

**UNIVERSIDAD DEL PACIFICO**

**FACULTAD DEL MAR  
COMERCIO EXTERIOR Y TRANSPORTE MARITIMO**

**IMPLEMENTACIÓN DEL PROCESO DE “CANAL VERDE” EN LA  
ADUANA MARÍTIMA DE GUAYAQUIL.**

**TESIS DE GRADO PREVIA A LA OBTENCIÓN  
DEL TÍTULO DE:**

**INGIENERIA EN COMERCIO EXTERIOR Y TRANSPORTE  
MARITIMO**

**AUTORA:  
JOHANNA PAOLA CELI CHAMBA**

**Director De Tesis:  
Econ. Enrique Echeverría**

**Guayaquil 2008**

## **DECLARACIÓN DE AUTORIA**

Yo, Johanna Paola Celi Chamba, estudiante de la Facultad del Mar especialización Comercio Exterior, declaro ser autora exclusiva del presente proyecto.

Todos los efectos académicos y legales que se desprendieren de la misma son de mi responsabilidad.

.....  
Johanna Paola Celi Chamba

## **CERTIFICACIÓN**

Yo, Econ. Enrique Echeverría, profesor de la Universidad Del Pacífico como Director de la presente Tesis de Grado; certifico que la Srta. Johanna Paola Celi Chamba egresada de esta Institución, es autora exclusiva del presente proyecto, la misma es autentica, original e inédita.

.....  
Econ. Enrique Echeverría

## **DOCUMENTO DE CONFIDENCIALIDAD**

La Universidad Del Pacífico – Escuela de Negocios, se compromete a no difundir públicamente la información establecida en el presente documento “implementación del proceso de “Canal Verde” en la aduana marítima de Guayaquil.”, de auditoria de Johanna Paola Celi Chamba, en razón que este proyecto ha sido creado con información confidencial.

Tres copias de este documento quedarán en custodia de la Universidad Del Pacífico, las mismas que podrán ser utilizadas para fines académicos y de investigación.

Para constancia de este compromiso firma,

Comandante José Olmedo  
DECANO FACULTAD DEL MAR

## **AGRADECIMIENTO**

*A Dios*

*A mis padres, Daniel Celi y Carmen Chamba*

*A mis hermanos, Patricio y Joe Celi Chamba*

*Por su apoyo incondicional y por estar presentes en cada momento de la elaboración del presente proyecto.*

## DEDICATORIA

*La presente tesis va dedicada a ese ser que nos dio la vida y que nos protege todos los días*

*- DIOS -*

*Gracias a él he llegado ha terminar mis estudios con total satisfacción.*

# INDICE

	<b>Pág.</b>
<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	1-2
1. Planteamiento del Problema.....	2-3
2. Justificación del Tema.....	3-4
3. Hipótesis.....	5
4. Objetivos.....	5
Objetivo General.....	5
Objetivos específicos.....	6
7. Metodología.....	6-7

---

---

## **CAPÍTULO I**

### **GENERALIDADES**

1.1. Las aduanas en el Ecuador.....	8- 9
1.2. Diagnóstico de la aduana Ecuatoriana.....	9-10
1.3. Ley Orgánica de Aduanas (LOA) y su respectivo reglamento.....	11
1.4. Disposiciones de la Organización Mundial del Comercio.....	12-18
1.5. CAN “Comunidad Andina” _Normativa Andina – decisión 574.....	18-19
1.6. Resumen Marco Legal.....	20
1.7. Procesos Aduaneros.....	21-22
1.8. Importación definitiva a consumo (acorde a lo establecido por CAE)...	23-24
1.8.1. Tributos a Pagar en las Importaciones.....	24-26
1.8.2. Estadísticas de tributos recaudados por la Aduana.....	27
1.8.3. Proceso de importación definitiva o a consumo .....	9-31
1.8.4. El aforo en las aduanas.....	32-34
1.8.5. Estadísticas de Tiempo de aforos.....	35
1.9. Despacho anticipado.....	37-38

## **CAPITULO II**

### **CANAL VERDE Y ASPECTOS A CONSIDERAR PARA SU APLICACIÓN**

2.1.	Canal Verde.....	39-41
2.1.1.	Fortalezas y debilidades del <i>Canal Verde</i> .....	41
2.2.	Modulo De Selección Aleatorio.....	42
2.3.	SICE Sistema Interactivo De Comercio Exterior.....	43
2.3.1.	Descripción Del Procedimiento (modulo SICE).....	44-46

## **CAPITULO III**

### **MECANISMO DE REVISIÓN PARA LAS EMPRESAS SELECCIONADAS “COMO CERO” RIESGO**

3.1.	Función del Departamento de Inteligencia Y Fiscalización de la CAE....	48-50
3.2.	Riesgos.....	50-51
3.2.1.	Estadísticas y ejemplos de riesgos suscitados en el Ecuador.....	51-55
3.3.	Variables Para Identificar Las Empresas “Cero Riesgo”.....	55-56
3.3.1.	<i>Variable 1</i> : Tipo de empresa.....	56
3.3.2.	<i>Variable 1</i> : Tiempo en actividades de importación.....	56
3.3.3.	<i>Variable 3</i> : Número de importaciones.....	57
3.3.4.	<i>Variable 4</i> : Características de la carga importada.....	57
3.3.5.	<i>Variable 5</i> : País de origen de la carga .....	57
3.4.	Controles.....	58
3.4.1.	Controles anteriores.....	58
3.4.2.	Controles concurrentes.....	59
3.4.3.	Controles posteriores.....	60
3.4.3.1.	Auditorias Para El Control Posterior .....	60 -61
3.5.	Cuadros detallados de las Fases de controles Aduaneros.....	62-64

## **CAPÍTULO IV**

### **MEJORAS ADUANERAS Y CAMBIOS PARA UN PROCESO DE CANAL VERDE EXITOSO**

- 4.1. Cambios y reestructuraciones Generales en las Aduanas.....65-67
- 4.2. Cambios y reestructuraciones Legales y Técnicas en las aduanas.....67-69
- 4.3. Fases para la implementación del Proceso de *Canal Verde*.....69-71

## **CAPÍTULO V**

### **INVESTIGACIÓN DE CAMPO Y RESULTADOS 72**

- 5.1 Análisis de las encuestas.....72
  - 5.1.1 Objeto de la realización de entrevistas.....72
  - 5.1.2. Alcance..... 72
  - 5.1.3 Resultados de las encuestas..... 73-78
- 5.2 Demostración y confrontación de resultados.....78
  - 5.2.1. Resultados de las Variables Vs. Riesgos.....79-84
  - 5.2.2. Comprobación de Reducción de tiempos en el proceso aduanero...85
    - 5.2.2.1 Gráficos de Procesos para la comprobación de reducción de tiempos.....86-89
  - 5.2.3. Tablas de Tarifas para e cálculo de los costos.....89
  - 5.2.4. Comprobación de Reducción de costos, mediante ejercicios de una Importación.....90-94
- 5.3. Puntos críticos e importantes de considerar .....95
- 5.4. Beneficios a las empresas calificadas.....95

## **CAPITULO VI**

### **CONCLUSIONES, RECOMENDACIONES**

- 6.1. Conclusiones..... 96
- 6.2. Recomendaciones.....97

<b><u>BIBLIOGRAFÍA</u></b> .....	98-99
----------------------------------	-------

## **ANEXOS**

<b><u>Anexo .1</u></b> Encuesta Dirigida a Importadores.....	A
<b><u>Anexo .2</u></b> Encuesta dirigida a Agentes Afianzado de Aduana.....	B
<b><u>Anexo .3</u></b> Encuesta dirigida a Líneas Navieras, Almacenes Temporales, Aseguradoras.....	C
<b><u>Anexo .4</u></b> Entrevista dirigida al gerente de Poryectos de la CAE.....	D-E
<b><u>Anexo .5</u></b> Noticias del Registro Oficial sobre el Aforo.....	F
<b><u>Anexo .6</u></b> Tabla de Tarifas generales de CONTECON S.A.....	G
<b><u>Anexo .7</u></b> Tabla de Tarifas de Linea Naviera.....	H

## **INTRODUCCIÓN**

El presente trabajo propone un nuevo proceso para facilitar el comercio Exterior y de manera en especial las actividades de importación; este proceso denominado *Canal Verde* o *Aforo Automático* está siendo aplicado en la mayoría de las aduanas del mundo logrando crear aduanas eficientes.

En el primer Capítulo de Generalidades se realiza una breve descripción conceptual, histórica, legal y funcional de la aduana ecuatoriana sus leyes y disposiciones de organismos internacionales, sus respectivos convenios y acuerdos con el Ecuador, en sí se describe la base legal para implementar este nuevo proceso conjuntamente con todos los procesos aplicados actualmente en una importación.

En el segundo Capítulo se trata de manera detallada lo que comprende el *Canal Verde* sus fortalezas y debilidades, procedimientos y medios para su aplicación así como las experiencias en otros países; de esta manera se va abriendo el marco del tema conociendo paso a paso lo que este proceso implica.

Abarcando más al tema, en el Capítulo tres se describe el mecanismo de revisión para las empresas que aplicarían a *Canal Verde*, se detallan los riesgos y los departamentos específicos de la CAE que se van a encargar de hacer los controles anteriores, concurrentes y posteriores, además se describe muy detalladamente lo que estos controles comprenden y lo necesario que son para lograr evitar cualquier infracción o contravención. Adicionalmente hay una descripción de las principales variables a considerar para escoger a las empresas cero riesgos, todo esto de acuerdo a las estadísticas de los riesgos encontrados históricamente en las aduanas del Ecuador.

En el Capítulo cuatro se proponen cambios y mejoras en las aduanas para poder perfeccionarlas e implementar el nuevo proceso, conjuntamente con esta propuesta se establecen las Fases para la puesta en marcha de *Canal Verde* o *Aforo Automático*.

En el capítulo cinco se define la investigación de campo y sus resultados, empezando con las entrevistas y las encuestas realizadas a los operadores de comercios exterior y a personal de la CAE. En la confrontación de resultados primeramente se demuestra mediante tablas las variables y los riesgos a analizarse, posteriormente se comprueba gráficamente y a través de cuadros comparativos la reducción de tiempos en la nacionalización de las mercancías, además se comprueba la reducción de costos con dos ejercicios de importaciones en contenedores secos y Refeers (congelados), conjuntamente se describen los puntos críticos y beneficios del proceso propuesto.

Finalmente se plantean las conclusiones y recomendaciones que sirvan de base para estudios futuros similares.

Con el fin de dar a conocer la naturaleza y el propósito de la investigación, se consideraron: el planteamiento del problema, la justificación de la elección del tema, la hipótesis, los objetivos de la tesis, y la metodología a seguirse en el presente estudio.

## **1. Planteamiento del Problema**

La falta de un sistema ágil en la Aduana Marítima de Guayaquil provoca el retraso en la entrega de las mercaderías a los destinatarios. El problema en sí, radica en el alto movimiento de corrupción en el puerto marítimo, que es un secreto a voces y que aun no se identifican a los verdaderos responsables; otro aspecto es el desconocimiento de los importadores en lo que respecta a los trámites aduaneros pues, estos lo delegan a los Agentes Afianzados.

Las Limitaciones de orden legal no permiten actuar según las mejores prácticas en el ámbito internacional. Las demoras en el despacho de las mercancías y la imposibilidad de realizar el despacho anticipado son problemas que pesan en la

competitividad del comercio exterior y en la aplicación del nuevo sistema de Canal Verde. La utilización de un sistema de perfiles de riesgo es inoperante cuando la ley obliga al aforo físico de gran parte de las mercancías, lo cual significa largas colas de contenedores para lograr este propósito y una enorme cantidad de tiempo perdido. Al continuar el uso manual de procedimientos, con documentos físicos incorporados, se ha llegado a un doble proceso, el manual y posteriormente el informático. A todo esto, un procedimiento que dura aproximadamente 14 días frente a un despacho de 48 horas en los países vecinos, representa un costo que puede valorarse en días de almacenaje, costos de tramitación y multas por equivocaciones en la transmisión de información de los diferentes agentes del comercio exterior.

## **2. Justificación del Tema**

El presente trabajo de investigación que me he propuesto realizar, es de suma trascendencia, ya que, denota un problema administrativo y social en las operaciones de comercio exterior, los cuales en la actualidad es tema de muchas discusiones, debates y ocupación en la Corporación Aduanera Ecuatoriana, esto merece ser estudiado e indagado para proponer las alternativas necesarias con el fin de armonizar y actualizar el marco de aplicación legal y administrativo relacionándose con el tema de investigación.

Como estudiante de Comercio Exterior y Transporte Marítimo, quiero contribuir a la solución del problema, referente a la falta de un sistema ágil en las aduanas del Ecuador, para que sus procedimientos permitan una operación eficaz reduciendo tiempo y dinero en su tramitación a través de la aplicación del *Canal Verde*.

Considero que este trabajo se justifica plenamente por constituir un aporte valioso para la Corporación Aduanera Ecuatoriana, sus usuarios y a los estudiantes. Este proyecto ayuda a incentivar a los actuales y futuros importadores a cumplir con los debidos procesos que exigen las leyes ecuatorianas, tanto en declaraciones de impuestos y de mercancías.

El presente proceso investigativo que presento tiene factibilidad real a las diferentes fuentes bibliográficas, sustento y de campo, por ser un problema de actualidad y de vigencia, que permitirá determinar los problemas socio jurídicos derivados de la aplicación de aquellas normas legales a las que consideramos que en la actualidad poseen muchas limitaciones provocando la falta de celeridad en los procesos.

La importancia de mi estudio sobre “*Canal Verde*” es la maximización del tiempo y la disminución de procesos y tramites que agilicen las operaciones aduaneras, beneficiándose la aduana y los usuarios.

En la actualidad, el proceso De *Canal Verde* está incorporado en las aduanas más eficaces a nivel mundial; y por esta razón, considero muy importante la incorporación de este proceso en el Ecuador, para hacer de la CAE (Corporación Aduanera del Ecuador) una aduana competitiva con servicios que beneficien a todos. El Canal Verde puede y debe ser utilizado como un mecanismo de reducción de costos y facilitación para aquellos importadores cuyas características permitan incluirlos como clientes cero riesgos; liberando la mercancía y controlando la cantidad de bultos, la medición y el peso de los mismos; no se requerirá la revisión documentaria ni el reconocimiento físico. Para ello, se actualizará permanentemente los coeficientes y rankings de riesgo sobre la base de la información disponible a nivel nacional, permitiendo obtener una mejor selección de la muestra de mercancía a inspeccionar.

Cabe mencionar, que para el cálculo de tales rankings se considera el record de hallazgos en el reconocimiento físico y en las auditorias efectuadas a los operadores de comercio, en tal sentido es perfectamente posible que un operador pueda mejorar su calificación de riesgo según vayan mejorando su cultura tributaria.

Desde el punto de vista metodológico, esta investigación está generando la aplicación de un nuevo proceso para generar un servicio que beneficie a todos los involucrados haciéndolo viable y confiable, pues se realizarán procedimientos

estadísticos como el método probabilístico para lograr resultados que aporten al sistema de aduana en el Ecuador.

La justificación académica de esta labor, permitirá buscar el adiestramiento necesario en el conocimiento tanto técnico, como científico, administrativo y legal, para su cuestionamiento y evaluación vinculado con la problemática en referencia.

### **3. Hipótesis**

Con la incorporación del proceso de *Canal Verde* en el sistema aduanero nacional se beneficiarían todos los operadores de comercio exterior, principalmente los importadores. Con la presente tesis se pretende comprobar, que:

- El *Canal Verde* podría disminuir a un día el tiempo de desaduanización de las mercaderías en el sistema aduanero nacional y como fase inicial en Guayaquil.
- El nuevo proceso podría disminuir costos en los procesos de desaduanización de mercancías a nivel nacional y como fase inicial en Guayaquil.

### **4. Objetivos**

#### **Objetivo General**

Demostrar que el proceso de canal verde genera beneficios a las partes reduciendo costos y tiempos, a través del estudio de las variables que ayuden a determinar las empresas que cumplen con los requisitos para acogerse al mencionado proceso, beneficiando a todos los involucrados en el sistema aduanero de Guayaquil.

### Objetivos específicos

- Determinar las variables para identificar las empresas “cero riesgo” en el sistema aduanero de Guayaquil.
- Analizar los tiempos de los procesos de aduana desde el desembarque de la mercadería hasta el despacho final, para identificar los tramos del proceso que podrán ser omitidos en el sistema aduanero de Guayaquil.
- Comprobar que Canal Verde reduce tiempo y costos a los importadores

## 5. Metodología

Hay que precisar que para realizar el presente trabajo de investigación se utilizará el **Método Científico** en la cual la observación, el análisis y la síntesis, estarán presentes como procesos lógicos para alcanzar el conocimiento científico. La Observación como parte Lógica del Método Científico, será la principal forma de obtención de datos tanto teóricos y de campo, a través de sus distintas técnicas.

Seré objetiva, sistemática e imparcial en el desarrollo y procedimiento de los resultados de la investigación; es importantísimo utilizar los *métodos del conocimiento teórico y empírico*, como es el **Método Deductivo** que permitirá abordar el estudio desde los conocimientos generales hasta llegar a la comprensión en lo particular. Así mismo utilizo el **Método Inductivo** que permite estudiar de mejor manera el problema que se suscita *con la falta de un sistema ágil en la Aduana Marítima de Guayaquil*, ya que, este método va de lo particular a lo general; será de gran ayuda el **Método Histórico**, que es un método que establece el desenvolvimiento histórico y social, que será de gran apoyo para conocer los logros y deficiencias en las operaciones aduaneras.

En lo referente a las **técnicas de la investigación**, se utilizará las Bibliográficas y las de trabajo de campo:

### **Técnicas Bibliográficas.**

Las **técnicas bibliográficas**, dedicadas a recoger información de fuentes secundarias localizadas en libros, revistas, páginas Web, periódicos y documentos en general. La **técnica del fichaje**, se encuentra comprendida entre las técnicas de recolección bibliográfica, que ayuda obtener datos teóricos que se relacionan con el objeto de estudio.

### **Técnicas De Campo**

Se utilizarán como técnica de campo la **Encuesta** y la **entrevista** a los diferentes profesionales en el ámbito del Comercio exterior y Aduanas y a autoridades para recabar información verídica; para la tabulación y procesamiento de la información recopilada se utilizará el método estadístico.

### **Instrumentos.**

El presente proceso investigativo se sujeta a las siguientes fases:

1. La de **Recopilación**, que se sujetará a la búsqueda de datos bibliográficos que se enmarca en el ámbito teórico de la investigación y la búsqueda de datos de campo, que permitirá tener una observación de la realidad objetiva del problema.
2. La fase de la **Tabulación**, en la cual, con la obtención de datos objetivos del problema, se procederá a expresar por medio de tablas y valores los promedios obtenidos de la investigación de campo, con la cual se contrastará la teoría con la realidad.
3. Fase de los **Resultados** de la investigación, será las derivaciones de todo el proceso investigativo, en la cual se determinarán las conclusiones, recomendaciones y además la propuesta que plantearemos, que pueda solucionar de mejor manera el Problema que se suscita con el desconocimiento de aplicación del proceso de canal verde en la Aduana Marítima de Guayaquil.

## CAPÍTULO I

### GENERALIDADES

#### 1.1. Las aduanas en el Ecuador

Desde el inicio del intercambio comercial internacional de mercancías existe el órgano regulador que es la aduana. Es así que en julio 13 de 1998 se expide la Ley Orgánica de Aduanas y se crea la Corporación Aduanera Ecuatoriana CAE, como una persona jurídica de derecho público de duración indefinida, patrimonio del estado, con autonomía técnica, administrativa, financiera y presupuestaria, domiciliada en la ciudad de Guayaquil.

Se le atribuye las competencias técnico-administrativas, necesarias para llevar adelante la planificación y ejecución de la política aduanera del país. Se le entregan las facultades tributarias de determinación, resolución y sanción en materia aduanera, de conformidad con esta ley y sus reglamentos.

La Corporación Aduanera Ecuatoriana es una empresa estatal, autónoma y moderna, que facilita el Comercio Exterior. Luego de muchas reestructuraciones y cambios que ha tenido el país, éste se ha venido involucrando más en el Comercio Exterior ; es así que la aduana ha ido creciendo, contando actualmente con la presencia de la Cae en ocho ciudades del país; como tenemos:

*Guayaquil:* esta es la ciudad con mayor actividad comercial y de tráfico internacional, contando con aduanas Marítima y Aérea.

*Quito:* la capital del Ecuador tiene una gran importancia en el comercio por vía aérea, por tal motivo existe una aduanas aérea

*Manta:* es una importante ciudad, tiene un puerto que se proyecta con grandes fortalezas para el futuro, tiene una aduanas Marítima.

*Esmeraldas:* ciudad cuyo puerto es caracterizado por el comercio de madera y petróleo, tiene una aduana Marítima

*Cuenca:* caracterizado por las exportaciones de productos agrícolas, tiene un Distrito aduanero Aéreo.

*Puerto Bolívar:* localizado en la ciudad de Machala, caracterizado por producción y exportación de banano, tiene una aduana Marítima

*Tulcán:* Ciudad que limita con Colombia y por tal razón tiene un Distrito Aduanero Terrestre de frontera

*Huaquillas:* Ciudad que limita con Perú tiene un Distrito Aduanero Terrestre de frontera para el control de mercaderías que entran o salen por la parte sur del país

## **1.2. Diagnóstico de la aduana Ecuatoriana**

A nivel internacional, las aduanas modernas realizan el proceso de despacho en un tiempo no mayor de 48 horas, y los que aplican *Canal Verde* en un día y en muchos casos en horas desde el momento de la llegada del embarque. Sin embargo, la aduana ecuatoriana, cuyas tareas están altamente delegadas a concesionarios privados, y debido a las disposiciones legales que debe cumplir dicho despacho, se efectúa en tiempos bastante superiores. Esto coloca el caso ecuatoriano como uno de los más ineficientes del continente.

Esta ineficiencia de los operadores de comercio exterior, determina elevados costos, que afectan la competitividad de los exportadores, importadores, comerciantes e industriales del país.

Estudios de organismos internacionales indican que los 15 días de retraso recargan el costo de una importación en 15%, siendo este porcentaje superior a la tarifa arancelaria promedio del país (12.5%)<sup>1</sup>.

Por su parte el Banco Mundial con una investigación más reciente señala que el tiempo de despacho de las importaciones en la aduana se ubica entre 9 y 10 días, sin embargo si se incluye la preparación de documentos requeridos el tiempo alcanza los 41 días (ver Tabla 1).

**Tabla 1**  
**Indicadores de eficiencia aduanera**

Región o País	Documentos para exportación (number)	Tiempo para exportar (days)	Costo de exportar (US\$ per container)	Documentos para importar (number)	Tiempo para importar (days)	Costo de importar (US\$ per container)
Latinoamerica y Caribe	7.3	22.2	1,067.5	9.5	27.9	1,225.5
OECD	4.8	10.5	811.0	5.9	12.2	882.6
Argentina	6	16	1,470	7	21	1,750
Bolivia	12	26	1,110	12	36	1,230
Brasil	7	18	895	6	24	1,145
Canada	3	7	700	4	10	850
Chile	7	20	510	9	24	510
Colombia	6	34	1,745	11	35	1,773
Costa Rica	7	36	660	13	42	660
Rep. Dominic.	7	17	770	11	17	990
<b>Ecuador</b>	<b>12</b>	<b>20</b>	<b>1,090</b>	<b>11</b>	<b>41</b>	<b>1,090</b>
El Salvador	7	22	515	12	30	515
Guatemala	9	20	1,785	7	33	1,985
Honduras	6	28	500	15	39	670
México	6	17	1,049	8	26	2,152
Nicaragua	5	36	1,020	5	38	1,020
Panamá	9	16	920	9	13	920
Paraguay	9	34	685	13	31	1,077
Peru	7	24	800	13	31	820
EEUU	6	9	625	5	9	625
Uruguay	9	22	552	9	25	666
Venezuela	8	32	525	13	67	900

**Fuente:** *Doing Business*, Banco Mundial (<http://www.doingbusiness.org>).

Elaboración: Banco Central del Ecuador.

La Tabla 1 muestra estos indicadores para América Latina y otras regiones del mundo, en donde se evidencia la carencia agilidad en los despachos aduaneros en el Ecuador.

<sup>1</sup> (National Bureau of Economic Research (2000).

El indicador *Tiempo para exportar y Tiempo para importar* comprende: Preparación de documentos, Transporte y manejo de la mercancía en tierra, Despacho aduanero y control técnico, Puerto y manejo en el terminal.

### 1.3. Ley Orgánica de Aduanas (LOA) y su respectivo reglamento.

Se denomina **Ley Orgánica** a la norma de rango legal que, generalmente, se encuentra en un nivel jerárquico superior o que se requiere constitucionalmente para regular ciertas materias. Por lo general, se oponen o distinguen de la ley ordinaria a nivel competencial. La Ley Orgánica ha sido considerada como una figura intermedia entre la Constitución y las leyes ordinarias, de tal manera que dentro del sistema de fuentes, ostenta un nivel jerárquico superior, lo que implica que una ley ordinaria no podría derogarla.

Como ya se ha mencionado la LOA dio inicio a la creación de la CAE, consecuentemente esta ley es de mucha importancia

La LOA ha sido declarada con jerarquía y calidad de orgánica por el Congreso Nacional mediante Res. R-22-058 (R.O. 280, 8-III-2001), en cumplimiento de lo dispuesto por la Disposición Transitoria Vigésimo Segunda de la Constitución Política.

La LOA regula las relaciones jurídicas entre el Estado y las personas que operan en el tráfico internacional de mercancías dentro del territorio aduanero. En todo lo que no se halle expresamente previsto en esta ley, se aplicarán las normas del Código Tributario y más leyes generales y especiales.

En esta ley se encuentran su ámbito de aplicación, las disposiciones aduaneras, los pasos y procedimientos necesarios para las operaciones aduaneras, además está estipulado su respectivo reglamento.

Es importante considerar que estamos en un mundo globalizado y por tal razón tiene mucha relación con las disposiciones en la OMC, CAN, entre otros, de los cuales Ecuador es miembro.

#### **1.4. Disposiciones de la Organización Mundial del Comercio (OMC)**

En Ecuador no existe una ley en la que se mencione la aplicación de *Canal Verde* pero, nuestro país es miembro de organismos internacionales y por tal motivo puede acogerse a la aplicación de este sistema, esto de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 163 de la Constitución Política del Ecuador de 1998 establece que *“las normas contenidas en los tratados y convenios internacionales forman parte del ordenamiento jurídico de la República y prevalecen sobre leyes y otras normas de menor jerarquía”*., al igual que lo establece el art.425 de la nueva constitución.

Ecuador es Miembro de la OMC desde el 21 de enero de 1996.

La Organización Mundial del Comercio (OMC) es la única organización internacional que se ocupa de las normas que rigen el comercio entre los países. Los pilares sobre los que descansa son los Acuerdos de la OMC, que han sido negociados y firmados por la gran mayoría de los países entre ellos ECUADOR, que forma parte de los países que participan en el comercio mundial y ratificados por sus respectivos parlamentos. El objetivo es ayudar a los productores de bienes y servicios, los exportadores y los importadores a llevar adelante sus actividades.

Todos los Miembros se han adherido al sistema tras celebrar negociaciones: así pues, la adhesión conlleva un equilibrio de derechos y obligaciones. Gozan de los privilegios que los demás países Miembros les otorgan y de la seguridad que proporcionan las normas comerciales. A su vez, han tenido que contraer compromisos de abrir sus mercados y respetar las normas, compromisos que se establecieron en las negociaciones de adhesión. Los países que negocian la adhesión tienen ya la condición de “observadores” en la OMC.

CONDICIONES BASICAS DE LOS ACUERDOS A LOS QUE SE COMPROMETEN  
LOS PAISES FIRMANTES

Los Acuerdos de la OMC abarcan los bienes, los servicios y la propiedad intelectual.

- Establecen los principios de la liberalización, así como las excepciones permitidas.
- Incluyen los compromisos contraídos por los distintos países de reducir los aranceles aduaneros y otros obstáculos al comercio y de abrir y mantener abiertos los mercados de servicios.
- Establecen procedimientos para la solución de diferencias. Prescriben un trato especial para los países en desarrollo.
- Exigen que los gobiernos den transparencia a sus políticas, mediante la notificación a la OMC de las leyes en vigor y las medidas adoptadas, y con el mismo objeto se establece que la Secretaría elabore informes periódicos sobre las políticas comerciales de los países.

Los Miembros de la OMC deben estar de acuerdo con las condiciones. En términos generales, la solicitud pasa por cuatro etapas:

**Primera: “Régimen de comercio”.** El gobierno que solicita la adhesión ha de informar de todos los aspectos de sus políticas comerciales y económicas que tengan relación con los Acuerdos de la OMC.

**Segunda: “Lo que puede ofrecer cada país miembro”.** Cuando el grupo de trabajo ha avanzado suficientemente con respecto a los principios y políticas, se inician paralelamente conversaciones bilaterales entre el presunto nuevo miembro y los distintos países. Estas conversaciones abarcan los tipos arancelarios y los compromisos específicos en materia de acceso a los mercados, así como otras políticas en las esferas de los bienes y servicios

**Tercera: “Las condiciones de adhesión”.** Una vez finalizado el examen por parte del grupo de trabajo del régimen de comercio del solicitante y concluidas las negociaciones bilaterales paralelas en materia de acceso a los mercados, el grupo de trabajo ultima las condiciones de adhesión, que aparecen en un informe, en un proyecto de tratado de adhesión (“protocolo de adhesión”) y en enumeraciones (“listas”) de compromisos del futuro miembro.

**Etapa final: “La decisión”.** Se somete al Consejo General o a la Conferencia Ministerial de la OMC la documentación final, consistente en el informe, el protocolo y las listas de compromisos. Si una mayoría de dos tercios de los Miembros de la OMC vota a favor, el solicitante puede firmar el protocolo y adherirse a la Organización. En muchos casos, para ultimar la adhesión es preciso que el parlamento o la asamblea legislativa del país de que se trate ratifiquen el Acuerdo.

En virtud de los Acuerdos de la OMC, los países no pueden normalmente establecer discriminaciones entre sus diversos interlocutores comerciales. Si se concede a un país una ventaja especial (por ejemplo, la reducción del tipo arancelario aplicable a uno de sus productos), se tiene que hacer lo mismo con todos los demás Miembros de la OMC.

Se permiten ciertas excepciones. Por ejemplo, los países pueden establecer un acuerdo de libre comercio que se aplique únicamente a los productos objeto de comercio dentro del grupo y hacer discriminaciones con respecto a los productos de terceros países. O pueden otorgar acceso especial a sus mercados a los países en desarrollo. O bien un país puede poner obstáculos a los productos que se consideren objeto de un comercio desleal procedentes de países específicos. Y, en el caso de los servicios, se permite que los países, en ciertas circunstancias restringidas, apliquen discriminaciones. Sin embargo, los acuerdos sólo permiten estas excepciones con arreglo a condiciones estrictas.

Con respecto a nuestro tema sobre *Canal Verde* tenemos las siguientes disposiciones resumidas para una mejor comprensión:

- Examen de las Políticas Comerciales ([www.wto.org](http://www.wto.org))

*Medidas que afectan directamente a las importaciones*

Procedimientos aduaneros Los regímenes aduaneros suspensivos previstos por el Código comprenden: el tránsito; la admisión temporal normal o especial; y los almacenamientos en aduana. Los regímenes de transformación o regímenes económicos suspensivos son: el perfeccionamiento activo, el perfeccionamiento pasivo, y el reintegro de derechos (*drawback*). Los demás regímenes aduaneros son: la importación o el despacho a consumo; la exportación; y la reexportación. El Código es administrado por las autoridades aduaneras de cada Estado miembro.

- La resolución sobre los precios de transferencia

Los precios de transferencia son aquellos a los cuales una empresa vende bienes o servicios a compañías relacionadas, ubicadas en el exterior, especialmente en paraísos fiscales. Quienes realicen transacciones por más de USD 300 000 anuales deben presentar el informe.

Según el SRI cuando una empresa realiza transacciones con un paraíso fiscal se perjudica al Estado. Por ejemplo, al adquirir un fármaco a una de empresa vinculada se factura por USD 20, cuando esta lo compró en EE.UU. por USD 10.

En la OMC existen informes continuos sobre las nuevas disposiciones de los precios de transferencia, estos se presentan cada año a los importadores y exportadores de los países miembros. La normativa que está vigente quiere despejar algunas dudas del Servicio de Rentas Internas (SRI).

Desde este año, el informe deberá contener el precio final o inicial del producto, para exportaciones e importaciones, respectivamente, los costos en mercados, datos sobre la empresa en el exterior e información de las bolsas de valores.

Cada año, en octubre, los importadores y exportadores deben presentar esa información. “Hasta el año pasado eran muy superficiales y no informaban lo que se quería saber”.

En Ecuador los precios de transferencia aparecieron legislativamente en 1.999 cuando se reforma al Código Tributario, se promulga un agregado al artículo 91 de dicho Código en el cual se establecían los precios de transferencia

*“Artículo 91.- Forma directa.- La determinación directa se hará sobre la base de la declaración del propio sujeto pasivo, de su contabilidad o registros y más documentos que posea, así como de la información y otros datos que posea la Administración Tributaria en sus bases de datos, o las que arrojen sus sistemas informáticos por efecto del cruce de información con los diferentes contribuyentes o responsables de tributos, como entidades del sector público u otras; así como de otros documentos que existan en poder de terceros, que tengan relación con la actividad gravada o con el hecho generador.*

*El sujeto activo podrá, dentro de la determinación directa, establecer las normas necesarias para regular los precios de transferencia de bienes o servicios para efectos tributarios. El ejercicio de esta facultad procederá, exclusivamente, en los siguientes casos:*

- a) Si las ventas se efectúan al costo o a un valor inferior al costo, salvo que el contribuyente demuestre documentadamente que los bienes vendidos sufrieron demérito o existieren circunstancias que determinaron la necesidad de efectuar transferencias en tales condiciones, para lo cual el sujeto pasivo presentará un informe al Servicio de Rentas Internas;*
- b) También procederá la regulación si las ventas al exterior se efectúan a precios inferiores de los corrientes que rigen en los mercados externos al momento de la venta, a nivel de primer importador; salvo que el contribuyente demuestre documentadamente que no fue posible vender a precios de mercado, sea porque la producción exportable fue marginal o porque los bienes sufrieron deterioro; y,*
- c) Se regularán los costos si las importaciones se efectúan a precios superiores de los que rigen en los mercados internacionales.*

- Resumen del Cuadro III.1 ([www.wto.org](http://www.wto.org))

*Mejoras que se prevé efectuar en las aduanas*

Dentro de la política y programa está la Aceleración del flujo de mercancías cuya medida es Simplificar las leyes y reglamentos relativos a los procedimientos de control aduanero, Ampliar el sistema de intercambio electrónico de datos en la Dirección General de Aduanas e Impuestos Especiales cuyo resultado sería la Simplificación de los procedimientos de control aduanero ampliando el sistema de intercambio electrónico de datos en la Dirección General de Aduanas e Impuestos Especiales para reducir el objetivo de tiempo de despacho:

1) a 30 minutos en el canal verde

2) a 3 días en el canal rojo

**Nota importante:** Consideremos que esto es lo óptimo, es decir que se espera que a un largo plazo con la implementación de los procesos adecuados, todos los países que forman parte de la OMC lleguen a cumplir este objetivo. En tal caso, el objetivo con la implementación de *Canal Verde* es llegar a reducir el tiempo de 13 días hasta 1 día (tiempo que toman actualmente la mayoría de las aduanas con *Canal Verde*); en este proceso se necesita la colaboración de todos los involucrados para lograr la meta.

- Disposición WT/TPR/S/198 – 03 ([www.wto.org](http://www.wto.org))

En noviembre de 2003, el anterior sistema de gestión del riesgo (basado en la situación "no preferencial" y "preferencial") se reemplazó por el sistema de canales. Actualmente, hay tres canales: el canal verde, el canal amarillo (revisión documental); y el canal rojo (revisión física de las mercaderías).

El Sistema de Gestión Aduanera asigna automáticamente esos canales (SICE<sup>2</sup> en Ecuador), sobre la base de una combinación de criterios tales como la

---

<sup>2</sup> Sistema Interactivo de Comercio Exterior –(SICE), desarrollado por la Corporación Aduanera Ecuatoriana, entró en operación como un mecanismo facilitador y transparente para los procedimientos de exportaciones e importaciones.

selectividad, la sensibilidad y el valor de los productos, así como la coherencia de los datos.

Debido a una reforma legal que le asigna al SRI la obligación de conformar y administrar la base de datos de comercio exterior, se ha logrado un importante avance tecnológico al haberse desarrollado el Sistema Interactivo de Comercio Exterior.

- Disposición 128/-S ([www.wto.org](http://www.wto.org))

*Automatización del régimen aduanero mediante el recurso a la tecnología de la información*

Desde 1994, la presentación y evaluación de declaraciones se efectúa mediante el Sistema Automatizado de Datos Aduaneros

En Ecuador el SICE ha permitido que la contabilidad y las estadísticas sobre recaudación aduanera se realicen íntegramente por medios informáticos.

La implementación en Ecuador: A través del SICE se utilizará el modulo de asignación de aforo físico o documental, para incluir la asignación de canales (verde, rojo o amarillo).

### **1.5. CAN “Comunidad Andina” \_Normativa Andina – decisión 574**

Desde el 26 de mayo de 1969 Ecuador es miembro de la Comunidad Andina.

La Comunidad Andina ha aprobado una serie de instrumentos legales que permitan a las Administraciones Aduaneras de los Países Miembros poder desarrollar los servicios aduaneros tanto en el comercio intracomunitario como con terceros países, bajo un procedimiento común y armonizado acorde con los instrumentos y estándares internacionales que existen sobre la materia.

El carácter supranacional del ordenamiento andino comunitario, reconocido por la jurisprudencia contenida en los múltiples fallos emitidos por la instancia judicial comunitaria, implica que este mantiene primacía y prevalencia por sobre los

derechos nacionales o internos de los países miembros e incluso por sobre los otros convenios internacionales, de los cuales dichos países sean signatarios.

Conforme a lo dispuesto en el literal a) del artículo 30 del Acuerdo de Cartagena, codificado a través de la Decisión 563 de la Comisión de la Comunidad Andina, corresponde a la Secretaría General velar por la aplicación del acuerdo y por el cumplimiento de las normas que conforman el ordenamiento jurídico de la Comunidad Andina.

Del análisis de las normas invocadas y en virtud de que las disposiciones de la Decisión 574, sobre la que refiere su consulta, tienen plena vigencia y prevalecen por sobre otras leyes y actos normativos de menor jerarquía, considero que la Corporación Aduanera Ecuatoriana tiene atribución legal para aplicar el mecanismo de *aforo automático* o *Canal Verde*, en los términos y condiciones que señalan las normas antes referidas. Dentro de las Decisiones vigentes en la Normativa Andina de la CAN nos enfocaremos de manera especial a la que trata de *Canal Verde* o también llamado *aforo automático*, así tenemos la Decisión 574-Régimen Andino sobre Control Aduanero, Publicado en la Gaceta Oficial 1023:

En el Artículo 14 habla sobre la revisión que tendrá lugar conforme a un método selectivo basado en criterios de riesgo que permitirá la confección de un plan objetivo de revisión que incluya las declaraciones seleccionadas, con independencia de que su aforo haya sido automático (*Canal Verde*), documental o físico, cualquiera que sea el régimen aduanero solicitado. Las unidades de verificación podrán documentar su actuación mediante:

- a) Propuestas de rectificación de los datos declarados a efectos aduaneros, fiscales y estadísticos, sin que se origine liquidación complementaria;
- b) Propuestas de rectificación con liquidación complementaria;
- c) Propuestas de inicio de un procedimiento de sanción;
- d) Emisión de fichas informativas para conocimiento del área operativa de la aduana y de la unidad de control posterior; o,
- e) Propuestas de actuación inmediata de la unidad de control posterior.

Además en esta decisión en el artículo 4 trata sobre los controles anteriores, durante y posteriores al despacho los cuales tienen mucha importancia para la aplicación de Canal Verde.

### 1.6. Resumen Marco Legal

El marco legal sobre el cual se fundamenta la presente tesis está basado en los Acuerdos Comerciales y preferencias Arancelarias que el Ecuador ha suscrito. (Ver tabla 2.)

**Tabla 2**

#### Acuerdos Comerciales y preferencias Arancelarias

Acuerdos Suscritos	Países/Regiones
<b>Multilaterales</b>	
Organización Mundial del Comercio, OMC	Mundial
Comunidad Andina de Naciones, CAN	Área andina
Asociación Latinoamericana de Integración, ALADI	Latinoamérica y el Caribe
CAN – MERCOSUR	Región Andina–Cono Sur
Con organizaciones internacionales por productos	Mundial (países vinculados)
Sistema Global de Preferencias Comerciales entre Países en Desarrollo, SGPC	Mundial
<b>Bilaterales selectivos</b>	
Prodcts. limitados, sin cronograma d desgravación total d arancels	Argentina,Brasil,México,Cuba
Acuerdos de Complementación Económica	Chile
Acuerdos de Complementación Económica	Uruguay
Acuerdos de Complementación Económica	Paraguay
Acuerdos de Complementación Económica	Argentina
<b>Acuerdos en negociación</b>	
Área de Libre Comercio de las Américas, ALCA	Continente Americano
Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos, TLC	Estados Unidos
CAN – Canadá	Región Andina – Canadá
CAN - Centro América	Región Andina-Centro América
CAN – Unión Europea	Región Andina – Unión Europea
Profundización Acuerdos con Chile y México	Chile – México
<b>Preferencias Unilaterales</b>	
Sistema General de Preferencias, SGP	EE.UU., Unión Europea
Ley de Promoción del Comercio Andino y Erradicación de la Droga , ATPDEA	Estados Unidos
Ley de Preferencias Arancelarias Andinas de la U.E	Unión Europea

Fuente: Banco Central

Actualizado: a abril 2007

### 1.7. Procesos Aduaneros

Acorde a lo establecido en la Ley Orgánica de Aduanas en Ecuador existen lo que se llaman regímenes aduaneros; y respecto a la IMPORTACIÓN existen tres clases de regímenes:

*Régimen común:* **Importación a consumo** donde la mercadería extranjera ingresa al país para ser “nacionalizada” para su uso o consumo directo.

Nota: Aquí cabe aclarar que el equipaje de viajeros también se incluye en este régimen de aduana, con la diferencia de que debe ser declarado como efectos personales del viajero (o sea que no hay fines comerciales) para que pueda ser exento de pago de cualquier tributación de importación, pero esto no quiere decir que pueda ser exento de pago de tasas por servicio aduanero.

*Regímenes especiales:* A su vez se subdividen en *regímenes suspensivo* (porque se aplaza), *liberatorio* (porque se exime) o *compensatorio* (porque se restablece) respecto al pago de impuesto. Entre ellos están: Maquila, Zona Franca (Zona Extraterritorial), Ferias Internacionales, Devolución Condicionada, Reposición Con Franquicia, Importación (o internación o admisión) temporal para reexportación.

*Régimen particular:* Es el Tráfico postal internacional, correos rápidos, zona de libre comercio, tráfico fronterizo.

*“Cuando al inicio se declara un régimen de importación a consumo, no se podrá cambiar a régimen especial o particular; sin embargo, sí se puede cambiar de régimen especial o particular a otro régimen diferente, previa autorización, por supuesto.”*

En lo referente a la EXPORTACIÓN existen también tres clases de regímenes:

*Régimen común:* Exportación a consumo

*Regímenes especiales:* Exportación Temporal con reimportación en el mismo estado, Exportación Temporal para perfeccionamiento pasivo, Zonas Francas, Devolución condicionada de tributos, Reposición con franquicia arancelaria.

*Régimen particular:* Tráfico postal internacional o correos rápidos, tráfico fronterizo, Zona de Libre Comercio

Otros Regímenes Especiales

*Tránsito Aduanero.-* Tránsito aduanero es un régimen por el cual las mercancías son transportadas bajo control aduanero, de una oficina distrital a otra del país o con destino al exterior.

*Depósito Aduanero.-* Depósito aduanero es el régimen suspensivo del pago de impuestos por el cual las mercancías permanecen almacenadas por un plazo determinado en lugares autorizados y bajo control de la Administración Aduanera, en espera de su destino ulterior. Los depósitos aduaneros son: comerciales, públicos o privados, e industriales.

En los depósitos comerciales, las mercancías, de propiedad del concesionario o de terceros, permanecen almacenadas, sin transformación alguna. En los depósitos industriales, las mercancías de propiedad del concesionario, se almacenan para su transformación. Podrán ser concesionarios de depósito aduanero, las personas jurídicas, públicas o privadas, nacionales o extranjeras legalmente establecidas en el Ecuador.

*Almacenes Libres y Especiales.-* El almacén libre es el régimen liberatorio que permite, en puertos y aeropuertos internacionales, el almacenamiento y venta a pasajeros que salen del país, de mercancías nacionales o extranjeras, exentas del pago de impuestos.

Bajo el régimen de admisión temporal, podrán habilitarse almacenes especiales de mercancías, destinadas al aprovisionamiento, reparación y mantenimiento de naves, aeronaves y vehículos de transporte terrestre, internacionales.

### 1.8. Importación definitiva o a consumo (acorde a lo establecido por la CAE)

La importación a consumo es la nacionalización de mercancías extranjeras ingresadas al País, para su libre disposición; uso o consumo definitivo.

#### *¿Quiénes pueden importar a consumo?*

A consumo pueden importar tanto ecuatorianos como extranjeros residentes en el país, como personas naturales o jurídicas. Pueden ser importadores casuales o frecuentes. En caso de ser frecuentes deberán registrarse como tal en el Banco Central del Ecuador. Todas las personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, que inicien o realicen actividades económicas en el país en forma permanente u ocasional deberán registrar en su declaración aduanera el número del **RUC**, mismo que será válido por el sistema informático aduanero.

#### *Consideraciones antes de una importación.*

Para realizar una importación a consumo se debe determinar si la mercancía es o no de prohibida importación, las mismas que se encuentran establecidas en la Resol. No. 182 del COMEXI publicado en el R.O. 57 de abril 2003.

Se deberá determinar la subpartida de la mercancía, ya que dependiendo de su naturaleza, deberá cumplir con el requisito correspondiente (documentos de control previo).

Los *documentos de acompañamiento* para la presentación de la Declaración Única Aduanera:

- 1) Original o copia negociable del conocimiento de embarque, guía aérea o carta de porte;
- 2) Original de la Declaración Andina de Valor –DAV-

- 3) Factura comercial y póliza de seguro expedida de acuerdo con la Ley General de Seguros y el Decreto Supremo No. 1147, publicado en el Registro Oficial No. 123 de 7 de diciembre de 1963, que servirán de base para la declaración aduanera;
- 4) Certificado de inspección en origen o procedencia cuando sea del caso;

Los demás exigibles por regulaciones expedidas por el COMEXI y/o por el directorio de la Corporación Aduanera Ecuatoriana en el ámbito de sus competencias Una vez compilada la documentación arriba detallada, y previa transmisión electrónica de la misma en el SICE, se ingresa físicamente los documentos por el Distrito de llegada de la mercancía para el trámite de nacionalización de las mercancías pertinente.

#### **Nota explicatoria**

Es obligatorio la intervención del Agente de Aduanas en los siguientes casos:

- Para importaciones efectuadas por entidades del sector público, excepto las importaciones a consumo de material bélico calificado por la honorable Junta de Defensa Nacional, el Ministerio de Defensa Nacional, el Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas y las Comandancias Generales de las Fuerzas Terrestres, Naval y Aérea; y, repuestos para la Policía Nacional
- En los despachos de las importaciones de mercancías cuyo valor sobrepase los dos mil dólares de los Estados Unidos de América (USD. \$2.000).

Para los regímenes especiales, salvo los casos que el directorio de la Corporación Aduanera Ecuatoriana exceptúe.

#### **1.8.1. Tributos a Pagar en las Importaciones**

Base Imponible.- La base imponible de los impuestos arancelarios, en las importaciones es el valor CIF, acorde al art. 14 de la LOA

- Ad-valorem: de acuerdo al producto, se le aplica un porcentaje, el cuál está señalado en el arancel nacional de aduanas (según estructura aprobada en la decisión 370 “arancel externo común” del acuerdo de Cartagena)
- Impuesto al valor agregado IVA: 12% para todas las importaciones, con excepción de algunos productos grabados con tarifa 0% (detallados en la página Web del SRI)
- Impuesto a los Consumos Especiales ICE: Los porcentajes a pagar dependen de cada producto. (eliminado el ICE para los servicios de telecomunicaciones y radioelectrónico y para el alcohol\_ Ley De Reforma Tributaria Art.82)
- Fondo de Desarrollo para la Infancia (FODINFA): Impuesto del 0.5% del valor CIF de la importación, se aplica a todas las importaciones con excepción de los productos utilizados en la elaboración de fármacos de uso humano y veterinario
- Cuotas redimibles a favor de la CORPEI: 0.25 por mil del valor FOB de la importación, excepto a aquellas menores a \$ 20000, las cuales deberán aportar \$5. Los países de la CAN se encuentran exonerados del pago a la CORPEI.

Tasas por servicios aduaneros:

Tasa de almacenaje: Se paga únicamente cuando la Aduana presta directamente este servicio en los almacenes bajo su responsabilidad.

Tasa de control: Consistente en el 0.50% del valor CIF, con un tope máximo de US\$39.43, aplicable en el caso de importación bajo los regímenes aduaneros especiales de admisión temporal con reexportación en el mismo estado, depósito aduanero comercial, almacén libre (In Bond o Duty Free) y zona franca.

Tasa por Modernización: Equivale al 0,05% del valor CIF de las mercancías que se importen a consumo.

Según el Art. 27, Están exentas del pago de tributos al comercio exterior, excepto las tasas por servicio aduanero, las importaciones a consumo de las siguientes mercancías:

- a) Efectos personales de viajeros;
- b) Menajes de casa y equipos de trabajo;
- c) Envíos de socorro por catástrofes naturales o siniestros análogos a favor de entidades del sector público o de organizaciones privadas de beneficencia o de socorro;
- d) Las que importe el Estado y las instituciones y organismos que constan en el Catastro de Entidades del Sector Público y la Sociedad de Lucha Contra el Cáncer (SOLCA);
- e) Donaciones provenientes del exterior, a favor de las instituciones del Estado o del sector privado sin fines de lucro,
- f) Féretros o ánforas que contengan cadáveres o restos humanos;
- g) Muestras sin valor comercial;
- h) Las previstas en la Ley de Inmunities, Privilegios y Franquicias Diplomáticas, que incluye las representaciones y misiones diplomáticas y consulares, organismos internacionales y otros organismos gubernamentales extranjeros acreditados ante el gobierno nacional; e,
- i) Los vehículos ortopédicos, aparatos médicos, ayudas técnicas, herramientas especiales, materia prima para órtesis y prótesis que utilizan las personas con discapacidades para su uso o las personas jurídicas encargadas de su protección.

En resumen los tributos a pagar se detallan en la Tabla 3.

**Tabla 3**  
**Costos Asociadas a las Importaciones**

<b>Impuestos y Contribuciones</b>	<b>Tarifas Ad Valorem (%)*</b>
Arancelarios**	0 – 20
IVA	12***
ICE	5.15 – 98.00
Contribución para FODINFA	0.5
Cuota redimible para financiamiento de CORPEI****	0.025

Fuente: COMEXI Actualizado hasta Septiembre 2007

Nota explicatoria:

\*Sobre el valor CIF

\*\* Solo la importación de vehículos para uso de personas paga derechos arancelarios por 35% y en CKD 3%.

\*\*\* Sobre la base imponible (CIF+Derechos Arancelarios+Fodinfra+Corpei).

\*\*\*\* Las importaciones de la Comunidad Andina están exentas de esta cuota. Las importaciones de un valor menor a \$20,000 deberán aportar una cuota de \$5

### 1.8.2. Estadísticas de tributos recaudados por la Aduana

Tabla 4  
Recaudaciones: Por Tipo de Tributo (2007)

	AD.VALOREM	IVA	ICE	OTROS	TOTAL
ENERO	58.372,5	117.281,3	5.947,4	5.412,5	187.013,8
FEBRERO	46.520,6	95.902,7	5.289,0	4.420,9	152.133,2
MARZO	59.194,3	117.600,9	5.446,4	6.062	188.303,6
ABRIL	56.966,5	105.464,1	5.392,5	5.689,2	173.512,5
MAYO	57.980,8	115.721,7	5.414,0	5.715,4	184.832,0
JUNIO	55.871,0	109.896,5	5.310,7	4.609,6	175.687,9
JULIO	62.253,8	119.340,2	5.272,6	5.407,0	192.273,8
AGOSTO	65.769,9	150.203,4	5.647,1	6.951,2	228.571,7
SEPTIEMBRE	61.058,0	142.348,3	5.812,6	6.644,3	215.863,4
OCTUBRE	67.681,4	134.600,3	7.665,6	6.498,5	216.445,9
NOVIEMBRE	77.958,9	143.170,2	8.543,3	6.122,5	235.795
DICIEMBRE	81.535,3	134.725,6	10.231,1	6.558,1	233.050,2
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>751.142,2</b>	<b>1.487.705</b>	<b>75.972,8</b>	<b>71.782,4</b>	<b>2.386.603</b>

Gráfico 1



Fuente: Dep. Fiscalización de la CAE

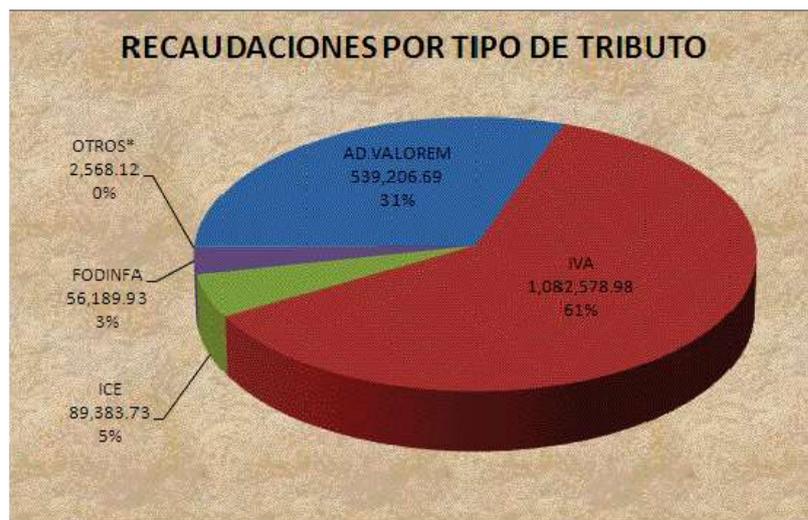
**Tabla 5**  
**Recaudaciones: Por Tipo de Tributo (2008)**

MES	AD.VALOREM	IVA	ICE	FODINFA	OTROS*	TOTAL
<b>ENERO</b>	64,304.71	140,243.46	10,419.52	6,910.84	380,40	<b>222,258.93</b>
<b>FEBRERO</b>	52,608.44	117,753.64	11,674,84	5,640,31	685.95	<b>188,363.17</b>
<b>MARZO</b>	64,071,29	127,276.38	12,067.58	6,289.84	41,93	<b>209,747.02</b>
<b>ABRIL</b>	71,835.57	148,141.57	11,576.63	7,045.53	727.35	<b>239,326.66</b>
<b>MAYO</b>	73,814.03	136,980.56	12,341.61	6,468.06	356.78	<b>229,961.04</b>
<b>JUNIO</b>	67,188.42	126,886.53	9,452.68	6,896.96	-449.13	<b>209,975.47</b>
<b>JULIO</b>	74,482.24	148,199.86	10,165.45	8,559.48	7.95	<b>241,714.98</b>
<b>AGOSTO</b>	70,901.98	137,096.98	11,685.44	8,078.89	816.90	<b>228,580.19</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>539,206.69</b>	<b>1,082,578.98</b>	<b>89,383.73</b>	<b>56,189.93</b>	<b>2,568.12</b>	<b>1,769,927.45</b>

\* \*El rubro otros incluye: Costas procesales, derechos consulares, gastos remate y venta directa, intereses, licencias de salida, multas, salvaguarda, sobretiempos petroleros, valor de la garantía, valor de rectificación, valor del remate, tasas y el valor de las notas de crédito.

**Fuente:** Dep. de Planificación de la CAE

**Gráfico 2**

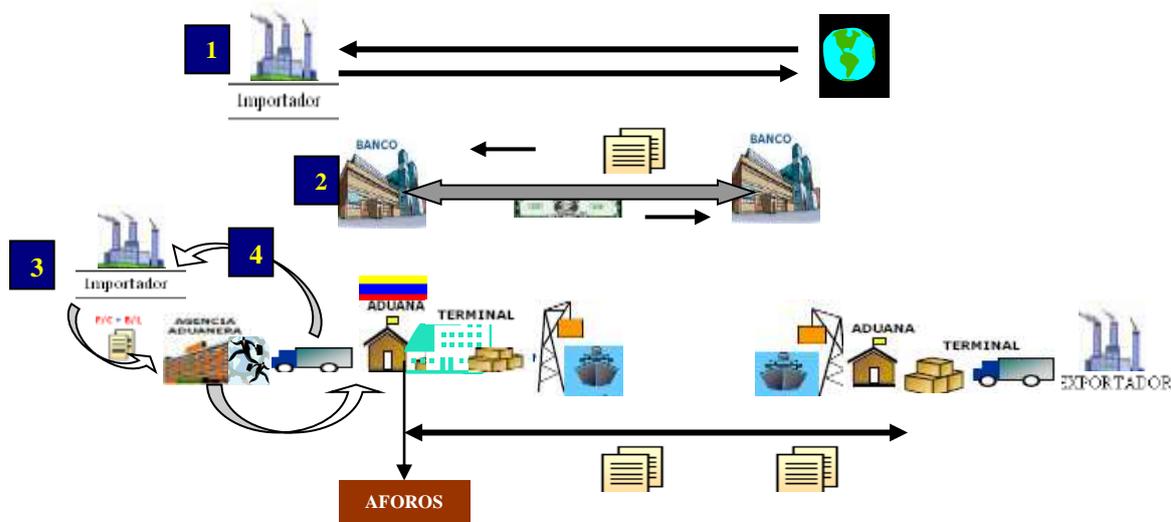


**Fuente:** Dep. de Planificación de la CAE

Los tributos aduaneros que mayor representación tienen año a año, son el IVA y el Ad-valorem, aunque debemos considerar que existen mucha mercadería que entra al país sin declarar el valor real o por contrabando, si esto fuera controlado totalmente o en su mayoría el estado tendría aún mas recaudaciones.

### 1.8.3. Proceso de importación definitiva o a consumo

Gráfico 3



Fuente: Elaboración Propia

- Toda proceso de importación de inicia con la negociación entre el comprador y el vendedor, ellos se ponen de acuerdo en los términos y condiciones.
- Una vez que los documentos de exportación llegan a las manos del importador, comienza la operación de importación.
- Como primer punto, el importador se va a dirigir al banco en donde abrirá una carta de crédito a favor del exportador previa presentación de los documentos.
- Luego, el importador va a contratar a un agente de aduanas. En la agencia de aduanas el importador hará entrega de los documentos originales entre los que se consideran: la factura comercial, la lista de embarque, la póliza de seguro, el documento de embarque, el certificado de origen y demás documentos requeridos según el tipo de mercadería.
- La agencia de aduanas al recibir los documentos, va a preparar la DAU (Declaración Aduanera Única) e ingresará los datos al SICE (Sistema Interactivo de Comercio Exterior) el cual validará los datos y de ser conforme procederá a numerar la DAU y una vez que se imprime la DAU se designará el Tipo de Aforo.

La Nacionalización se perfecciona a través de la Declaración Aduanera, en donde el importador personalmente o a través de un agente de aduana, presenta a través de la DAU, la declaración de las mercancías provenientes del extranjero, en la que solicita el régimen aduanero al que se someterán. Esta declaración se puede presentar en la aduana de destino, desde siete días antes, hasta quince días hábiles siguientes a la llegada de las mercancías. En la importación a consumo, la declaración comprenderá la autoliquidación de los impuestos correspondientes.

El proceso operativo de Nacionalizar de un producto, aunque la LOA faculta al importador realizar este proceso hasta aquellas importaciones que no superen los USD 2.000, en la práctica solo puede realizar este proceso el Agente Afianzado de Aduanas, y comprende las siguientes etapas:

- a) Registro de firmas para Declaración Andina de Valor (DAV)
- b) Llenado de la DAU y DAV (Agente de Aduanas)
- c) Envío electrónico en los diferentes formatos (Agente de Aduanas)
- d) Aceptación y refrendo (Aduana)
- e) Presentación de documentación debidamente refrendada (Agente de Aduanas)
- f) Revisión documental (Aduana)
- g) Sorteo de Aforo (Aduana)
- h) Aforo (Aduana)
- i) Liquidación (Aduana)
- j) Pago impuestos (Importador/Agente de Aduanas)

El Distrito autorizará el pago de los tributos aduaneros:

- a) Cuando el aforo documental sea firme y no se haya activado el mecanismo de selección aleatoria; y,
- b) Si realizado el aforo físico no aparecieren observaciones que formular a la declaración.

Retiro mercadería (Importador/Agente de Aduanas)

Procede la entrega de las mercancías:

- a) Cuando se han pagado los tributos al comercio exterior;
- b) Cuando se ha garantizado el pago de los tributos al comercio exterior; y,
- c) Cuando se ha presentado el certificado liberatorio otorgado por la autoridad competente.

Ordenada la entrega de la mercancía ninguna autoridad podrá retenerla, salvo orden judicial que disponga lo contrario. Antes de retirar la mercancía se debe cancelar el valor de almacenaje, valor que cobran las bodegas temporales.

### *Cuadro 1*

#### **Tasa De Almacenaje Aero Portuario**

<b>Peso en kilos</b>		<b>Valor</b>
Desde	Hasta	US dólares
0	50	7,00
51	100	12,00
101	300	18,00
301	500	25,00
601	750	40,00
751	1000	70,00
1001	2000	90,00
2001	3000	120,00
3001	5000	180,00
5001	10000	240,00
10001	20000	350,00
20001	30000	450,00
30001	40000	600,00
40001	en adelante	750,00

Las tarifas indicadas comprenden almacenaje por siete (7) días calendario. Para carga que requiera cuarto frío, se cobrará USD 10,00 de 0 a 100 kilos y USD 15 de 101 kilos en adelante.

- A estos valores cada bodega incluye otros valores por manipulación y otros.
- También a estos valores se debe adicionar el IVA.

#### 1.8.4. El aforo en las aduanas

Acorde con el artículo 46 de la LOA Aforo es el acto administrativo de determinación tributaria a cargo de la Administración Aduanera que consiste en la verificación física o documental del origen, naturaleza, cantidad, valor, peso, medida y clasificación arancelaria de la mercancía.

Los aforos físicos se realizarán por parte de la Administración Aduanera o por las empresas contratadas o concesionadas/ tercerizadas y se efectuarán en destino sobre la base de perfiles de riesgo, que serán determinados conforme a las disposiciones que dicte para su aplicación el Directorio de la Corporación Aduanera Ecuatoriana, en base a las prácticas y normativa internacional.

Como parte del aforo físico, o como acto previo, la CAE podrá utilizar sistemas tecnológicos de escaneo con rayos X o similares, para el control de mercancías y productos que ingresen al país o que se exporten.

Las reformas a la Ley Orgánica de Aduanas, el Congreso Nacional eliminó las verificadoras, tanto en origen como en destino, quedando el trabajo de verificación a cargo del sistema aduanero, mediante el registro que utiliza los rayos X.

El proceso de verificación por rayos X esta como disposición transitoria en la LOA, expresamente dice lo siguiente:

*QUINTA.- Para combatir la corrupción y el contrabando, la CAE adquirirá en forma urgente un sistema avanzado de control con rayos X u otros sistemas sujetos a estándares internacionales para el control de mercaderías y productos que ingresen al país o que se exporten, en todos los recintos aduaneros.*

El perfil de riesgo estará compuesto de un conjunto de variables relacionadas con las operaciones de comercio exterior y que permitan identificar el nivel de riesgo de las transacciones de importación a cualquier régimen aduanero. Las empresas contratadas o concesionadas serán responsables solidarias con el importador respecto

de las obligaciones tributarias generadas por la importación de mercancías sujetas a su control, así como por las multas que se le impongan, sin perjuicio de las demás responsabilidades civiles y penales a que hubiere lugar, las cuales no podrán ser limitadas por el contrato.

El aforo físico en destino se efectuará obligatoriamente, en los siguientes casos:

- a) Cuando, como resultado de la aplicación del sistema de perfiles de riesgo resulte seleccionado para el aforo;
- b) Cuando así lo resuelva la Administración Aduanera, por existir indicios de delito aduanero;
- c) Cuando lo solicite el declarante;
- d) Cuando sea la primera vez que un importador presenta una declaración aduanera, o si el importador no ha realizado importaciones durante los dieciocho meses previos a la importación actual;
- e) Cuando no exista antecedentes de importación de una mercancía particular;
- f) Cuando el declarante no acepte las observaciones formuladas por la Aduana a su declaración; y,
- g) Cuando se determine a través del proceso de selección aleatoria, el mismo que no será superior al 5% del total de las declaraciones presentadas en el mes.

El Directorio de la Corporación Aduanera Ecuatoriana, dictará la normativa que regule los aforos físicos y documentales y sus costos.”.

El aforo documental que es asignado aleatoriamente por el módulo del SICE, consiste en la revisión de los documentos por parte del responsable asignado por la CAE.

Con la implementación del nuevo proceso de *Canal Verde*, muchas empresas que importen hacia el Ecuador podrán verse beneficiadas por la eliminación del aforo físico y documental, pues este facilita la salida de mercancías eliminando el aforo. Además, es muy importante señalar, que sólo se acogerán a este proceso las empresas consideradas (después de un estudio previo de las variables) como empresas cero riesgos; estudio que se lo formula en el Capítulo III para de esta manera, asignar *Canal Verde* a las empresas que cumplan con todos los requisitos.

Plazo para el Aforo Físico.- El aforo físico se realizará en forma inmediata, será público y con la presencia del declarante o su Agente de Aduana.

***Cuadro 2.***

**Tarifas de Aforo en la Aduana:**

<b><u>Desde</u></b>	<b><u>Hasta</u></b>	<b><u>Paga</u></b>
0	50	25% del FOB
50	99	30% del FOB
100	149	35% del FOB
150	199	40% del FOB
200	1999	USD 80
2000	3999	USD 120
4000		USD 200
Muestras sin valor comercial		USD 90

\* A estos valores se debe adicionar el IVA.

### 1.8.5 Estadísticas de Tiempo de aforos

Tabla 6

Tiempo de despacho a Nivel Nacional Por Tipo de Aduana (2007)

TIEMPO PROMEDIO DE DESPACHO A NIVEL NACIONAL POR ETAPAS Y POR TIPO DE ADUANAS DEL 2007 CON FECHA DE GARITA								
Mes/afora	Tiempo Promedio de la llegada del Medio de Transporte hasta el ingreso de las Mercancías al Almacén	Tiempo Promedio de el ingreso de las mercancías al Almacén hasta la transmisión electrónica de la DAU	Tiempo Promedio de la Transmisión Electrónica de la DAU hasta la Recepción de los Documentos	Tiempo Promedio de la Recepción de los Documentos hasta su Liquidación	Tiempo Promedio de la Liquidación hasta el Pago	Tiempo Promedio de el Pago hasta la Salida de Garita	Tiempo Total	Cantidad de Trámites
ADUANAS AÉREAS	1.80	4.23	0.81	2.16	1.31	0.32	10.63	58,212
ADUANAS INTERNAS	11.31	-0.74	0.26	0.65	0.41	0.83	12.71	1,969
ADUANAS MARÍTIMAS	2.16	4.57	0.90	1.48	1.46	1.37	11.94	84,429
ADUANAS TERRESTRES	0.94	2.51	0.55	0.49	0.72	3.61	8.83	29,821
PROMEDIO TOTAL	1.94	4.04	0.80	1.53	1.27	1.40	10.98	174,431

Fuente: Gerencia de la CAE

Tabla 7

Tiempos promedios a Nivel Nacional de Despacho Por etapas Por Canal-Sin observación periodos: 2006-2007

año /afora	Tiempo Promedio de la llegada del Medio de Transporte hasta el ingreso de las Mercancías al Almacén	Tiempo Promedio de el ingreso de las mercancías al Almacén hasta la transmisión electrónica de la DAU	Tiempo Promedio de la Transmisión Electrónica de la DAU hasta la Recepción de los Documentos	Tiempo Promedio de la Recepción de los Documentos hasta su Liquidación	Tiempo Promedio de la Liquidación hasta el Pago	Tiempo Promedio de el Pago hasta la Salida de Garita	TIEMPO TOTAL	Cantidad de Trámites
2006	1.79	4.09	0.77	1.50	1.33	1.22	10.72	170,367
Documental	1.56	3.83	0.77	0.12	1.21	1.46	8.96	61,461
Físico CAE	1.57	4.00	0.73	1.19	1.34	1.54	10.38	54,401
Físico Verificadoras	2.28	4.48	0.82	3.38	1.46	0.61	13.04	54,505
2007	1.83	4.10	0.81	1.54	1.28	1.40	10.96	172,462
Documental	1.67	3.83	0.80	0.08	1.14	1.44	8.95	67,406
Físico CAE	1.71	3.90	0.77	1.63	1.32	2.15	11.48	52,614
Físico Verificadoras	2.16	4.63	0.86	3.34	1.43	0.61	13.03	52,442

Fuente: gerente de la CAE

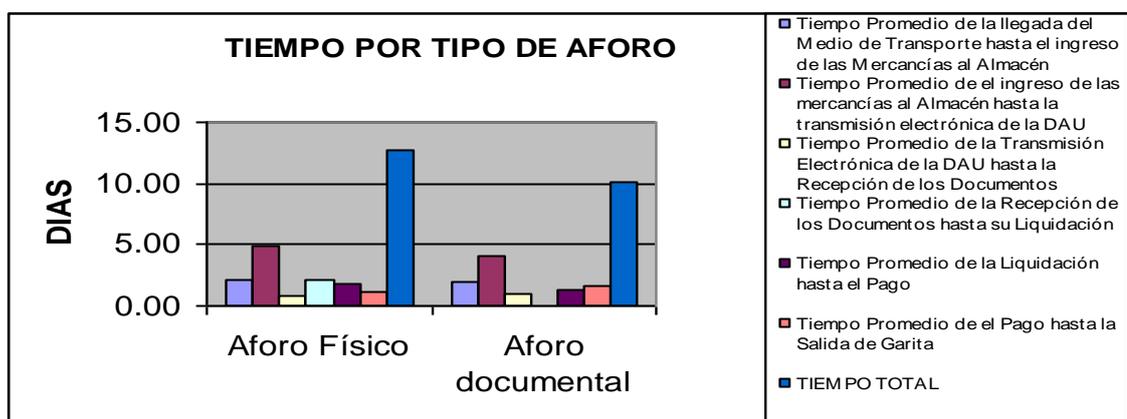
Tabla 8.

Tiempos Promedios de despacho por Aduana Marítima\_ Canal de aforo 2007 sin observaciones

afora	Tiempo Promedio de la llegada del Medio de Transporte hasta el ingreso de las Mercancías al Almacén	Tiempo Promedio de el ingreso de las mercancías al Almacén hasta la transmisión electrónica de la DAU	Tiempo Promedio de la Transmisión Electrónica de la DAU hasta la Recepción de los Documentos	Tiempo Promedio de la Recepción de los Documentos hasta su Liquidación	Tiempo Promedio de la Liquidación hasta el Pago	Tiempo Promedio de el Pago hasta la Salida de Garita	TIEMPO TOTAL
2007							
CAE	2.01	4.46	0.90	1.08	1.52	1.40	11.39
Aforo Físico	2.05	4.84	0.89	2.09	1.72	1.14	12.74
Aforo documental	1.98	4.08	0.91	0.07	1.33	1.67	10.04
VERIFICADORAS	2.55	5.07	0.88	3.14	1.39	1.14	14.17
Bureau Veritas	2.61	5.50	0.91	2.73	1.41	1.08	14.25
Cotecna	2.57	5.04	0.88	3.31	1.48	1.15	14.41
TS	2.64	5.22	0.87	3.28	1.30	1.14	14.45
SGS	2.39	4.51	0.88	3.23	1.38	1.18	13.56
TOTAL	2.28	4.76	0.89	2.11	1.46	1.27	12.78

Fuente: Gerencia de la CAE

Gráfico 4.



**Detalle explicativo de las tablas 6-7-8 y Gráfico 4**

Resumiendo los cuadros anteriores, podemos notar que los aforos en las aduanas marítimas después de las aduanas internas, son las que más tiempo toman dentro del proceso de desaduanización; en cuanto al tiempo por tipo de aforo acorde

a la *Tabla 7* comprobamos que el proceso de desaduanización con aforo físico tiene un promedio de 11.48 días (con la CAE), y 13.03 días (con verificadoras), y como es lógico con el aforo documental el tiempo de desaduanización disminuye a 8.95 días.

En la *Tabla 8* que se trata específicamente del despacho de mercancías por vías marítima, corroboramos que el aforo físico es el que mas tiempo tomas.

### **1.9. Despacho anticipado**

El despacho anticipado es un mecanismo a través del cual el importador puede disponer de sus mercancías en un menor tiempo, toda vez, que puede iniciar el proceso de entrega de documentos y pago de tributos sin esperar que la mercancía llegue al país, disminuyendo sus tiempos de desaduanización en alrededor de ocho días y consecuentemente los costos que esto implica.

Los actores del proceso de despacho anticipado son:

- \_Importador,
- \_Almacén temporal,
- \_Autoridades portuarias, aeroportuarias
- \_Autoridades Terrestres y demás
- \_Línea de transporte internacional
- \_ Agencias de carga
- \_Consolidadores de carga \_Funcionario aduanero
- \_Agente afianzado de aduana

Para que el despacho anticipado se cumpla es necesario de la colaboración de todos los operadores de comercio exterior, el proceso requiere los mismos pasos de una importación a consumo normal, pero en el momento de desaduanización de las mercancías, la reducción del tiempo se dará cumpliendo las siguientes condiciones:

- Que las Líneas de Transporte o Agentes de carga local transmitan la información oportunamente, (dentro de los plazos y condiciones establecidos para el efecto).
- Que el Agente de Aduanas transmita y presente la Declaración Aduanera de forma anticipada a la llegada del medio de transporte y la mercancía a la zona primaria aduanera.
- Que el Almacén Temporal descargue y registre oportunamente el Ingreso de la mercancía al almacén temporal y en coordinación con el Importador y el
- Atender y retirar las mercancías, previo pago de tributos. En el caso de declaraciones con canal de Aforo Documental de forma inmediata a la llegada de las mercancías al almacén temporal; En los casos de canal de Aforo Físico deberá coordinar con el Agente de Aduanas, Almacén Temporal, Aforador Físico, transportista local, Importador para la atención y retiro de la carga.

Con la implementación de *Canal Verde* todo el trámite y tiempo que conllevan el aforo físico y documental se eliminarían.

- Los concesionarios de Almacenamiento Temporal, a fin de dar una pronta agilidad para el manipuleo de la carga, ha considerado espacios físicos para el tratamiento de los despachos anticipados. La Aduana aceptará copias de los Documentos de transportes y factura, previo al arribo del medio de transporte. Los mismos que deberán ser canjeados por los originales hasta 24 horas posteriores a la llegada del Medio de Transporte. Las empresas Navieras para el caso de los Traslados, se deberían comprometer a entregar con antelación la carta de Traslado, previa solicitud del Agente de Aduana.

La aduana del Ecuador está en constante cambio, es así que actualmente se está poniendo en práctica el despacho anticipado de mercaderías, y como todo es un proceso, creemos que la implementación de *Canal Verde* ayudaría aún más a disminuir tiempo y dinero, pues el *Canal Verde* será un sistema más que ayude a que el despacho anticipado se puede hacer con mayor celeridad. Los dos procesos van interrelacionados entre sí, pero cada uno necesita su tiempo para lograr implementarse con éxito, ya que cada uno tiene sus variables de aplicación.

## CAPITULO II

### **CANAL VERDE Y ASPECTOS A CONSIDERAR PARA SU APLICACIÓN**

#### **2.1. Canal verde**

El *Canal Verde* o también llamado *Aforo Automático* es un sistema que proponemos para su implementación en la Aduana del Ecuador, pues se ha comprobado su eficacia en algunas aduanas del mundo, tal es el caso de Brasil, México, Nicaragua, España, Chile, Argentina, Perú, entre otros....

Como ya se ha mencionado anteriormente existe el Aforo Físico Y Documental, a los cuales con la implementación de este nuevo proceso se los denominará Canal Rojo y Canal Naranja respectivamente , ya que como esto es a largo plazo y tenemos que considerar que no todas las empresas son cero riesgo estos canales se seguirán realizando para las empresas que no cumplan con las condiciones que se necesita para aplicar a *Canal Verde*, estas condiciones y/o variables se las detallará en el Capítulo III.

A continuación se detalla en resumen cada uno de los canales y lo que comprendería cada uno, esto es de acuerdo a normativas internacionales y a las experiencias de otros países:

*Canal Naranja*: Se cursarán por el mismo cuando el régimen de importación reclame la incorporación de documentación adicional a la complementaria exigible (documento de transporte, factura comercial, certificado de origen ALADI-CAN, Certificado de Inspección de Preembarque), o sujetas a cupos y resulte suficiente efectuar su constatación mediante control documental.

Si como consecuencia del control documental se comprueban diferencias que determinen la necesidad de efectuar la verificación física, la destinación continuará su trámite por canal rojo con constancia del motivo de las mismas.

*Canal Rojo:* cuando se asigne este canal corresponderá el control documental, la verificación física y el análisis del valor con posterioridad al libramiento de la mercadería.

*Canal Verde:* Efectuada la oficialización/ presentación del despacho de importación se autorizará en forma inmediata el libramiento de la mercadería. El *Canal Verde* en sí, consiste en el levante de las mercancías inmediatamente, basados en el principio de presunción de veracidad con la aplicación de todas las variables para considerar a una empresa cero riesgos. Considerando que este es un proceso a largo plazo tenemos la confianza que paulatinamente se irán adhiriendo más empresas, lo cual nos dará resultados óptimos si todo se cumple a cabalidad.

La implementación total tomará aproximadamente 10 años, (*en otros países de la región por ejemplo se viene implementando este sistema desde el 2000 pero aún falta para aplicarlo totalmente*), donde se eliminarían el canal rojo y el naranja, pues la meta es tener una aduana con servicios y procesos ágiles, en el cuál se elimine la revisión física y documental implementando en todas las empresas el *Canal Verde*, pero debemos considerar que también se deben tomar acciones preventivas, tales como, la inspección aleatoria periódicamente a las mercaderías que ingresan al país, este sorteo se lo realizará a través del SICE para evitar contrabando o fraude de mercaderías declaradas.

Por lo tanto, a la empresa que está dentro de *Canal Verde* y sea inspeccionada de manera aleatoria y se la encuentre incurriendo en alguna falta de los requisitos que exige el nuevo proceso, será sometida a multas pero es importantes se debe reformar las multas y sanciones contempladas en la LOA y estas deben ser muy drásticas, incluso considerar el caso de liquidación o quiebra de la empresa debe ser inspeccionada y auditada si ha estado sujeta a esta modalidad para verificar su aplicación correcta y responder hasta con sus bienes por el perjuicio causado al

estado. Y además ya no podrá acogerse a *Canal Verde* hasta que pase el periodo de prueba con canal rojo o naranja.

Como acotación final las sanciones dependerán del tipo de ilícito o contravención que cometiere la empresa, pues este es un servicio que beneficia a todos y de manera especial a los importadores, es por lo tanto de mucha importancia que las empresas que importan conozcan todo el proceso y que junto a su agencia aduanal coordinen todo para facilitar el despacho de mercadería en el menor tiempo, el cual lo estimamos en aproximadamente 1 día.

### **2.1.1. Fortalezas y debilidades del *Canal Verde***

#### **Fortalezas:**

- Evitar La Burocracia Innecesaria
- Reducción De Tiempos
- Reducción De Costos
- Fomentar una aduana eficiente y ágiles

#### **Debilidades:**

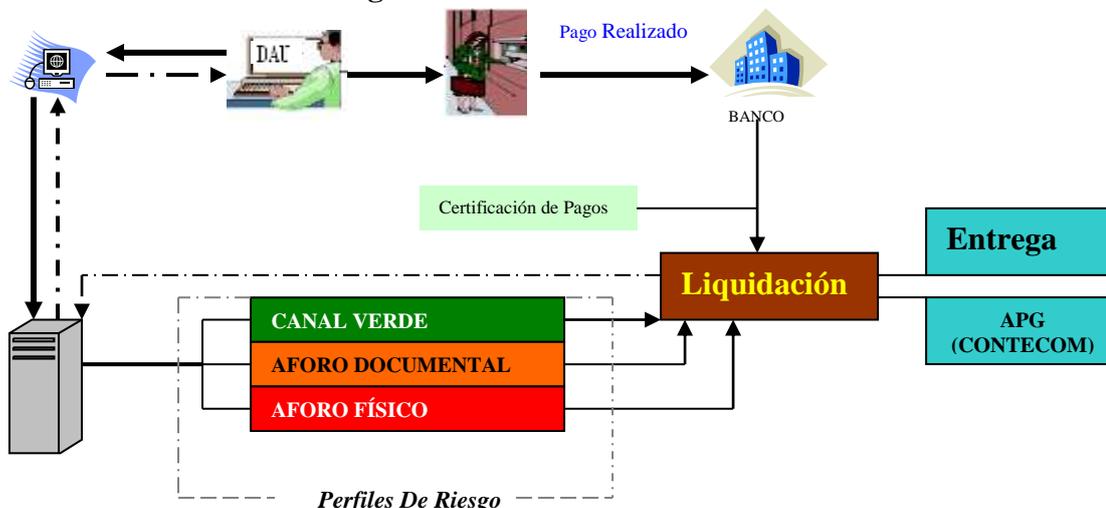
- Puede ser aprovechado por aquellas empresas para en ocasiones aleatorias defraudar al fisco

La aplicación de *Canal Verde* proporcionará a las aduanas rapidez y agilidad, como se lo menciona en las fortalezas este ayudará a lograr una aduana eficiente; pero debemos considerar que como es la costumbre de ciertos Operadores de Comercio Exterior se quieran aprovechar de este nuevo proceso para defraudar al Fisco, para esto es muy importante los controles en cada paso de la importación y así evitar cualquier inconveniente.

## 2.2. Modulo De Selección Aleatorio

Gráfico5

Proceso del SICE en la asignación de canales



El agente Aduanero o su empleado acreditado se presenta al módulo de selección aleatorio, ante el funcionario de Aduanas con la mercancía, la Declaración Aduanera y demás documentos exigibles, el encargado del módulo aleatorio procede a recepcionar los documentos que están indicados en el formato establecido para ese fin sin cuestionar el contenido de los mismos. Dicho funcionario debe hacer especial énfasis en la minuta de pago del banco y en que la mercancía para ser nacionalizada no sea mercancía prohibida o que deba cumplir con algún tipo de permiso especial, una vez que se cumple con esta función el funcionario encargado del módulo aleatorio registra el número de la declaración aduanera y el régimen en el sistema, el cual valida el valor de lo declarado contra el monto depositado en el banco, si todo está correcto el sistema automáticamente imprime el recibo oficial y determina a que tipo de canal debe ir la mercancía, si canal **Rojo** o canal **Naranja**.

El sistema informático determina canal **Verde** (sin reconocimiento físico), a las empresas que cumplan con los requisitos de ser cero riesgos, por lo tanto la mercancía puede salir libremente, es decir sin revisión física.

Indistintamente del canal otorgado para el levante de las mercancías, CAE a través de la División de fiscalización está facultada por término de Ley durante un período de tres años, hacer efectivo algún tipo de importe que se halla detectado producto de la revisión ex-post de lo declarado.

### **2.3. SICE Sistema Interactivo De Comercio Exterior**

La Aduana del Ecuador ha desarrollado un portal en Internet<sup>3</sup> a través del cual se puede acceder a un número importante de servicios. Entre ellos sobresale el enlace con el Sistema Interactivo de Comercio Exterior (SICE)<sup>4</sup>, al que solamente se puede ingresar previo registro, tras la presentación de nombre de usuario y contraseña.

El SICE que involucra a seis tipos de actores, a saber, agentes de aduanas, agentes de cargas, almacenes temporales, consolidadoras y transportistas, se inició como programa piloto el 18 de marzo de 2002 en el I Distrito Guayaquil – Marítimo<sup>5</sup>.

Este sistema permite que los operadores de comercio exterior ingresen a los formularios en el sitio Web de la Aduana mediante la presentación de claves y certificados digitales. Así mismo, la comunicación entre los operadores y la aduana se realiza, principalmente, mediante correo electrónico firmado, garantizándose de este modo la seguridad de las comunicaciones y la identidad de los firmantes.

El Ministerio de Economía y Finanzas actualiza en forma continua los sistemas de facilitación del comercio internacional para satisfacer en mayor grado los requerimientos y expectativas de los usuarios de este servicio, emprendiendo el desarrollo e implantación de un nuevo sistema informático denominado Sistema Integrado de Comercio Exterior –SICE.

---

<sup>3</sup> <http://www.aduana.gov.ec/>

<sup>4</sup> <http://sice1.aduana.gov.ec/aduana/>

<sup>5</sup> Tomado del artículo Las Aduanas van por el “cero papeles”, que se publica en <http://revista.ecua.net.ec/nov2002/bites.html>

### 2.3.1. Descripción Del Procedimiento (modulo SICE)

**Cuadro 3**

ACTIVIDAD	RESPONSABLES	OBSERVACIONES
Activa función de modo de selectividad para la aplicación de <b>canal verde</b> o rojo para liberación de mercancía.	Personal de Aduanas	El modo de selectividad indica <u>Canal Verde</u> para <u>omitir el aforo físico</u> o <u>Canal Rojo</u> que implica realizar aforo físico de las mercancías. El sistema indicará la utilización de <u>canal verde</u> para las declaraciones que <u>estén debidamente registradas y que no tengan alerta roja “cero riesgos”</u> . Los parámetros y condiciones para esta aplicación serán decididos por Aduanas de acuerdo con las variables de riesgos
Indica la aplicación de <b>canal verde</b> o rojo del modo de selectividad, hacia dos situaciones:  _Liberación de la carga aplicando criterio de <b>canal verde</b> por el cual se omite el aforo físico. En este caso registra en SICE el resultado del aforo. _Concluye que la documentación esta en orden pero requiere aforo físico, o se requiere rectificación.	SICE	
Registra el resultado del aforo documental en el SICE.	Personal de Aduanas	El personal de Aduanas deberá grabar en SICE el resultado del aforo documental con los siguientes datos: Fecha del aforo, Resultado del aforo: mercancía liberada <b>canal verde</b> o documenta en orden pero requiere aforo físico.  Si aplica canal verde se deberá seguir el procedimiento de Levante de las Mercancías.

### Descripción Del Proceso Del SICE para la aplicación de *Canal Verde*.

#### Agente de Aduana / Importador

1. Prepara los archivos con la información correspondiente a la Declaración Aduanera Única DAU-e, y la información de los documentos de acompañamiento, en los formatos establecidos por la CAE, de acuerdo con lo indicado en la Guía para la Transmisión Electrónica de la Declaración Aduanera Única DAU-e.

2. Transmite los archivos a la CAE utilizando un proveedor local de servicios de Internet que esté categorizado y calificado como "correo seguro".

### **Corporación Aduanera Ecuatoriana**

3. El Sistema Interactivo de Comercio Exterior (SICE) de la CAE, recibe el mensaje de datos transmitido y realiza las validaciones correspondientes:

3.1 Si los datos o los archivos tuvieren errores, el sistema no acepta la declaración y genera un mensaje de error para el agente o importador, el cual es transmitido vía correo electrónico. Una vez recibido el mensaje y dependiendo del tipo de error, rechazo o alerta (warning), el agente deberá hacer las correcciones necesarias a los datos y transmitir nuevamente el mensaje (Punto 1).

3.2 Si los datos o archivos no tienen errores, el sistema acepta la declaración, genera el número de refrendo, ejecuta el análisis de perfil de riesgo para asignar el canal de aforo automático en casos correspondientes, registra la información en la base de datos de la Corporación Aduanera Ecuatoriana (CAE); y, transmite automáticamente la información al sistema WORKFLOW.

4. El sistema verifica la exactitud de la información de la Declaración Aduanera Única (DAU-e) mediante la comparación con la información registrada en el sistema de los documentos de acompañamiento; y, los que previamente fueron enviados por los diferentes Operadores de Comercio Exterior que intervienen en el proceso, tales como: Agentes de Carga, Líneas Navieras, Consolidadora y otros.

5. La información verificada por el sistema es la enviada por el Agente de Aduana o el Importador en los siguientes archivos:

### **DAU**

a) **DAUHDR01:** datos generales de la declaración para importación secciones A, B, D, E, F, G, H, I del DUI, datos generales de la declaración para exportación,

b) **DAUDET01:** datos de series o subpartidas nacionales sección J de la declaración para importación y de subpartidas de la declaración para exportación,

c) **DAUDET02:** ampliación de datos de series o subpartidas nacionales (vehículos y otros que determine la CAE)

d) **DAUDOCAS:** datos de los documentos de acompañamiento de la declaración

e) **DAUOBSER:** datos de las observaciones sobre datos generales, de series, etc.,

**Notas importantes:** en base a la experiencia con los demás países de la región Sur

- Para todos los despachos se requiere la presencia del operador en la aduana, por lo tanto es muy importante que el agente aduanal este presente cuando la mercancía sea asignada al *Canal Verde*; el agente aduanal debe en el momento indicado ir a la aduana a retirar o levantar las mercancías
- En los Regímenes Temporales y de Perfeccionamiento, para todos los casos, el Despachador de Aduanas deberá presentar la garantía original. En caso de canal verde se concederá el levante con la aprobación de la garantía por el Régimen y su registro en el Sistema.
- Cuando sea la primera vez que un importador presente una declaración aduanera o si el importador no ha realizado importaciones durante los 18 meses previos a la importación actual se les realizará el aforo físicos del 100% de la mercadería

## 2.4. EXPERIENCIAS DE CANAL VERDE EN OTRO PAISES

*Cuadro 4*  
**Experiencias en otros países**

PAIS	RESULTADOS
SUDAN	Facilitación portuaria Recaudación incrementa un 300% Tramites reducidos- 3 días-hasta = despacho anticipado
LIBANO	75% Canal verde Control posterior y de auditorias Detención y reducción de casos de fraude comercial y contrabando
BOSNIA	20% -30% Recaudación de documentos
VENEZUELA	Se ha reducido el 43% de los costos Implementación total a nivel nacional Tiempo de servicios reducidos de días a horas
BOLIVIA	A pesar de no tener mar, Bolivia ha implementado <i>Canal Verde</i> en un 85% en sus aduanas Terrestres y Aéreas
PERU	Este es uno de los países de Sudamérica que más ha evolucionado en el sector portuario, el cuál después de la implementación total de Despacho anticipado está implementando Canal Verde con resultados favorables.
AREGENTINA	Tuvo algunos inconvenientes en su implementación En sus inicios se detectaron que algunos Operadores de Comercio Exterior cometieron infracciones pero esto se ha ido reduciendo.

A nivel mundial el *Aforo Automático* o *Canal Verde* se está implementando con gran acogida por todos los operadores de comercio exterior, todo esto siguiendo un orden jerárquico de las organizaciones internacionales, convenios, acuerdos y resoluciones conjuntamente con las leyes internas de cada país.

### **CAPITULO III**

#### **MECANISMO DE REVISIÓN PARA LAS EMPRESAS SELECCIONADAS “COMO CERO” RIESGO**

##### **3.1. Función del Departamento de Inteligencia Y Fiscalización de la CAE**

Para determinar a una empresa como “cero riesgos” y que pueda aplicar el *Canal Verde* se necesita de una serie de revisiones con un correcto plan para que cada operador de comercio exterior sea analizado (riesgos y variables) y así obtener el resultado final para iniciar con la aplicación del proceso mencionado.

Las revisiones y verificaciones lo hará el departamento de inteligencia y fiscalización de la aduana.

*La función de inteligencia* es un componente clave de la gestión de riesgo, mientras que la gestión de riesgo es la clave para la reconciliación entre los antagónicos objetivos de la facilitación y el control ejercidos por la administración aduanera.

- La inteligencia es producida por la recolección y el procesamiento de información y es usada por los tomadores de decisión a todos los niveles de organización. La información hace referencia a datos procesados o no, documentos, reportes y otras comunicaciones en cualquier formato.
- Un concepto clave para el buen manejo de la inteligencia es la "información pool", o piscina de información. La piscina de información es un repositorio a donde debe ir toda la información de la empresa, en la forma que se encuentre. Esta piscina sería la fuente de la inteligencia producida. En sentido figurado, la piscina de información se la "llena" con informaciones de fuentes internas (como los departamentos de fiscalización) y externas (como las administraciones aduaneras de otros países).

*El ciclo de producción de inteligencia*, que empieza en la recogida de información de las respectivas fuentes y termina en la creación de una verdad objetiva, es una herramienta que debe ser aplicada en las aduanas para mejorar la toma de decisiones en función del contexto que defina la dirección.

*El rol de la función de inteligencia* es fundamental para el manejo de la información y datos y su adecuada explotación para mejorar el proceso de toma de decisiones.

Es necesario *trabajar con aplicaciones informáticas* que manejen grandes cantidades de datos, estas como herramientas de minería de datos (datamining) y de esa manera reducir el tiempo de ciclo de producción de inteligencia y hacer que esta sea entregada oportunamente

El "*Sistema de Fiscalización Aduanero*" es aquel que tiene como función básica el controlar que las operaciones de comercio exterior cumplan todas las disposiciones legales vigentes cuya responsabilidad haya sido encomendada por ley a la Aduana, y el asegurar a los agentes facilitadores que se encuentran bajo su control administrativo desarrollen sus operaciones con total apego a las normas y reglamentos que los rigen. Esta finalidad incluye el:

- Evitar la evasión tributaria aduanera, (mala clasificación – subvaloración)
- Evitar contrabando de mercancías bajo regulación o prohibición. (operativos conjuntos con servicio de vigilancia aduanera)
- Evitar las prácticas desleales de comercio
- Colaborar en la protección del patrimonio cultural, especies en peligro de extinción y substancias que afecten el medio ambiente, en coordinación con los organismos competentes.
- Asegurar el correcto cumplimiento de los Acuerdos Comerciales en el ámbito aduanero.

- Asegurar el correcto cumplimiento de la Normativa que regula la actuación administrativa de los agentes facilitadores que están bajo la jurisdicción disciplinaria del Servicio.
- Colaborar en la lucha contra el narcotráfico, en coordinación con los organismos competentes

La Fiscalización posterior de todas las declaraciones sujetas a canal verde se encuentra a cargo del departamento de Fiscalización Aduanera.

### ***Confidencialidad de la información:***

En el reglamento para la aplicación de perfiles de riesgo para el control concurrente en Cap.1, Art. 2 señala la confidencialidad de la configuración del sistema informático para la determinación de los perfiles de riesgo, así como para el sistema informático como tal.

### **3.2. Riesgos**

Es importante saber cuales son los riesgos que se presentan al importar, y con esta referencia conocer que es lo que se puede evitar con un adecuado control, pues, con la aplicación de *Canal Verde* se puede dar que muchos se quieran aprovechar de este proceso.

Las empresas Cero Riesgo que aplicarán a *Canal Verde* tendrán que estar libres en su historial aduanero de los siguientes riesgos, y evitarlos en todas sus operaciones para lograr trámites y procesos ágiles y eficientes.

#### ***Riesgos Actuales:***

- Subvaloración.
- Mal clasificación arancelaria
- Contrabando defraudatorio

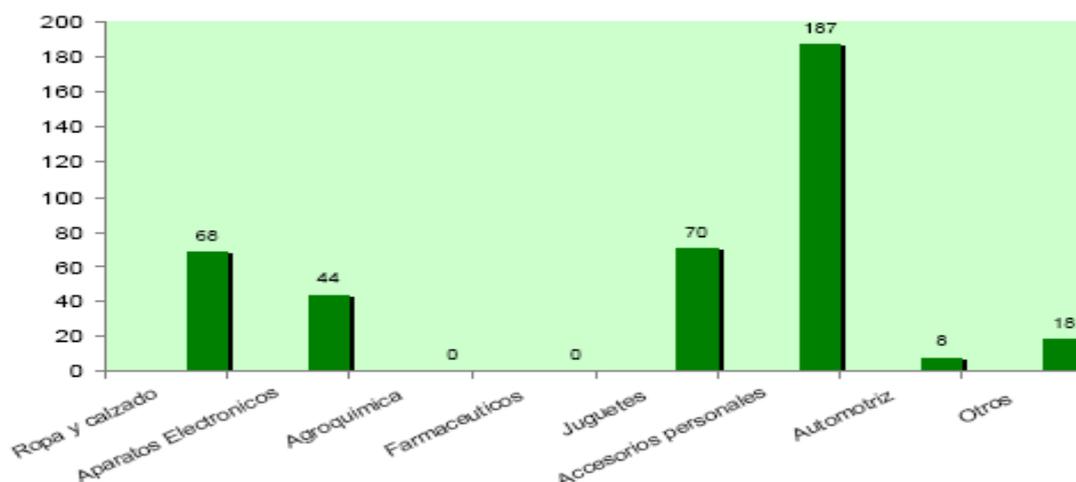
- Comercio informal.
- Propiedad Intelectual.
- CITES: especies amenazadas o en peligro de extinción.
- Patrimonio arqueológico, histórico y cultural
- Productos tóxicos y peligrosos.
- Importaciones de vehículos usados.
- Armas y explosivos, armas químicas.
- Trafico de Drogas
- Contrabando de efectivo (lavado de dinero)
- BÍO Terrorismo (al país de productos alimenticios contaminados).
- Medicinas adulteradas

Importadores, agentes de aduana, transportistas y usuarios de los servicios portuarios y aduaneros, en puertos marítimos, aeropuertos internacionales como pasos fronterizos, confirman que el delito es diario. La mayoría conoce las formas de esquivar impuestos, pero nadie se atreve a denunciar por temor a represalias o porque son parte del sistema.

### 3.2.1. Estadísticas y ejemplos de riesgos suscitados en el ecuador

Gráfico 6.

Casos de contravenciones en propiedad intelectual por Sector



Fuente: Dpto. Fiscalización de la CAE

### **Mercaderías sensibles**

Uno de los sectores más sensibles detectados es el relacionado a diferentes tipos de juguetes tales como: bicicletas, figuras de acción, carros plásticos, etc.

**Ejemplos** de juguetes que ingresan al mercado sin autorizaciones, ni licencias y que utilizan a personajes que son marcas registradas de compañías como Disney, Mattel y Warner Bros. Entertainment quienes son los titulares de los derechos de estas marcas.

#### **CASO 1 ACCESORIOS DE CELULAR NOKIA\_SONY ERICCCSON**

- **Puerto de Embarque:** PAITA – PERU
- **País de Procedencia:** PERU
- **País de Origen:** CHINA
- **FOB:** \$84.426,47
- **Medio de transporte:** Terrestre
- **Descripción de Mercancías:** Faldas de niña, shorts de niña, short de damas, blusas, sábanas, sweater hombre, carcasas, audífonos, etc.
- **Marcas Declaradas:** EXCLUSIVE, MJ-JEN, MIX, MISSLA,PUNTO COM, PACIFIC SUPER, MANGO, NOKIA, etc.
- **Carcasas:** 519 unidades declaradas a \$0.70 cada una.
- **Audífonos:** 87 unidades declaradas a \$2.00 cada uno.

**Resultado: Nokia:** Se encontraron errores ortográficos en los idiomas inglés y español en las instrucciones del producto. Encontrar errores ortográficos en las instrucciones de un producto es una característica común de mercancías falsificadas encontraron adhesivas de la marca Nokia que se presume se utilizan para la falsificación de carcasas.

**Resultado: Sony\_Ericcson:** Carcasas falsificadas de las marcas Sony Ericcson, la mayoría de estas carcasas vienen en empaques que no cumplen con las características de las carcasas originales, seguridades de cierre, sellos holográficos, códigos de barras, etc.

**CASO 2: CALZADOS NIKE-PUMA-UMBRO-TIMBERLAND**

- **Puerto de Embarque:** XIAMEN – CHINA
- **País de Procedencia:** CHINA
- **País de Origen:** CHINA
- **FOB:** \$32.300,00
- **Medio de transporte:** Marítimo
- **Descripción de Mercaderías:** Calzado deportivo para hombre
- **Marcas Declaradas:** SIN MARCA
- **Valor declarado:** \$1.20 cada par.

**RESULTADO**

- Inspección a un contenedor de zapatos falsificados de las marcas Puma, Nike, Timberland, Umbro
- El empaque de cartón no detalla las marcas.
- Los cartones utilizados son de diferentes materiales.
- 16.150 pares en 698 bultos (cartones)
- Tiempo de la inspección: 5 horas y 21 minutos.

**Productos Falsificados**

**Marcas:** NIKE, ROLEX, PIONEER, Dolce & Gabbana, Diesel y Converse.

**CASO 3: DUVACELL Vs DURACELL**

- Puerto de Embarque:** CHIWAN – CHINA
- País de Procedencia:** CHINA
- País de Origen:** CHINA
- FOB:** \$36.308,21
- Medio de transporte:** Marítimo

**Descripción de Mercaderías:**

**Pilas :** AA, AAA, D y C

**Marca Declarada:** DUVVACELL

**Cantidad:** 182.912 docenas declaradas a un precio ENTRE \$ 0.25 Y \$ 1.27 por docena.

El IEPI determinó en este caso que las pilas DUVVACELL producirían riesgo de confusión en el consumidor, basándose en las reglas del cotejo marcario, se encontraron entre otras las siguientes similitudes:

1. Las pilas DUVVACELL utilizan los mismos colores
2. Las pilas DUVVACELL poseen el mismo diseño

***Similitudes En El Empaque:***

1. Las pilas DUVVACELL utilizan los mismos colores
2. Las pilas DUVVACELL utilizan el mismo material de empaque.
3. Las dimensiones de los paquetes son similares.

***Control Posterior***

El objetivo de la Aduana fue verificar los sustentos que certifiquen el legal ingreso de las mercancías que se comercializan en diferentes locales comerciales.

En operativos de Control Posterior la CAE en conjunto con la Fiscalía y la Policía han tomado medidas para el control de mercancías falsas tales como: maletas, camisas, pantalones, Lacoste, Polvo, Versace, hermes, etc. relojes, bisutería, zapatos de vestir, carteras, que vulneran marcas como Gucci, Fendi, Prada, Louis Vuitton, Armani, Dolce & Gabbana

En resumen las mercaderías más sensibles en inmersas en los riesgos antes mencionados son las descritas en la siguiente tabla.

**Cuadro 5**

**Mercaderías que evaden impuesto\_ su origen y % de pérdida que ocasionan**

País	Sector	Perjuicio al Fisco
Panamá (81%)	Textiles	\$ 290 millones
Panamá	Pinturas y resinas (especialmente las lacas y los colorantes),	
	Licores (whisky, ron y aguardiente de caña)	
	Aparatos electrónicos, productos farmacéuticos (especialmente anticonceptivos)	
	El caucho y sus derivados (neumáticos)	
	Animales vivos (caballos de carrera) y carne bovina deshuesada	
Brasil	Productos metalmecánicos como papel, cartón, plásticos, vajillas, artículos de porcelana, vidrios, café, cacao y lácteos	\$ 109.6 millones
Brasil (21%)	Plásticos	-
Colombia (29%)	Plásticos	-
Argentina (21%)	Plásticos	-
China (8%)	Textiles	-
Perú	Productos industriales	\$ 154,4 millones
Bolivia	Productos industriales	\$ 13,7 millones.
Paraguay	Otros	\$ 4 millones

*Elaboración propia con datos y reportes de noticias históricas.*

**3.3. Variables Para Identificar Las Empresas “Cero Riesgo”**

La aplicación de *Canal Verde* implica un sinnúmero de investigaciones, encuestas y procedimientos para encontrar las variables que determinen a las empresas cero riesgos que serían consideradas idóneas para el uso de *Canal Verde*, por tal motivo, he realizado un amplio estudio para saber cuales son estas variables que se van a considerar para su aplicación.

Las variables que se van a considerar para la definición de los perfiles de riesgo incluyen:

- Importador
- \_Tipo de empresa importadora
- \_Tiempo en las actividades de importación
- \_Número de importaciones

- Carga

\_Características de la carga importada

\_País de origen y puerto de embarque de la carga

\_Peso de la carga

- Agente aduanero
- Historial aduanero
- Historial en con el SRI y Central de riesgo

En los siguientes puntos se explica de qué se tratan las principales variables:

### **3.3.1. Variable 1: Tipo de empresa**

Esta es una variable que mostrará cuál es la actividad de la empresa importadora, pues, es muy importante saber que productos o mercaderías importa usualmente la compañía, para de esta manera tener una base y así evitar futuros inconvenientes.

Cabe recalcar, que esta variable también nos da una idea del tamaño de la empresa e incluso conocer quien es su representante legal.

### **3.3.2. Variable 1: Tiempo en actividades de importación**

Con el tiempo en las actividades de importación, se podrá conocer si es una empresa que tiene una amplia trayectoria en este tipo de actividades o si recién se inicia. Aunque, es trascendental señalar que, ser una empresa con mucho tiempo en esta actividad no garantiza que sea una empresa cero riesgos; pero, ayuda a conocer el historial en las actividades aduaneras, con lo cual se obtendrá una información adicional sobre su trayectoria; por ejemplo, se tendrá claro si es una empresa seria o si ha tenido algún problema en evasión de impuestos lo cual lo podremos constatar con el trabajo conjunto con el SRI, información también del IESS en lo laboral y en lo judicial, civil o penal en las instituciones respectivas, además es muy importante verificar la central de riesgo, la falsa declaración de mercancías o algún indicio de contrabando, este último es el que más preocupa, ya que una mala aplicación y falta

en el seguimiento del proceso de *Canal Verde* sería un provecho para quienes suelen infringir la ley; como ha sucedido en argentina.

Pero debo señalar también, que todo depende de la colaboración de todos los involucrados para beneficiar al cliente final, pues con los controles adecuados se puede evitar estos riesgos.

### **3.3.3. *Variable 3: Número de importaciones***

En esta variable me refiero al número de importaciones, ya sean semanalmente, mensualmente, trimestralmente, anualmente etc....y así tener referencia del movimiento que esta empresa genera en el Puerto, en la CAE y en operaciones de comercio exterior en general.

### **3.3.4. *Variable 4: Características de la carga importada***

Es necesario saber específicamente cuál es el volumen de carga, su peso, y el valor FOB<sup>6</sup> que importa, y de esta manera saber que contenedor utiliza, cuáles es el monto de los impuestos y las tasas a pagar, ya que estos valores se originan a partir del valor FOB.

### **3.3.5. *Variable 5: País de origen de la carga***

Como lo señala el punto 3.2.1 en el cuadro de resumen de países con sus respectivos productos sensibles de riesgo, podemos con esta variable determinar las mercaderías que tendrán mayor control dependiendo de su origen e incluso de su puerto de embarque y así evitar futuros inconvenientes.

---

<sup>6</sup> Free on board: término usado para la importación de mercadería, el cuál es el valor de las mercancías sin flete ni seguro

### **3.4. CONTROLES**

Para todo procedimiento aduanero es necesario hacer los debidos controles y así evitar evasiones o infracciones que perjudiquen al estado.

Estos controles tienen una base en la Normativa Andina de la CAN (Comunidad Andina), lo cual da la referencia para su implementación en el Ecuador. Estos controles ya se los implementan en el país pero con el nuevo proceso de *Canal Verde* es necesario que estos sean más rigurosos.

#### **3.4.1. Controles anteriores**

El Control Anterior es ejercido por la administración aduanera antes de la admisión de la declaración aduanera de las mercancías.

El control anterior se efectuará mediante:

a) Acciones de investigación de carácter general:

- \_Sobre determinados grupos de riesgos y sectores económicos sensibles;
- \_Sobre determinados Operadores de comercio Exterior;
- \_Sobre determinadas Clases de Mercancías; o,
- \_Sobre mercancías procedentes de determinados países

b) Acciones de Investigación directa

\_Sobre antecedentes en poder de la administración aduanera relativos al consignatario, al importador o exportador de las mercancías, a las personas que intervengan en la operación como intermediarios o representantes.

\_Sobre información contenida en los manifiestos provisionales y manifiestos definitivos;

\_Sobre los medios de transporte

\_Sobre unidades de carga

\_Sobre mercancías descargadas

c) Acciones de comprobación, vigilancia y control

- \_Del medio de transporte y de las unidades de carga
- \_De las mercancías mientras estas permanezcan a bordo del medio de transporte
- \_De la descarga de la mercancía y del resultado de la descarga, de acuerdo con el manifiesto
- \_De las mercancías durante su traslado y permanencia en el almacén temporal o depósito autorizado.

### **3.4.2. Controles concurrentes**

El Control Durante del Despacho o Concurrente, es ejercido desde el momento de la admisión de la declaración por la aduana y hasta el momento del levante o embarque de las mercancías.

En la importación el control durante el despacho es ejercido por la administración aduanera desde el momento de la admisión de la declaración hasta el momento de la autorización del levante de la mercancía.

El control durante el despacho tendrá lugar mediante actuaciones de la administración aduanera sobre la mercancía, sobre la declaración y, en su caso, sobre toda la documentación aduanera exigible e incluye la totalidad de las prácticas comprendidas en el reconocimiento, comprobación, y aforo.

Las autoridades aduaneras podrán aplicar a los Documentos Únicos Aduaneros (DUA o DAU) presentados para el despacho de mercancías acogidas a los diferentes regímenes aduaneros, un control selectivo basado en Criterios de Gestión de Riesgos, de acuerdo con lo establecido en los artículos 24 y 35 de la Decisión 574 de la CAN y sus normas reglamentarias.

Cuando las autoridades aduaneras utilicen criterios de análisis de riesgo en la elección de las acciones del control que deban ejercer, podrán autorizar el aforo, y levante directo de las mercancías sin someterlas a comprobación documental ni a reconocimiento físico (*Canal Verde*).

### **3.4.3 Controles posteriores**

El Control Posterior es ejercido a partir del levante o del embarque de las mercancías despachadas para un determinado régimen aduanero.

Las autoridades aduaneras podrán efectuar controles posteriores sobre la DAU, el manifiesto de carga y demás documentos comerciales, contables y bancarios relativos a una determinada operación comercial, que comprenderá el reconocimiento de las mercancías en el lugar en el que se encuentren, después de autorizado el levante o retiro.

Este control se lo podrá hacer con el objeto de comprobar:

- a) La exactitud de los datos declarados relativos a las operaciones amparadas en uno o mas DUA presentados por el declarante durante un determinado periodo de tiempo.
- b) El cumplimiento de los requisitos exigidos a las mercancías importadas mientras permanezcan bajo un régimen de perfeccionamiento activo o admisión temporal
- c) El cumplimiento de los requisitos exigidos a las mercancías importadas al amparo de uno de de los demás destinos aduaneros o con exención de tributos.

La revisión tendrá lugar conforme a un método selectivo basados en criterios de riesgo que permitirá la confección de un plan objetivo de revisión que incluya las declaraciones seleccionadas, con independencia de que su aforo haya sido automático (*Canal Verde*), documental o físico.

#### **3.4.3.1. Auditorias Para El Control Posterior**

La utilización de las técnicas de auditoria para el control posterior (por ej. valoración, origen, pago diferido y amortización, tributación en bandas de precios etc.) resulta gravitante para la obtención de las evidencias o pruebas y para verificar

que las empresas cumplen con todos los requerimientos comerciales y legales, lo cual les ayude a seguir utilizando *Canal Verde*, en caso de que lo apliquen.

Las auditorias se basarían en técnicas como:

**Comparación:** Consiste en Identificar en forma visual o electrónica aquello que es igual y lo que es diferente entre dos o más documentos, partidas tangibles o datos.

**Cálculo:** Verificar la exactitud aritmética de los documentos fuentes y los registros contables o efectuar cálculos independientes.

**Confirmación:** Es una respuesta, normalmente por escrito, a una indagación, también normalmente por escrito, para corroborar información contenida en los registros contables, la declaración de la mercadería u otros medios de pruebas.

**Indagación:** Procurar obtener información apropiada de personas capacitadas dentro o fuera de la entidad a la que se la está auditando y compararla con los registros que tienen las entidades como el SRI, Super Intendencia de compañías, etc.

**Inspección:** Leer registros o documentos, ya sea visual o electrónicamente.

**Observación:** Presenciar físicamente como se realiza un proceso o procedimiento.

**Examen Físico:** Inspección de una partida tangible, que normalmente no es un documento, tal como un artículo, un producto, un bien inmueble, etc.

3.5. Cuadros detallados de las Fases de controles Aduaneros

Cuadro 6

1ra Fase	INCIO	CONCLUYE	TAREA	ENCARGADO	Acciones de investigación directa
<p><i>CONTROL PREVIO O ANTERIOR</i></p>	<p>Documento que implique que la mercancía se destinará algún régimen u operación aduanera (ej; manifiesto de carga, facturas)</p>	<p>Cuando la mercancía es puesta a disposición de la autoridad aduanera</p>	<p>se detallan las actividades que se llevan a cabo por parte por parte del departamento de controles</p>	<p>Departamento de la inteligencia aduanera de la Gerencia de Fiscalización</p>	<p>* Sobre los antecedentes (en poder de la administración aduanera) relativos al consignatario, al importador, , a las personas que intervengan en la operación como intermediarios o consignatarios                      * sobre la información contenida en los manifiestos provisionales y manifiestos definitivos                      * sobre los medios de transporte                      * sobre la unidades de Carga                      *sobre las mercancías</p>
			<p>Canal Verde: las variables para determinar a las empresa cero riesgo, se determinarán el control previo, así el SICE tendrá una base de datos con las empresas beneficiadas a Canal Verde</p>	<p>Canal Verde: dirigido por el departamento de Inteligencia, se necesitará de la ayuda de información cruzada con las aseguradoras, Las Líneas navieras, Super .I. Cías, SRI, e Historial aduanero</p>	

Fuente: Elaboración propia, con información recopilada de los organismos internacionales

**Cuadro 7**

2da Fase	INCIO	CONCLUYE	TAREA	ENCARGADO	Acciones de investigación directa
<i>CONTROL CONCURRENTE</i>	Mercancía puesta a disposición de la autoridad aduanera	Autorización de retirada de las mercancías	se determinará que tipo de aforo o inspección se aplicará a las declaraciones que son transmitidas electrónicamente	La autoridad aduanera SICE	* Criterios de análisis de Riesgo * Resultado del análisis
			en función del nivel de riesgo se define una acción a tomar canal verde canal rojo o canal naranja		

*Fuente: Elaboración propia, con información recopilada de los organismos internacionales*

Cuadro 8

3ra Fase	INCIO	CONCLUYE	TAREA	ENCARGADO	Acciones de investigación directa
<i>CONTROL POSTERIOR</i>	Después del levante de las mercaderías	—	Control aduanero mediante acciones de carácter general. Ej; sobre grupos de riesgo y sectores económicos sensibles (OCE, ciertas clases de mercaderías, mercancías provenientes de determinados países	La autoridad aduanera (fiscalización) con ayuda de SRI	* Se podrán efectuar sobre el DAU, el Manifiesto de Carga y demás documentos comerciales contables y bancarios relativos a la operación comercial. Todo esto para comprobar la exactitud de los datos declarados y cumplimiento de los requisitos exigidos
			con <i>Canal Verde</i> : se hará un control posterior aleatorio, a lo determinado anteriormente, dependiendo de la circunstancia de riesgo		

*Fuente:* Elaboración propia, con información recopilada de los organismos internacionales

## **CAPÍTULO IV**

### **MEJORAS ADUANERAS Y CAMBIOS PARA UN PROCESO DE CANAL VERDE EXITOSO.**

#### **4.1. Cambios y reestructuraciones Generales en las Aduanas**

Para la implementación de *Canal Verde* es necesario cambios y reestructuraciones generales en ocho grandes temas:

*Recursos Humanos*, es muy importante la capacitación de todos los involucrados en las operaciones de comercio exterior para de esta manera lograr que el nuevo proceso se realiza con total efectividad, estas capacitaciones deberán ser por parte de los funcionarios aduaneros debidamente instruidos y basados en experiencias de los países vecinos, para evitar cometer los mismos errores.

Acorde a lo investigado este nuevo proceso eliminaría personal en las aduanas y se tecnificaría el proceso para que se cumpla el modelo menos papeles.

Cabe destacar que esta reducción de personal será paulatina, pues este es un proceso a largo plazo. Cuando el proceso se implemente en su totalidad se reduciría personal como: Aforadores, recepcionistas y personal de almacenes temporales, la eliminación de personal no será total ya que las personas mas capacitadas quedarán en su respectivo departamento para atender los casos que no apliquen *Canal Verde*. Este nuevo proceso no dejará desempleada a todo el personal reducido, pues estos serán reubicados acorde a sus capacidades y habilidades.

*Lucha contra la Corrupción*, ésta se debe fundamentar en la creación de unidades de control interno. La existencia de un incipiente desarrollo de procesos de investigación y sanciones administrativas han complicado los progresos en este

ámbito. Uno de los principales problemas al respecto es que las aduanas y los trabajadores portuarios se perciben como instituciones muy corruptas y que el sistema de justicia no coopera en la lucha contra la corrupción. Por tal motivo es importante cambiar esta concepción de aduana y eliminar a los que inician la corrupción, con sanciones eficaces y justas.

*\_Fiscalización*, la tendencia actual es que las aduanas controlen del proceso de valoración, así como a mejorar el intercambio de información entre aduanas. De igual forma, existen esfuerzos incipientes por utilizar el método de “selectividad basada en riesgo”.

Entre los problemas se encuentra que hay muy poco trabajo con otras entidades fiscalizadoras (Impuestos, control de estupefacientes) y que aún se mantienen los altos porcentajes de aforo físico.

*\_Tecnología*, para que el nuevo proceso funcione es necesario la creación de un nuevo módulo “selectividad de canales” en el SICE, este módulo debe poseer la información de todos los Operadores de Comercio Exterior (OCEs) incluyendo la aplicación de la variables de riesgo para cada empresa y de esta manera el sistema determinará a las empresas designadas a *Canal Verde*.

*\_Relación Con El Sector Privado*, la importancia de fomentar el trabajo conjunto sector público y privado, así como de emprender la articulación conjunta de un plan de lucha contra el contrabando. Sería de muy importante elaborar una agenda sistemática de largo plazo, en la cual se especifiquen indicadores de logro.

*\_Infraestructura*, las notables mejoras alcanzadas en puertos y aduanas marítimas del país y específicamente en Guayaquil han contribuido al incremento de la recaudación.

*\_Marco Legal*; los avances han sido importantes, ya que la mayoría de países se han adaptado a las normas de la OMC. Sin embargo, para la aplicación de canal verde en las aduanas del país es necesario la aprobación de una ley que trate sobre este nuevo proceso.

*\_Gestión*, la aduana tienen planes estratégicos que incorporan la visión de procesos, la construcción de indicadores y la visión de los usuarios.

Por otra parte, al referirse a los factores que deben considerarse en el proceso de modernización de la aduana, hay que tomar en cuenta la condición histórica de las aduana (y de los grupos que la controlan), así como la presión política que pueden ejercer aquellos grupos que se ven afectados con el proceso de modernización. Es importante también generar acuerdos nacionales, así como de alcanzar un fuerte apoyo político, para que el proceso tenga permanencia en el tiempo y brinde los resultados esperados.

#### **4.2. Cambios y reestructuraciones Legales y Técnicas en las aduanas**

Una vez presentado en el capítulo I, un diagnóstico muy general de la aduana actual en el Ecuador, se concluye que para transformar la institución, con el fin de modernizarla, es necesario hacer profundos cambios a su estructura,

Considero que la aduana del Ecuador necesita cambios técnicos y legales urgentes para la aplicación del *Canal Verde*, dentro de estos se destacan los siguientes:

- i. Aplicación de la Transmisión Electrónica de Datos y la aplicación total de la política menos papeles.** La comunicación electrónica debe ser la única comunicación entre los Operadores de Comercio Exterior (OCE's) y la Autoridad Aduanera.

- ii. **Eliminar la obligatoriedad del depósito de mercancías en los Almacenes Temporales.** Se refiere al Art. 39 de la LOA. Esta norma genera mayores costos y tiempos en el despacho de mercancías. El almacenamiento temporal quedaría a criterio del importador. En el caso de Canal Verdes el deposito de las mercancías en almacenes temporales se eliminará.
- iii. **Realizar la valoración de las mercancías** utilizando la Base datos de Valoración y liquidar en forma inmediata los tributos.
- iv. **Utilizar la Matriz de Perfiles de Riesgo** para la determinación del aforo. En la actualidad, la ley Trole II y la LOA determinan que a más del 80% de las mercancías se debe practicar el aforo físico, lo que genera retrasos en el despacho de mercancías. Por tanto, se plantea la necesidad de que no haya aforo físico ni documental para las mercancías, salvo que el análisis de riesgo así lo determine.
- v. **La realización del Pago de Tributos de Forma Anticipada** es condición para la instauración de un despacho anticipado, y por consiguiente indispensable para la aplicación de *Canal Verde*
- vi. **Implantar el Control Posterior**, en coordinación con el SRI, con el fin de facilitar el despacho de mercancías, agilizar la salida, pero sujeto a una auditoría posterior entre funcionarios de CAE y SRI, dependiendo del perfil de riesgo del importador. De modo paralelo se establecerían Canales de Despacho Libres de Aforo (*Canal Verde*), ágiles y expeditos para clientes VIP que cumplan con todas las formalidades. Una medida fundamental para que funcione el control posterior es el cruce de información (CAE, SRI, ADEGURADORAS, SUPER DE CIAS, LINEAS NAVIERAS ECT.)
- vii. **La ley para la aplicación de *Canal Verde*** debe tener el mayor grado de consenso con el sector privado para facilitar su aprobación en el

“Congresillo” o cuando se instaure Congreso Nacional. Esto impediría además que la reforma sea coartada en el Congreso por grupos de interés.

viii. **Control de los juicios**, seguimiento y capacitación de los funcionarios y jueces en temas aduaneros.

#### 4.3. Fases para la implementación del Proceso de *Canal Verde*

La implementación del proceso de *Canal Verde*, implica una serie de cambios para la mejora de la Aduana del Ecuador, este es un proceso a largo plazo y que luego de la excelente aceptación de la implementación del despacho anticipado espero con mucho optimismo que la presente propuesta sea una base para su aplicación.

En el Comercio exterior se mueve gran cantidad de divisas por tal motivo cada nuevo proceso aduanero necesita una investigación muy detallada.

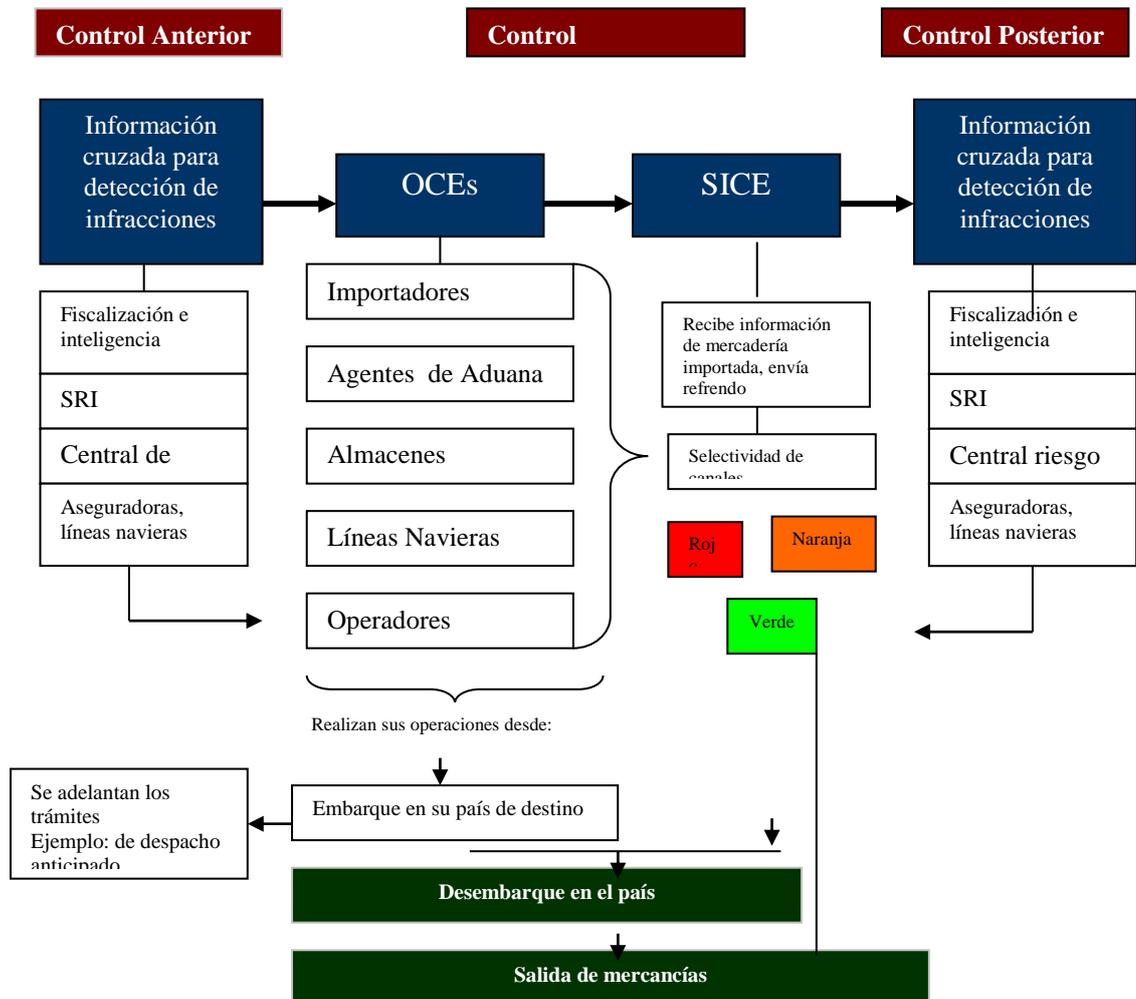
A continuación propongo 3 fases para que el Canal Verde llegue a ser un éxito convirtiendo al Ecuador en uno país con aduanas eficientes.



**Explicación del Punto #3.-** Creación de un sistema integrado de cooperación entre las instituciones de control y proveedoras de servicios con SRI, aseguradoras, Líneas Navieras, departamento de Fiscalización e Inteligencia de la Aduana.

**Fase 2: Plan Piloto**

**Gráfico 7**



FUENTE: Elaboración Propia

**Fase 3: implementación de canal verde en la aduana marítima de Guayaquil**

Luego del plan piloto, que es una especie de simulacro para ver como reaccionan y como se desenvuelve todo el proceso, la aduana del Guayaquil estará lista para su implementación paulatina con cada Operador de Comercio Exterior.

**Fase 4: implementación de canal verde a nivel nacional**

El objeto de la presente tesis es la implementación del *Canal Verde* en la Aduana Marítima de Guayaquil, pero no debemos olvidar que la aduana y los movimientos de comercio exterior son a nivel nacional y por las tres vías (aéreo, marítimo y terrestre), por tal motivo, luego de la implementación de Canal verde en Guayaquil se debe proceder a la aplicación de este proceso en todas las aduanas del país y por los distintos medios de transporte.

Cabe recalcar, que se ha utilizado como muestra el puerto de Guayaquil, pero todo el estudio, las variables encontradas, los cambios a efectuarse y los resultados de la confrontación de datos nos sirven para su implementación a Nivel Nacional, sin olvidar que todo tiene su tiempo para lograr un mejor resultado.

## CAPÍTULO V

### INVESTIGACIÓN DE CAMPO Y RESULTADOS

#### 5.1 Análisis de las encuestas.

##### 5.1.1 Objeto de la realización de entrevistas

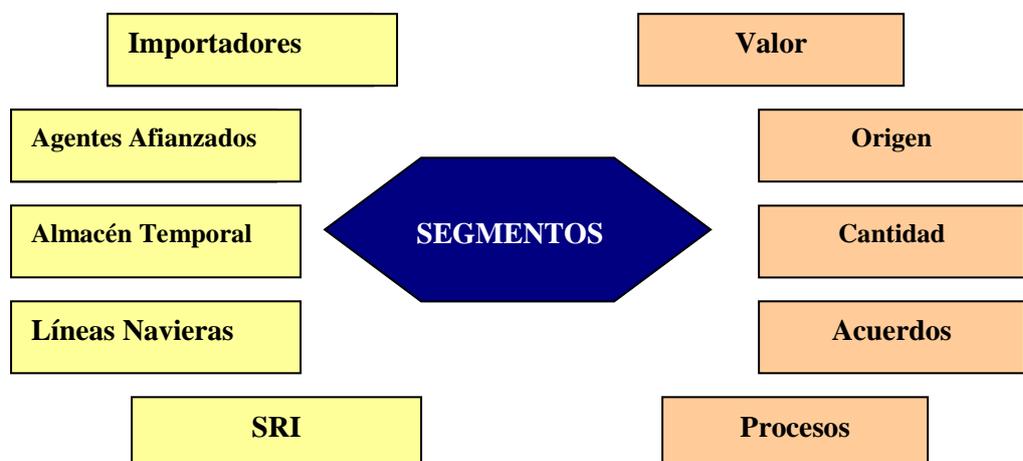
Lograr obtener la información necesaria sobre la situación actual de las operaciones de comercio exterior y de las empresas entrevistadas para establecer el terreno de inicio de nuestra tesis.

##### 5.1.2. Alcance

La encuesta fue realizada a las siguientes empresas:

- Agencias aduanales
- Importadores
- Líneas navieras
- Corporación aduanera ecuatoriana
- Líneas navieras
- Aseguradoras

Los perfiles de segmentación y los puntos claves a considerar se los grafica a continuación:



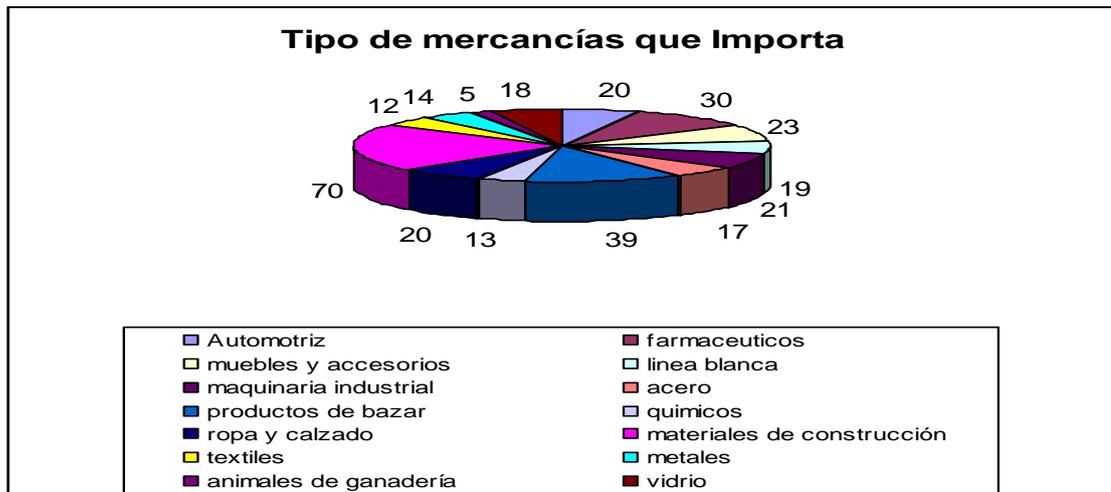
### 5.1.3 Resultados de las encuestas

Se ha realizado encuestas a 321 importadores de los 409 registrados en la autoridad portuaria de Guayaquil.

Formato de la entrevista: *Anexo I*.

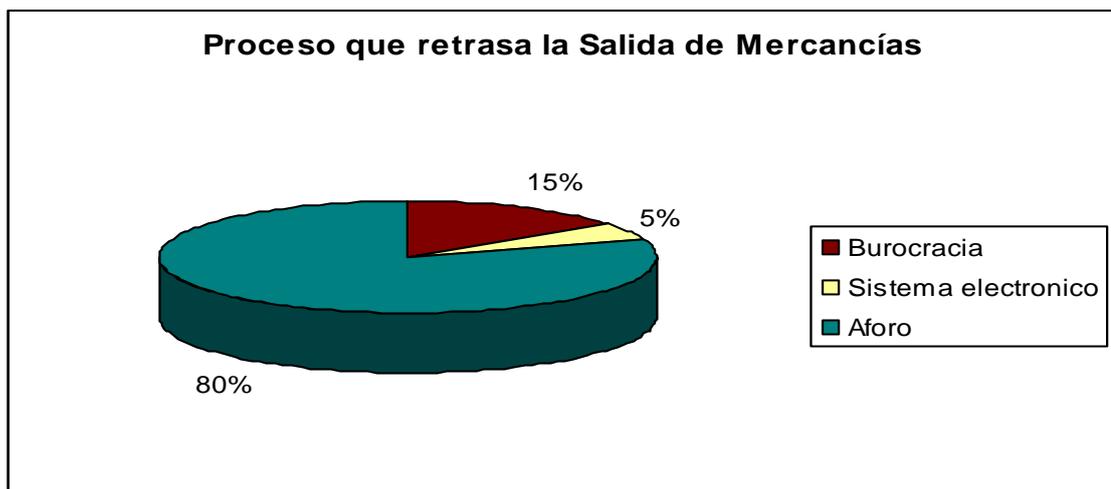
¿Cuál es la característica de sus clientes por tipo de mercaderías?

Gráfico 8



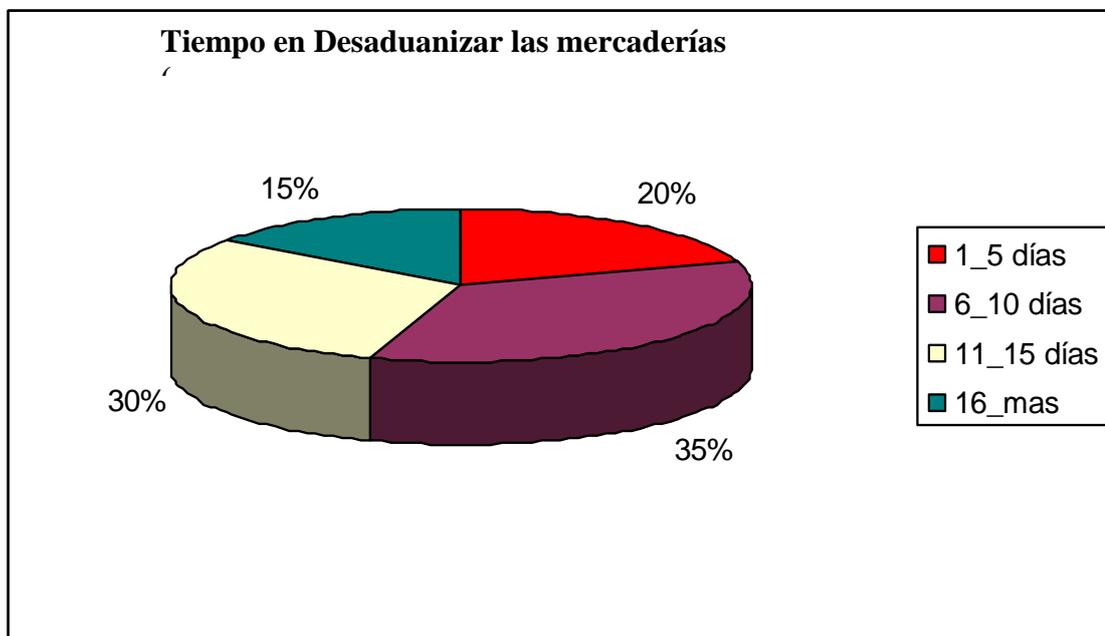
¿Cuál considera usted que es el proceso que más retrasa la salida de mercancías?

Gráfico 9



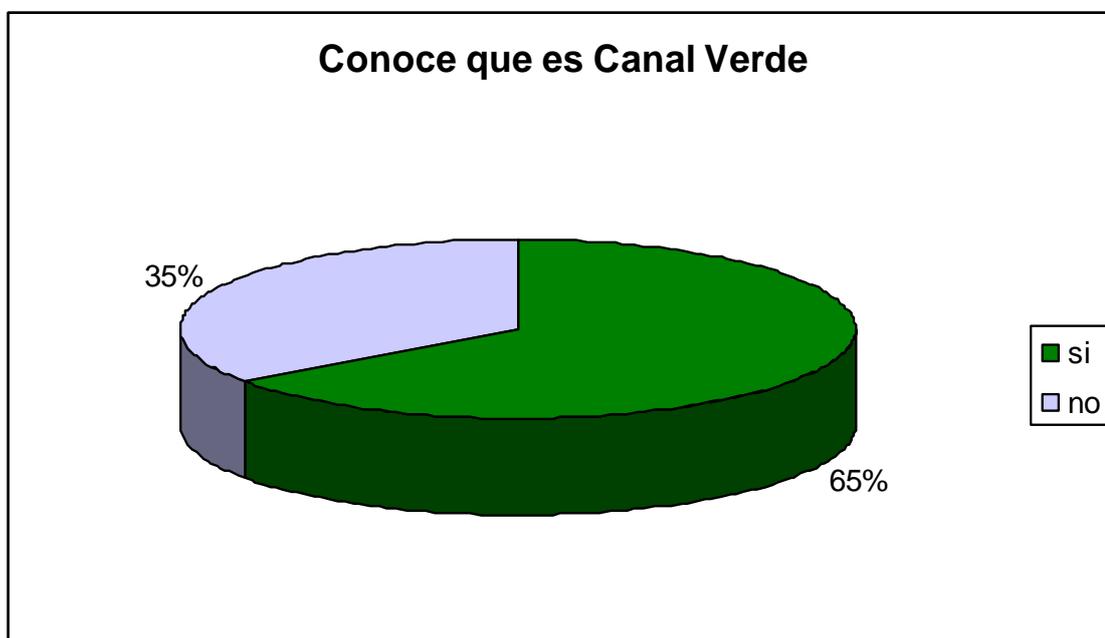
¿Cuánto se demora en desaduanizar las mercancías?

Gráfico 10



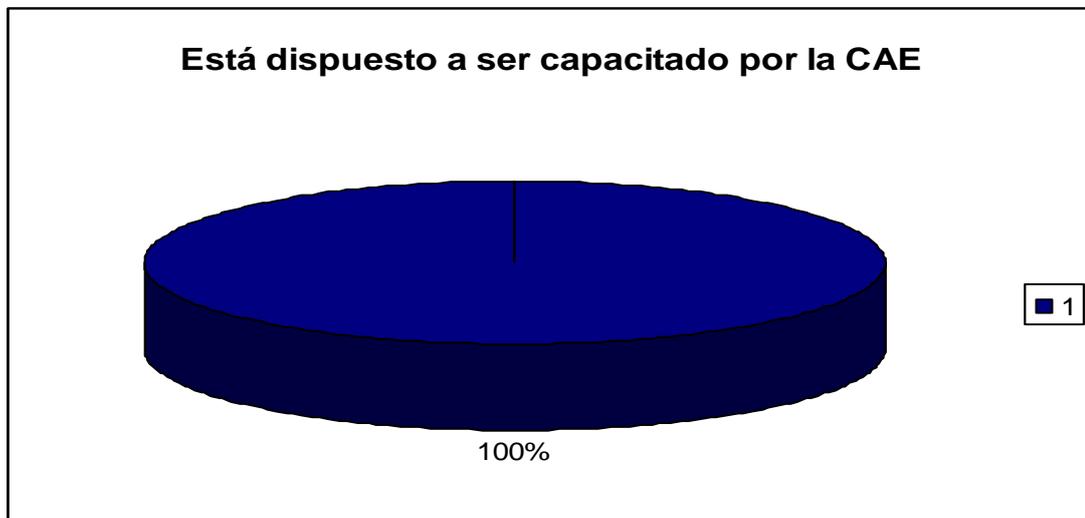
¿Conoce usted que es Canal Verde?

Gráfico 11



¿Estaría usted dispuesto a ser capacitado por la aduanas sobre el tema?

Gráfico 12



De las encuestas realizadas a los importadores pude obtener las siguientes conclusiones:

- El proceso que mas retrasa la nacionalización de las Mercancías es el aforo (físico o documental); esto dio la pauta para comprobar una vez más que si aplicamos Canal Verde esta situación va a cambiar facilitando y agilizando la nacionalización de las mercancías.
- El tiempo promedio que mas se demoran en desaduanizar las mercancías es de 6 a 10 días seguido por algunos que lo realizan de 11 a 16 días, otro motivo más para la aplicación del proceso propuesto.
- La mayoría conoce lo que es canal verde porque lo han escuchado del éxito en otros países, incluso algunos conocen muy bien su proceso; esto es un buen inicio, pues, la aplicación tendría sus bases.

- Finalmente es muy importante la acogida que tendría porque todos están de acuerdo es ser capacitados sobre el nuevo proceso.

### Entrevistas a los agentes Afianzados de Aduanas

Formato de la entrevista: *Anexo 2*

**Tabla 9**

#	Característica de clientes	% clientes principales	Proceso que retrasa salida mercancías	Implement a despacho anticipado	% de sus clientes q implementa rían C.V.
1	Automotriz	30%	burocracia y almacenes temporales	Si	80%
2	Fertilizantes	2%	burocracia	No	-
3	Automotriz	20%	almacenes	Si	80%
4	Industriales & comerciales	80%	aforo	Si	80%
5	Confitería	28%	aforo	Si	28%
6	Comerciales y Manufactureras	30%	aforo	Si	50%
7	Automotriz	50%	aforo	Si	50%
8	Variados	30%	aforo	Si	30%
9	Comercial	20%	aforo	Si	20%
10	Ropa,textiles	60%	aforo	Si	60%
11	linea blanca	30%	burocracia	Si	30%
12	Variados	25%	aforo	Si	25%
13	Farmaceuticos	80%	aforo	Si	80%
14	comercial	30%	aforo	Si	40%
15	Industriales & comerciales	30%	aforo	Si	20%
16	Variados	30%	aforo	Si	20%
17	linea blanca	30%	aforo	Si	30%
18	Comercial	50%	aforo	Si	50%
19	Industriales & comerciales	30%	aforo	Si	30%
20	Comercial	20%	aforo	Si	20%

## **Entrevista a Almacenes Temporales, Líneas Navieras, Aseguradoras**

Formato de la entrevista: *Anexo 3*

A estas instituciones se les realizó una sola pregunta sobre la facilidad y la disponibilidad de información que estas podrían ofrecer a la CAE para controlar a las empresas importadoras; sus repuestas fueron las siguientes:

- La empresa posee historial del comportamiento de cada importador representado por su Agente de Aduanas la cuál se la podría enlazar directamente con un software adecuado al sistema electrónico de la CAE para evitar cualquier manipulaciones.
- La información que podrían dar sería del cumplimiento de pagos, la seriedad y cualquier infracción que se haya cometido por estas compañías.
- Si están dispuestos a proveer información, siempre y cuando se mantenga toda la información bajo reserva y la CAE les informe de aquellas empresas no aptas para las actividades aduaneras, ya que así sería un beneficio mutuo.

## **Entrevista al Jefe de Proyectos de la CAE**

Formato de la entrevista: *Anexo 4*

Esta entrevista fue la base de la presente tesis ya que se recogió información substancial como la describo a continuación:

- El canal verde reduciría personal en las aduanas (aforadores, secretarias), aproximadamente 30 personas en el puerto de Guayaquil; considerando que

esto es paulatinamente y a Largo plazo. Las personas serían reubicadas en otros puestos según sus capacidades

- La aduana dará capacitaciones para la aplicación del Canal Verde
- El tiempo se reduciría a 1 día, cuando este proceso este implementado plenamente y todos los Operadores de Comercio Exterior colaboren.
- Existirán sanciones a las personas que cometan infracciones cuando estas ya estén beneficiándose de Canal Verde
- Si cometen alguna infracción o contravención tendrían que ir automáticamente a Canal Rojo
- Se realizará inspecciones aleatorias cada determinado tiempo a las empresas que apliquen el nuevo proceso.
- El canal verde será un éxito si todos los involucrados apoyan la iniciativa.
- El 10% del tiempo de nacionalización depende de la aduana y el 90% de los Operadores de Comercio Exterior.

## **5.2. Demostración y confrontación de resultados**

Ya hemos señalado la base legal, riesgos, estadísticas, variables etc., para la aplicación del *Canal Verde*. A continuación un cuadro demostrativo-comparativo afirmará la hipótesis y los objetivos planteados.

### 5.2.1. Resultados de las Variables Vs. Riesgos

Determinar las Variables para identificar las empresas cero riesgo

### SELECCIÓN DE LAS EMPRESAS "CERO RIESGO"

	Probabilidad
<b>Extremo</b>	50-100
<b>Muy alto</b>	26-50
<b>Moderado</b>	11-25
<b>Bajo</b>	1-10
<b>Remoto</b>	0

RIESGOS	VARIABLES
<b>1</b> Subvaloración.	<b>MERCADERÍA_CARGA</b>
<b>2</b> Mal clasificación arancelaria	Características de la carga importada
<b>3</b> Contrabando defraudatorio	_País de origen y puerto de embarque de la carga
<b>4</b> Comercio informal.	_Peso de la carga
<b>5</b> Propiedad Intelectual.	<b>IMPORTADOR</b>
<b>6</b> CITES: especies amenazadas o en peligro de extinción.	Tipo de empresa importadora
<b>7</b> Patrimonio arqueológico, histórico y cultural	_Tiempo en las actividades de importación
<b>8</b> Productos tóxicos y peligrosos.	_Número de importaciones
<b>9</b> Importaciones de vehículos usados.	Agente aduanero
<b>10</b> Armas y explosivos, armas químicas.	Historial aduanero
<b>11</b> Trafico de Drogas	Historial en con el SRI y Central de riesgo
<b>12</b> Contrabando de efectivo (lavado de dinero)	
<b>13</b> BÍO Terrorismo (al país de productos alimenticios contaminados).	
<b>14</b> Medicinas adulteradas	

**ANÁLISIS COMPARATIVO ENTRE RIESGOS Y VARIABLES**

**MATRIZ DE RIESGOS**

TIPO DE MERCADERIA	REFERENCIA	RIESGO				
		EXTREMO	MUY ALTO	MODERADO	BAJO	REMOTO
ANIMALES VIVOS Y PRODUCTOS DEL REINO ANIMAL	Estadísticas y denuncias año a año descrito en el Cap.3					
PRODUCTOS DEL REINO VEGETAL						
GRASAS Y ACEITES ANIMALES O VEGETALES; PRODUCTOS DE SU DESDOBLAMIENTO;						
GRASAS ALIMENTICIAS ELABORADAS; CERAS DE ORIGEN ANIMAL O VEGETAL						
PRODUCTOS DE LAS INDUSTRIAS ALIMENTARIAS; BEBIDAS, LIQUIDOS ALCOHOLICOS Y VINAGRE; TABACO Y SUCEDANEOS DEL TABACO ELABORADOS						
PRODUCTOS MINERALES						
PRODUCTOS DE LAS INDUSTRIAS QUIMICAS O DE LAS INDUSTRIAS CONEXAS						
PLASTICO Y SUS MANUFACTURAS; CAUCHO Y SUS MANUFACTURAS						
PIELES, CUEROS, PELETERIA Y MANUFACTURAS DE ESTAS MATERIAS; ARTICULOS DE TALABARTERIA O GUARNICIONERIA; ARTICULOS DE VIAJE, BOLSOS DE MANO (CARTERAS)						
MADERA, CARBON VEGETAL Y MANUFACTURAS DE MADERA; CORCHO Y SUS MANUFACTURAS; MANUFACTURAS DE ESPARTERIA O CESTERIA						
PASTA DE MADERA O DE LAS DEMAS MATERIAS FIBROSAS CELULOSICAS; PAPEL O CARTON PARA RECICLAR (DESPERDICIOS Y DESECHOS); PAPEL O CARTON Y SUS APLICACIONES						
MATERIAS TEXTILES Y SUS MANUFACTURAS						

CALZADO, SOMBREROS Y DEMAS TOCADOS, PARAGUAS, QUITASOLES, BASTONES, LATIGOS, FUSTAS, Y SUS PARTES; PLUMAS PREPARADAS Y ARTICULOS DE PLUMAS; FLORES ARTIFICIALES; MANUFACTURAS DE CABELLO				
MANUFACTURAS DE PIEDRA, YESO FRAGUABLE, CEMENTO, AMIANTO (ASBESTO), MICA O MATERIAS ANALOGAS; PRODUCTOS CERAMICOS; VIDRIO Y SUS MANUFACTURAS				
PERLAS FINAS (NATURALES) O CULTIVADAS, PIEDRAS PRECIOSAS O SEMIPRECIOSAS, METALES PRECIOSOS, CHAPADOS DE METAL PRECIOSO (PLAQUE) Y MANUFACTURAS DE ESTAS MATERIAS; BISUTERIA; MONEDAS				
METALES COMUNES Y MANUFACTURAS DE ESTOS METALES				
MAQUINAS Y APARATOS, MATERIAL ELECTRICO Y SUS PARTES; APARATOS DE GRABACION O REPRODUCCION DE SONIDO, APARATOS DE GRABACION O REPRODUCCION DE IMAGEN Y SONIDO EN TELEVISION, Y LAS PARTES Y ACCESORIOS DE ESTOS APARATOS				
MATERIAL Y MEDIOS DE TRANSPORTE				
INSTRUMENTOS Y APARATOS DE OPTICA, FOTOGRAFIA O CINEMATOGRAFIA, DE MEDIDA, CONTROL O PRECISION; INSTRUMENTOS Y APARATOS MEDICOQUIRURGICOS; APARATOS DE RELOJERIA; INSTRUMENTOS MUSICALES; PARTES Y ACCESORIOS DE ESTOS INSTRUMENTOS O APARATOS				
ARMAS, MUNICIONES, Y SUS PARTES Y ACCESORIOS				
MERCANCIAS Y PRODUCTOS DIVERSOS				
OBJETOS DE ARTE O COLECCION Y ANTIGÜEDADES				


**MATRIZ DE RIESGOS**

		RIESGO				
PAIS DE ORIGEN DE LA CARGA	REFERENCIA	EXTREMO	MUY ALTO	MODERADO	BAJO	REMOTO
AMERICA DEL NORTE	Estadísticas y denuncias año a año descrito en el Cap.3					
AMERICA CENTRAL						
AMERICA DEL SUR						
UNION EUROPEA						
ASIA						
AFRICA						
OCEANIA						

**MATRIZ DE RIESGOS**

		RIESGO				
TIPO DE EMPRESA IMPORTADORA	REFERENCIA	EXTREMO	MUY ALTO	MODERADO	BAJO	REMOTO
COMERCIAL	Diálogo informal con el Gerente de la CAE					
INDUSTRIAL						
FARMACEUTICA						
MANUFACTURERA						
INFORMALES (BAHIA)						

**MATRIZ DE RIESGOS**

		RIESGO				
AÑOS EMPRESA IMPORTADORA	REFERENCIA	EXTREMO	MUY ALTO	MODERADO	BAJO	REMOTO
0 - 1 NO FRECUENTES	Diálogo informal con el Gerente de la CAE					
1 - 5						
5 - MAS						

**MATRIZ DE RIESGOS**

		RIESGO				
VOLUMEN DE CARGA (CONTENEDORES) 40 TEUS	REFERENCIA	EXTREMO	MUY ALTO	MODERADO	BAJO	REMOTO
0 - 1	Estadísticas y denuncias año a año descrito en el Cap.3					
1 - 2						
2-3						
3 - 4						
4 - 5						
5 - MAS						

**MATRIZ DE RIESGOS**

		RIESGO				
MOVIMIENTO MENSUAL	REFERENCIA	EXTREMO	MUY ALTO	MODERADO	BAJO	REMOTO
0 - 1	Estadísticas y denuncias año a año descrito en el Cap.3					
1 - 2						
2-3						
3 - 4						
4 - 5						
5 - MAS						

**MATRIZ DE RIESGOS**

		RIESGO				
AAA CON QUE TRABAJA	REFERENCIA	EXTREMO	MUY ALTO	MODERADO	BAJO	REMOTO
NUEVO 0-1 AÑOS	Estadísticas y denuncias año a año descrito en el Cap.3					
1 - 5						
5 - 10						
10 - MAS						

**MATRIZ DE RIESGOS**

		RIESGO				
HISTORIAL ADUANERO	REFERENCIA	EXTREMO	MUY ALTO	MODERADO	BAJO	REMOTO
Lista Blanca (sin antecedentes de infracciones aduaneras)	Entrevista gerente de proyectos de la CAE					
Lista Gris (infracciones remotas)						
lista Negra (numerosas infracciones)						

**Conclusión del análisis de Riesgos y Variables en las empresas Importadoras**

Toda actividad conlleva riesgos, en este caso es importante determinar cuales con los riesgos mas significativos para poderlos controlar o evitar que vuelvan a ocurrir. Con la aplicación de Canal Verde nuestro objetivo es reducir costos y tiempos para todos los operadores de comercio exterior y así lograr tener una aduana eficiente.

Cada variable tiene un riesgo pero, como ya se lo menciona en el punto 3.4 de la presente tesis esto se va a reducir con los controles adecuados y así lograr que disminuir la posibilidad que algún usuario del nuevo proceso llegue a cometer alguna infracción.

**5.2.2. Comprobación de la Reducción de tiempos en los proceso aduanero**

Proceso	Etapas						TOTAL (días)
	Etapa 1	Etapa 2	Etapa 3	Etapa 4	Etapa 5	Etapa 6	
	Tiempo Promedio de la llegada del Medio de Transporte hasta el ingreso de las Mercancías al Almacén	Tiempo Promedio de el ingreso de las mercancías al Almacén hasta la transmisión electrónica de la DAU	Tiempo Promedio de la Transmisión Electrónica de la DAU hasta la Recepción de los Documentos	Tiempo Promedio de la Recepción de los Documentos hasta su Liquidación	Tiempo Promedio de la Liquidación hasta el Pago	Tiempo Promedio de el Pago hasta la Salida de Garita	
<b>Proceso Normal</b>	<b>2.25 días</b>	<b>5.25 días</b>	<b>1.24 días</b>	<b>1.53 días</b>	<b>1.46 días</b>	<b>1.36 días</b>	<b>13.9</b>

	envio electr DAU_prsent ventanilla y liquidación	arribo buque	almacen temporal _aforo		salida mercadería	<b>TOTAL (días)</b>
<b>Con Despacho Anticipado</b>	<b>Antes del arribo del buque</b>	<b>1 día</b>	<b>1,01 día</b>	<b>-</b>	<b>0,5 día</b>	<b>2.51</b>

		arribo y salida de mercadería		<b>TOTAL (días)</b>
<b>Con Canal Verde</b>	<b>Antes del arribo del buque</b>	<b>1 día</b>	<b>Eliminado</b>	<b>1</b>

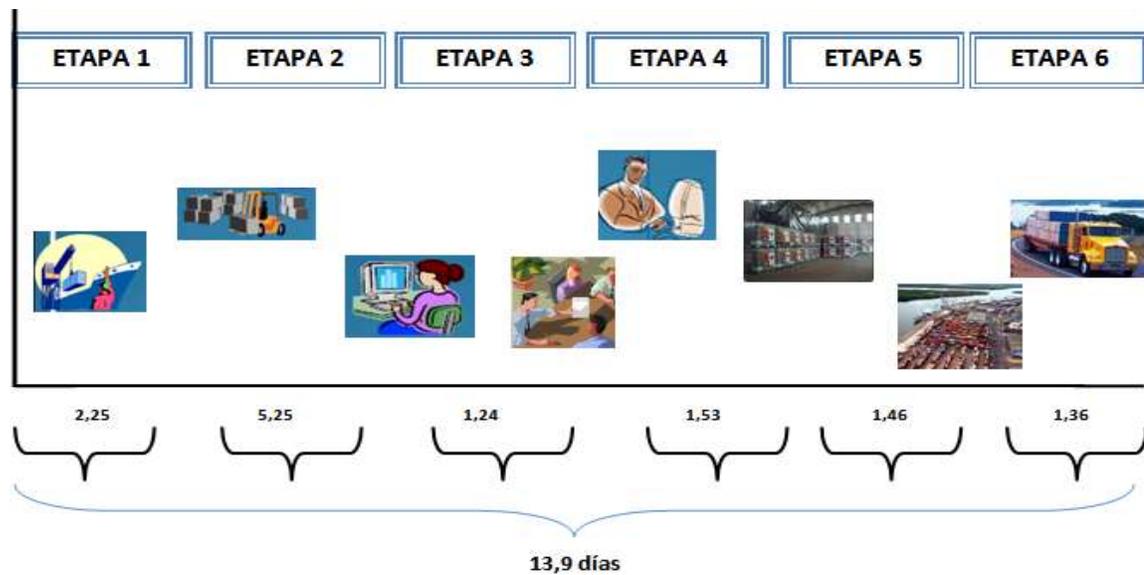
Gráfico 13



### 5.2.2.1 Gráficos de Procesos para la comprobación de reducción de tiempos

#### Medición de tiempo del Proceso normal de desaduanización de mercancías importadas

Gráfico 14



Fuente: elaboración propia

A continuación se detalla la explicación del proceso de desaduanización de mercancías por etapas mostrado en el cuadro anterior.

**Etapas 1:**

Desde la llegada del medio de transporte hasta el ingreso de la Mercancía al Almacén Temporal: (2.25 días)

**Etapas 2:**

Desde el ingreso de la mercadería al Almacén Temporal hasta el envío electrónico de la DAU. (5.25 días)

**Etapas 3:**

Desde el envío electrónico de la DAU hasta la presentación de la DAU en la ventanilla de la aduana. (1.24 días)

**Etapas 4:**

Desde la presentación de la DAU en la ventanilla de la aduana, hasta la liquidación de la DAU. (1.53 días)

**Etapas 5:**

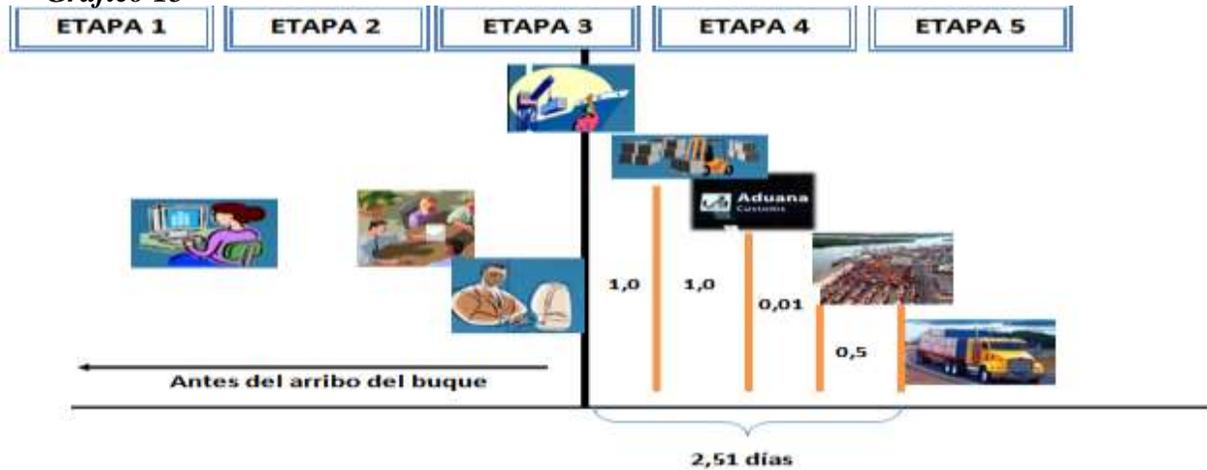
Desde la liquidación de la DAU, hasta el pago de tributos al comercio exterior. (1.46 días)

**Etapas 6:**

Desde el pago de tributos al Comercio Exterior, hasta la salida de mercancía por garita. (1.36 días)

### Medición De Tiempo Con La Incorporación De Despacho Anticipado

Gráfico 15

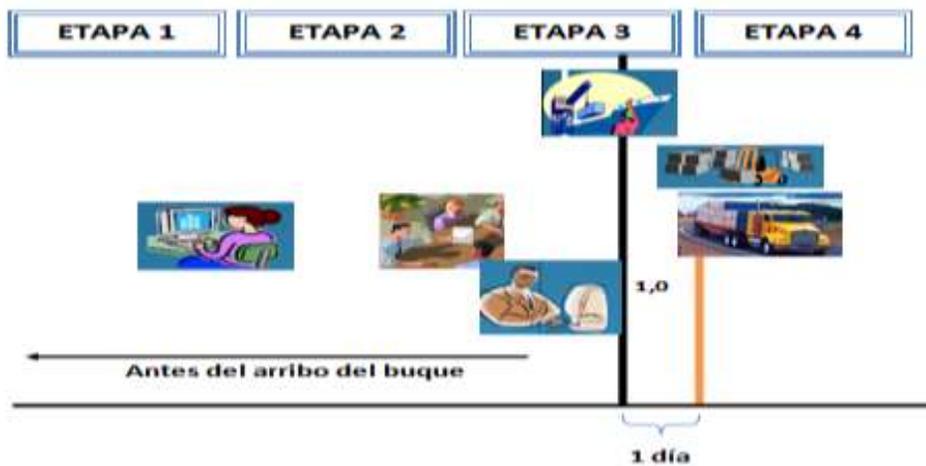


Fuente: elaboración propia

Todos las etapas para la nacionalización de un mercancía son las mismas, pero con la única diferencia que la Etapa 1-2 y 3 se las realizan antes del arribo del buque.

### Medición de tiempo con la incorporación de Canal Verde

Gráfico 16



Fuente: elaboración propia

Para aplicar el proceso de *Canal Verde*, realiza lo mismo que el despacho anticipado, las tres primeras etapas antes del arribo del buque, pero, la empresa que sea beneficiada con la aplicación de aforo automático o *Canal Verde* no requerirá que las mercaderías sean aforadas y tampoco que sean puestas en el almacén temporal por lo que el tiempo de despacho de mercaderías se disminuirá a 1 días.

### 5.2.3. Tablas de Tarifas para e cálculo de los costos

#### Tarifas de almacenaje y Aforo

**Tabla 10**

40 pies		
DRY VAN_Contenedor Seco		
Días	Almacenaje	total
0	0	0
1	\$5.42	<b>\$5.42</b>
2	\$10.84	<b>\$10.84</b>
3	\$16.26	<b>\$16.26</b>
4	\$21.68	<b>\$21.68</b>
5	\$27.10	<b>\$27.10</b>
6	\$32.52	<b>\$32.52</b>
7	\$37.94	<b>\$37.94</b>
8	\$43.36	<b>\$43.36</b>
9	\$48.78	<b>\$48.78</b>
10	\$54.20	<b>\$54.20</b>
11	\$71.50	<b>\$71.50</b>
12	\$78.00	<b>\$78.00</b>
13	\$84.50	<b>\$84.50</b>
14	\$91.00	<b>\$91.00</b>

**Tabla 11**

40 pies			
DRY VAN_Contenedor Seco			
DÍAS	Almacenaje	Conexión_Energia	Total
0	0	0	0
1	\$0.00	\$78.00	<b>\$78.00</b>
2	\$10.84	\$156.00	<b>\$166.84</b>
3	\$16.26	\$234.00	<b>\$250.26</b>
4	\$21.68	\$312.00	<b>\$333.68</b>
5	\$27.10	\$390.00	<b>\$417.10</b>
6	\$32.52	\$468.00	<b>\$500.52</b>
7	\$37.94	\$546.00	<b>\$583.94</b>
8	\$43.36	\$624.00	<b>\$667.36</b>
9	\$48.78	\$702.00	<b>\$750.78</b>
10	\$54.20	\$780.00	<b>\$834.20</b>
11	\$71.50	\$858.00	<b>\$929.50</b>
12	\$78.00	\$936.00	<b>\$1,014.00</b>
13	\$84.50	\$1,014.00	<b>\$1,098.50</b>
14	\$91.00	\$1,092.00	<b>\$1,183.00</b>

Tabla 12

Tarifa de aforo en Verificadoras	
valor FOB intervalo	valor verficadora
200-2000	89.6
2000-4000	134.4
4000-1000000	228

Tabla 13

Tarifa aforo de la CAE	
valor FOB intervalo	%
0-50	25% del FOB
50-99	30% del FOB
100-149	35% del FOB
150-199	40% del FOB
200-1999	Usd \$80
2000-3999	Usd \$120
4000 más	Usd \$200

\* Tarifas no incluyen IVA

Fuente: Página Web de la CAE y CONTECON

#### 5.2.4. Comprobación de Reducción de costos, mediante ejercicios de una Importación

##### Ejercicio #1

Costos de importación

Contenedor Seco

*SIN CANAL VERDE*

#### Importación de Baterías

##### DATOS

Proveedor	Industrias Corsan		
Origen	Estados Unidos		
Producto	Baterías		
partida Arancelaria	85.07.10.00		
Ad-valorem	15%		
Precio FOB	\$82,000.00		
Flete	8500		
Seguro	0.23%	Prima	
contenedor	40"	1 FEU	FCL-FCL

**VALORES A CANCELAR A LA LINEA NAVIERA**

Concepto	Montos Incluido IVA
Administración y control de formularios	\$36.96
emisión de BL original en destina (GYE)	\$33.60
manipuleo (devolución de contenedores vacios)	\$33.60
THC (Terminal Handling Charge)	\$105.00
Garantía de contenedor	\$800.00
limpieza del contenedor (lavado-simple)	\$15.40
valor a pagar	\$1,024.56
Devolución de garantía (-)	\$800.00

en contecon  
Dry Van \_40'

<i>COSTOS GENERALES</i>	\$224.56
<i>FLETE</i>	\$8,500.00
<b>TOTAL A PAGAR A LINEA NAVIERA</b>	<b>\$8,724.56</b>

**COSTOS ADUANEROS**

ALMACENAJE	\$70.46
AFORO (FISICO) por la CAE	\$200.00
<b>TOTAL</b>	<b>270.46</b>

Ver tabla. 10  
Ver tabla .13

**PAGO DE TRIBUTOS**

FOB	\$82,000.00
FLETE	\$8,500.00
SEGURO	\$208.15
<b>CIF</b>	<b>\$90,708.15</b>

**LIQUIDACIÓN DE TRIBUTOS**

ADVALOREM (15%)*	13606.22
FODINFA (0.5%)*	453.54
IVA (12%)**	12572.15
<b>TOTAL LIQUIDACION</b>	<b>\$26,631.91</b>
CORPEI (0.025%***)	\$20.50
<b>TOTAL A PAGAR</b>	<b>\$26,652.41</b>

\*Se calcula en base al valor CIF

\*\* se calcula en base a la suma de  
(ad-valorem+fodinfra+cif)

\*\*\* En base al valor FOB

<b>Descripción de Etapas</b>	<b>Días</b>
Etapa 1	2.25
Etapa 2	5.25
Etapa 3	1.24
Etapa 4	1.53
Etapa 5	1.46
Etapa 6	1.36
<b>tiempo total del proceso</b>	<b>13.09</b>

<b>Descripción de Etapas</b>	<b>tiempo en almacén (Días)</b>
llega pto -almacén temporal	1
almacén-envío electr	5.25
envío DAU y preset ventanilla	1.24
aforo	1.53
liquidación	1.46
pago tribu-salida mercac.	0.36
<b>tiempo total en almacén</b>	<b>10.84</b>

**Cuadro Resumido de Costos sin Canal Verde**

<b>CONCEPTO</b>	<b>valor</b>
GASTOS GRLS A NAVIERA	\$224.56
FLETE NAVIERA	\$8,500.00
ALAMCENAJE	\$70.46
AFORO	\$200.00
LIQUIDACIÓN	\$26,652.41
<b>TOTAL</b>	<b>\$35,647.43</b>

**Cuadro Resumido de Costos con Canal Verde**

<b>CONCEPTO</b>	<b>USD</b>
GASTOS GRLS A NAVIERA	\$224.56
FLETE NAVIERA	\$8,500.00
ALAMCENAJE	\$0.00
AFORO	\$0.00
LIQUIDACIÓN	\$26,652.41
<b>TOTAL</b>	<b>\$35,376.97</b>

**AHORRO**

**\$270.46**

Ejercicio # 2

costos de importación  
SIN CANAL VERDE

Contenedor Refrigerado

Importación de Uvas Frescas

DATOS

<b>Proveedor</b>	Frutisa		
<b>Origen</b>	CHILE		
<b>Producto</b>	Uvas Frescas		
<b>partida Arancelaria</b>	08.06.10.00		
<b>Ad-valorem</b>	15%		
<b>Precio FOB</b>	\$20,000.00		
<b>Flete</b>	2300		
<b>Seguro</b>	0.20%		Prima
<b>contenedor</b>	40'		1 FEU FCL-FCL

VALORES A CANCELAR A LA LINEA NAVIERA

Concepto	Montos Incluido IVA
administración y control de formularios	\$36.96
emisión de BL origina len destina (GYE)	\$33.60
manipuleo (devoluc. de contenedores vacios)	\$33.60
THC (Terminal Handling Charge)	\$105.00
Garantía de contenedor	\$1,500.00
limpieza del contenedor (lavado-simple)	\$15.40
valor a pagar	\$1,724.56
Devolución de garantía (-)	\$1,500.00

en contecon  
Rreefer \_40'

<i>COSTOS GENERALES</i>	\$224.56
<i>FLETE</i>	\$2,300.00
<b>TOTAL A PAGAR A LINEA NAVIERA</b>	<b>\$2,524.56</b>

COSTOS ADUANEROS

ALMACENAJE	\$70.46
AFORO (FISICO) por la CAE	\$200.00
Conexión y Energía	\$845.52
<b>TOTAL</b>	<b>\$1,115.98</b>

ver tabla 11  
Ver tabla 13  
Ver tabla 11

**PAGO DE TRIBUTOS**

FOB	\$20,000.00
FLETE	\$2,300.00
SEGURO	\$44.60
<b>CIF</b>	<b>\$22,344.60</b>

**LIQUIDACIÓN DE TRIBUTOS**

ADVALOREM (15%)*	3351.69
FODINFA (0.5%)*	111.72
IVA (12%)**	3096.96
<b>TOTAL LIQUIDACION</b>	<b>\$6,560.37</b>
CORPEI (0.025%***)	\$5.00
<b>TOTAL A PAGAR</b>	<b>\$6,565.37</b>

\*Se calcula en base al valor CIF

\*\* se calcula en base a la suma de (ad-valorem+fodinfa+cif)

\*\*\* En base al valor FOB

Descripción de Etapas	Días
<b>Etapa 1</b>	2.25
<b>Etapa 2</b>	5.25
<b>Etapa 3</b>	1.24
<b>Etapa 4</b>	1.53
<b>Etapa 5</b>	1.46
<b>Etapa 6</b>	1.36
<b>tiempo total del proceso</b>	<b>13.09</b>

Descripción de Etapas	tiempo en almacén (Días)
llega pto –almacén temporal	1
Almacén-envío electr	5.25
envío DAU y present ventanilla	1.24
Aforo	1.53
Liquidación	1.46
pago tribu-salida mercancías	0.36
<b>tiempo total en almacén</b>	<b>10.84</b>

**Cuadro Resumido de Costos sin Canal Verde**

CONCEPTO	USD
GASTOS GRLS A NAVIERA	\$224.56
FLETE NAVIERA	\$2,300.00
ALAMCENAJE	\$70.46
AFORO	\$200.00
LIQUIDACIÓN	\$6,565.37
Conexión y Energía	845.52
<b>TOTAL</b>	<b>\$10,205.91</b>

**Cuadro Resumido de Costos con Canal Verde**

CONCEPTO	USD
GASTOS GRLS A NAVIERA	\$224.56
FLETE NAVIERA	\$2,300.00
ALAMCENAJE	\$0.00
AFORO	\$0.00
LIQUIDACIÓN	\$6,565.37
Conexión y Energía	0
<b>TOTAL</b>	<b>\$9,089.93</b>

**AHORRO**

**\$1,115.98**

### **5.3. Puntos críticos e importantes de considerar**

- Una importación se considera riesgosa o poco confiable si los establecimientos son desconocidos o si las direcciones no coinciden. “Hay empresas que se crean para defraudar, funcionan una o dos veces y sus representantes legales son los choferes o los conserjes. Obviamente hay empresas lícitas, pero en definitiva, las **firmas nuevas son riesgosas**”.
- Crear un sistema electrónico de interconexión de información entre las entidades públicas y privadas con la CAE y un módulo en el SICE para la selección de empresas Cero Riesgo con sus respectivas variables donde no puede meter la mano el empleado; estos perfiles deben ser rotativos, y a información se tiene que actualizar para garantizar un control real.

### **5.4. Beneficios a las empresas calificadas**

Las empresas que apliquen al nuevo proceso tendrían muchos beneficios no solo en la salida de su carga de forma inmediata o en la reducción de Costos, sino también en su Historial comercial lo cuál le serviría como garantía para préstamos bancarios y cualquier transacción comercial.

Además de los beneficios mencionados, resumo otros importantes como:

- Conseguir un Justo a Tiempo con sus mercaderías.
- Evitar un considerable porcentaje de robos ( muchos se dan en el momento del aforo físico)
- Ganar terreno en el mercado en comparación a las empresas que no apliquen a *Canal Verde*

## CAPITULO VI

### CONCLUSIONES, RECOMENDACIONES

#### 6.1.- Conclusiones.

De acuerdo a los objetivos del presente estudio se obtuvo los siguientes objetivos:

- La implementación del *Canal Verde* implica un largo proceso donde todos deben estar involucrados y comprometidos en colaborar con todos los requerimientos exigidos para que se logre beneficios comunes.
- El *Canal Verde* reduce tiempos considerables de 13 días a 1 día y costos de almacenaje y aforo lo cuál es un gran beneficio, ayudando a todos os involucrados a ser más competitivos.
- El perfil de riesgo y las Variables son un paso esencial para la formación del Módulo de selectividad de Canales determinando quién estará sujeto a un aforo físico (revisión de contenedores) o quién aplicará aforo automático. El sistema administra la información de las importaciones. Desde la declaración, el comportamiento del importador, el tiempo de servicio, el origen de la mercadería, la naviera, los agentes afianzados y hasta los transportistas.
- Es delicado mencionar cual sería la empresa perfecta para la aplicación de este nuevo proceso, pues, todos tienen riesgos en ciertas variables porque el comercio Internacional mueve gran cantidad de divisas y los trámites aduaneros son arduos y trabajosos; en sí, encontrar un empresa ideal sería solo en papeles, pero si se puede considerar aquellas que representen menos riesgos en todas sus variables.

## **6.2.- Recomendaciones.**

Considerando las conclusiones anteriormente mencionadas se formulan las presentes recomendaciones:

- Iniciar una lucha contra el contrabando y la evasión de impuestos evitando el favoritismo y eliminando a personal corrupto e incompetente en las aduanas.
- Rediseñar una política arancelaria que no constituya un incentivo a la evasión.
- Crear una póliza flotante para cualquier contravención que las empresas beneficiadas del *Canal Verde* cometan, sería como una garantía para la CAE, así dependiendo de la contravención la Aduana pueda recuperar lo perdido y asegurarse de que todos cumplan con sus obligaciones como empresas favorecidas.

## **BIBLIOGRAFÍA**

- ELAMIN, N (2000). “Acceso a los Mercados: Aranceles y otras condiciones de Acceso”. *Dirección de Productos Básicos y Comercio FAO*.
- LEÓN, S.; Gerente General de la CAE; opinión personal sobre Canal Verde; Julio 20008
- CORPORACIÓN ADUANERA ECUATORIANA; Folleto de Despacho anticipado, Julio 2008
- CAMARA DE COMERCIO DE QUITO; Boletín de Comercio Exterior; N° 264; diciembre 2008
- <http://www.ecomint.com.ec>; LOA actualizada 2007
- <http://www.aduanas.gob.pa>; Experiencias de Canal Verde
- <http://www.wto.org.htm>; Acuerdos de la OMC

- <http://tamayo-abogados.com>; Precios de transferencia
- <http://www2.elcomercio.com.ec>; Ley de comercio exterior e inversiones (SICE)
- <http://www.sice.oas.org>
- <http://www.e-ducate.org>
- [www.aladi.org](http://www.aladi.org).
- <http://www.aduana.gov.ec>; 2007
- <http://sice1.aduana.gov.ec>.
- <http://revista.ecua.net.ec>; nov2002

## **ANEXOS**

### **Anexo .1**

## **UNIVERSIDAD DEL PACIFICO - GUAYAQUIL**

FACULTAD DEL MAR

### **Encuesta dirigida a Importadores**

Con el debido respeto me dirijo a Ud. para solicitarle conteste las siguientes preguntas, las mismas que servirán para la realización de un trabajo de investigación, como estudiantes del último año de la Carrera de Comercio Exterior y Transporte marítimo

Empresa:.....Contacto.....

- 1. Que tipo de mercadería importa usted?**
  
- 2. Cuantos contenedores y cuál es el volumen de su mercadería importada por mes?**
  
- 3. Cuánto tiempo se demora usted en desaduanizar la mercancía?**
  
- 4.Cuál es el proceso que usted considera un retrasa en la salida de la mercancía?**
  
- 5. Conoce lo que es aforo Automático o Canal Verde?**
  
- 6. Está usted dispuesto a ser capacitado por la Aduana sobre la implementación de Canal Verde?**
  
- 7. Cuáles son las ventajas que usted visualiza que se obtendrían con el nuevo proceso?**
  
- 8. Podría cuantificar la ganancia con el nuevo sistema?**

Anexo 2

**UNIVERSIDAD DEL PACIFICO - GUAYAQUIL**

FACULTAD DEL MAR

**Encuesta dirigida a Agentes Afianzados de Aduanas**

Con el debido respeto me dirijo a Ud. para solicitarle conteste las siguientes preguntas, las mismas que servirán para la realización de un trabajo de investigación, como estudiantes del último año de la Carrera de Comercio Exterior y Transporte marítimo

Empresa:.....Contacto.....

- 1.Cuál es la característica común de sus clientes (por tipo de mercadería)**
  
- 2.Cuál es el porcentaje de sus cliente principales**
  
- 3.Cuál es el proceso que usted considera que retrasa las salida de mercancías.**
  
- 4. Usted ya está implementando el despacho anticipado con la mercadería de sus clientes**
  
- 5. Que opina usted de Canal Verde**
  
- 6. Del total de sus clientes, cual cree usted que sería el porcentaje de cliente que podrían aplicar a Canal Verde**
  
- 7. Cree usted que el Canal Verde sería un proceso adecuado para agilizar los trámites aduaneros.**

Anexo 3

**UNIVERSIDAD DEL PACIFICO - GUAYAQUIL**

FACULTAD DEL MAR

**Encuesta dirigida a Líneas Navieras, Almacenes Temporales, Aseguradoras**

Con el debido respeto me dirijo a Ud. para solicitarle conteste las siguientes preguntas, las mismas que servirán para la realización de un trabajo de investigación, como estudiantes del último año de la Carrera de Comercio Exterior y Transporte marítimo

Empresa:.....Contacto.....

- 1. Está usted dispuesto a proveer información cruzada con la aduana sobre el historial de los importadores y Agentes Afianzados de aduanas, para calificarlos como empresas Cero riesgos dentro del Proceso de *Canal Verde***

**Anexo 4**

**UNIVERSIDAD DEL PACIFICO - GUAYAQUIL**

FACULTAD DEL MAR

Con el debido respeto me dirijo a Ud. para solicitarle conteste las siguientes preguntas, las mismas que servirán para la realización de un trabajo de investigación, como estudiantes del último año de la Carrera de Comercio Exterior y Negocios Internacionales.

**ENTREVISTA DIRIGIDA Jefe de proyectos de la CAE**

.....

- 1.- ¿Qué opina usted sobre *Canal Verde*?**
  
- 2.- ¿Cómo va a repercutir en la Aduana en cuanto a impuesto y evasiones?**
  
- 3.- ¿La implementación de canal verde en la Aduana reduciría el personal en la CAE?**
  
- 4.- ¿Se tendrá capacitación técnica para el personal en un supuesto de que el proyecto siga su marcha?**
  
- 5.- ¿Cómo considera usted que debería ser el ideal de una empresa “cero riesgo” (características)?**
  
- 6.- ¿Cuál sería un buen mecanismo para el proceso de selección?**
  
- 7.- ¿Cuánto estima que van a demorar los tiempos en la aduana**

**8.- ¿Cuáles serían los beneficios que daría la Aduana para las empresas calificadas “cero riesgo”?**

**9.- ¿Quiénes serían los involucrados en el proceso de canal verde?**

**10.- ¿Cómo se manejaría la garantía y de qué manera se devengarían los impuestos?**

**11.- ¿Cuáles son los procesos que podrían ser omitidos con la incorporación de canal verde?**

**12.- ¿Cuáles serían las multas o restricciones que tendrían las empresas que siendo “cero riesgo” se las descubra en alguna infracción? (tendrán tiempo de pruebas o ya no serán más “cero riesgo”)**

**13.- ¿Qué restricciones tiene la LOA en la aplicación de Canal Verde?**

**14.- ¿En cuántas y cuáles son las etapas que conlleva el proceso de Canal Verde? Para su implementación y después de esto.**

**15.- Usted considera ¿Qué el Canal Verde Tuviera éxito en las Aduanas del Ecuador?\_**

## **Anexo 5**

Lunes 13 de Octubre del 2008

### **Noticias del Registro Oficial**

Encuentre en esta sección información reciente publicada en el Registro Oficial. Es importante que revise esta sección periódicamente para que este al tanto de nuevas resoluciones que pudiesen afectar a su negocio.

### **Aforo Físico se Realizará Dentro de las 24 Horas de Aceptada la Declaración Aduanera**

*2004-11-11 13:01:31*

Mediante Resolución 454 de agosto 18 de 2004, la Gerencia General de la Corporación Aduanera Ecuatoriana (CAE) dispuso que el aforo físico a cargo de la aduana se realizará dentro de las 24 horas siguientes de aceptada la declaración aduanera y a la asignación del aforador por parte de la Unidad de Aforo de la Gerencia Distrital respectiva, continuando con el registro inmediato de aforo físico al Sistema Interactivo de Comercio Exterior (SICE) de la CAE.

El aforo a cargo de las empresas concesionadas uqe prestan el servicio de aforo físico en destino, se realizará dentro de las 24 horas siguientes de aceptada la declaración aduanera única (presentada inmediatamente), terminando con la entrega del informe de aforo a la CAE. De no presentarse el declarante, su agente de aduana o sus auxiliares, al acto de aforo físico el día dispuesto para el mismo por parte de la autoridad aduanera, se aplicará una sanción por falta reglamentaria conforme a lo dispuesto en los artículos 90 y 91 de la Ley Orgánica de Aduanas - LOA (R.O.S. 219 de noviembre 26 de 2003).

A fin de señalar nuevo día para el aforo, el declarante o su agente de aduana deberán presentar una solicitud a través del SICE, siempre que no esté declarado el abandono tácito de conformidad con el artículo 51 de la LOA.

En caso de presentarse incidencia en el aforo físico por caso fortuito o de fuerza mayor debidamente comprobadaspor el funcionario de aduanas que realiza el aforo, o por el funcionario de la empresa concesionaria que preste el servicio de aforo físico en destino, que impida la conclusión del acto en el plazo señalado, el ingreso del informe de aforo no podrá ser mayor a tres días hábiles, contados a partir del día siguiente de la recepción de la declaración física por parte de la Unidad de Aforo, en tanto no se afecte a otros procedimientos establecidos.

Las empresas concesionarias que prestan el servicio de aforo físico en destino deberán integrarse al sistema de trámite documentario electrónico del SICE, en el plazo de 30 días, a efectos de cumplir con lo señalado anteriormente.

## Anexo 6

### TARIFAS GENERALES CONTECON GUAYAQUIL S.A. (CGSA)

Codigo	Servicios Basicos	Unidad	Tarifa Actualizada	Detalle
TMN	Uso Muelle x Nave	\$ (M/LHr)	1.08	
TTC	Transferencia Contenedores Llenos	\$ (Box)	70.43	
REE	Reestiba de Contenedores	\$ (Box)	70.43	
DFS	Consolidacion / Desconsolidacion (Contenedores)	\$ (Teu)	108.35	
ITG	Transferencia Carga General (Ship to Gate) (4)	\$ (Ton)	5.42	
ITB	Transferencia Carga de Banano (Gate to Ship)	\$ (Ton)	5.42	
ITV	Transferencia Contenedores Vacios	\$ (Box)	108.35	
TPE	Pesaje Vehiculos	\$ (Veh)	10.84	
TAC	Tarifa Almacenaje de Cntrs Full (2)	\$ (Teu/dia)	2.71	Hasta 10 dias
TAC	Tarifa Almacenaje de Cntrs Full (2)	\$ (Teu/dia)	3.25	11 - 20 dias
TAC	Tarifa Almacenaje de Cntrs Full (2)	\$ (Teu/dia)	4.33	Mas de 20 dias
AG1	Tarifa Almacenaje Carga General en patios (2)	\$ (Ton/dia)	0.22	Hasta 10 dias
AG1	Tarifa Almacenaje Carga General en patios (2)	\$ (Ton/dia)	0.33	11 - 20 dias
AG1	Tarifa Almacenaje Carga General en patios (2)	\$ (Ton/dia)	0.43	Mas de 20 dias
AG2	Tarifa Almacenaje Carga General no contenerizada en bodegas (2)	\$ (Ton/dia)	0.33	Hasta 10 dias
AG2	Tarifa Almacenaje Carga General no contenerizada en bodegas (2)	\$ (Ton/dia)	0.49	11 - 20 dias
AG2	Tarifa Almacenaje Carga General no contenerizada en bodegas (2)	\$ (Ton/dia)	0.65	Mas de 20 dias
AG3	Tarifa Almacenaje Carga General no contenerizada en bodegas especiales (2)	\$ (Ton/dia)	0.43	Hasta 10 dias
AG3	Tarifa Almacenaje Carga General no contenerizada en bodegas especiales (2)	\$ (Ton/dia)	0.65	11 - 20 dias
AG3	Tarifa Almacenaje Carga General no contenerizada en bodegas especiales (2)	\$ (Ton/dia)	0.87	Mas de 20 dias
TRF	Conexión y Energia (Cntrs Refrigerados)	\$ (Box/Hora)	3.25	
AFC	Operac. Aforo/Inspeccion (Cntrs)	\$ (Box)	81.26	
AFG	Operac. Aforo/Inspeccion (Carga General NO contenerizada)	\$ (Ton)	1.30	
IPC	Porteo de Cntrs (3)	\$ (Box)	37.92	
IPG	Porteo de Carga General (3) (4)	\$ (Ton)	1.63	
RDC	Recepcion/Despacho de Cntrs (*)	\$ (Box)	32.51	
RDG	Recepcion/Despacho de Carga General (3)	\$ (Ton)	1.63	
TMR	Uso de Facilidades por Remolcadores	\$ (Operación)	54.18	atraque/desatraque

**Anexo 7**  
**Costos de Transoceánica**

Valores a cancelar

CONCEPTO		Monto (IVA incluido)	
<b>Visto Bueno/Orden de entrega/Certificación de flete</b>			
Administración y control formularios de embarque (BLAD)		\$ 36.96 (por B/L)	
Emisión de B/Ls originales en destino Guayaquil		\$ 33.60 (por B/L)	
Manipuleo (Devolución de contenedores vacíos)		\$ 33.60 (por contenedor)	
<b>T.H.C. (TERMINAL HANDLING CHARGE)</b>		<b>Monto</b>	
CSAV / LIBRA	Carga procedente de U.S.A. - CANADA	Descarga en INARPI	\$ 125,00 (por contenedor)
		Descarga en CONTECON	\$ 105,00 (por contenedor)
	Carga procedente de CENTRO AMERICA / CARIBE		\$ 105,00 (por contenedor)
	Carga procedente de LEJANO ORIENTE / MEDITERRANEO	Descarga en INARPI	\$ 125,00 (por contenedor)
		Descarga en CONTECON	\$ 105,00 (por contenedor)
	Carga procedente de CONOSUR (BR - AR - UY - PY) / CHILE		\$ 105,00 (por contenedor)
	Carga procedente de EUROPA NORTE	Carga Seca a partir 15-Oct/2008 F. Embarque	\$ 145,00 (por contenedor)
		Carga Refrigerada a partir 15-Oct/2008 F. Embarque	\$ 286,00 (por contenedor)
	Carga procedente de Servicio WAYPORT	EURO ANDEX (Colombia - Perú - Panamá ) INARPI	\$ 125,00 (por contenedor)
		AMERICA (Colombia - Perú - Panamá ) CONTECON	\$ 105,00 (por contenedor)
<b>EN CASO DE CORRECCIONES</b>		<b>Monto (IVA incluido)</b>	
Nueva emisión de Conocimiento de Embarque		\$ 33.60 (por B/L)	
Correctores		\$ 33.60 (por corrector)	
Multa por corrección local posterior al arribo "Servicio Tramite Aduanero"		\$ 117.60 (por corrector)	
<b>Garantía de Contenedores</b>			
<b>Tipo de contenedor</b>	<b>20'</b>	<b>40'</b>	
Dry Van (Standard)	\$ 400.00	\$ 800.00	
Open Top / FR	\$ 400.00	\$ 800.00	
High Cube	-	\$ 800.00	
Reefer	\$ 1,500.00	\$ 1,500.00	
<b>Tarifas por limpieza de contenedor</b>			
	<b>LINEAS</b>	<b>Notificación de limpiezas y daños</b>	<b>Tipo de lavado</b>
	CSAV	dmata@transoceanica.com.ec	Lavado Simple
		portega@transoceanica.com.ec	Lavado Químico
			Carga Seca (I.V.A. Incluido)
			\$ 15.40
			\$ 23.52
		Para equipos que transporten carga especial (pescado, pieles de animales, etc) se requerirá especiales a fin de dejar el contenedor apto para la siguiente carga. Dichos costos serán notificados oportunamente.	