012 fue exento de multas, principalmente debido a que solo se encontraban habilitados tres módulos: carga, despacho y gestión de riesgo. El módulo de carga estaba principalmente desarrollado para importación, existiendo aún partes por desarrollar en lo que respecta a carga y despacho de exportación.

La SENAE marcó como expectativa migrar toda la información del SICE al Ecuapass en un periodo de 30 a 45 días, cabe recalcar que durante unos días se podía aún realizar trámites de exportación (DAE) en el SICE para poder realizar los embarques ya que el Ecuapass aún no generaba el documento de exportación. Cabe recalcar que todo trámite de exportación iniciado tiene un mes para ser finalizado en el sistema. Sumado a esto, aún existían trámites de importación en proceso o pendientes de finalizar la nacionalización y también trámites de régimen especial que normalmente toman un tiempo mayor en su cumplimiento. A causa de los trámites pendientes, el uso del SICE se extendió un poco más de lo previsto pero la información general sí se logró migrar como estimado.

Como mencionado previamente, se suscitaron inconvenientes con el lanzamiento del sistema. El principal problema que se generó fue que pese a que el sistema estaba listo de acuerdo a los programadores y creadores del mismo, en el ejercicio real el portal del Ecuapass colapsaba y no se podía utilizar en intervalos de tiempo. Pese a que se indicó que el sistema es compatible con todo software existente de PC, existían ciertas trabas que no

permitían ingresar el sistema. El portal del Ecuapass tiene requerimientos de un programa KPI, que es el que procesa la firma electrónica al momento de hacer envíos y el más importante es el JAVA. Para muchos usuarios el JAVA ha sido y aún es el tema más delicado para poder usar el Ecuapass ya que se debe utilizar un JAVA específico, lo cual significa que no se pueden hacer actualizaciones del mismo.

Pasos	Nombre del proceso	Verificar	Ayuda
Paso 1	Java Script	OK	Cuando indica "No", haga clic en "ayuda" para la configuración Internet Explorer Mozilla Firefox Google Chrome
Paso 2	Java Runtime Environment	OK	Cuando indica "No", haga clic en: Demás versiones, incluido sistema operativo Windows 64 Bits [Descargar e instalar] para la configuración La versión recomendada es la JRE versión 7 update 15. Si muestra "NO" : Desinstale y re-instale JAVA Por favor, instale el programa, cierre el browser e ingrese nuevamente.
Paso 3	Programación de Log in del PKI	No	"NO" : Desinstale y re-instale JAVA 1. Desinstalación de JAVA [haga clic] 2. Instalación de JAVA [haga clic] "Nuevo" 3. Instalación de programa de Certificado Digital [haga clic] [Descarga 1] o [Descarga 2] Por favor, instale el programa, cierre el browser e ingrese nuevamente.
Paso 4	Adobe Flash Player Install	OK	Cuando indica "No" o "Nuevo", haga clic en [Descargar e instalar] para la configuración Por favor, instale el programa, cierre el browser e ingrese nuevamente.

Ilustración 18 – Print de los requisitos para poder ingresar al portal de ECUAPASS

Creado por los Autores

Fuente: Portal de Ecuapass de la SENA E Sitio web: <https://portal.aduana.gob.ec/>

Para el 2013, se estimaba poder crear una aplicación del Ecuapass

para dispositivos móviles y tabletas. Tema que aún se mantiene en espera de poder realizarse, siendo el teléfono un medio difícil para ingresar información al menos se espera que sirva de consulta.

Retomando la entrevista realizada al Econ. Mario Pinto, los editores le realizaron la consulta al plan de contingencia ante casos eventuales debido al riesgo latente que existía en el portal hasta ese momento. A lo cual el Econ. Pinto contestó que el sistema Ecuapass está validado con servidores de última tecnología con técnicos especializados, con un centro de monitoreo que puede determinar el desarrollo y origen de cualquier daño en el sistema. El monitoreo es constante y se basa por etapas, se trabaja bajo indicadores de rendimiento de los servidores. Si el tiempo de respuesta llegase a ser mayor al indicador, inmediatamente envía una alerta para revisar lo que sucede. Adicional a esto, cada distrito aduanero cuenta con un servidor y los datos enviados por los usuarios son grabados en el servidor de uso y un respaldo en centro de cómputo ubicado en Manta. “El sistema tiene la capacidad para grabar el problema y la solución.”

Durante el primer mes de implementación, la prensa nacional realizó varias declaraciones respecto al éxito del nuevo sistema Ecuapass. Se denotaba mucho optimismo y viendo el lado positivo del cambio, siendo que las observaciones en general destacan la iniciativa de la SENA E en modernizar, creando beneficios al comercio exterior de Ecuador ayudando a que el país se encuentre en vías de desarrollo tecnológico y poder estar lado a lado con la aduana de otros países.

Sin embargo, ante la fluctuación y agitación que se ha generado en este primer mes, muchos OCEs han generado y dado a conocer muchas complicaciones que se dieron con el Ecuapass. Ante estos comentarios, las autoridades del SENA E han respondido y sostienen que cualquier inconveniente o problema que se ha generado es lo normal en el cambio e

implementación del nuevo sistema, y que han sido casos particulares atendidos a la mayor brevedad posible por los funcionarios de SENA. La experiencia durante este periodo marcó que en realidad se ha requerido mayores recursos tanto humanos como financieros para poder cumplir con las funciones del sistema Ecuapass. (S. Caballero, CAMAE, 2012).

Muchos de los usuarios directos, es decir los OCEs, han declarado sentir que en conjunto con el cambio de sistema han tenido que asumir un “costo”, pero es claro que todo cambio viene con un “costo” durante el proceso de cambio.

La Cámara Marítima del Ecuador (2012b) realizó un consenso entre los miembros de la misma, en distintos sectores de los operadores de comercio para poder ver los efectos generales vistos y vividos en el trabajo diario en las empresas, nos vamos a centrar en tres secciones: Navieras, Importadores y Agentes de Cargas.

5.1.1 Efectos en las Líneas Navieras del Ecuador

La mayoría de líneas navieras, por no decir todas, trabajan con un sistema internacional para sus cargas en el cual tienen toda la información y detalle de cada contenedor y buque. En el SICE, venían trabajando de tal manera que la información del sistema de la naviera se descarga y subía al sistema sin tener que digitarla nuevamente, a través de un software especial de las empresas desarrolladoras de software dedicadas en el medio del comercio exterior, como mencionado en el capítulo III, sección 3.1.

Wulman Torres (2012b), miembro del directorio y Jefe de la comisión Aduanera de CAMAE, manifestó que “Ecuapass es un sistema que cuando este cien por ciento operativo va a ayudar en mucho al comercio exterior del

país.” (pág. 5). Ahora, nos comenta también que el primer mes de implementación demostró que no se alcanzó facultar a todos los OCEs y sectores que intervienen en la cadena de suministro y logística en Ecuador. Lo cual incluye a las empresas desarrolladoras de software.

Las empresas desarrolladoras realizaron pruebas y desarrollo el programa Nathalia en conjunto con las prácticas de la SENA. La Aduana brido el apoyo y soporte necesario a las empresas desarrolladoras de software, revisando con los técnicos el funcionamiento correcto y puliendo los detalles necesarios. Lamentablemente, durante los dos primeros meses de la implementación no se podía acceder al uso del software que habían desarrollado, ya que aún no estaba completamente creada la interface para poder utilizarlo en el trabajo real, subiendo la información directamente al portal.

Debido a eso, la única forma de hacer ingresos al sistema de aduana era mediante ingreso directo del portal. Las navieras manejan un alto nivel de embarques y por lo tanto un alto nivel de información de cargas a ser ingresada. Según W. Torres, como indicó a INFORMAR, digitar la información en el sistema acarreo las siguientes consecuencias a las agencias navieras:

- Contratación de personal temporal y/o horario extendido al personal fijo generando un alto registro de horas extras.
- Doble trabajo, ya que se maneja la información en el sistema propio de la naviera y posteriormente se vuelve a ingresar posteriormente en el Ecuapass.
- Riesgo de errores muy alto debido al ingreso manual de la información el portal de Ecuapass.

Los tres puntos detallados son generados de costos extras que las

empresas navieras tuvieron que asumir hasta que la situación del Ecuapass se regularizó. Sobre el tercer punto señalado, W. Torres afirmó: “Esto último tiene un plus adicional que es la generación de multas cuando se venza el plazo de no cobro, las cuales representarían que una persona tenga que asumir por ese error sumas que están más allá de lo que realmente gana como salario”.

De acuerdo a la nueva situación aduanera, las multas por ingresos tardíos de las navieras es de cinco sueldos básicos unificados, al año actual 2015 la multa es de USD 1770.00 por cada BL no ingresado a tiempo, de acuerdo a las estipulaciones del COPCI en la Sección 5, Capítulo IV sobre las faltas reglamentarias de los OCEs. Las correcciones tienen un costo equivalente al cincuenta por ciento del sueldo básico unificado por corrección de BL, el costo actual 2015 es de USD 177.00, para carga de importación desde finales de Diciembre/2012 empezaron a ser vigentes, con multa de USD 146.00, y para carga de exportación comenzaron a ser vigentes en Marzo/2013, donde la multa era de USD 159.00 en ese momento.

Pese al tiempo que se tuvo de implementación y práctica, la mayoría de OCEs incurrieron en multas por los distintos errores que se seguían encontrando en el portal. Muchas multas fueron revisadas y eliminadas del sistema por SENAE, pero existían muchos casos en los que no se realizó de tal manera. En el medio, se hablaba de una noticia donde una naviera con una larga trayectoria y años en nuestro mercado nacional tenía un monto cercano a USD 45000.00, por problemas de envío masivo de la información de unos buques. Dato que no podemos confirmar y publicar, ya que es una novedad de la empresa privada. Cada buque puede llegar desde diez hasta cien o más BLs para una naviera, lo cual suma una gran cantidad de dinero en multas.

5.1.2 Efectos en los Importadores del Ecuador

Los importadores son una parte muy involucrada en el cambio de sistema, ya que al final de toda la cadena logística ellos son los dueños de la mercancía y quienes la requieren al final del tramo aduanero. Los objetivos que ofrece alcanzar el Ecuapass son una gran ventaja en la cadena de suministro para las empresas, pero al momento la asesora legal de la Cámara de Comercio de Guayaquil, ente gremial que concentra a un importante número de compañías dedicadas a esta actividad, la Ab. Gabriela Uquillas (2012b) sostiene: “La modernización tiene un costo, y la implementación del Ecuapass ha tenido un valor alto e innegable para el sector importador” (pág.4).

Del mismo modo, complementa diciendo que “Al retrasarse el inicio de la cadena de importación, (navieras o consolidadoras) se demora todo el trámite” (pág. 5). La abogada destaca en este comentario el problema trascendental, que ha afectado a los diversos OCEs durante el primer mes de implementación, es la para las empresas que tienen manejar una gran cantidad de ingresos de información manual al sistema, por el gran tiempo que toma y sus costos como mencionado en el punto 5.1.1, que mayormente afecta a navieras y consecuentemente también lo hace a las empresas consolidadoras. Mientras estas empresas no puedan solucionar el problema que se les presente con el sistema, los importadores no tienen más opciones que esperar a que el proceso siga su curso hasta que puedan nacionalizar la carga y retirarla de su respectiva bodega.

De acuerdo a lo resaltado por la CCG (2012b), para los importadores, los errores que más los afectaron durante esta primera etapa de la implementación del sistema Ecuapass fueron los siguientes:

- Aplicación de códigos liberatorios
- Establecimiento de cupos

- Impuesto a los consumos especiales
- Conexiones con el SRI
- Intercambio de información con otros actores involucrados en el sistema

Como es de conocimiento público, el cambio de sistema de aduana es una parte de la reestructuración del esquema precedente de la Aduana. Entonces, este proceso de aprendizaje ha creado demoras en el despacho de la carga que no sólo tiene repercusiones a las empresas importadoras por el retraso en la mercancía sino que genera los siguientes costos adicionales:

- Costos de bodegaje
- Costos de almacenaje
- Incumplimiento de contratos
- Potenciales multas
- Demorajes con las navieras
- Pérdida de oportunidad de venta

Podemos enfatizar que la SENA fue solucionando los problemas de mayor urgente paulatinamente y tuvo la apertura para tomar en cuenta las distintas observaciones y comentarios emitidos por distintas empresas en sus capacitaciones, donde se revisa los puntos que aún estaban a falta de corrección.

Como voz de la CCG, la abogada confía que cuando se concluya el periodo de adaptación e implementación del sistema, los beneficios que dará el sistema van a compensar los malestares, inconvenientes y costos que han sufrido los importadores y será todo un éxito en el comercio del país, haciendo valer la pena todo el proceso.

5.1.3 Efectos en las Agencias de Carga del Ecuador

Las Agencias de Carga del Ecuador están respaldadas por la Asociación Ecuatoriana de Agencias de Carga y Logística Internacional, ASEACI por sus siglas en inglés, la mayoría de las empresas socias activas son consolidadoras. La ASEACI tiene como misión “servir, desarrollar y fomentar estratégicamente la actividad del transporte y logística de la carga internacional frente al comercio nacional e internacional (ASEACI, 2015)

En esta primera fase de implementación, los agentes de carga realizaron ciertas observaciones que fueron bastante específicas en cuanto a los detalles que no se supieron suplir con el lanzamiento del sistema y el periodo de adaptación y modificación. Los detalles de la información que dieron, fue reunida por la CAMAE, misma que se publicó resumidamente en un artículo en su revista mensual INFORMAR en la edición del mes de Diciembre/2012.

La primera observación que dieron a conocer fue que no se había realizado una fase de prueba normal, donde se revisara el funcionamiento a plenitud del sistema Ecuapass. El nuevo sistema aduanero es un sistema que se maneja en la simbiosis entre entidades, entre OCEs, entre la información de todas las partes que se conecta para crear una circulación fluida de la información. Una vez que se hizo el lanzamiento del sistema es cuando se notan fallas que podían ser detectadas con anterioridad, si es que la SENAE hubiera hecho más pruebas con tiempo suficiente con los OCEs y con los desarrolladores de software.

Partiendo de este punto, se puede notar que si los desarrolladores del interface tuvo fallas en su estabilización y ciertos problemas estructurales. Visiblemente desde el primer día del lanzamiento del nuevo sistema se pudo ver la intermitencia e inestabilidad que tenía el portal, así

como que no permitía realizar transmisiones en el mismo de ningún tipo. No obstante, en el punto que nuevamente coincide la mayor queja es denotada por el presidente de ASEACI del año 2012, Xavier Aguirre (2012), quien indica que para “Nosotros para efecto de control en la carga de trabajo de nuestro personal operativo necesitamos conectarnos a través de una interface propia o Front End que este enlazado con el Ecuapass, ya que no es lo más idóneo para las navieras y consolidadoras transmitir un elevado volumen de información y transacciones desde un portal web”. (pág. 6)

Sin embargo, recordando que el sistema es un evento sujeto a la adaptación, sabíamos que el nuevo sistema no sería idóneo desde el primer día de su circulación al público. El punto de todos los agente de carga se basa en el tiempo que se tuvo que hacer las transacciones mediante el portal sin poder usar los software propios de cada empresa, mismos que son una inversión costosa pero necesaria por el magnitud de información que manejan ciertas empresas.

Los agentes de cargas fueron los primeros en recordar como la implementación del sistema, junto con sus objetivos afectan las normas aduaneras existentes ya que cambian las circunstancias de las empresas y la forma en la que se maneja la información. Fue este sector del comercio exterior del Ecuador quienes entraron al marco legal aduanero, y como tiene ciertos puntos que deben ser revisados y modificados donde corresponda para que se pueda coincidir con los objetivos que desea lograr el Ecuapass en un futuro.

La campaña pública del nuevo sistema Ecuapass se centraba en enfatizar el “cero papeles” ante el país, pero actualmente existen normativas legales que aún requieren que se trabaje con los documentos físicos. La aduana ecuatoriana aún no ha considerado ciertos reglamentos para los documentos electrónicos, tal como las Reglas de Rotterdam y el Convenio

de las Naciones Unidas que se aplican en muchos otros países que tienen las opciones de BL electrónicos como Seaway Bill o Express Release. Ciertamente está que en Ecuador, si se modificaran las reglas al mismo tiempo que existían problemas con el sistema iba a existir un alto riesgo al que las cargas fuesen retiradas sin documentos físicos.

Podemos mostrar un ejemplo, en el Art. 73 Sección II Documentos que Acompañan a la Declaración Aduanera del COPCI, donde dice lo siguiente:

“Los documentos de soporte constituirán la base de la información de la Declaración Aduanera a cualquier régimen. Estos documentos originales, ya sea en físico o electrónico, deberán reposar en el archivo del declarante o su Agente de Aduanas al momento de la presentación o transmisión de la Declaración Aduanera, y estarán bajo su responsabilidad conforme a lo determinado en la Ley.”

Entonces el Agente de Aduana es el responsable de obtener los documentos originales y cuando se habla de un documento de transporte original, hablamos de un BL físico. Hoy por hoy, se sigue usando los documentos físicos en todas las partes de la cadena logística en Ecuador, lo cual no está cumpliendo con uno de los objetivos más importantes del Ecuapass.

Es interesante notar que el actual COPCI no ha sido actualizado de acuerdo al Convenio de las Naciones Unidas del 2009, fecha en la cual se realizó la última revisión y actualización. El Ecuador busca innovar e incrementar sus estándares y tecnología a un nivel global, pero la materia nace primordialmente del ámbito legal de los contratos y negociaciones internacionales.

5.2 Evaluación de la Etapa 1, 2 y 3: Tiempos de Nacionalización de Mercancías bajo el régimen 10 – Importación a Consumo.

La SENA E realiza un informe de Gestión semestral, donde se muestran los resultados en el periodo de tiempo respectivo, pero debido a la implementación del sistema durante el 2013 y 2014 se realizaron distintos informes para dar a conocer los resultados obtenidos con el Ecuapass. En marzo del 2014 se presentó el Informe de resultados del 2013 (2014b), en la cual se incluía la información presentada bajo el nuevo sistema Ecuapass, mismo que cumple con los objetivos de transparencia que el gobierno busca alcanzar.

Para el período de septiembre 2013 al mes de enero del 2014, se decidió hacer una evaluación exclusivamente de las etapas 1 y 2 bajo el régimen 10 o régimen de importación a consumo. Utilizaremos solo este estudio para poder dar un ejemplo de los efectos y si se están cumpliendo las metas de la SENA E respecto a las facilidades y rapidez del sistema Ecuapass, así no nos adentramos en cada uno de los procesos y sus tiempos sino en el más común en importación.

5.2.1 Evaluación de la Etapa 1

La etapa 1 se marca desde que arriba el medio de transporte, sea aéreo o marítimo, hasta el ingreso al depósito temporal. La primera etapa tiene como meta inicial desde que se implementó el Ecuapass de duración de un día.

El tiempo promedio de todos los distritos se presenta de la siguiente manera:

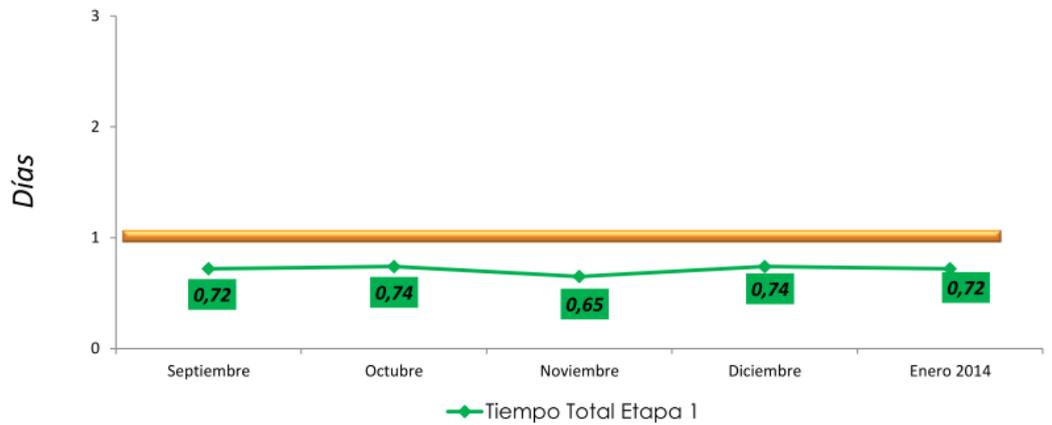


Ilustración 19 - Tiempo promedio total etapa 1

Fuente: SENA E (2014b)

Se debe recalcar que al revisar el reporte individual por distritos y por depósitos temporales, se puede ver que existen hasta 2.65 días de promedio, siendo el distrito y depósitos temporales terrestres quienes tienen el menor promedio: menor a un día.

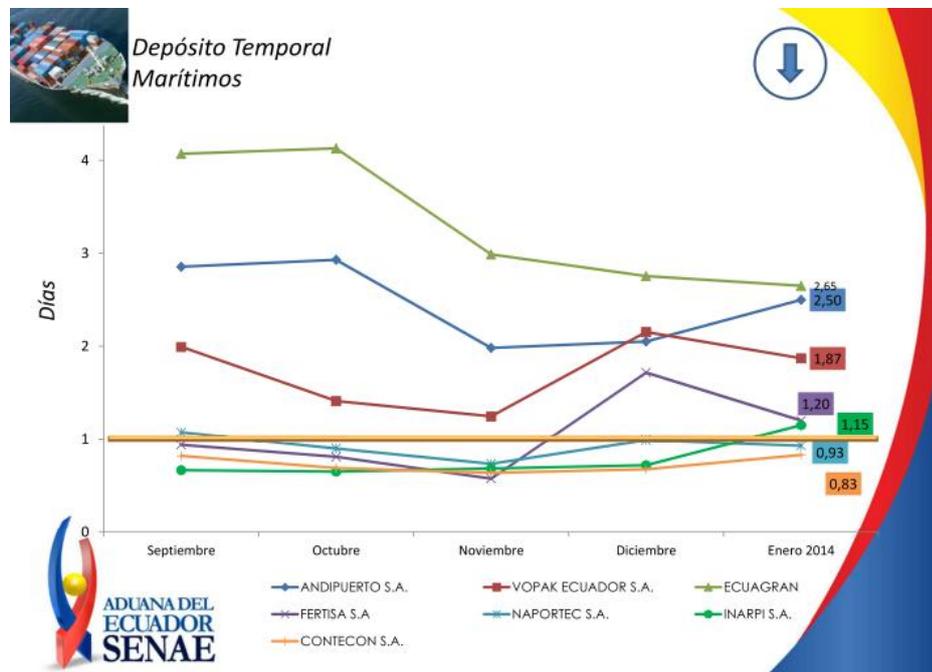


Ilustración 20- Depósito Temporal Marítimos

Fuente: SENA E (2014b)

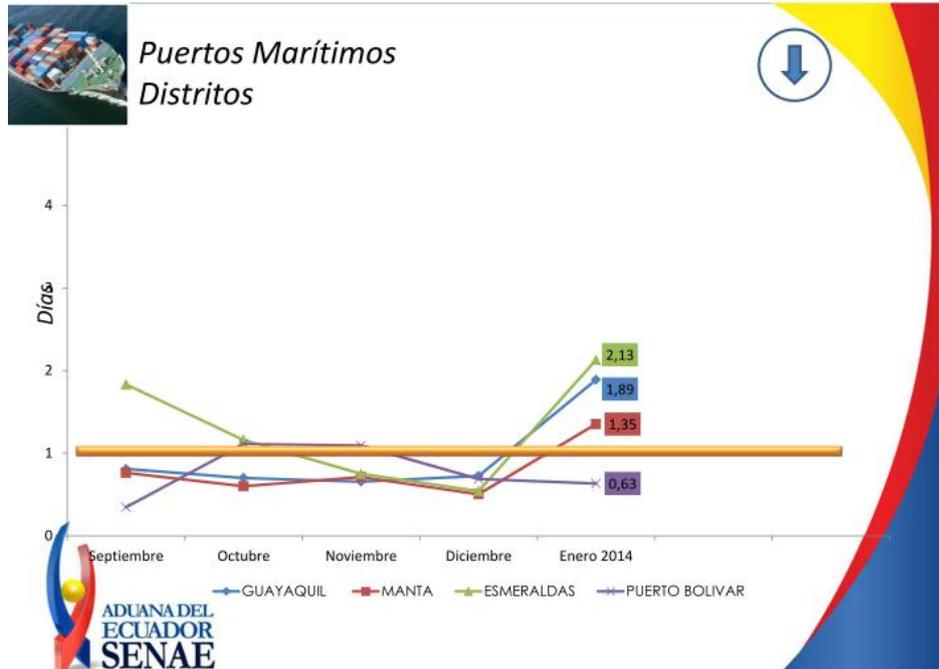


Ilustración 21- Puertos Marítimos: Distritos

Fuente: SENA E (2014b)

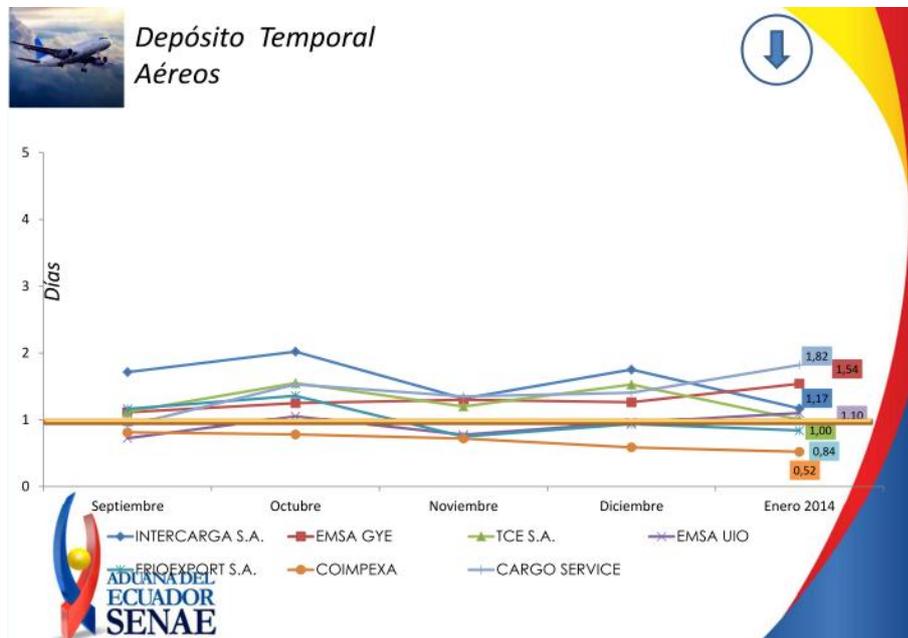


Ilustración 22- Depósitos Temporal Aéreos

Fuente: SENA E (2014b)

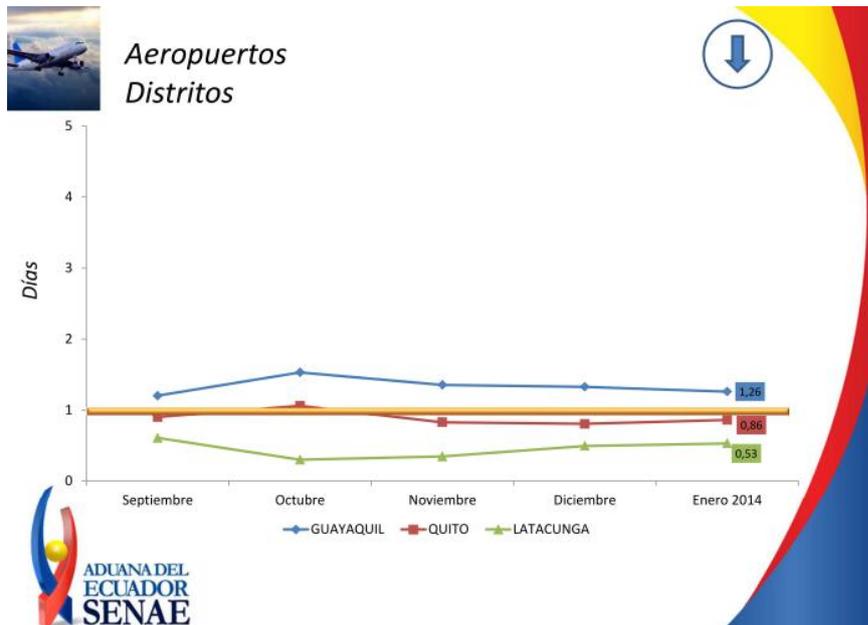


Ilustración 23 - Aeropuertos: Distritos

Fuente: SENA E (2014b)

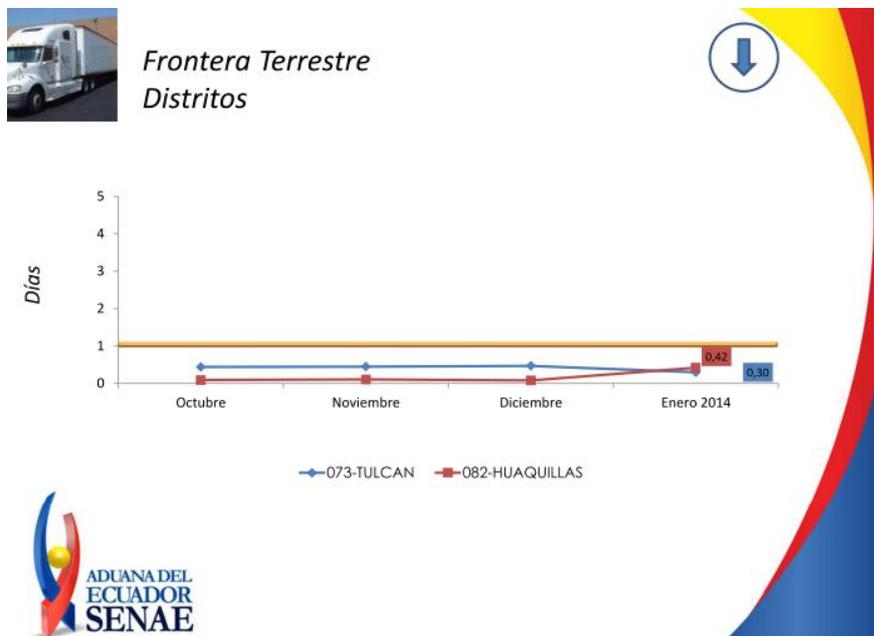


Ilustración 24- Frontera Terrestre

Fuente: SENA E (2014b)

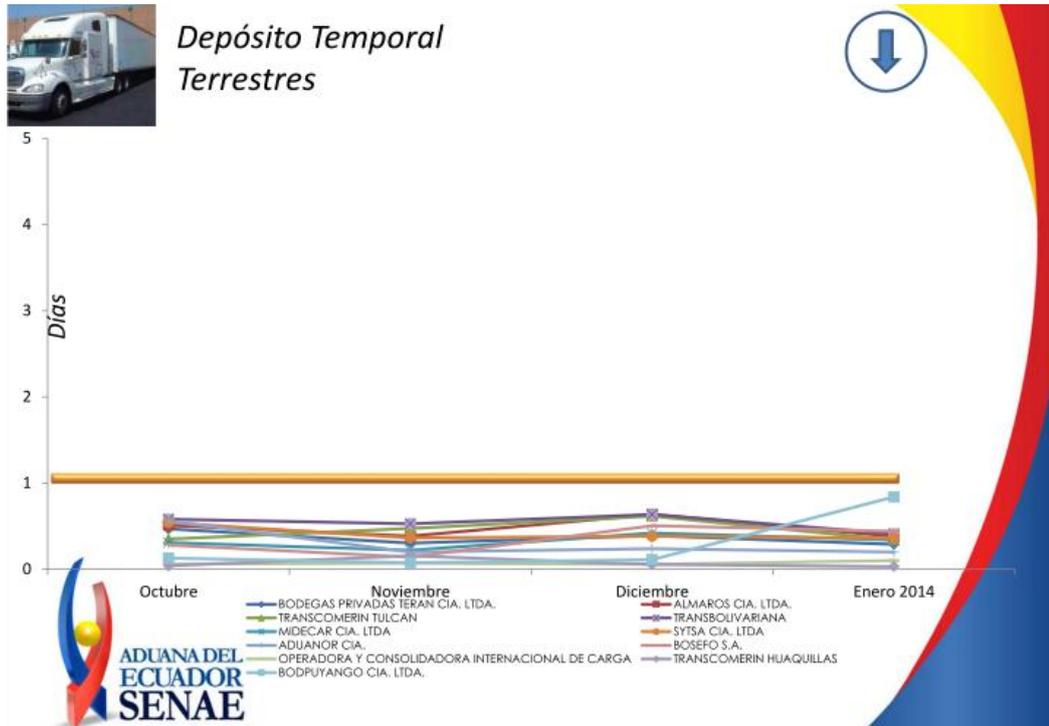


Ilustración 25- Depósito Temporal: Terrestres

Fuente: SENA E (2014b)

El reporte individual de cada sector es el indicador de donde se debe mejorar para que así todas las partes de la cadena logística cumplan la meta de tener un día de promedio de movimiento de la carga, en especial de los distritos marítimos. Si no se tomará en cuenta el promedio generado por el distrito de la frontera terrestre, probablemente el promedio total no alcanzaría a estar dentro de la meta establecida a esta etapa, considerando que el comercio exterior se mueve principalmente por transporte marítimo y aéreo.

5.2.2 Evaluación de la Etapa 2

La segunda etapa comprende desde que se realiza el ingreso al depósito temporal en los distintos distritos hasta el momento que se realiza

la transmisión de la Declaración Aduanera de Importación. La etapa 2 tiene como meta dos días en se complete. Como en esta etapa se envuelven los agentes de aduana, para la metodología de medición y agrupación, la SENA E los subdividió en tres grupos bajo los siguientes parámetros:

Grupos	Medición
1	<i>El TOP 5 del Grupo 1 se conforma por los agentes de aduana que tienen un número de declaraciones aduaneras mayor o igual a 400 (número de agentes de aduana: 7) .</i>
2	<i>El TOP 5 del Grupo 2 se conforma por los agentes de aduana que tienen un número de declaraciones aduaneras mayor o igual a 100 y menor a 400 (número de agentes de aduana: 65).</i>
3	<i>El TOP 5 del Grupo 3 se conforma por los agentes de aduana que tienen un número de declaraciones aduaneras menor a 100 (número de agentes de aduana: 64). Es importante mencionar que para este análisis no se consideraron los agentes de aduana que cuentan con un número menor a 50 declaraciones aduaneras.</i>

Tabla 3 - Parámetros para la metodología de medición y agrupación.

Fuente: SENA E (2014b)

De acuerdo a la medición, se escogió el top cinco de cada grupo y se muestra en las siguientes gráficas la cantidad de DAIs que ingresaron en este periodo de evaluación y el tiempo promedio para hacer el ingreso de las mismas:

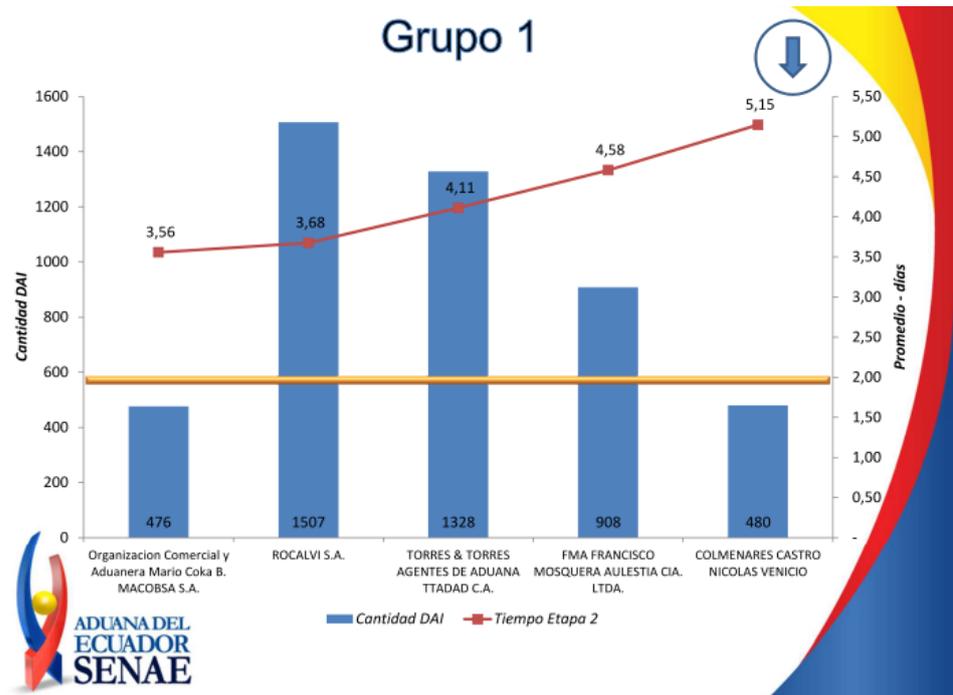


Ilustración 26 - Top 5 del Grupo 1 de Agentes de Aduana en la Evaluación de la Etapa 2

Fuente: SENA E (2014b)

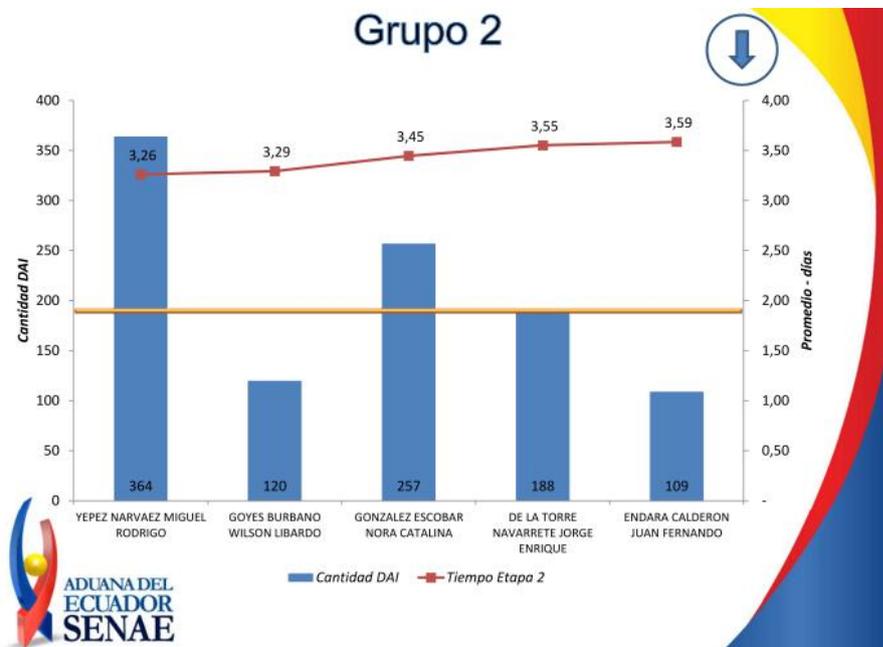


Ilustración 27 - Top 5 del Grupo 2 de Agentes de Aduana en la Evaluación de la Etapa 2

Fuente: SENA E (2014b)

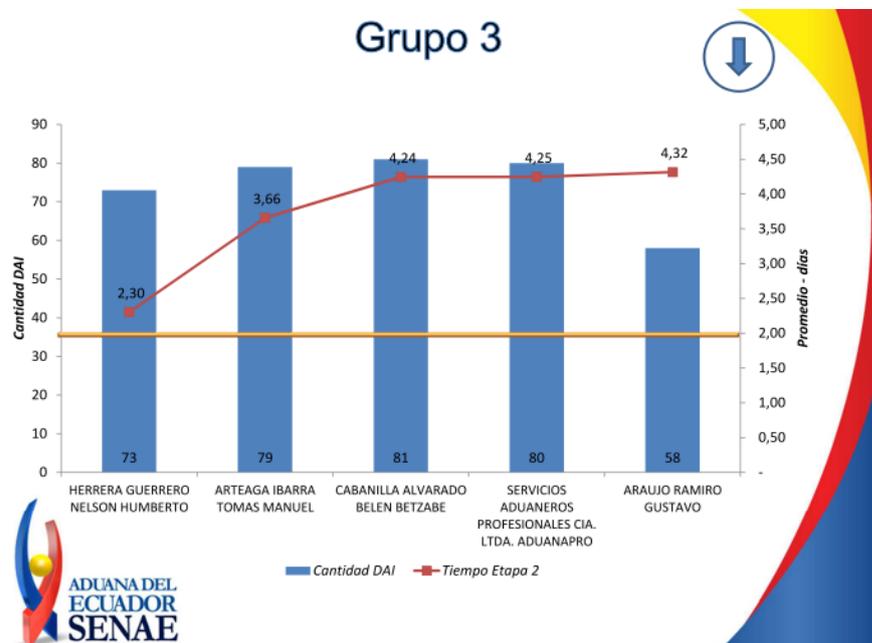


Ilustración 28 - Top 5 del Grupo 3 de Agentes de Aduana en la Evaluación de la Etapa 2

Fuente: SENAE (2014b)

De acuerdo a las ilustraciones 26, 27 y 28 podemos ver que el grupo tres muestra el menor promedio de ingreso de la DAI con 2.3 días, siendo esta una de las empresas que menos ingresos hace. Mientras que las empresas del grupo uno tiene un promedio de hasta cinco días. Es verdad que en muchos casos, el tener un mayor volumen de clientes y declaración hace que se pierda un poco el control y seguimiento de las mismas, es un tema que depende de cómo se manejen los procesos internos de cada empresa de agente de aduana.

En esta etapa podemos recalcar que no depende netamente del agente de aduana, sino que también de cuando se tengan los documentos originales físicos debido a que se sigue trabajando bajo ese procedimiento. Adicionalmente se tiene que esperar la aprobación del importador respecto al borrador de la DAI antes de que sea ingresada. Pero a la vez, podemos

ver que no se está cumpliendo ni alcanzando la meta esperada de la Aduana para el tiempo en que se debería hacer la transmisión de la DAI.

5.2.1 Evaluación de la Etapa 3

La tercera etapa es el periodo de tiempo que se toman los importadores en hacer el pago de la liquidación después de estar ingresada la DAI. La meta establecida por la SENA E para esta etapa es medio día o 0.5 días. De acuerdo a las estadísticas provistas del año 2013 en el informe de resultados de la SENA E (2014a), se puede ver que si ha ido reduciéndose el tiempo de manera progresiva pero el promedio se mantiene sobre la meta establecida.

Se debe reiterar que esta etapa no depende de la Aduana si del agente de aduana, sino del importador netamente ya que son los responsables de cancelar sus tributos a menos que tenga algún convenio o negociación al respecto, pero son casos específicos. Por eso es que para alcanzar un ciclo o flujo en la cadena logística, todos los operadores de comercio deben de cumplir con su parte para mejorar el proceso general de una importación o exportación.



Ilustración 29 - Promedio Etapa 3 de Enero - Diciembre 2013

Fuente: SENAE (2014b)

5.3 Efectos visibles de la implementación del sistema en la Empresa Consolidadora del Ecuador S.A.

La empresa Consolidadora del Ecuador S.A. es una empresa consolidadora registrada ante la SENAE, con licencia actualizada en el 2014 para poder seguir trabajando como tal durante cuatro años más. Como todos los OCEs, la empresa tuvo que realizar todos los requerimientos que solicitaba la aduana para poder estar al día previo a la implementación del nuevo sistema Ecuapass. La empresa tomo todas las precauciones debidas para estar al día con el nuevo sistema y poder seguir brindando el mejor servicio posible.

La SENA fue realizando las primeras capacitaciones durante el final del año 2011, donde se comenzó a dar a conocer el nuevo sistema y sus características, tal como se fue indicando en el capítulo tres, como nació el sistema y como poco a poco se fue concretando. En las capacitaciones iniciales, se nos entregaba a cada participante un CD con las diapositivas de sus charlas sobre el sistema y todo los e-docs que se mencionaban o el sistema usuaria en todos los aspectos, no solo para un tipo de OCE.

Enero del 2012 se fijó como fecha límite para cual podríamos obtener un token o firma electrónica para poder registrarnos en el portal de Ecuapass y poder registrarnos, obteniendo así nuestros usuarios. En nuestra empresa existe el usuario del representante legal y dos empleados, pero realmente solo se utiliza una cuenta para hacer los envíos electrónicos, mientras las otras dos se utilizan de forma de consulta para los despachos aduaneros y ayuda para los ejecutivos del departamento comercial.

En este aspecto, actualmente se puede notar claramente que el Ecuapass ha dado una facilidad increíble para el registro de los OCE. Incluso para los nuevos importadores o exportadores se ha vuelto una herramienta descomplicada para poder obtener su código para operar. Una vez que se cuenta con el token, en máximo 24 horas se va a tener la respuesta de Aduana sobre la solicitud de registro, sin tener que presentar un solo papel físico a la Aduana y la firma de contrato con la aduana se hace mediante un archivo XML, con firma encriptado. En el 2014, nuestra empresa se tuvo que registrar como importador para poder nacionalizar una mercadería netamente de uso interno a nuestra empresa. Dado que la empresa contaba con el usuario y token, se pudo registrar el mismo día.

Continuando sobre las capacitaciones, como experiencia de la empresa se puede denotar que hubo un sin número de disertaciones pero

que no todas las empresas las supieron aprovechar. La mayoría de importadores y exportadores de pequeñas a medianas empresas no asistían y por tanto no tenían conocimiento del sistema en general. Muchos de nuestros clientes, o los nuevos que se fueron adquiriendo necesitaron ayuda para ponerse al día para poder utilizar el sistema. Cuando recién se lanzó el sistema, lamentablemente la respuesta del sistema no era tan automática y rápida como lo es ahora, y por ello a veces se tomaba su tiempo en poder ayudar a los clientes.

Al nosotros estar presente en las capacitaciones, permitió que al menos una persona en la empresa pueda realizar el trámite de registro en el Ecuapass. El costo para que un agente externo realice este trámite puede variar entre USD 120.00 a USD 200.00, mientras que en nuestra empresa se puede realizar sin costo dentro de la oficina mismo, lo cual genera una ganancia neta para empresa y no es necesario cobrar un precio tan alto como en mercado.

Ahora enfocándonos en la empresa, podemos comentar que muchas de las capacitaciones que se daban fueron de información un poco frecuentada, lo cual hacia perder cierta relevancia a la capacitación y más que nada también hacia perder el tiempo de nosotros los usuarios al tener que ver la misma información dos veces. Pero consideramos que al hacer esto, la Aduana daba más oportunidades para que todos los OCEs pudieran conocer sobre el sistema.

Podemos decir que un punto que debió mejorarse es que se pudieron haber hecho muchos más talleres prácticos para que los usuarios pudiéramos practicar en conjunto de la aduana el uso y manejo correcto del sistema. Pese a todas las capacitaciones que recibimos como empresa, una vez que comenzó a funcionar el sistema Ecuapass tuvimos muchos problemas porque no era tan sencillo poder realizar los envíos de

información.

Para comenzar, fue muy difícil obtener el java correcto para que la página web pudiera funcionar. Hubo un periodo en que el Ecuapass solo funcionaba en Internet Explorer en una de las computadoras de la empresa, mientras que en otra solo funcionaba en Google Chrome. Por esto podemos decir que no se cumplió con la característica del sistema que podría ser accedido de todo tipo de Windows o sistema operativo, así como de explorador de internet.

El portal del Ecuapass estaba muy inestable y no se podía trabajar, ya que la página no cargaba o se quedaba inhibida a cierto punto. Uno de los principales problemas fue la falta de conocimiento del sistema y familiaridad del sistema. Es verdad que sabíamos cuáles serían los cambios en la documentación, sabíamos los objetivos del sistema y sus características, pero la cruda realidad es que no sabíamos cómo usar el sistema Ecuapass correctamente.

El sistema presentaba errores en los cuales no decía cuál era el error, o en otras ocasiones registraba un error inexistente pero no se podía continuar. En otras ocasiones el sistema no procesaba la firma electrónica y en otras el sistema cambia la información a una que no se había ingresado. Para poder resolver estos errores con la SENA, debíamos enviar un correo electrónico con los detalles del error y la información de la empresa para que un funcionario de Aduana nos atiende. Lamentablemente, la cantidad de errores por atender en general del medio, hacía que la empresa tuviera respuesta a sus correos días después.

En muchos casos, la repetición e insistencia fue la principal clave para poder sobrellevar los problemas menores que se daban al momento de ingresar la información al sistema. Cuando el sistema fallaba, se tenía que

ingresar manualmente hasta cinco veces distintas la misma información. La empresa es una empresa que nacionalmente es mediana en el medio, por lo cual en un año se hacen entre 1300 a 1500 ingresos anuales en las cargas marítimas de contenedores FCL y cargas aéreas solamente, que comparadas a otras empresas es una cantidad pequeña.

Para la empresa es una gran cantidad crecientemente debido a que solo hay una persona que realiza los ingresos al sistema Ecuapass día a día. Con la implementación del sistema, el margen de error inicial de los ingresos era del 15% aproximadamente por temas netamente externos a la empresa. Actualmente, el margen de error es de 0.27% mismo que se lo otorga al hecho que el software utilizado por la empresa es de ingreso manual, pero a diferencia del Ecuapass, el software graba cada información ingresada y valida errores antes de ser enviada la información al sistema, siendo una herramienta y filtro muy útil y de fácil uso.

En general, la transición no fue complicada en la empresa. La empresa se pudo ir adaptando con facilidad, una vez superada la parte inicial de prueba no se presentaban errores constantemente. En realidad, pareció ser que todo iba muy bien con el nuevo sistema y se podía ir gozando de sus bondades. Un ejemplo muy importante es para las correcciones. Las consolidadoras tienen 24 horas de gracia una vez que arriba una carga para poder hacer correcciones sin multa. En el anterior sistema el trámite de corrección incluía que se presenten documentos físicos en formatos específicos en Zona Primaria del distrito correspondiente.

Gracias a Ecuapass, las correcciones se podían hacer inmediatamente aprovechando el tiempo de gracia otorgado. Una vez descubierto un error o el procesar una solicitud de modificación de los clientes, podemos llevarla a cabo en menos de 5 minutos. El sistema procesa el envío en un minuto máximo para que esté reflejada la información

corregida, por supuesto cuando se encuentra cumpliendo el cien por ciento de su funcionamiento sin intermitencias. Esta característica permite que la empresa reduzca la cantidad de multas por temas internos del manejo de cargas.

El sistema funcionaba a mayor plenitud en lo que respecta a las importaciones, pero en lo que respecta a las exportaciones se extendió el tiempo de prueba dos meses más que la importación. Incluso luego de este periodo, la parte de exportación seguía sin mostrar ciertas secciones de un conocimiento de embarque, lo cual dificultaba la revisión de la información en el sistema contra la documentación física.

En el proceso de implementación, la empresa en general tuvo dos multas en total durante el periodo de los seis meses siguientes, lo cual fue considerado un éxito debido a que los costos del cambio de sistema no se excedieron de acuerdo a lo presupuestado. También tomando en consideración que existían otras compañías del medio con un alto número de multas por revisar o cancelar a Aduana. La parte positiva es que se podía solicitar la revisión de las multas con aduana para que sean anuladas, dependiendo del argumento en el cual se generó la multa.

En un sentido general, la implementación del sistema fue paulatina y como se esperaba desde Octubre del 2012 hasta Marzo del 2014. Se esperaban ciertos problemas y demoras con las cargas, tuvimos embarques específicos que sufrieron percances pero no se presentó una situación que pasará a mayores inconvenientes que no se pudieran superar o alcanzarán costos extremadamente altos.

Luego que el sistema estaba estabilizado, en Marzo del 2014 se anunció a través de un boletín en la página de la SENAE que los exportadores tenían hasta Junio/2014 para cerrar sus DAEs y tramites de

exportación del 2013 y 2014. En este punto fue que partieron nuevas observaciones respecto al sistema y como ha demorado la implementación del mismo. Recientemente se había habilitado una opción para los agentes de aduana y los exportadores puedan verificar las declaraciones de exportación, corregirlas y darlas por finalizadas. A partir de aquí fue que muchos clientes y agentes de aduana empezaron a comunicarse respecto a embarques que habían zarpado con mucho tiempo de anterioridad, solicitando correcciones.

Las consolidadoras tenemos 30 días del zarpe para poder hacer correcciones sin multas. Penosamente, las correcciones que solicitaban los clientes iban a incurrir en multas. Al inicio fueron solo correcciones en dos BLs, pero a medida que se acercó la fecha límite la cantidad de correcciones solicitadas iban aumentando. Las multas no las estábamos cobrando a los clientes debido a que se trataban de errores del sistema, tales como cambio de información mostrada en el sistema contra la información ingresada en software, entre otros. Por cada uno de esos BLs existía un costo de USD 170.00, y la suma llegó a USD 3060.00 en un mes. De este momento en adelante, se decidió que la empresa no podía seguir asumiendo estos costos y que se cobraría por la corrección tardía al cliente.

Perceptiblemente podemos visualizar que la empresa sí se vio afectada en costos extras no esperados, en especial ya el sistema teniendo prácticamente dos años desde su lanzamiento. Actualmente este caso se mantiene abierto ante la SENA, en espera de anulación de las multas. El argumento para solicitar la anulación de las multas se basa en los siguientes puntos:

- La implementación de nuevas secciones del Ecuapass que afecten a la información ya en el sistema deberían ser exentas de multa, porque al final es responsabilidad de la aduana que no se podía revisar la información completa en el sistema ni cerrar los trámites de exportación.

- El sistema no valida todos los casilleros de información ingresada al sistema. Como consolidadoras ingresamos la información de un HBL que debe ser igual en información específica al MBL. El sistema aún no valida que la información de ambos documentos sea igual en los campos del número de contenedor, número de sello ni tipo de contenedor. La confirmación de que el sistema aún tiene esta falencia fue dada por un funcionario de aduana que atiende los problemas de los usuarios en general.

Como empresa pudimos vivir y palpar la falta de información que se tenía del sistema y como aún no se encuentra completamente funcional en lo que es ciertos detalles. Sin lugar a dudas, el sistema ha generado beneficios que seguirán aumentando a medida que los OCEs continúan interactuando sistemáticamente en el portal aduanero.

Conclusiones

De acuerdo a la información proporcionada en este tema de investigación, podemos concluir que el sistema Ecuapass ha afectado tanto positivamente en los trámites aduanales generales, como por ejemplo se ha ido mostrando en las facilidades de realizar despachos en la web con un corto tiempo de respuesta, pero también negativamente en su proceso de implementación a los operadores de comercio exterior por el alto costo que hemos tenido que asumir hasta que encuentro funcional y estable para los usuarios.

La SENAE no estuvo adecuadamente preparada en el momento de lanzar el Sistema Ecuapass, tanto tecnológicamente como con el personal laboral capacitado para solucionar los problemas, ni proveer la capacitación idónea a los usuarios del mismo. El sistema aduanero Ecuapass presenta un potencial muy significativo para el mercado de comercio exterior en el Ecuador, pero al momento sigue sin ser usado en su totalidad y no se explota a su cabalidad las opciones que tiene disponibles actualmente.

Uno de los principales problemas se crea en que aún muchos usuarios siguen sin tener el conocimiento completo del sistema y no tiene una experiencia extensa. En nuestro medio laboral son muchas las empresas que se dedicaron a conocer el sistema, pero también existe la otra cara de la moneda en la cual muchos usuarios no usan el sistema. Aún existen importadores que no ingresan a su portal sino que dejan que sean sus agentes afianzados o compañías prestadoras de servicios logísticos quienes utilicen su clave y usuario y realicen todos los trámites necesarios, lo cual detiene el ciclo de aprendizaje.

Hasta en el día de hoy podemos aprender nuevas opciones del

sistema cuando nos encontramos con nuevos casos con respecto a un trámite de nacionalización, lo cual nos mantiene en una constante faceta de educación y conocimiento. Nos motiva a mantenernos al día en el mercado del comercio exterior para poder brindar el mejor servicio posible a nuestros clientes. El sistema de Ecuapass se creó bajo el nombre de sistema de mejora continua, concluimos esperando que ese sea el mayor punto a buscar por parte de la Aduana: la mejora continua, la búsqueda de optimización de las gestiones del comercio exterior en Ecuador y así mantenernos bajo un sistema automatizado.

Recomendaciones

La aduana pudo haber tenido un mejor inicio con el nuevo sistema, realizando muchas más pruebas y escuchando más recomendaciones que dieron los usuarios. Por lo cual se recomienda que los procesos sean trabajados de manera más en conjunta con los OCEs, así simplificando y disminuyendo los errores y complementando todas las necesidades de cada parte en la interacción que presenta el sistema.

Por otra parte, consideramos que es esencial mantener capacitaciones activas del sistema para cada nueva sección que se implementa así también como para beneficio de los nuevos miembros del negocio del comercio exterior, sean nuevas empresas incursionando en el mercado o nuevos colaboradores en empresas de la de cadena de suministro. Las capacitaciones también permitirán que aquellos actuales importadores/exportadores que no han asistido previamente o conocen poco el sistema puedan acceder a la información pertinente.

Adicionalmente recomendamos que la información cumpla su objetivo de transparencia de información de los procesos de todas las instituciones públicas del Estados involucradas, de esta manera se pueden desarrollar y efectuar mejores investigaciones de fines académicos los cuales pueden fomentar propuestas de mejora y avance en la institución aduanera.

Bibliografía

Asamblea Nacional. (2010). *Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones*. Quito: Registro Oficial.

Banco Interamericano De Desarrollo (BID). (2010). *Apoyo a la implementación del Marco Normativo para un comercio ágil y seguro*. Guayaquil.

Caballero S. (Diciembre 2012). *Ecuapass: a un mes de su implementación*. Informar -Informativo Marítimo Portuario, 12-12, 4-7

Chávez, M. J. (2011). *La nueva Legislación Aduanera en el Ecuador*. Revista Jurídica de la Facultad de Derecho de la UCSG. Recuperado el 15 de Noviembre de 2014, de sitio web: http://www.revistajuridicaonline.com/index.php?option=com_content&task=view&id=821&Itemid=120

El Comercio, D. (2 de Junio de 2013). *Como Aduanas somos socios del sector privado, no enemigos*. Diario El Comercio, pág. 1.

Editora Nacional del Ecuador. (2010). *Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones*. Ley 0. Publicado en Quito: Registro Oficial N° 351., Miércoles 29 de Diciembre del 2010. Ecuador

Editora Nacional del Ecuador. (2010b). Libro V de la Competitividad Sistemática y de la Facilitación Aduanera, *Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversiones*. Ley 0. Publicado en Quito: Registro Oficial N° 351., Miércoles 29 de Diciembre del 2010. Ecuador

Editora Nacional del Ecuador. (2010c). *Reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio*, del libro V del *Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones*. Ley 0. Publicado en Quito: Registro Oficial N° 351., Miércoles 29 de Diciembre del 2010. Ecuador

Hamilton, C. (2004). *Growth fetish* (Vol. 206, No. 4). London: Pluto Press.

Informar. Informativo Marítimo Portuario (Noviembre 2012). *Entrevista: Mario Pinto Salazar.*, págs. 10-12.

Moncayo E., M. I. (2014). *Estrategias implementadas por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador para la disminución de tiempos en el proceso de nacionalización de mercancías bajo el régimen aduanero de importación a consumo.* (Doctoral dissertation).

Moncayo, P. X. (2014). *Tema: Resultados de recaudaciones, resultados de operativos de control e implementación de tecnología.* Enero 13, 2014 (R. d. Prensa, Entrevistador)

Navarrete H., C. A., & Kayser P., A. J. (2010). *Implementación del servicio de agenciamiento de aduana a la consolidadora y desconsolidadora de carga Veco Logistics Ecuador* (Doctoral dissertation).

Organización Mundial de Aduanas., (2004). *World Custom Organization.* Obtenido de World Custom Organization Sitio web: <http://www.wcoomd.org/~media/WCO/Public/Global/PDF/About%20us/Legal%20Instruments/Conventions%20and%20Agreements/Cuba/Contracting%20Parties%20and%20Instruments/Egypt/EG201104subsnotice.ashx?db=web>

Organización Mundial de Aduanas., (2011). *World Customs Organization.* Obtenido de Guide to measure the required time for the release of goods. Sitio web: http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/~media/WCO/Public/Global/PDF/Topics/Facilitation/Instruments%20and%20Tools/Tools/Time%20Release%20Study/Time_Release%20_Study_ENG.ashx

Organización Mundial de Aduanas., (2012). *About us: World Custom Organization.* Obtenido de World Custom Organization: <http://www.wcoomd.org/en/about-us.aspx>

Organización Mundial de Aduanas., (2012-2014). *About us, WCO in brief.* Obtenido de World Customs Organization: <http://www.wcoomd.org/en/about-us/what-is-the-wco.aspx>

Organización Mundial de Aduanas., *Latin America and the Caribbean in the 21st Century Trade Architecture*. (2012-2014). Obtenido de World Customs Organization:
<http://www.wcoomd.org/en/media/newsroom/2014/october/latin-america-and-the-caribbean-in-the-21st-century-trade-architecture.aspx>

Osorio, L. L. (1996). *Proyección del Ecuador al mundo* (Vol. 3). L. Luna Osorio.

PROECUADOR. (S/F). *Clasificación de las reglas Incoterms 2010*. Febrero 12, 2015, de PROECUADOR Sitio web:
<http://www.proecuador.gob.ec/exportadores/requisitos-para-exportar/incoterms/>

Rosales, J. (28 Septiembre de 2013) Director Distrital de Aduana. *Aplicación de la facilitación del comercio en Ecuador*. Guayaquil.

Salgado T., W. (1991). *El Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio, sus principios fundamentales y sus problemas frente al Sistema Mundial de Comercio: la opción del Ecuador frente al GATT*. Banco Central del Ecuador, 14

SENAE. (2010a). *Informe de conveniencia y viabilidad técnica y económica para el desarrollo e implantación de un nuevo sistema aduanero de gestión para las operaciones de comercio exterior*. Guayaquil, Ecuador.

SENAE. (2010b). *Informe de Situación Técnica del Sistema Interactivo de Comercio Exterior SICE*. Guayaquil, Ecuador.

SENAE. (2010c). *Presentación del sistema Ecuapass*. Guayaquil, Ecuador

SENAE (2011a). *Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por procesos*. Quito: Registro Oficial.

SENAE, (2011b). *Manuales para OCEs*. Recuperado en Mayo 2013, de SENAE Sitio web: <http://www.aduana.gob.ec/index.action>

- SENAE. (2011c). *Estructura Orgánica*. Recuperado 15 de Marzo del 2014, de SENAE Sitio web: <http://www.aduana.gob.ec/ace/structure.action>
- SENAE. (Octubre, 2011d). *Presentación del Ecuapass*. Realizado por funcionarios de SENAE. Guayaquil, Ecuador
- SENAE. (Octubre, 2012) *Glosario De Términos Generales Ecuapass*. (1era ed.) Guayaquil, Ecuador
- SENAE. (Febrero, 2014a) *Tiempos de nacionalización de Mercancías bajo el "Régimen de Importación a Consumo"*. Guayaquil, Ecuador
- SENAE. (Marzo, 2014b) *Informe de Resultados SENAE 2013*. Guayaquil, Ecuador
- Plan Nacional del Buen Vivir (2013). *Plan Nacional 2013-2017*. Secretaria Nacional de Desarrollo y Planificación, República del Ecuador-SEMPLEDES. Resolución N° 2, publicado en el Registro Oficial Suplemento 78 de Septiembre 11, 2013. Quito, Ecuador

ANEXOS

ANEXO A

GLOSARIO DE TÉRMINOS GENERALES ECUAPASS (1era ed.)

SENAE. (Octubre, 2012)

1. **Agente de carga internacional.-** Empresa que puede realizar y recibir embarques, consolidar, y desconsolidar mercancías, actuar como Operador de Transporte Multimodal sujetándose a las leyes de la materia y emitir documentos propios de su actividad tales como conocimientos de embarque, guías aéreas, certificados de recepción, certificados de transporte y similares.
2. **Autoridad Competente:** Son todas aquellas autoridades u organismos designados como tal en cada Estado.
3. **Bill of Lading:** Conocimiento de embarque.
4. **Buzón de Zona Primaria del Distrito:** es una cuenta electrónica en el cual el transportista efectivo operador o agente de carga, deberá remitir con su respectiva firma digital, la información necesaria para el

Registro de Informe de Llegada/Salida del medio de transporte, esta información será recibida por el o los servidores públicos del Servicio Nacional de Aduana de Ecuador responsables de dicho registro.

5. **Código IATA.**- El código de aeropuertos de IATA es un código de tres letras que se designa a cada aeropuerto en el mundo. Estos códigos son decididos por la organización internacional para el transporte aéreo (International Air Transport Association) IATA.
6. **Co-loaded.**- O “Carga compartida” en su traducción al español, es una práctica internacional que consiste en el embarque de carga entre dos o más consolidadores, sean estos transportistas no operadores del medio de transporte efectivo, agentes de carga o transitorios, a través de otro similar (consolidador) que por necesidades de logística combinan una cantidad inferior a la carga de un camión para crear una carga completa. Esta actividad se puede dar cuando un consolidador de carga, no logra el volumen de mercancías previsto para llenar un contenedor en una fecha de salida acordada. Con la finalidad de no retrasar el despacho se consolida con otra compañía en un mismo contenedor completándose así el volumen total de la unidad de transporte y respetándose la fecha de despacho y de entrega de la mercancía. Según el Art. 2, literal q) del Reglamento al Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones.
7. **Consolidación.**- Es un servicio del Transporte Internacional que consiste en agrupar varias cargas de embalajes distintos o iguales,

pertenecientes a diferentes consignatarios dentro de un mismo contenedor o paleta, para ser transportados, como una unidad, por vía aérea o marítima.

8. **Consolidador de carga.**- Operador distinto del porteador, que transporta carga en forma agrupada, bajo su nombre y responsabilidad, destinada a uno o más consignatarios finales, debidamente autorizado por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. Según el Art. 2, literal u) del Reglamento al Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones.
9. **D.A.I.:** Declaración Aduanera de Importación.
10. **D.A.E.:** Declaración Aduanera de Exportación.
11. **Declaración Aduanera Simplificada de Devolución Condicionada (DAS-DC).**- Es el documento electrónico mediante el cual el exportador solicita la devolución de los tributos pagados en las importaciones de insumos que hayan utilizados en la producción o fabricación de productos que luego hayan sido exportados.
12. **Desconsolidación.**- Descarga o vaciado de un contenedor con mercancía destinada a uno, dos o más consignatarios.
13. **Documento de transporte:** Documento que materializa el acuerdo de voluntades entre un Operador de Transporte y un usuario de su servicio, por el cual el primero se compromete a transportar la carga desde un determinado lugar de origen hasta el destino final que se le indique, a cambio de un precio determinado (flete). En el caso del

transporte aéreo, las Líneas Aéreas o Agentes de Carga Internacional emitirán las respectivas Guías Aéreas Máster (con sus siglas en inglés, Master Airwaybill). Cuando se trate de las Consolidadoras de Carga, Empresas de Tráfico Postal Internacional y Correos; y Correos del Ecuador, generarán las respectivas Guías Aéreas Hijas (con sus siglas en inglés, House Airwaybill). En el caso del transporte marítimo, las Líneas Navieras o Agentes de Carga Internacional emitirán los respectivos Conocimientos de Embarque Máster (con sus siglas en inglés, Master Bill of Lading). Cuando se trate de las Consolidadoras de Carga generarán los respectivos Conocimientos de Embarque Hijos (con sus siglas en inglés, House Bill of Lading).

14. Documento de Transporte House.- (House Bill of Lading – HBL)

Conocimiento Marítimo expedido por un transitario para un envío de grupaje / consolidado marítimo

15. Documento de Transporte Máster.- (Máster Bill of Lading – MBL)

Conocimiento Marítimo con un transitario en origen como embarcador (shipper) y otro transitario en destino como Consignatario (consignee). Este documento es expedido por la línea naviera. Un MBL ampara "x" número de Documentos de Transporte House (HBL) y materializa el acuerdo de voluntades entre un Operador de Transporte y un usuario de su servicio, por el cual el primero se compromete a transportar la carga desde un determinado lugar de origen hasta el destino final que se le indique a cambio de un flete. Según el Art. 1, literal dd) del

Reglamento al Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones.

16. **Firma Digital:** Es un método que asocia la identidad de una persona o equipo, con un mensaje o documento electrónico, para asegurar la autoría y la integridad del mismo.
17. **Guía Hija-House.-** Es el que emite la empresa de Correos rápidos o Courier por separado a cada usuario del servicio y para cada una de las cargas individuales que agrupa, dentro de un documento de transporte Máster.
18. **Guía Máster.-** Es aquel emitido por la línea aérea a nombre de una empresa de Correo rápido o de Paquetería postal. Con dicho documento, la línea aérea se compromete con la empresa de correo rápido Paquetes postales a transportar la carga presentada por este último.
19. **Línea Naviera.-** Empresa propietaria de embarcaciones.
20. **Manifiesto de carga de correos rápidos o postal:** Documento simplificado que contiene la individualización de cada una de las Guías de Envíos o Paquetes Postales que se movilizan en un medio de transporte, mediante el cual las encomiendas se presentan y se entregan a la aduana a fin de acceder al régimen de tráfico postal o mensajería acelerada o Courier
21. **Manifiesto de Carga Internacional (MCI).-** es el documento de control aduanero que ampara las mercancías que se transportan

internacionalmente por carretera, desde el lugar en donde son cargadas a bordo de un vehículo habilitado o unidad de carga hasta el lugar en donde se descargan para su entrega al destinatario.

22. Manifiesto de Importación Marítimo.- El Manifiesto de Importación Marítimo - MIM es un documento electrónico (e-doc), el mismo contendrá la información de los Conocimientos de Embarque Máster o Hijos, según corresponda, de las mercancías que ingresarán al territorio aduanero vía marítima.

23. MRN- Manifest Reference Number: Número de referencia del manifiesto de carga.

24. Número de Carga: Es un número de identificación único de la carga de importación, que facilita el seguimiento general de las mercancías en el sistema informático del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. Está constituido por el MRN, Número secuencial del BL Master y en el caso de existir BL Hijos, se añade el Número secuencial del BL House.

25. Número Secuencial de House (HSN).- Número secuencial del Documento de transporte House que registra la consolidadora de carga en el sistema informático "Ecuapass"

26. Número Secuencial de Máster (MSN).- Número secuencial del número de documento de transporte máster que registra la línea naviera en el sistema informático "Ecuapass"

27. OCE: Operador de Comercio Exterior

- 28. Registro de Informe de Llegada:** es un medio electrónico realizado por el depósito temporal o por el servidor público del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, dependiendo del caso, en el cual se registra el Número de Referencia del Manifiesto – MRN; y la fecha y hora de llegada del medio de transporte.
- 29. Transportista efectivo operador del medio de transporte:** es el representante del medio de transporte en el territorio nacional, quien previamente ha sido autorizado por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, teniendo como responsabilidad transmitir electrónicamente el manifiesto de carga y emitir los documentos de transporte Máster (Marítimo y Aéreo) y en terrestre los que corresponda.
- 30. Validación:** Es un proceso por el cual los datos son filtrados, pudiendo estos ser aceptados o rechazados en base a procedimientos definidos.
- 31. Web Service:** Es una tecnología utilizada para intercambiar datos entre aplicaciones, codificando los mensajes en el formato XML y enviándolos a través de protocolos estándares tales como el Hypertext Transfer Protocol (HTTP).
- 32. Zona Primaria:** Al 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.

33. Zona secundaria.- comprende el territorio fuera de la zona primaria, incluidas las aguas territoriales y el espacio aéreo.

ANEXO B

