



DIPLOMADO EN NEGOCIACIÓN INTERNACIONAL

**MANUAL DE IMPORTACIONES CON
TRANSITO ADUANERO A LA CIUDAD DE CUENCA**

AUTORES: **Ing. Cristina Córdova L.**
 Ing. Andrea Castillo S.

DIRECTOR: **Ing. Antonio Torres**

CUENCA, ECUADOR

2010

Dedicatoria:

Este trabajo se lo dedico a mis padres Rosario y Vicente, a mis hermanos Juan, Fernando y Kathy, a mis sobrinos M^a Belén, Juan Fernando y Anita Ofelia por todo el apoyo, el amor y la sabiduría que me han brindado durante mi proceso de aprendizaje no solo universitario sino de formación personal en el diario vivir, por la paciencia, el apoyo y la insistencia para lograr esta monografía.

Cristina

Dedicatoria:

El presente trabajo está dedicado a mi familia, y a todas aquellas personas que quieren emprender su propio negocio basado en el comercio exterior, la combinación adecuada entre lo teórico y lo práctico les llevara al éxito... Suerte!!

Andrea

Agradecimiento:

Hacemos extensivo un especial agradecimiento al Ing. Antonio Torres, Profesor de la facultad de Asuntos Internacionales por su constante ayuda, preocupación y apoyo, participándome sus valiosos conocimientos sobre el tema desarrollado.

Cristina y Andrea

Indice de Contenidos

Dedicatoria:.....	ii
Dedicatoria:.....	iii
Agradecimiento:.....	iv
Indice de Contenidos.....	v
Resumen.....	viii
Abstract	ix
Introducción.....	1
CAPITULO I.....	4
MARCO TEORICO.....	4
1.1 Introducción.....	4
1.2 Definición de Importación.....	4
1.2.1.1 Importador y sus funciones.....	4
1.2.2 Exportador y sus funciones.....	5
1.3 Términos de negociación	6
1.3.1 Grupo E.....	6
1.3.2 Grupo F.....	6
1.3.3 Grupo C.....	7
1.3.4 Grupo D.....	9
1.4 Clasificación de la Carga.....	11
1.4.1 Carga General.....	11
1.4.2 Carga a Granel.....	11
1.4.3 Carga Especial.....	12
1.4.4 Carga Contenerizada.....	12
1.5 Medios de Transporte.....	13
1.5.1 Marítimo.....	14
1.5.2 Aéreo.....	15
1.5.3 Terrestre.....	17
1.5.4 Multimodal.....	18
1.6 Seguro de Transporte	19
1.7 Territorio Aduanero	20
1.8 Regímenes Aduaneros.....	21
1.8.1 Tránsito Aduanero	22
1.8.2 Almacén Temporal.....	23

1.8.3	Depósito Comercial Público.....	24
CAPITULO II.....		28
DOCUMENTOS DE IMPORTACION		28
2.1	Introducción.....	28
2.2	Emisión de documentos de importación	28
2.2.1	Licencias previas de Importación.....	28
2.2.1.1	INEN	29
2.2.1.2	Registros Sanitarios, Ministerio de Salud	29
2.2.1.3	Comando Conjunto de las F.F.A.A	29
2.2.1.4	Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre	30
2.2.1.5	Ministerio de Obras Públicas	30
2.2.1.6	Ministerio de Turismo	30
2.2.1.7	Ministerio de Gobierno.....	30
2.2.1.8	Consejo Nacional de Energía Atómica.....	30
2.3	Traslado de la mercadería	34
2.3.1	Documentos de transporte.....	34
2.3.1.1	Bill of Lading	34
2.3.1.2	Guía Aérea.....	36
2.3.1.3	Carta Porte.....	38
2.4	Embarques, Trasbordos y Tiempos de tránsito.	39
2.4.1	Tiempos de Tránsito América	40
2.4.2	Tiempos de tránsito Lejano Oriente.....	41
2.4.3	Tiempos de tránsito Europa	42
2.5	Conclusiones.....	43
CAPITULO III.....		45
ARRIBO Y TRASLADO INTERNO		45
3.1	Introducción.....	45
3.2	Arribo de Mercadería.	45
3.2.1	Almacenes Portuarios.....	46
CONTECON.....		46
INARPI.....		48
NAPORTEC.....		48
3.2.2	Manifiestos de Carga	49
3.2.3	Desconsolidación	50

3.3	Trámites Documentales	51
3.3.1	Vistos Buenos.....	51
3.3.2	Cartas de Autorización de Salida.....	52
3.3.3	Tarjas.....	52
3.3.4	Emisión y Aprobación de Guías de Movilización	53
3.4	Facturación en Puerto.	57
3.5	Despacho del Recinto Portuario.....	57
3.6	Transporte de Mercadería	58
3.7	Inspecciones.....	58
3.7.1	Diferencia de Sellos.....	59
3.7.2	Diferencia de peso.....	59
3.8	Conclusiones.....	61
CAPITULO IV.....		63
RECEPCION Y NACIONALIZACIÓN DE CARGA		63
4.1	Introducción.....	63
4.2	Ingreso y Recepción en Almacén Privado o Depósito	63
4.2.1	Revisión documental y cierre de guías.....	64
4.3	Nacionalización de Carga	65
4.3.1	Ingreso de tramites.....	66
4.4	Aforos	67
4.4.1	Físicos.....	67
4.4.2	Documentales	68
4.4.3	Automáticos.....	68
4.5	Liquidaciones.....	68
4.5.1	Totales	69
4.5.2	Parciales	69
4.6	Despacho de Mercadería Liquidada.	70
Compra y Traslado Internacional		71
Movilización y Nacionalización de Carga.....		72
4.7	Conclusiones.....	73
CONCLUSIONES.....		75
BIBLIOGRAFIA.		76
Libros.....		76
Internet.....		76

Resumen

El trabajo presenta la elaboración de un Manual de Importaciones con Tránsito Aduanero a la ciudad de Cuenca cuyo objetivo es informar y guiar al importador en los procesos a seguir para la importación de su mercadería. El estudio se basa en la investigación bibliográfica y de campo. Del análisis de los procesos se concluye que el principal problema es la mala emisión de los documentos de importación, así como la falta de conocimiento del proceso de importación y de movilización y nacionalización de la carga, presentándose la necesidad de la emisión de este manual a fin de que los importadores puedan guiarse en los procesos de sus distintos trámites, ya sean estos aéreos, terrestres o marítimos.

Abstract

This document represents the development of a Manual of Imports with Transit to the city of Cuenca, which purpose is to inform and guide the importer all along the steps to complete the process of the importation of the merchandise. This study is based in the bibliographic research and field observation. As a conclusion, analyzing all the process, the most important problem is the incorrect documentation of the importation, and also the lack of knowledge of the entire import process, transportation and legalization of the merchandise. For these reasons, arises the need to present this manual, dedicated to all the importers to be guided during all the processes in the different paperwork they may have, no matter if they are by air, sea or land.

Introducción

El contenido de la presente monografía se encuentra dentro del marco metodológico de la tramitología aduanera, y se define como un Manual de Importaciones con Transito Aduanero a la ciudad de Cuenca desarrollando un análisis de la teoría recibida durante el Diplomado de Negociación Internacional en lo referente a trámites, logística y procesos de movilización.

De la experiencia personal se ha identificado que las principales falencias dentro de un proceso de importación se generan debido a la falta de conocimiento sobre la documentación y procesos que los importadores como tal deben cumplir ante las distintas instituciones a fin de obtener su mercadería en el menor tiempo posible y evitando costos adicionales generados por retrasos.

El siguiente manual plantea las definiciones necesarias para la emisión de los documentos de importación, así como los medios de transporte que se utilizan a fin de dar a conocer al importador las opciones y herramientas con las que puede contar al momento de realizar una compra en el exterior, se detalla además los proceso internos que se deben seguir una vez arribada su carga para que pueda tener conocimiento de los pasos que su mercadería debe seguir antes de poder ser ingresada a sus bodegas para su posterior venta o consumo.

Los objetivos planteados en el desarrollo de esta monografía son: Definir los conceptos de embarque y términos de negociación a fin de dar a conocer al importador los términos utilizados y más recomendados; analizar los distintos permisos previos de importación para que estos puedan obtenerse sin problema y en el momento necesario; Elaborar un estudio del proceso de movilización y nacionalización de la carga en la ciudad de Cuenca detallando la documentación necesaria; Elaborar un manual de importaciones el cual incluya paso a paso los distintos procesos que debe tener en cuenta un importador para el correcto trámite de su carga

La metodología para el desarrollo de este trabajo utilizó un tipo de estudio descriptivo, mediante el cual se identificaron los procesos necesarios para optimizar la movilización y nacionalización de carga. El método fue inductivo ya que el trabajo necesita de un análisis directo y la observación de las actividades realizadas por los elementos involucrados en el proceso. Los procedimientos que se siguieron fueron analítico - sintéticos, por la necesidad de estudiar los elementos necesarios para su elaboración; y una vez desarrollado el trabajo se presentara una propuesta con sus respectivas conclusiones y recomendaciones.

Este trabajo se realizó de forma cronológico – progresiva, desarrollado de manera ascendente de las causas a los efectos para poder llegar a las conclusiones y recomendaciones. Se recurrió a la investigación bibliográfica para la parte conceptual; se empleó la observación directa sobre las actividades que realiza cada elemento de la empresa ADAPAUSTRO S.A. involucrado en el proceso, para identificar de esta manera sus características y condiciones de trabajo.

Pongo a consideración del lector esta monografía elaborada en cuatro capítulos: el primero resume y analiza la teoría de importación y exportación, los medios de transporte, seguros de carga y definiciones de ley. El segundo capítulo enmarca los documentos de importación y los permisos previos necesarios. El tercer capítulo detalla el proceso que se lleva a cabo en el Puerto de Guayaquil una vez arribada la mercadería y, finalmente el cuarto capítulo engloba el proceso de movilización y nacionalización de carga.

CAPITULO I

MARCO TEORICO

-
- 1.1 Introducción**
 - 1.2. Definición de Importación**
 - 1.3. Términos de Negociación**
 - 1.4. Clasificación de la Carga**
 - 1.5. Medios de Transporte**
 - 1.6. Seguros de Transporte**
 - 1.7. Territorio Aduanero**
 - 1.8. Transito Aduanero**
 - 1.9. Conclusiones.**

CAPITULO I

MARCO TEORICO

1.1 Introducción

En el presente capítulo se analizará varios criterios y definiciones las cuales servirán a futuro para el establecimiento de la correcta emisión de los documentos de importación, sus términos de compra e información adicional la cual será de gran utilidad para los importadores

1.2 Definición de Importación

Importación puede definirse como la compra de un bien en extranjero el cual luego de cumplir la documentación necesaria es ingresado al territorio nacional para su uso, transformación o comercio.

En Ecuador las importaciones se encuentran reguladas por el Estado a través de la Corporación Aduanera Ecuatoriana (CAE) el Servicio de Rentas Internas (SRI) y el Consejo de Comercio Exterior e Inversiones (COMEXI) quienes cuentan con varios distritos a fin de controlar el ingreso y la salida de mercaderías de una manera legal y ajustada a los reglamentos del comercio, así como la verificación de la carga para el pago de los tributos que por ley le corresponde a la mercadería.

1.2.1.1 Importador y sus funciones

Importador es la persona natural o jurídica quien luego de cumplir con los requisitos del SRI y la Aduana se encuentra registrado y habilitado para la importación de bienes o materia prima, dentro de las funciones principales que podemos indicar:

- Realizar el pedido al exterior.
- Solicitar una factura proforma
- Comprobar las cantidades, precios y descuentos de ser necesarios
- Comprobar el INCOTERM de la factura en el cual se define la responsabilidad tanto del importador como del exportador
- Solicitar el despacho y confirmar el mismo.

- Solicitar un correcto embalaje para su mercadería
- Realizar el pago de la mercadería comprada y obtener el comprobante para su posterior presentación de ser necesario
- Solicitar una factura comercial con los correctos términos de negociación
- Coordinar su tipo de transporte y embarque.
- Solicitar una correcta consignación del BL.
- Confirmación de la llegada de su mercadería.
- Entrega de documentos a la Aduana Privada para su movilización.
- Entrega de documentos a su Agente para la nacionalización.
- Colaborar con los requerimientos de Información que solicite la Aduana.
- Revisión de la liquidación de su carga, y posterior pago de la misma.
- Retiro de la mercadería de Zona Primaria.
- Coordinación de la Descarga en sus bodegas.
- Ingreso y costeo de la mercadería.

1.2.2 Exportador y sus funciones

Exportador se denomina a la persona natural o jurídica, quien nos provee de bienes o materia prima, también llamado proveedor.

Dentro de sus funciones podemos incluir al igual que un importador:

- Confirmación de recepción de orden de compra
- Envío de factura proforma con cantidades precio y descuentos y el INCOTERM de negociación.
- Recepción de pago y confirmación de despacho.
- Embalaje apropiado para la mercadería (cajas, cartones o pallets)
- Emisión de una factura comercial con los correctos términos de negociación
- Coordinación conjunta con el importador del tipo de transporte y su embarque.
- Emisión del BL de acuerdo a las instrucciones del cliente.
- Envío de facturas originales y BL original (de ser necesario)

1.3 Términos de negociación

De acuerdo al análisis del Ing. Estrada Heredia en su guía Como Hacer Importaciones, los Términos de Negociación o **INCOTERMS** son el conjunto de reglas y disposiciones en los cuales se establece la responsabilidad en el riesgo y valor monetario tanto del importador como del exportador y hasta que punto le pertenece a cada uno de ellos al momento de realizar una compra internacional, estos están revisados por la Cámara Internacional de Comercio y su última versión fue emitida en el año 2000.

En esta última revisión se dividieron los INCOTERMS en 4 grupos, cada uno con sus propias características

1.3.1 Grupo E

1.3.1.1 EXW Ex Works o Ex fabrica, dentro de este término el exportador entrega la mercadería dentro de su bodega o fábrica no listo para la exportación y no estibado al medio de transporte, en caso de necesitar este servicio el costo sería adicional dentro de la contratación internacional, quedando la misma bajo completa responsabilidad del importador quien a partir de ese punto asumirá todos los gastos y riesgos hasta su destino final.

1.3.2 Grupo F

Dentro de este grupo contamos con varios términos ya que el vendedor utiliza un medio de transporte para la entrega de la mercadería en un punto acordado.

1.3.2.1 FCA Free Carrier o Franco Transportista, en este el proveedor entrega la mercadería al importador en un punto acordado, si esta entrega es realizada en alguna bodega antes de su embarque, a partir de este punto la mercadería se convierte en responsabilidad del importador.

Este es un término muy utilizado para los despachos aéreos ya que una vez entregada la mercadería en las bodegas de la aerolínea

con toda su documentación en orden, se procede luego con el embarque aéreo de la misma.

Al ser un término de entrega en el cual se establece un punto determinado, se entiende que se puede utilizar cualquier medio de transporte, incluido el transporte multimodal.

1.2.2.2 FAS Free Alongside Ship o Franco al Costado del Buque, o libre junto al buque. Como su nombre lo indica al utilizar este término de negociación el vendedor se encarga de trasladar la mercadería hasta el muelle de exportación.

Al usar este término en la anterioridad se exigía al comprador a realizar el despacho, hoy este término exige que el vendedor despache la mercancía para la directa exportación puesta a un costado del buque.

1.2.2.3 FOB Free on Board o Franco a Bordo, este es el término más utilizado para los despachos, este significa que el vendedor entregará la mercadería sobre la borda del buque o navío, es decir hasta este punto todos los gastos de despacho corren por cuenta del proveedor, quien se encarga de la entrega para su directa exportación, este término de negociación es utilizado solo para embarques marítimos.

Al utilizar este término se simplifica no solo la logística del despacho para el comprador, sino también el costeo ya que los precios unitarios incluyen ya todos los costos del despacho

1.3.3 Grupo C

Según estos términos el vendedor contrata el transporte para hacer llegar la mercancía hasta el lugar de destino, pero sin asumir el riesgo de pérdida o daño debido a hechos ocurridos después del despacho de exportación, la carga y el transporte

- 1.2.3.1. CFR Cost and Freight o Costo y Flete,** implica que el vendedor a más de entregar la mercadería en el buque para su directa exportación también pagará los gastos del flete internacional para el traslado de la mercadería hasta su puerto de destino, pero su responsabilidad termina en el puerto de embarque.

Al igual que el término FOB, este solo se utiliza para los despachos marítimos. Es un término utilizado con mucha frecuencia, pero lo recomendable para efectos aduaneros es que dentro de las facturas se incluya el desglose del valor FOB y del Flete Internacional

- 1.2.3.2. CIF Cost Insurance and Freight o Costo Seguro y Flete,** al igual que CFR estipula que el vendedor entregará en el buque la mercadería, contratará el flete internacional y además contratará un seguro para el transporte de la carga pagando su prima de cobertura.

Para efectos aduaneros es que dentro de las facturas se incluya el desglose del valor FOB, el seguro y el Flete Internacional. Es siempre recomendable que el importador contrate su propio seguro.

- 1.2.3.3. CPT Carriage Paid To o Transporte pagado Hasta,** con este término el vendedor pone la mercadería a disposición del transportista designado por él. Además debe pagar los costos del transporte necesario para llevar la mercadería al destino convenido. El comprador asume todos los riesgos y costos hasta la entrega de la mercadería.

- 1.2.3.4. CIP Carriage and Insurance Paid To o Transporte y seguro pagados hasta,** es un término parecido al CPT pero además debe cancelar los costo de un seguro contra el riesgo que soporta el comprador por la pérdida o daño de la mercancía durante el transporte, este seguro es de cobertura mínima por lo que siempre lo recomendable es que el importador contrate su propio seguro.

1.3.4 Grupo D

Dentro de este grupo los términos de negociación que se manejan implican que el riesgo y gastos necesarios hasta el lugar de destino son de total responsabilidad del exportador.

1.2.4.1. DAF Delivered at Frontier o Entregado en Frontera, el vendedor realiza la entrega de la mercadería puesta a disposición del comprador sobre los medios de transporte utilizados y no descargados, en el puerto y lugar de frontera convenidos, pero antes de la aduana fronteriza del país colindante, debiendo estar la mercancía despachada de exportación.

1.2.4.2. DES Delivered Ex – Ship o entrega sobre buque, indica que el vendedor debe poner la mercancía a disposición del comprador a bordo del buque, sin despacharla de aduana para la importación, en el puerto de destino convenido. El vendedor, debe soportar todos los costos y riesgos inherentes al llevar la mercancía al puerto de destino acordado con anterioridad a la descarga.

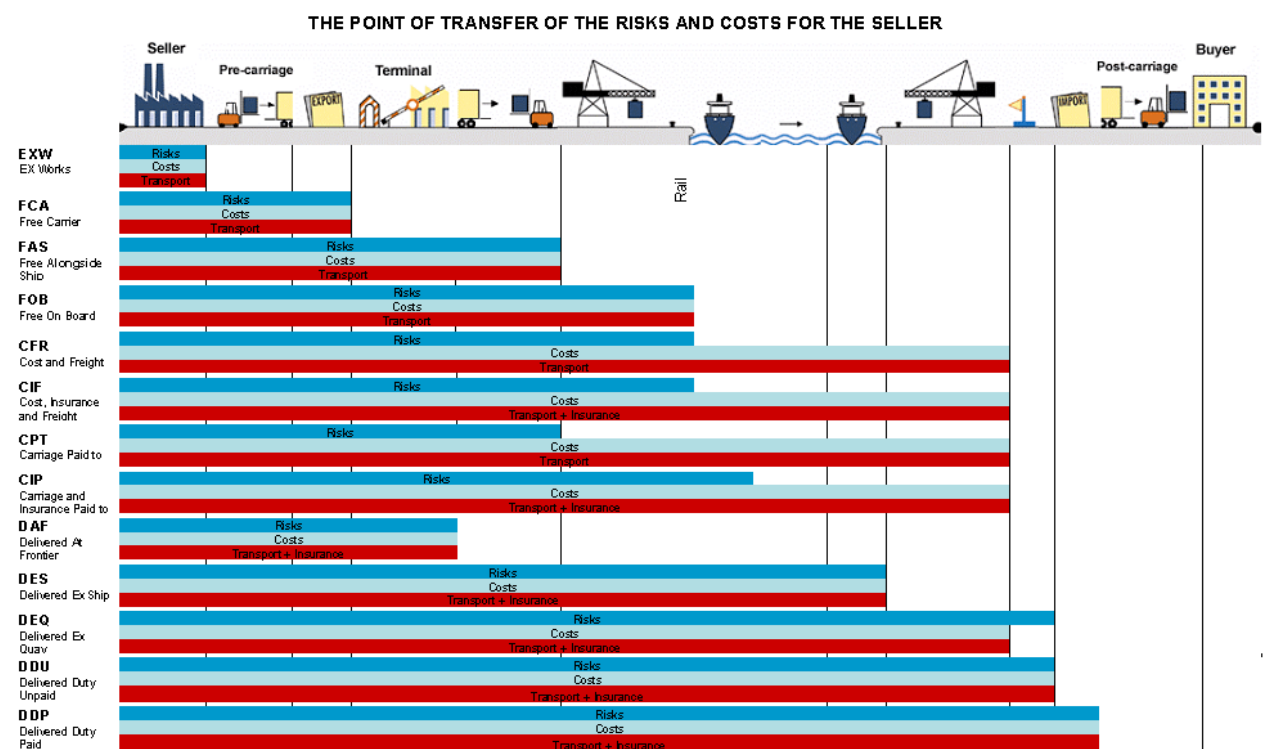
Este despacho se utiliza para embarques marítimos.

1.2.4.3. DEQ Delivered Ex – Quay o Entregada en el Muelle, en este caso el vendedor debe poner a disposición del comprador la mercancía, sin despachar de aduana para la importación en el muelle (desembarcadero) del puerto de destino. El vendedor debe hacerse cargo de los costos y riesgos ocasionados al llevar la mercancía al puerto de destino y debe descargar la mercancía sobre el muelle.

Es responsabilidad del importador realizar el despacho de aduana y pagar los trámites e impuestos necesarios.

1.2.4.4. DDU Delivered Duty Unpaid o Entregada con Derechos no Pagados, es un término utilizado en despachos aéreos, en esta el vendedor entrega la mercadería sin despachar de aduana para la importación y sin descargarla del transporte en el lugar de destino acordado. Asumiendo el vendedor el riesgo y costo hasta este punto.

1.2.4.5. DDP Delivered Duty Paid o Entregado con Derechos Pagados, este término se utiliza cuando el vendedor entrega los productos al comprador, despachados de aduana para la importación y sin descargarlos del transporte en el lugar de destino acordado, asumiendo todos los costos y riesgos, incluido el transporte interno, impuestos y otros cargos hasta el establecimiento del importador.¹



Incoterms

Fuente: www.google.com, Incoterms

¹Estrada Heredia Luis Patricio, Como Hacer Importaciones
Pag. 25 a 40

1.4 Clasificación de la Carga

Basándonos en la Guía de Logística Internacional emitida por la CORPEI, al referirnos a la palabra Carga estamos hablando del conjunto de bienes que están protegidos por un embalaje adecuado que facilite su transporte y movilización.

Existen varios tipos de carga, por lo que es necesaria su identificación y clasificación para poder solicitar un embalaje adecuado. De acuerdo al material proporcionado por el Ing. Alvaro de la Ossa en su Modulo Gestión Logística de Comercio Internacional podemos clasificar la carga en:

1.4.1 Carga General

Como su nombre lo indica es cualquier tipo de mercancía en general, que no sea de naturaleza perecedera. Se transporta conjuntamente en pequeñas cantidades y en unidades independientes. La principal característica es que se pueden contar el número de bultos y en consecuencia se manipulan como unidades

Carga Unitarizada es cuando determinada carga general se agrupa y embala haciendo un solo bulto para manipularlo en una sola operación con el propósito de agilizar su estiba, como lo son las cargas paletizadas o preeslingada

1.4.2 Carga a Granel

Es aquella que se transporta en abundancia y sin embalaje se almacenan por lo general en tanques o silos y se transportan por bandas; se estiban directamente en la bodega de los buques en compartimentos acondicionados.

La carga a Granel puede ser

- a. Sólida
- b. Liquida
- c. Gaseosa

1.4.3 Carga Especial

Como lo indica su nombre es carga diferente a las demás. Esta diferencia esta dada por el cuidado de su manipulación, por condiciones tal como el peso, el grado de conservación, peligrosidad, valor, etc., y en consecuencia requiere de un trato especial para su estiba. Dentro de este tipo de carga podemos identificar los siguientes campos:

Pesada, como maquinarias o vehículos.

Refrigerada, como carnes, flores, frutas o medicinas.

Valiosa, como pieles, obras de arte o metales preciosos.

Peligrosa, como explosivos, radioactivos o armas, carta esterilizada o empacada al vacío.

Correo, todo lo que se considere correo.

1.4.4 Carga Contenerizada

Carga en contenedores o furgones es carga general de diverso embalaje que se utiliza en el interior de una caja metálica o de fibra de vidrio, de un mismo tamaño, que permite movilizar mayor cantidad de carga en el menor tiempo posible.

Los contenedores estándar utilizados son los de 20 y 40 pies, y los podemos clasificar en:

Dry Van, son los contenedores estándar cerrados herméticamente y sin refrigeración o ventilación.

Reefer, son contenedores refrigerados de iguales características que los Dry Van pero que cuentan con un sistema de conservación de frío o calor y termostato. Deben ir conectados en el buque y en la terminal, incluso en el camión si fuese posible o en un generador externo.

Open Top, cuenta con las mismas medidas que los anteriores, pero se encuentra abierto por su parte superior. De este modo puede sobresalir la mercancía, además la maquinaria es manipulada por grúas o plumas

en la parte superior, no por sus puertas debido a las dimensiones, pero en ese caso, se pagan suplementos en función de cuanta carga haya dejado de cargarse por este exceso, ya que no puede apilarse nada sobre él.

Flat Rack, carecen también de paredes laterales e incluso, según casos de paredes delanteras y posteriores. Se emplean para cargas atípicas y pagan suplementos de la misma manera que los open top.

Open Side, su mayor característica es que es abierto en sus lados, al igual es de medidas estándar de 20' o 40'. Se utiliza para cargas de mayores dimensiones en longitud que no se pueden cargar por la puerta del contenedor.

Tank o Contenedor. Cisterna, para transportes de líquidos a granel. Por sus características solamente se construyen de 20', al igual que el **Flexi Tank**.

1.5 Medios de Transporte

Basados en el módulo del Ing. Alvaro de la Ossa Gestión, Logística de Comercio Internacional podemos indicar que se denomina Transporte (del latín *trans*, “al otro lado”, y *portare*, “llevar”) al traslado de personas o bienes de un lugar a otro.

El comercio internacional implica el traslado de mercaderías de un país a otro. Por lo tanto el transporte internacional incluye al conjunto de medios de transporte que actúan en un espacio geográfico y en un marco determinado.

Dentro de los tipos de transportes tenemos:

- Marítimo.
- Aéreo.
- Terrestre.
- Multimodal

1.5.1 Marítimo

El transporte marítimo es uno de los medios de transporte más antiguos, lo que hace que presente usos y reglamentaciones muy diferentes a las de los demás medios de transporte.

Es el medio de transporte por excelencia; es el que permite trasladar grandes pesos y volúmenes de mercaderías sólidas o líquidas, habiendo aumentado la velocidad de transporte, en los últimos años. El documento mediante el cual se confirma el transporte de carga es el Bill of Lading (BL)

Las características esenciales del tráfico marítimo son las siguientes:

- **Carácter Internacional:** ya que es prácticamente el único medio económico de transportar grandes volúmenes de mercancías entre puntos distantes geográficamente.
- **Capacidad:** los tonelajes de los buques llegaron hace muchos años a superar el medio millón de toneladas de peso muerto en los grandes petroleros.
- **Flexibilidad:** implica la posibilidad de emplear buques desde pequeños tamaños.
- **Versatilidad:** por los diferentes tipos de buques adaptados a todo tipo de cargas.

Así podemos encontrar:

Buques de Carga General, para carga suelta no unitarizada o no consolidada (sin paleta y sin contenedor) y para carga unitarizada (con paleta y contenedor)

Buques Tanques, para carga a granel líquida (crudo de petróleo, productos refinados o químicos, gases licuados etc.)

Buques Graneleros, para carga a granel sólida (minerales y preferentemente cereales)

Buques Porta Contenedores, para transportar los contenedores o Twenty Equivalent Units (TEU Unidad de Medida equivalente a un contenedor de 20 pies) entre los grandes puertos mundiales

Buques de Traslado Rodado, para la carga rodante (automóviles, camiones, tractores etc.)

Buques para Transporte de Barcasas, las que se sueltan a la cercanía del puerto y son conducidas al puerto de destino por barcos remolcadores.

El transporte marítimo ofrece diversas modalidades en cuanto a su explotación y costos, a saber:

Dentro de sus ventajas podemos destacar:

- Capacidad para trasladar altos volúmenes de carga
- Conexión entre los mayores puertos de carga.

Dentro de sus desventajas tenemos:

- Largos tiempos de espera por el tránsito marítimo²

1.5.2 Aéreo

Es el medio de transporte que se utiliza cuando deben realizarse largas travesías (intercontinentales), para transportar mercancías de valor y en caso de viajes urgentes o especiales. Lo que ha convertido en atractivo el transporte aéreo de mercaderías es la rapidez para envíos urgentes, de materiales perecederos y de elevado valor unitario, la facilidad de su control y seguimiento, la seguridad, la reserva de espacio, las posibilidades de traslado y la internacionalidad en la utilización del espacio aéreo de unos países por otro.

² PROARGEX

http://www.proargex.gov.ar/index.php?option=com_content&view=article&id=44&Itemid=24&showall=1

A su vez, es favorable para el envío de mercaderías de alto precio y bajo volumen/peso (como ser material de cirugía, instrumental científico, etc.); el riesgo de transporte es menor, con lo cual se abaratan los costos del seguro y permite el envío simultáneo de la documentación de embarque.

La tarificación aérea se realiza en la mayor parte de los casos en función al coeficiente de estiba aérea o coeficiente de estiba IATA (*International Air Transport Association*) que es un índice de equivalencia volumen / peso desarrollando el concepto de peso volumen.

Recordar que el instrumento fundamental en este transporte es la Guía Aérea (*Air Way Bill*) que instrumenta el contrato de transporte de la mercadería, sirve como declaración de aduana, recibo de entrega y póliza de seguro (cuando se pide).

Dentro de las ventajas del transporte aéreo tenemos:

- Envío rápido de muestras a clientes.
- Disponer de existencia de repuestos para maquinaria pequeña en el menor tiempo posible.
- Se puede llegar a mercados difíciles de acceder por otras vías.
- Se reduce el costo de asegurar la mercadería.
- Se reducen los gastos de almacenamiento.

Dentro de las desventajas del transporte aéreo podemos enunciar:

- Alto costo de su uso.
- Limitación de peso y volumen de las mercancías.
- Limitación del tipo de carga a trasladar por las dimensiones de las puertas de carga del avión³

³ PROARGEX

http://www.proargex.gov.ar/index.php?option=com_content&view=article&id=44&Itemid=24&showall=1

1.5.3 Terrestre

Este medio de transporte ha ido ganando mucho terreno en los últimos 20 años. Entre sus ventajas podemos destacar la variedad en líneas y tipos de vehículos existentes, la mayor flexibilidad que permite que los vehículos puedan transportar cualquier cantidad, cualquier tipo y cualquier tamaño de carga, los menores costos y los menores daños en las cargas. El documento que avala el transporte por esta vía es la Carta Porte

Dentro de los medios empleados tenemos camiones de distintos tonelajes (ligeros, medianos, pesados) trailers, semitrailers y trailers cisternas y volquetes de diferentes capacidades.

Las características esenciales del transporte por carretera son básicamente las siguientes:

- Penetración, permite realizar un servicio “de puerta a puerta”.
- Flexibilidad, Esta característica se refiere a la capacidad de los vehículos de carretera de transportar pequeños paquetes o volúmenes importantes (transportes especiales). A su vez, pueden transportarse todo tipo de productos: sólidos, líquidos o gaseosos.
- Rapidez en trechos cortos, Las facilidades de carga y descarga, la libertad de organización de horarios y la velocidad de los propios vehículos, hacen a este medio muy adecuados para envíos urgentes.
- Facilidad de coordinación con otros medios, Facilita el trasbordo de mercancías en el transporte combinado, el montaje de vehículos sobre otro medio en el superpuesto y la manipulación de carga unitarizada en el multimodal.⁴

⁴ PROARGEX

http://www.proargex.gov.ar/index.php?option=com_content&view=article&id=44&Itemid=24&showall=1

1.5.4 Multimodal

Retomando la información del Ing. Alvaro de la Ossa en el módulo Gestión Logística de Comercio Internacional, el transporte multimodal se define como el transporte de mercancías utilizando, por lo menos, dos medios de transporte diferentes bajo un único contrato de transporte, desde un punto en un país, donde el operador de transporte multimodal se encarga de la mercancía, hasta el punto designado para la entrega situado en un país diferente.

Basándonos en la Guía de Logística Internacional de la CORPEI, el Operador de Transporte Multimodal facilita al empresario el proceso mismo de contratación del transporte, brindándole mayor precisión en los tiempos de entrega de las mercancías, a más de la ventaja de contar con un solo interlocutor en cuanto a la distribución física de sus productos.

En el ámbito internacional, los usuarios de servicios de transporte han encontrado en el Transporte Multimodal una herramienta útil y flexible para manejar la distribución física de sus productos de una manera ágil, segura, eficiente y a costos competitivos.

El transporte Multimodal ha hecho posible convertir en ventajas los obstáculos de la combinación de modos, mediante el desarrollo de modernas tecnologías de planeación y de operaciones de transporte, aplicando conceptos de reingeniería, racionalización de procesos y logística empresarial.

El transporte multimodal presenta beneficios para el país, para los transportadores y para los usuarios. Algunos de estos beneficios son:

- Descongestión de los puertos marítimos.
- Menores costos en el control de las mercancías.
- Mayor seguridad del recaudo de los tributos.
- Autocontrol del contrabando.
- Reducción en costos de recaudos de Tributos Aduaneros.
- Mayor competitividad de nuestros productos en los mercados internacionales.

- Menores precios de las mercancías importadas.⁵

1.6 Seguro de Transporte

En base al análisis del Ing. Estrada Heredia en su guía Como Hacer Importaciones, el seguro de transportes, es aquel contrato que ampara o cubre todo daño parcial o total que sufra una mercadería en un trayecto asegurado mediante un medio de transporte. Su finalidad es la de cubrir a las mercancías contra los diferentes riesgos que pueden suceder durante su traslado de un país a otro.

Es un contrato en el cual interviene el asegurador que por medio del pago de su prima se obliga a indemnizar al asegurado, por cualquier evento o siniestro que sufra el bien asegurado.

El seguro es un costo relacionado también con el transporte. El importador necesita estar asegurado y protegido de las pérdidas que surjan durante el transporte de los productos desde su punto de partida hasta el destino final. Esta necesidad de estar asegurados se debe a los peligros y riesgos que se corren pero que no están cubiertos por los transportistas en los derechos de fletes.

Al igual que el transporte la carga se asegura de acuerdo al viaje que realiza, por lo que tenemos seguros:

- Aéreos
- Terrestres
- Marítimos
- Fluviales

Las principales formas de cobertura son:

Libre Avería Particular, Es una de las pólizas más utilizadas y cubre la pérdida total de lo asegurado por un peligro o riesgo en el mar, las

⁵ CORPEI, Guía Logística Internacional
Pag. 238 - 239

averías sufridas por las cosas aseguradas, cuando el buque hubiera encallado, se hubiera hundido o quemado, así como también la pérdida total de bultos completos, mercancías y empaque que ocurra durante la carga, descarga o trasbordo. Pérdida total también significa la desaparición física de un bulto por caída al agua.

Con Avería Particular, Son averías parciales, es decir, parte de la mercadería que sufra robo o daño.

Cubre varios aspectos como rotura, contaminación, humedad, aplastamiento, manchas, abolladuras, aceites, golpes y caídas de los bienes a tierra. Los cuales no se consideran en la Libre Avería Particular, pero solo hacen referencia al contenido y no al empaque.

Contra Todo Riesgo, Ampara todos los riesgos o daños de las mercancías es una póliza de mayor cobertura. Contra todo riesgo significa el pago de daños parciales o totales. El asegurador es responsable por pérdidas o daños que sufra la mercancía asegurada.⁶

1.7 Territorio Aduanero

De acuerdo al Art. 2 de la Ley Orgánica de Aduana, se define como Territorio Aduanero al territorio nacional en el cual se aplican las disposiciones de ley y comprende las Zonas Primaria y Secundaria.

Zona Primaria Constituida por el área interior de los puertos y aeropuertos, recintos aduaneros y locales habilitados en las fronteras terrestres, así como otros lugares que fijare la administración aduanera en los cuales se efectúen opciones de carga, descarga y movilización de mercaderías procedentes del exterior o con destino a el.

Zona Secundaria Comprende la parte restante del territorio ecuatoriano incluidas las aguas territoriales y espacio aéreo, correspondiente a cada

⁶ Estrada Heredia Luis Patricio, Como Hacer Importaciones
Pag. 202 - 213

uno de los distritos de aduana, según la distribución que se señale en el Reglamento Orgánico Funcional de la CAE.⁷

1.8 Regímenes Aduaneros

Recopilando la información del Ing. Estrada Heredia en su guía Como Hacer Importaciones, un Régimen Aduanero es el procedimiento al que sujetan las mercancías al control de aduana de conformidad con las leyes y reglamentos aduaneros, según la naturaleza y objetivos de la operación comercial. Un régimen aduanero, es el método que se aplica a las mercancías que son objeto del control aduanero. En el Ecuador es el tratamiento tributario (es decir se concentra en el pago de tributos puesto que también existe el tratamiento operacional de la carga, como carga especial, trasbordos, etc.) aplicado a las mercancías por parte de la Corporación Aduanera Ecuatoriana (CAE)

Dentro de los Regímenes Aduaneros tenemos:

Regímenes Comunes, Son aquellos que no están sujetos ni a liberación ni suspensión del pago de impuestos y tributos. Así mismo se sujetarán al cumplimiento de las obligaciones en materia de restricciones o regulaciones no arancelarias y de las formalidades determinadas por el COMEXI. En este tipo de régimen se utiliza la Importación a Consumo.

Regímenes Especiales, Se caracterizan por ser suspensivos, liberatorios o devolutivos de los tributos aduaneros, según correspondan. Dentro de este Régimen tenemos:

- Tránsito Aduanero
- Importación Temporal con Reexportación en el Mismo Estado.
- Exportación Temporal con Reimportación en el Mismo Estado.
- Importación Temporal para perfeccionamiento Activo.

⁷ Ley Orgánica de Aduanas, Art. 3 literales a y b.

- Exportación Temporal para perfeccionamiento Pasivo. Retornando al país libre del pago de tributos.
- Depósitos Aduaneros
- Almacenes Libres y Especiales.
- Zona Franca
- Maquila.
- Ferias Internacionales.
- Draw Back.
- Reposición con Franquicia Arancelaria
- Devolución Condicionada de Tributos

Regímenes Particulares o de Excepción, Son aquellos que por sus características están expuestos a regulaciones especiales de la Ley Orgánica de Aduanas (LOA), en este grupo tenemos.

- Tráfico Postal, Internacional y Correos Rápidos
- Tráfico Fronterizo.
- Zona de Libre Comercio.

Para efectos de la presente monografía se estudiara, el Tránsito Aduanero a la Ciudad de Cuenca y el Uso del Almacén Temporal y Depósito Comercial.

1.8.1 Tránsito Aduanero

El tránsito aduanero, es un régimen por el cual las mercancías son transportadas bajo el control aduanero, de una oficina distrital a otra del país o con destino al exterior (Art. 57 LOA)

Existen dos clases de tránsito aduanero: El Nacional y el Internacional.

Para el desarrollo de este trabajo vamos a analizar el tránsito aduanero Nacional, este comprende el transporte desde una aduana de partida donde comienza la operación hasta un distrito de destino, donde finaliza la operación dentro del territorio aduanero nacional.

Para que un importador pueda realizar un tránsito aduanero la ley y su reglamento establecen los siguientes requisitos:

1. Que las mercancías se encuentren manifestadas al régimen de tránsito señalado el consignatario y la aduana de destino. Esto quiere decir que antes de importar las mercancías, el importador debe manifestarlas o declararlas bajo tránsito aduanero.
2. Que el tránsito nacional de la mercancía se realice por medio de las empresas de transporte autorizadas por la Corporación Aduanera Ecuatoriana. Significa que el importador no puede trasladar las mercancías con cualquier medio de transporte, sino con una compañía o un medio autorizado por la CAE.
3. El tránsito Aduanero debe realizarse dentro del plazo autorizado y este no puede ser mayor a tres días.
4. El tránsito debe efectuarse por la ruta determinada para este efecto (Art. 72 LOA).⁸

En el caso del Distrito Aduanero de la ciudad de Cuenca, la mercadería se traslada a almaceneras concesionarias de la CAE para funcionar como Almacén Temporal o el Depósito Comercial, tal es el Caso de la empresa ADAPAUSTRO S.A. quien cuenta con estos dos servicios a disposición de los importadores cuencanos.

1.8.2 Almacén Temporal

Luego de realizar un tránsito Aduanero hasta la ciudad de Cuenca, la mercancía debe ingresar dentro de los patios de las Almaceneras Autorizadas para su posterior liquidación, se lo define como “Operación Aduanera por la cual las mercancías ingresadas al territorio aduanero se almacenan en lugares habilitados para el efecto, en espera del cumplimiento de la declaración respectiva” (ART. 39 LOA)

⁸Estrada Heredia Luis Patricio, Como Hacer Importaciones
Pag 45 - 50

Mediante Acuerdo Ministerial No. 027 del 14 de Noviembre de 1995, El Subsecretario de Rentas del Ministerio de Finanzas y Crédito Público en uso de sus atribuciones concedió a ADAPAUSTRO la facultad para el ALMACENAMIENTO TEMPORAL de las mercancías de importación o exportación.

Sus ventajas entre otras son:

- Permanencia de mercancías hasta por el lapso de 15 días hábiles, en espera de la respectiva presentación de la declaración Aduanera.
- Entrega de mercancías los 365 días del año, previa autorización del Distrito

1.8.3 Depósito Comercial Público

Depósitos Comerciales son aquellos en los que las mercancías, de propiedad del concesionario permanecen almacenadas, sin transformación alguna, pudiendo ser Públicos y Privados

Los Depósitos Comerciales Públicos almacenan mercancías de terceros, mientras que los Privados almacena mercancías exclusivamente de propiedad del concesionario. Pudiendo almacenar cualquier tipo de mercadería excepto las de prohibida importación.

Mediante Acuerdo Ministerial No. 218 del 7 de Abril de 1995, El Subsecretario de Rentas del Ministerio de Finanzas y Crédito Público en uso de sus atribuciones concesionó a ADAPAUSTRO a fin de que funcione como Depósito Comercial Público: “Régimen Aduanero suspensivo del pago de tributos por el cual las mercancías permanecen almacenadas durante un plazo en lugares autorizados en espera de su destino ulterior” (ART. 60 LOA)

Sus ventajas entre otras son:

- Permanencia de las mercancías en depósito por seis meses prorrogable por seis meses.
- Régimen suspensivo del pago de derechos y aranceles, permitiendo al cliente mayor disponibilidad del capital de trabajo.
- Nacionalización parcial o total de las mercancías de acuerdo a las necesidades del cliente y/o del mercado.
- Reexportación parcial o total de las mercancías

1.9 Conclusiones

De acuerdo a las definiciones planteadas se puede notar que tanto el importador como el exportador están obligados a cumplir con sus funciones si desean que el proceso de importación no tenga problemas, igualmente es necesario notar la importancia de los INCOTERMS para el importador a fin de conocer hasta que punto cada uno de ellos tiene la responsabilidad sobre la carga, siendo el término más utilizado al momento el FOB, el cual es el declarado en Aduana.

En lo referente a la clasificación de la carga tenemos la carga general, a granel o la carga especial, cada una con sus distintas clasificaciones dentro de su rama, de esta manera se puede determinar el tipo de embalaje que el importador deba utilizar para el traslado de la misma, y las seguridades que deba tomar. También tenemos la carga contenerizada, dando a conocer al lector los distintos tipos de contenedores que puede utilizar de acuerdo a sus necesidades.

Del detalle de los medios de transporte utilizado hemos detallado las ventajas y desventajas de cada uno a fin de que el importador pueda decidir en sus futuras importaciones el tipo de transporte que utilizaría para su carga, es muy importante notar que toda la carga debe estar asegurada para que en caso de daño o pérdida el importador no se vea afectado.

El tránsito Aduanero puede ser de gran ayuda para los importadores que no se encuentran en el puerto principal y quienes pueden trasladar su mercadería con seguridad para que la misma sea nacionalizada en su destino final. Es necesario considerar la correcta información a incluirse en los documentos de importación.

CAPITULO II

DOCUMENTOS DE

IMPORTACIÓN

2.1. Introducción

2.2 Emisión de documentos de importación

2.3. Traslado de Mercadería

2.4. Embarques Traslados y Tiempos de tránsito

2.5. Conclusiones.

CAPITULO II

DOCUMENTOS DE IMPORTACION

2.1 Introducción

A continuación damos a conocer las licencias previas necesarias para la importación de ciertos artículos específicos, así como los documentos característicos para los traslados internacionales, sus funciones, su importancia y forma de uso, además de los tiempos de tránsito de los puertos más conocidos hasta el puerto de Guayaquil

2.2 Emisión de documentos de importación

2.2.1 Licencias previas de Importación

Existen ciertos productos que requieren un trámite previo, inclusive antes de que la mercancía salga del origen.

Este proceso, en la actualidad, únicamente se debe realizar vía electrónica, utilizando los datos informativos del importador e información detallada del producto a importar, aunque puede diferir entre lo que solicite una entidad y otra.

El factor común de las entidades encargadas de generar estas licencias, es que indiferentemente de que producto se vaya a importar, van a solicitar los siguientes documentos:

- Nota de pedido
- Ficha técnica
- Catálogos – Muestras (de ser necesario)

Sin embargo los días que pueda tardar un trámite difieren del tipo de producto más aun por las características y el grado de complejidad que tenga importarlo. A continuación, se detallan algunas de las entidades emisoras de licencias previas en donde en cada una de ellas se indicaran en que se especializan:

2.2.1.1 INEN

Son requerimientos de calidad según estándares internacionales que deben cumplir los productos, hacen referencia a todo lo utilizable por el ser humano (textiles, calzado, accesorios varios, etc.) se lo solicita electrónicamente. Los artículos más comunes que solicitan certificado INEN son las prendas de vestir, textiles y neumáticos y artículos de uso doméstico como vajilla. Lo emiten en todas las ciudades donde exista la residencia del INEN, su página Web es www.inen.gov.ec

2.2.1.2 Registros Sanitarios, Ministerio de Salud

El artículo 100 del Código de Salud, indica que los registros sanitarios hacen referencia a los alimentos procesados o aditivos, medicamentos en general, productos naturales procesados, drogas, insumos o dispositivos médicos, productos médicos naturales y homeopáticos, cosméticos, productos higiénicos o perfumes y plaguicidas de uso doméstico, industrial o agrícola, fabricados en el Ecuador o en el Extranjero.

El registro es necesario para su producción, almacenamiento, transportación comercialización y consumo, es otorgado por el Ministerio de Salud Pública a través de las distintas entidades provinciales y a través del Instituto Nacional de Higiene y Medicina Tropical Leopoldo Izquieta Pérez⁹

2.2.1.3 Comando Conjunto de las F.F.A.A

De acuerdo la ley de Fabricación, Importación, Exportación, Comercialización y Tenencia de Armas, Municiones, Explosivos y Accesorios solo el Estado por intermedio del Ministerio de Defensa Nacional está en capacidad de adquirir armas municiones y accesorios previo informe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, sin embargo previo informe favorable de los mismos se puede autorizar la importación y exportación de armas, municiones y explosivos de uso civil para la comercialización o a las personas naturales para

⁹ FEDEXPOR
http://www.fedexpor.com/img/req_permiso_sanitario.pdf

uso particular, mientras no exista fabricación nacional de iguales características de acuerdo con el Reglamento de esta Ley¹⁰

2.2.1.4 Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre

Entidad que otorga los permisos de importaciones de vehículos nuevos, vehículos para discapacitados, vehículos de transporte, vehículos de limpieza, maquinaria agrícola usada exonerados de impuestos, Actualmente la maquinaria que debe importarse no puede tener mas de 15 años de antigüedad.

2.2.1.5 Ministerio de Obras Públicas

Permiten la Internación temporal de maquinaria usada para la realización de contratos con el Estado

2.2.1.6 Ministerio de Turismo

Regula las importaciones para el sector turístico tal es el caso de los tragamonedas utilizados en varias empresas dedicadas a la diversión y entretenimiento

2.2.1.7 Ministerio de Gobierno

En esta entidad se tramitan los permisos para lo relacionado a la seguridad, armamento y demás implementos, en donde se debe respaldar el motivo de su importación.

Este documento solo se emite en la ciudad de Quito, e interactúan entidades como el Ministerio de Defensa y la Policía

2.2.1.8 Consejo Nacional de Energía Atómica

Productos relacionados con avances tecnológicos de gran importancia son lo tal es el caso de antenas satelitales y equipos ultravioleta

¹⁰ Ley de Fabricación, Importación, Exportación, Comercialización y Tenencia de Armas, Municiones, Explosivos y Accesorios
<http://pdba.georgetown.edu/Security/citizenssecurity/ecuador/leyes/leyfabricacion.pdf>

INSTITUCIÓN	DOCUMENTO	PRODUCTO	BASE LEGAL
Servicio Ecuatoriano de Sanidad Agropecuaria "SESA"	Permiso Fitosanitario de Importación	Productos del reino vegetal, plantas, productos de uso y propagación agrícola. Productos de la floricultura. Productos de la molinería. Grasas y aceites vegetales. Algodón sin cardar ni peinar	Artículo 41 Sección F.- Decisión 515 de la Comunidad Andina de Naciones.- Sistema Andino de Sanidad Agropecuaria (Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena No. 771 del 14 de marzo del 2002). Anexo II-1.- Decisión 515 de la Comunidad Andina de Naciones.- Permiso o Documento Fitosanitario para Importación.- (Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena No. 771 del 14 de marzo del 2002).
	Permiso Zoosanitario de Importación	Animales vivos, reproductores, mejorantes, para uso suntuario, doméstico, deportivo o productivo y Productos y subproductos de origen animal (carnes, despojos comestible, leche, huevos, semen, pieles y cueros excepto peletería). Alimentos Zootécnicos. Residuos y desperdicios de las industrias alimentarias. Alimentos preparados para animales.	Artículo 41 Sección F.- Decisión 515 de la Comunidad Andina de Naciones.- Sistema Andino de Sanidad Agropecuaria (Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena No. 771 del 14 de marzo del 2002). Anexo II-2.- Decisión 515 de la Comunidad Andina de Naciones.- Permiso o Documento Zoosanitario para Importación.- (Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena No. 771 del 14 de marzo del 2002).
	Registro de Producto	Plaguicidas químicos de uso agrícola	Artículos 10, 16, 17. Decisión 436 de la Comunidad Andina. Norma Andina para el Registro y Control de Plaguicidas Químicos de Uso Agrícola. Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena. Año XIV. Número 347, 17 de junio de 1998.
	Registro de Producto	Productos y medicinas de uso veterinario, vitaminas, antibióticos y vacunas.	Artículos 48, 90. Decisión 483 de la Comunidad Andina. Normas para el Registro, Control, Comercialización y Uso de Productos Veterinarios. Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena. Año XVI. No. 573, 14 de junio de 2000.

Consejo Nacional de Control de Sustancias Estupefacientes y Psicotrópicas "CONSEP"	Permiso de Importación	Sustancias estupefacientes y psicotrópicas, precursores químicos y productos químicos específicos.	Artículo 40. Codificación Ley de Sustancias Estupefacientes y Psicotrópicas. Codificación 2004-025. Registro Oficial Suplemento No. 490, 27 de diciembre de 2004. Artículo 15. Reglamento para la Importación o Exportación de Sustancias Químicas controladas por el CONSEP. Acuerdo No. 015 – CD, 16 de noviembre de 1993.
Instituto Nacional de Higiene y Medicina Tropical "Leopoldo Izquieta Pérez"	Registro Sanitario	Alimentos y bebidas procesados. Medicamentos en general, medicamentos genéricos, drogas, reactivos, insumos o dispositivos médicos, productos higiénicos o perfumes, plaguicidas de uso doméstico e industrial, combustibles minerales, aceites minerales, ceras minerales.	Artículo 100. (Sustituido por el Art. 99 del Decreto Ley 2000-1, Registro Oficial 144 – S, 18-08-2000) Código de la Salud. (Decreto Supremo 188) Artículo 1. Reglamento de Registro y Control Sanitario. Decreto Ejecutivo 1583. Registro Oficial Suplemento No. 349, 18 de junio de 2001. Artículo 10. Codificación de la Ley de Producción, Importación, Comercialización y Expendio de Medicamentos Genéricos de Uso Humano. Codificación 2005 – 19 (17 de noviembre de 2005)
	Notificación Sanitaria Obligatoria	Cosméticos, desodorantes y antitranspirantes, Productos para higiene bucal y dental, productos para y después de afeitado, productos para el bronceado, autobronceadores y protección solar, depilatorios y productos para el blanqueo de la piel.	Artículo 5. Decisión 516 de la Comunidad Andina. Armonización de Legislaciones en materia de Productos Cosméticos. (Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena. Año XVIII – Número 771, 14 de marzo del 2002)
Ministerio de Comercio Exterior, Industrialización, Pesca y Competitividad	Licencia de Importación	Substancias que dañan la Capa de Ozono.	Artículo 4B numeral 1. Protocolo de Montreal Relativo a las Sustancias que agotan la Capa de Ozono. Decreto Ejecutivo No. 1429, Registro Oficial No. 420, 19 de abril de 1990.

	Licencia de Importación	Motores de aviación y de propulsión de barcos remanufacturados.	Artículo 3. Resolución No. 184 COMEXI, Registro Oficial No. 57, de 8 de abril del 2003.
<i>Dirección de Logística del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas</i>	Autorización de Importación	Armas, municiones, explosivos, accesorios, artículos para fuegos artificiales, armas químicas, tanques y navíos de guerra.	Artículo 23. Reglamento a la Ley de Fabricación, Importación, Exportación, Comercialización y Tenencia de Armas, Municiones, Explosivos y Accesorios. Registro Oficial No. 32, 27 de marzo de 1997. Artículo 2. Convención para la Prohibición del desarrollo, la producción, el almacenamiento y el empleo de armas químicas y sobre su destrucción. Registro Oficial No. 789, de 26 de septiembre de 1995.
<i>Comisión Ecuatoriana de Energía Atómica "CEEAA"</i>	Licencia de Importación	Elementos fértiles fisionables radioactivos, radioisótopos artificiales y máquinas generadoras de radiaciones ionizantes	Artículos 25. Reglamento de Seguridad Radiológica. Decreto Supremo 3640, Registro Oficial No. 891, 8 de agosto de 1979
<i>Dirección Técnica Conservación Red Vial Estatal del Ministerio de Obras Públicas – Importaciones</i>	Permisos de Importación	Vehículos automotores para transporte de personas y mercancías, tractores y sus partes, remolques y accesorios.	Artículo 38. (Artículo sustituido por Decreto Ejecutivo No. 2044, Registro Oficial 515 de 30 de Agosto de 1994). Reglamento a la Ley de Caminos de la República del Ecuador. Acuerdo Ministerial 80. Registro Oficial No. 567, 19 de agosto de 1965.
<i>Dirección de Control y Fiscalización del CONSEP e Instituto Nacional de Higiene y Medicina Tropical Leopoldo Izquieta Pérez</i>	Certificado de Importación y Registro Sanitario	Sustancias psicotrópicas y estupefacientes utilizadas como medicamentos.	Artículo 40. Codificación Ley de Sustancias Estupefacientes y Psicotrópicas. Codificación 2004-025. Registro Oficial Suplemento No. 490, 27 de diciembre de 2004.

Ministerio de Turismo	Registro	Máquinas Tragamonedas	Artículo 16. Ley de Turismo (Ley No. 97) Registro Oficial, Suplemento No. 733, de 27 de diciembre del 2002
------------------------------	----------	--------------------------	--

Fuente: www.comexi.gov.ec/reso_docs/anexo2_364.doc

2.3 Traslado de la mercadería

2.3.1 Documentos de transporte

De acuerdo a la Guía de Logística Internacional emitida por la CORPEI, y al Ing. Estrada Heredia en su guía Como Hacer Importaciones a continuación detallamos las definiciones y usos de cada uno de los documentos utilizados en el transporte internacional de carga.

2.3.1.1 Bill of Lading

Un Bill of Lading (BL) es el documento que emite el transportista por mar, para certificar que ha recibido la mercadería que, bajo ciertas condiciones, tiene que movilizar hasta el puerto de destino. Por lo general se emite a la orden y es negociable.

Es el título de propiedad con el cual el importador tiene derecho a reclamar la mercadería. Es la pieza documental clave de la compraventa internacional, porque permite cumplir con la transferencia de dominio de la mercancía, mediante su consignación a nombre del comprador y remisión a través de la entidad bancaria interviniente, lo que permite al vendedor la consecución del pago respectivo.

Los BL son emitidos en juegos de (3) originales y copias no negociables; cualquiera de los originales puede ser usado para obtener la posesión de la mercancía, por lo tanto el exportador le envía al consignatario cualquiera de los originales para que pueda reclamar la carga en destino, las copias no negociables las utiliza el exportador en origen para los diferentes trámites de cierre de la exportación.

En el BL se plasma las condiciones de todo contrato de transporte marítimo y cumple una triple función:

- a. Recibo de las mercancías embarcadas y certificado del estado en el que éstas se encuentran.
- b. Prueba del contrato de transporte, cuyas condiciones suelen figurar al dorso del mismo.
- c. Se considera también como una factura de fletes, que debe ser cancelada al transportador en la forma y fecha pactada. El flete puede ser prepagado (prepaid) o al cobro (collect) al igual que otros valores generados ya sea en origen o en destino

El BL lo expide el Agente Marítimo en el Puerto o País de origen de la carga, en base a la información proporcionada por el Exportador / Embarcador o Shipper, en la Pro-Forma o Draft del BL

Es usual que el Agente Marítimo solicite al Exportador / Embarcador o Shipper el diligenciamiento del documento, ya que éste implica total responsabilidad en cualquier error u omisión en la información que se consigna. El BL también puede ser emitido y entregado en destino si así lo requiere el Exportador / Embarcador o Shipper¹¹

¹¹ CORPEI , Guía de Logística Internacional
Pag. 141 - 143

See website for large version of the reverse | Ver página Web para términos y condiciones | Скачать сайт для информации о перевозке и тарифах | 船中の条項和条件を請求する网站 | www.mscgva.ch

MSC MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A.
43, Avenue Eugène Pitagore, 1208 GENEVA, Switzerland
Tel: +41 22 733 8000 Fax: +41 22 733 8707
Website: www.mscgva.ch

BILL OF LADING No. MSCUNK081858
ORIGINAL
Port-to-Port or "Combined Transport" (see Clause 1)

NO. & SEQUENCE OF ORIGINAL B/L'S NO. OF RIDER PAGES NIL

CARRIER'S AGENTS ENDORSEMENTS (Include Agent(s) at POD)
FCL/FCL

SHIPPER:
MCKEAN MACHINERY SALES INC.
137 WEST 10TH STREET UNIT B BROOK PARK OH 44142 US REF # G-7253

CONSIGNEE: This B/L is not negotiable unless marked "To Order" or "To Order of..." here:
FERNANDO NARVAEZ
CALLE DEL RETORNO NAVAL Y FEDERACION DEPORTIVA DEL AZUAY REX 901010794001
CUIENCA AZUAY ECUADOR

NOTIFY PARTIES: (No responsibility shall attach to the Carrier or to his Agent for failure to notify - see Clause 20)
ADAPAUSTRO S.A.
REX 31005217500 CUIENCA ECUADOR

VESSEL & VOYAGE NO. (see Clauses 8 & 9)
MSU MONTREUX 4758B

PORT OF LOADING
NEW YORK UNITED STATES

PLACE OF RECEIPT: (Combined Transport ONLY - see Clauses 1 & 5.2)
BROOK PARK UNITED STATES

BOOKING REF. (or) SHIPPER'S REF.
(or) SHIPPER'S REF. PORT OF DISCHARGE GUAYAQUIL ECUADOR

PLACE OF DELIVERY: (Combined Transport ONLY - see Clauses 1 & 5.2)

PARTICULARS FURNISHED BY THE SHIPPER - NOT CHECKED BY CARRIER - CARRIER NOT RESPONSIBLE (see Clause 14)

Container Numbers, Seal Numbers and Marks	Description of Packages and Goods (Continued on attached Bill of Lading Rider page(s), if applicable)	Gross Cargo Weight	Measurement
SM MEDUC217462 / 40HC PAQUETES 39400KG PC 24 Net 39400KG GROSS 39400KG	34 Bultos STC USED & NEW MACHINE PARTS & TOOLING DESTINO FINAL CUIENCA ECUADOR ALMACEN TEMPORAL 730 ADAPAUSTRO S.A. REGIMEN 80 TRANSITO ADUANERO FREIGHT COLLECT	17009.71 Kg	60.00 m3
Tot. Tare: 39400Kg	ORDEN DE ENTREGA REVISADO Sin nuestra responsabilidad. MSC. CUENCA S.A. AGENTS	TOTALS: 17,009.71 Kg	60.00 m3

FREIGHT & CHARGES Cargo shall not be delivered unless Freight & Charges are paid (see Clause 16).

RECEIVED by the Carrier in apparent good order and condition (unless otherwise stated herein) the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated in the bill of lading. Receipt for carriage subject to all the terms and conditions hereof from the Place of Receipt or Port of Loading to the Port of Discharge or Place of Delivery, whichever is applicable. IN ACCEPTING THIS BILL OF LADING THE MERCHANT EXPRESSLY ACCEPTS AND AGREES TO ALL THE TERMS AND CONDITIONS, WHETHER PRINTED, STAMPED OR OTHERWISE INCORPORATED ON THIS SIDE AND ON THE REVERSE SIDE OF THIS BILL OF LADING AND THE TERMS AND CONDITIONS OF THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF AS IF THEY WERE ALL SIGNED BY THE MERCHANT.

IF THIS IS A NEGOTIABLE (To Order / or) Bill of Lading, one original Bill of Lading, duly endorsed must be surrendered by the Merchant to the Carrier (together with outstanding Freight and charges) in exchange for the Goods or a Delivery Order. If this is a non-negotiable (straight) Bill of Lading, the Carrier shall deliver the Goods or issue a Delivery Order (after payment of outstanding Freight and charges) against the surrender of one original Bill of Lading or in accordance with the national law at the Port of Discharge or Place of Delivery whichever is applicable.

IN WITNESS WHEREOF the Carrier or their Agent has signed the number of Bills of Lading stated at the top, all at the time and date, and whenever one original Bill of Lading has been surrendered all other Bills of Lading shall be void.

SIGNED on behalf of the Carrier Mediterranean Shipping Company S.A.

DECLARED VALUE (only applicable if Ad Valorem Charges paid - see Clause 7.3)
PLACE AND DATE OF ISSUE: GUAYAQUIL 21-MAR-2010

CARRIER'S RECEIPT (No. of Cntrs or Pkgs. received by Carrier - see Clause 14.1)
SHIPPED ON BOARD DATE: 21-MAR-2010

149 Standard Edition - 12/2007 TERMS CONTINUED ON REVERSE 003168127

Bill of Lading con Visto Bueno
Fuente: Adapaustro S.A.

2.3.1.2 Guía Aérea

Es el documento a través del cual una compañía de aviación certifica que ha recibido las mercancías para su transporte hasta el lugar de destino. Es conocido como Air Way Bill (AWB).

La guía aérea, es un documento no negociable que si bien no involucra propiedad, como la posesión del conocimiento marítimo, cumple varios propósitos. Sus principales funciones son:

- Es un contrato de transporte. La emisión de la guía aérea es la evidencia documentada del contrato de transporte entre el expedidor y el transportador.

2.3.1.3 Carta Porte

Significa carta de porte internacional por carretera o guía terrestre.

Es el documento que prueba que el transportista autorizado ha tomado las mercancías bajo su responsabilidad y se ha obligado a transportarlas y entregarlas de conformidad con las condiciones establecidas en ella o en el contrato correspondiente.

De la misma manera es importante conocer que se debe firmar un contrato de transporte internacional de mercancías por carretera, que para efectos de ley se llama “Contrato de Transporte”, es el “acto o negocio jurídico por medio del cual el transportista autorizado se obliga para con el remitente, y por el pago de un flete, a ejecutar el transporte de mercancías por carretera, desde un lugar en que las toma o recibe hasta otro de destino señalado para su entrega”.

También es importante conocer que los organismos competentes en materia de aduanas en los países vecinos son los siguientes:

En Colombia la DIAN, Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales.

En Perú, La Superintendencia Nacional de Aduanas.

En Venezuela, El Servicio Nacional de Administración Tributaria (SENIAT).

En Bolivia La Dirección General de Aduanas

En Ecuador la CAE (Corporación Aduanera Ecuatoriana)¹³

¹³ Estrada Heredia Luis Patricio, Como Hacer Importaciones
Pag. 182 - 183

 Carta de Porte Internacional Por Camión Conhecimento de Transporte Internacional por Rodovias		El Transporte realizado bajo esta Carta de Porte Internacional está sujeto a las disposiciones del Convenio sobre el Contrato de Transporte y la Responsabilidad Civil del Porteador en el Transporte Terrestre Internacional de Mercaderías, las cuales anulan toda estipulación que se aparta de ellas en perjuicio del remitente o del consignatario. O Transporte realizado ao longo deste Conhecimento de Transporte Rodoviário está sujeito às disposições do Convenio sobre o Contrato de Transporte e a Responsabilidade Civil do Transportador Terrestre Internacional de Mercadorias, as quais anulam toda estipulação contrária às mesmas em prejuízo do remetente ou do consignatário.															
1. Remite y Descripción del Emisor / Nome e endereço do remetente VOLKSWAGEN CAMINHOS E ONIBUS INDUSTRIA E COMERCIO DE VEICULOS COMERCIAIS LTDA, RUA VOLKSWAGEN 291 - 7º, 8º E 9º ANDARES, JABAQUARA - SAO PAULO - SP - BRASIL POR CUENTA Y ORDEN DE INTERAMERICANA TRANSPORT INDUSTRIES INC WATERFORD CENTRE 6055 BLUE LAGOON DRIVE MIAMI, FL 33126-6016 USA		2. Número / Número BR.0159.01414															
4. Remite y Descripción del destinatario / Nome e endereço do destinatário AUTECSA RUC 1791705424001 PANAMERICANA NORTE KM 6 Y JUAN BARREZUETA QUITO - ECUADOR		3. Remite y Descripción del porteador / Nome e endereço do transportador  MICHEBUS ANDINA INTERNACIONAL LTDA S.A.C. URS. FERREROS BARRETO MED LITE 33 - TACNA - PERU TEL/FAX: 0051-52-243000 RUC: 2051980362 SAO PAULO - BRASIL, RUA JOAQUIM RODRIGUES COSTA 238 VILA MARIA ALTA TEL/FAX: 005511-69622127 FORMIO: CERTIFICADO IDENTIDAD Nº 0159-CS-05-MTC015															
5. Remite y Descripción del emisor / Nome e endereço do remetente AUTECSA RUC 1791705424001 PANAMERICANA NORTE KM 6 Y JUAN BARREZUETA QUITO - ECUADOR		5. Lugar y País de origen / Localidade e País de origem SAO PAULO - SP - BRASIL															
6. Remite y Descripción del transportador / Nome e endereço do transportador AUTECSA RUC 1791705424001 PANAMERICANA NORTE KM 6 Y JUAN BARREZUETA QUITO - ECUADOR		7. Lugar, País y fecha en que el porteador se hace cargo de las mercancías / Localidade, País e data em que o transportador se responsabiliza pela mercadoria RESENDE - RJ - BRASIL 26/02/2009															
9. Remite y Descripción del destinatario / Nome e endereço do destinatário AUTECSA RUC 1791705424001 PANAMERICANA NORTE KM 6 Y JUAN BARREZUETA QUITO - ECUADOR		8. Lugar, País y Fecha de entrega / Localidade, País e data de entrega CUENCA VIA HUAQUILLAS ECUADOR															
11. Cantidad y clase de bienes, marcas y valores, tipo de mercancías, contenido y destino / Quantidade e categoria de valores, marcas e natureza, tipo de mercadorias, conteúdo e destino 03 CHASISES VOLKSWAGEN MOD: 17.210 OD AÑO MODELO 2009 CHASIS Nº 9BWRFR2W8R923217 MOTOR Nº G1T113133 CHASIS Nº 9BWRFR2W19R923477 MOTOR Nº G1T113307 CHASIS Nº 9BWRFR2W0R923602 MOTOR Nº G1T113449 REGIMEN 70 : DEPOSITO COMERCIAL PUBLICO ADAPAUSTRO S.A. CÓDIGO 5591 ADAPAUSTRO S.A. RUC: 0190152197001 - CUENCA / ECUADOR MARCAS: AUTECSA QUITO - ECUADOR TB.719 FREIGHT COLLECT		12. Peso Bruto en kg / Peso Bruto em kg P.B.: 14,610.00 13. Volumen en m³ / Volume em m³ P.N.: 14,610.00 14. Valor / Valor \$9,955.00 F.O.B. - RESENDE BRASIL Moneda / Moeda US\$ DOLARES															
15. Cuanto a pagar / Quanto a pagar <table border="1"> <thead> <tr> <th>Moneda Remetente / Valor Remetente</th> <th>Moneda Moneda</th> <th>Moneda destino / Valor destino</th> <th>Moneda Moneda</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>7,800.00</td> <td>US\$</td> <td>7,800.00</td> <td>US\$</td> </tr> </tbody> </table>		Moneda Remetente / Valor Remetente	Moneda Moneda	Moneda destino / Valor destino	Moneda Moneda	7,800.00	US\$	7,800.00	US\$	16. Declaración del valor de las mercancías / Declaração do valor das mercadorias OCHENTINUEVE MIL NOVECIENTOS CINCUENTY DOLARES							
Moneda Remetente / Valor Remetente	Moneda Moneda	Moneda destino / Valor destino	Moneda Moneda														
7,800.00	US\$	7,800.00	US\$														
17. Documento anexo / Documento anexo FACTURA COMERCIAL: 50791		18. Instrucciones sobre limitaciones de valores / Instruções sobre limitações de valores <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>US\$</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>RESENDE RJ BRASIL - CACERES MT BRASIL</td> <td>1,716.00</td> </tr> <tr> <td>CACERES MT (BRASIL) - SAN MATIAS (BOLIVIA)</td> <td>1,014.00</td> </tr> <tr> <td>SAN MATIAS (BOLIVIA) - DESAGUADERO (BOLIVIA)</td> <td>1,716.00</td> </tr> <tr> <td>DESAG. (BOLIVIA) - DESAGUADERO (PERU)</td> <td>780.00</td> </tr> <tr> <td>DESAGUADERO (PERU) - TUMBES (PERU)</td> <td>1,794.00</td> </tr> <tr> <td>TUMBES (PERU) - HUAQUILLAS (ECUADOR)</td> <td>780.00</td> </tr> </tbody> </table>			US\$	RESENDE RJ BRASIL - CACERES MT BRASIL	1,716.00	CACERES MT (BRASIL) - SAN MATIAS (BOLIVIA)	1,014.00	SAN MATIAS (BOLIVIA) - DESAGUADERO (BOLIVIA)	1,716.00	DESAG. (BOLIVIA) - DESAGUADERO (PERU)	780.00	DESAGUADERO (PERU) - TUMBES (PERU)	1,794.00	TUMBES (PERU) - HUAQUILLAS (ECUADOR)	780.00
	US\$																
RESENDE RJ BRASIL - CACERES MT BRASIL	1,716.00																
CACERES MT (BRASIL) - SAN MATIAS (BOLIVIA)	1,014.00																
SAN MATIAS (BOLIVIA) - DESAGUADERO (BOLIVIA)	1,716.00																
DESAG. (BOLIVIA) - DESAGUADERO (PERU)	780.00																
DESAGUADERO (PERU) - TUMBES (PERU)	1,794.00																
TUMBES (PERU) - HUAQUILLAS (ECUADOR)	780.00																
19. Moneda del documento / Valor del documento SIETE MIL OCHOSCIENTOS DOLARES AMERICANOS		22. Declaraciones y observaciones / Declarações e observações CALIDAD Y CONTENIDO DECLARADOS POR EL EMBARCADOR SIN CONTROL DEL TRANSPORTISTA															
20. Moneda del documento sobre entrega / Valor do documento sobre entrega 26/02/2009 Las mercancías consignadas en esta Carta de Porte fueron recibidas por el porteador aporcionado en buen estado, bajo las condiciones generales que figuran al dorso. As mercadorias consignadas neste Conhecimento de Transporte foram recebidas pelo transportador aporcionado em bom estado, sob as condições gerais que figuram no verso.		24. Remite y Descripción del destinatario / Nome e endereço do destinatário AUTECSA RUC 1791705424001 PANAMERICANA NORTE KM 6 Y JUAN BARREZUETA QUITO - ECUADOR															
23. Remite, fecha y sello del porteador / Nome, natureza e carimbo do transportador 26/02/2009		25. Remite y Descripción del destinatario / Nome e endereço do destinatário AUTECSA RUC 1791705424001 PANAMERICANA NORTE KM 6 Y JUAN BARREZUETA QUITO - ECUADOR															

Carta Porte
Fuente: Adapaustro S.A.

2.4 Embarques, Traslados y Tiempos de tránsito.

Los embarques pueden ser directos o con traslado, en el caso de los embarques directos los tiempos de tránsito son exactos a no ser por retrasos ocasionados por fuerza mayor en el viaje de la motonave, sin embargo cuando una carga debe hacer traslado en otros puertos antes de su destino final puede estar sujeta a retrasos en su llegada debido al congestionamiento de los puertos extranjeros.

En el siguiente cuadro se detallan los tiempos de tránsito directos desde distintos países hasta Ecuador:

2.4.1 Tiempos de Tránsito América

COUNTRY	ORIGIN	T.T.
ARGENTINA	BUENOS AIRES	15-34
BRASIL	IMBITUBA	26
BRASIL	ITAJAI	25
BRASIL	ITAGUAI	28
BRASIL	NAVEGANTES	28
BRASIL	PARANAGUA	29
BRASIL	RIO DE JANEIRO	24
BRASIL	RIO GRANDE	30
BRASIL	SAO FRANCISCO DO SUL	24
BRASIL	SANTOS	35-40
BRASIL	VITORIA	30
CHILE	ARICA	20
CHILE	SAN VICENTE	9 a 15
CHILE	IQUIQUE	7
CHILE	VALPARAISO	9 a 15
COLOMBIA	BUENAVENTURA	2
GUATEMALA	PTO QUETZAL	15
MEXICO	MANZANILLO, MX	7-12
PANAMA	BALBOA	4
PANAMA	CRISTOBAL	4
PANAMA	Colon Zona Libre	6 - 7
PANAMA	MANZANILLO, PA	5
PERU	CALLAO	3
URUGUAY	MONTEVIDEO	17
URUGUAY	MONTEVIDEO	12
USA	BALTIMORE	12
USA	CHARLESTON	12
USA	LOS ANGELES	17
USA	HOUSTON	20
USA	MIAMI	7
USA	NEW YORK	12

Fuente: AC GROUP

2.4.2 Tiempos de tránsito Lejano Oriente

ORIGIN	T.T.
BEIJIAO	35 - 40
CHANGZHOU	42
CHIWAN	35 - 40
CHONGQING	35 - 40
FOSHAN	35 - 40
FUZHOU	35 - 40
HONG KONG	35 - 40
HUANGPU	35 - 40
NINGBO	35 - 40
QINGDAO	35 - 40
SHANGHAI	35 - 40
SHANTOU	35 - 40
SHEKOU	38
SHUNDE	32
XIAMEN	35 - 40
XINGANG	35 - 40
YANTIAN	32
BOMBAY	45
CALCUTTA	50
JAKARTA	45
KOBE	40
OSAKA	34
TOKIO	44
YOKOHAMA	35 - 40
BUSAN	35 - 40
PASIR GUDANG	35 - 40
KARACHI	35 - 40
SINGAPORE	35 - 40
KAHHSIUNG	35 - 40
KEELUNG	35 - 40
TAICHUNG	35 - 40
TAICHUNG	32
BANGKOK	35 - 40
LAEM CHABANG	35 - 40

Fuente: AC GROUP

2.4.3 Tiempos de tránsito Europa

ORIGIN	T.T.
Hamburgo	26
Amberes/Antwerp	25
Antwerp	23
Barcelona	30-35
Bilbao	30-35
Valencia	30-35
Le Havre	30
Rotterdam	27
Felixstowe	27
Tilbury	25
Leghorn / Livorno	30-35
Livorno	34
Milan	27
Génova	30-35
La Spezia	26
Vado	25

Fuente: AC GROUP

2.5 Conclusiones

Es importante considerar que dentro del comercio exterior debemos cumplir normas de calidad y licencias de importación, para evitar retrasos, reembarques y problemas de tipo legal con el Estado, es necesario que estos requisitos y licencias sean cumplidos de acuerdo a lo establecido en las leyes y reglamentos de las distintas instituciones.

De igual manera la correcta emisión de los documentos de transporte internacional son de gran ayuda para el importador ya que la corrección, y emisión de los mismos genera costos adicionales además de demorajes, almacenajes y demás, los cuales son luego reflejados en el costeo y precio de la carga afectando no solo al sector importador, sino también al consumidor.

Toda programación de importación debe hacerse en base a los tiempos de tránsito que tenga cada puerto y además es necesario considerar un tiempo extra que pueda relacionarse con trasbordos o con retrasos por fallas en los medios de transporte.

CAPITULO III

ARRIBO DE MERCADERIA

Y TRASLADO INTERNO

- 3.1. Introducción**
- 3.2. Arribo de Mercadería**
- 3.3. Trámites Documentales**
- 3.4. Facturación en Puerto.**
- 3.5. Despacho del Recinto Portuario**
- 3.6. Transporte de Mercadería**
- 3.7. Inspecciones**
- 3.8. Conclusiones**

CAPITULO III

ARRIBO Y TRASLADO INTERNO

3.1 Introducción

En el presente capítulo se procede a detallar varios aspectos tales como el puerto y su funcionamiento, los distintos procesos que deben seguirse una vez llegada la mercancía así como los distintos documentos necesarios para que el trámite lleve un proceso correcto y la carga no se vea afectada por demoras en su tramitación.

3.2 Arribo de Mercadería.

Luego de transcurrido el viaje en aguas internacionales los buques porta contenedores que no pueden atracar en los puertos ecuatorianos por su calado, atracan en países como Colombia y Perú para realizar trasbordos en buques más pequeños los cuales ingresan a nuestro país al puerto de Manta, Guayaquil o Puerto Bolívar.

En Ecuador el Puerto de Guayaquil es el puerto principal, y se encuentra regularizado por la Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG) que fue creada en el año 1958 en el gobierno constitucional de Camilo Ponce Enríquez. Su creación fue hecha mediante un decreto de emergencia considerando que era indispensable la construcción de un Puerto Nuevo cerca de Guayaquil para impulsar el desarrollo económico del Ecuador.

Fue creada con el fin específico de manejar el planeamiento, la financiación, la ejecución, las operaciones, los servicios y las facilidades en el Puerto de Guayaquil y de todas las obras portuarias que se construyeren dentro de su jurisdicción. Para el cumplimiento de sus fines y para el ejercicio de sus atribuciones, la Autoridad Portuaria de Guayaquil tendría jurisdicción sobre la zona marítima y fluvial y sobre el área terrestre portuaria.

Ubicación

El puerto marítimo de Guayaquil está localizado en la costa occidental de América del Sur, en un brazo de mar, el Estero Salado, a diez kilómetros al sur del centro comercial de la ciudad del mismo nombre

Ecuador es un país equidistante entre los dos extremos occidentales del continente americano. Guayaquil, su principal puerto comercial, está ubicado dentro del golfo del mismo nombre; siendo éste el más importante punto geográfico de la costa oeste de Sudamérica ¹⁴

3.2.1 Almacenes Portuarios

Los almacenes Portuarios son los almacenes o concesionarias de la Autoridad Portuaria que reciben los navíos y proceden con la descarga, ingreso y almacenamiento de los contenedores.

Guayaquil cuenta con 5 almacenes portuarios de los cuales 3 están destinados a la descarga y almacenamiento de contenedores:

- Contecon
- Inarpi
- Naportec

CONTECON

Contecon es el almacén portuario con más afluencia de carga, opera en las instalaciones de la Autoridad portuaria de Guayaquil bajo concesión, ofreciendo directamente sus servicios en la ubicación del puerto.

Acceso

El acceso al terminal portuario desde el mar se lo realiza a través de un brazo natural que al inicio se lo conoce como Canal del Morro, para luego denominárselo Estero Salado. El canal presenta profundidades superiores a los

¹⁴ Autoridad Portuaria de Guayaquil
<http://www1.puertodeguayaquil.com/>

10,5 mtrs. Respecto al mínimo nivel de bajamares y permite una navegación rápida y segura, con un adecuado sistema de ayudas a la navegación.

El Puerto Marítimo de Guayaquil tiene una infraestructura moderna que le permite brindar servicios a todo tipo de naves, así como manipular y almacenar contenedores o cualquier tipo de carga seca o refrigerada. La tranquilidad de sus aguas y las excelentes condiciones meteorológicas del puerto garantizan su operatividad durante los 365 días del año.

Servicios

Como resultado del proceso de modernización, emprendido desde 1996, se han alcanzado niveles operacionales y administrativos acordes a parámetros tecnológicos de punta que han permitido ofrecer:

- Servicios portuarios óptimos en beneficio de los usuarios, mediante el concesionamiento de los mismos a la empresa privada.
- Mayor eficiencia operacional, la cual se traduce: en un menor tiempo de estadía de las naves en muelle, mayor número de naves arribadas y mayor número de contenedores movilizados.
- Simplificación de los trámites administrativos; como consecuencia de la autoliquidación de los servicios portuarios, por parte de las agencias navieras, y de su cómoda recaudación a través de la banca privada.
- Áreas portuarias conservadas en su ecosistema en excelentes condiciones bajo el lema: "aguas limpias y aire puro".

El proceso de modernización en que ha estado inmerso el puerto de Guayaquil, al igual que su privilegiada ubicación geográfica, le ha permitido convertirse en uno de los puertos más competitivos de la región, lo cual ha facilitado el camino para alcanzar mayores índices en la movilización del comercio exterior. ¹⁵

¹⁵ Autoridad Portuaria de Guayaquil
<http://www1.puertodeguayaquil.com/>

INARPI

El Terminal Portuario de Guayaquil es un puerto privado. Nace de la necesidad de mejorar el servicio portuario en el Ecuador, sobre todo en Guayaquil que es el puerto de mayor movimiento de carga de importación y exportación. En julio del año 2006 empieza la operación de Inarpi, con las debidas autorizaciones de las entidades de control correspondientes.

Ubicación

Inarpi se encuentra ubicado al pie del estero Santa Ana, en la isla Trinitaria, muy cerca de la vía perimetral (1 Km. aproximadamente) y a menos de 2 millas náuticas de Autoridad Portuaria de Guayaquil. TPG posee un área total de 103.000 metros cuadrados.

Dirección:

Av. Los Angeles, Vía Perimetral - Isla Trinitaria, Calle 51 S.O. y 4º P.T. 30 S.O.

Guayaquil - Ecuador - Sudamérica

Instalaciones

El Terminal de carga cuenta con un área de 103.000 m², con una capacidad anual de almacenaje 200.000 contenedores. Las Operaciones de recepción, movilización y despacho, se realiza con maquinaria especializada.¹⁶

NAPORTEC

Naportec, o también conocida como Bananapuerto pertenece al Grupo Dole. La corporación Dole inicia sus actividades en el Sector Naviero en Febrero 14 de 1980, teniendo como propiedad 3 buques para carga refrigerada al granel, especialmente banano. En 1995 deja de ser armador y agencia naviera para convertirse en Operador Portuario de carga.

Sus servicios incluyen, además de la movilización de carga seca y refrigerada en contenedores, el almacenamiento, carga, descarga y monitoreo de contenedores de importación y exportación.

¹⁶ Terminal Portuario de Guayaquil
<http://www.tpg.com.ec/sitetpg/webpages/index.php>

Hasta junio de 2002 operó en los terrenos de la Autoridad Portuaria de Guayaquil (Puerto Marítimo de Guayaquil) en un área de 76.200m² donde además prestaba servicios de mantenimiento y reparación de equipos portuarios. En julio de 2002 nace NAPORTEC, operador portuario autorizado por la Dirección General de Marina Mercante.

Actualmente Naportec opera en Bananapuerto, cuyas instalaciones están ubicadas en la Av. Los Angeles, isla Trinitaria de Guayaquil, con un área de 120.000m². Contamos con personal técnico experimentado, el cual ha sido debidamente entrenado.¹⁷

3.2.2 Manifiestos de Carga

Toda la información que corresponde a los embarque ya sea aéreos o marítimos así como sus trámites se registran en el sistema de la Corporación Aduanera Ecuatoriana, específicamente en el **SICE** cuyas siglas significan SISTEMA INTERACTIVO DE COMERCIO EXTERIOR.

El ingreso al SICE se lo da en la página de la CAE www.aduana.gov.ec mediante claves de acceso, pudiendo así ingresar agentes, operadores, importadores, concesionarias, etc.

Las llegadas así como los datos del arribo de una carga, ya sea fecha de llegada, pesos, desconsolidación, etc., se pueden visualizar en un manifiesto de carga. Un manifiesto de carga es la confirmación electrónica de la mercadería que ingresa en los distintos almacenes portuarios, el mismo es transmitido por las navieras con cinco días de anticipación a su llegada

El manifiesto de carga se puede visualizar una vez arribado el buque que transporta los contenedores, el mismo indica como peso y bultos recibidos el valor de 0 cuando la carga aún no ha sido descargada e ingresada a almacén

¹⁷ Naportec
http://www.naportec.com/Portal/DolePortal/default_nodo3.asp

Una vez ingresado el contenedor en almacén el manifiesto de carga reflejará el peso y los bultos recibidos por el almacén, así como la fecha de ingreso al mismo. A partir de que esta información sea ingresada por completo se puede iniciar cualquier trámite ya sea para su nacionalización o para su movilización.

Contenedor || Mercancía || Correcciones || Documentos Hijos || Observaciones

Manifiesto:	028-10-01-000661	M.T. Master													
Doc. Transporte :	FR1786941	Tipo Doc. Transp.	BILL OF LADING												
Línea de Transporte 1118-CMA-CGM Agencia de Carga 4609-CMA CGM ECUADOR S.A. Consolidadora de Carga Consolidadora No Definida Embarcador: <table border="0"> <tr> <td>Documento</td> <td>Número</td> </tr> <tr> <td>5-OTROS</td> <td>506</td> </tr> </table> AIR ET SURFACE TRANSPORTS Dirección : BP 635 94392 ORLY FRANCE P/C MIFAL Consignar a: <table border="0"> <tr> <td>Documento</td> <td>Número</td> </tr> <tr> <td>1-RUC</td> <td>0190111881001</td> </tr> </table> Nombre: LAS FRAGANCIAS CIA. LTDA. Dirección : AV. ORDOÑEZ LAZO S-N Notificar a: <table border="0"> <tr> <td>Documento</td> <td>Número</td> </tr> <tr> <td>1-RUC</td> <td>0190152197001</td> </tr> </table> Nombre: ADAPAUSTRO S. A Dirección : AV.GIL RAMIREZ DAVALOS 2-96 Y ELIA LIUT		Documento	Número	5-OTROS	506	Documento	Número	1-RUC	0190111881001	Documento	Número	1-RUC	0190152197001	Datos de Medio Transporte Descripción WESTERHAMM Nro. Viaje 21258 Fecha Llegada/Salida 21/04/2010 09:11:09 Fecha Culminación 22/04/2010 09:11:09 Bandera : GERMANY Puertos País FRANCE Carga FRLEH-LE HAVRE Descarga ECGYE-GUAYAQUIL Final ECCUE-CUENCA Origen FRLEH-LE HAVRE Trasbordo - Almacenaje Almacen 7400-INARPI S.A. Datos de la Carga Flete USD 1859.83 ☐ Pagado Bultos Manifestado 170 Peso Manifestado 4076.83 Bultos Recibidos 170 Peso Recibido 6770 Fecha de Embarque 29/03/2010 Fecha de Descons. Fecha de Almacen Fecha de Trasbordo Fecha de Salida Fecha de Traslado Régimen : Nro. Declaración	
Documento	Número														
5-OTROS	506														
Documento	Número														
1-RUC	0190111881001														
Documento	Número														
1-RUC	0190152197001														

Manifiesto: 028-10-01-000661
Doc. Transporte: FR1786941

Fecha Descarga	Fecha Ingreso almacén	Zona/Utilización	Peso Contenedor Manifestado	Peso Contenedor	Precinto No	Tipo de Dimensión	Condición Contenedor	Embalaje	Cantidad	Peso Recibido por Contenedor	No Contenedor	Descripción de la Mercancía
22/04/2010 09:10:16	22/04/2010 09:10:19	-	4076.83	0	00981 0001050 MM862998	CONTAINER IC 20 FT.	FCL/FCL	PAQUETE (+PARCEL)	170	6770	ECNU1790627	SAID TO CONTAIN : 170 PACKAGES 121 CARTONS - 1550.000K & 34 PARCELS - 7086.210K - PERUENY PRODUCTS DANGEROUS CL.3/UN 1266 DESTINO FINAL : CUENCA
-	-	-	0	0	00981 0001050 MM862998	CONTAINER IC 20 FT.	FCL/FCL	PAQUETE (+PARCEL)	0	0	ECNU1790627	/ ECUADOR DEPOSITO : 7382 ADAPAUSTRO S.A. RECEPTION 80 TRANSITO AGUANEIRO AT RECEIVERS RISK AND ENPENSES TOT PRGS 170 PACKA GES FREIGHT PREPAID *****
-	-	-	0	0	00981 0001050 MM862998	CONTAINER IC 20 FT.	FCL/FCL	PAQUETE (+PARCEL)	0	0	ECNU1790627	***** HZ: PERUENY PRODUCTS UN NUMBER: 1266 - IMDG CLASS: 3 - PG: II - FLA SHIPPOINT: 15 C HZ: PERUENY PRODUCTS UN NUMBER: 1266 - PG: II - FLASHPOINT: 22 C HZ: PERUENY PRODUCTS UN
-	-	-	0	0	00981 0001050 MM862998	CONTAINER IC 20 FT.	FCL/FCL	PAQUETE (+PARCEL)	0	0	ECNU1790627	IM DG CLASS: 3 - PG: II - FLASHPOINT: 22 C HZ: PERUENY PRODUCTS UN NUB ER: 1266 - IMDG CLASS: PERUENY PRODUCTS UN CL.3/UN 1266 *****

Manifiesto de Carga
Fuente: <http://sice1.aduana.gov.ec/aduana/general/menu.jsp>

3.2.3 Desconsolidación

La desconsolidación de contenedores se da en el caso de cargas sueltas marítimas, para ello las agencias consolidadoras de carga solicitan a Zona Primaria un turno de apertura en el cual todas las cargas sueltas que fueron trasladadas desde algún punto específico y luego son ingresadas por

separado en la bodega del almacén portuario y posteriormente en el sistema SICE

Es necesario notar que una vez aperturado el contenedor, la información de la desconsolidación puede ser visualizada en el sistema en el lapso de 24 horas y adicionalmente se debe esperar el ingreso de la información del BL de la carga suelta, también conocido como BL hijo, en el sistema para poder proceder con la emisión de una guía de movilización.

3.3 Trámites Documentales

A fin de poder retirar un contenedor del puerto se debe cumplir con algunos trámites documentales, a continuación detallamos en términos generales el proceso a seguir para poder obtener la autorización de salida de un contenedor desde el puerto.

3.3.1 Vistos Buenos

El visto bueno se lo obtiene en las navieras o agencias de carga, se utiliza para certificar que la información emitida en un BL esta correcta, adicional al visto bueno cada BL lleva también la certificación del flete internacional, el mismo que es ingresado al sistema SICE.

El visto bueno es necesario para cualquier trámite ya sea de movilización o nacionalización de carga, no se puede iniciar ningún trámite sin esta certificación. Para poder obtener el mismo es necesario el pago de gastos locales y el THC (Terminal Handling Container), así como el flete de ser necesario el pago en destino, una vez cancelados todos estos valores se procede al sello del visto bueno y certificación de flete en el BL.

De existir alguna discrepancia entre la información del BL y la del SICE en lo referente a fechas de embarque y buques de arribo al momento del visto bueno se emitirá una carta de corrección, en lo referente a la información de la carga, consignatarios y contenedor, es necesaria la emisión de un nuevo BL

En el caso de consolidadoras este proceso demora un día más, ya que este tipo de empresas sirven como intermediario entre los clientes y las navieras, entonces el Visto Bueno se realiza en la empresa consolidadora y a su vez ésta procede a tramitar el Visto Bueno con la naviera encargada y entregar luego la carta de salida de la mercadería.

3.3.2 Cartas de Autorización de Salida

Las cartas de autorización de salida (CAS), son emitidas únicamente por las navieras en caso de contenedores, y por navieras o consolidadoras en caso de carga suelta. Mediante la CAS se autoriza la salida del contenedor o la carga suelta del recinto portuario. Y se indica la fecha límite para el retorno de un contenedor

Para obtener la CAS de un contenedor es necesario entregar una garantía a la naviera por el uso del mismo hasta su devolución vacío y limpio, el valor de una garantía depende del tamaño del contenedor y varía entre los \$200 y \$2000 dependiendo de la naviera con la que se trabaje.

Si el contenedor es devuelto luego de la fecha límite que concede la naviera se deberá cancelar el monto de demoraje que corresponda por día adicional de acuerdo a la naviera, y este varía entre los \$25 a \$100 diarios.

Cuando la mercadería se transporta vía aérea no se emiten cartas de salida, solamente es necesario el pago de gastos locales y el retiro de la guía original con las firmas de responsabilidad.

3.3.3 Tarjas

Las tarjas no son emitidas por todas las almacenadoras, solamente por Inarpi y Naportec, en esta se confirma el estado en el que fue descargado un contenedor, sus peso, sus sellos, de esta manera se puede confirmar si la carga tuvo algún problema.

Esta se emite una vez descargado el buque en el caso de los contenedores, y una vez desconsolidada la carga en la carga suelta

TARJA / RECIBO DE INTERCAMBIO DE CONTENEDORES EN MUELLE		No. 0414297	
FECHA DATE		CONTAINER No.	
406 20/4/10		454544	
IMPORTACIÓN ☒		EXPORTACIÓN ☐	
PUERTO DE ORIGEN / DESTINO		PUERTO DE DESTINO	
11/4 Floresta		186	
CONDUCTOR DRIVER		SEAL No.	
110040		6N6390893	
CONDICIÓN DAMAGE CODE		TIPO DE DAÑOS TYPE OF DAMAGES	
1000010		A913923	
TECHO ROOF		LADO DERECHO RIGHT	
PUERTAS REAR		INTERIOR INSIDE	
FRENTE FRONT		LADO IZQUIERDO LEFT	
FONDO FLOOR			
GROSS N°		NETO NET	
17682		14930	
GROSS/BLUTO		TARA / TARE	
39410		6100	
A ABOLLADO B QUEBRADO C CORTE D DOBLADO E DEFORMADO F FALTA G GRIETA H HOYO I SIN REMACHES			
J HUMEDO K ROTO L CONTAMINADO M MOJADO N SUCIO O RASGUÑO P DESDOLADO Q HINCHADO R SIN FUNCIONAR			
EL CONTENEDOR ARRIBA IDENTIFICADO ES ENTREGADO / RECIBIDO EN BUEN ESTADO, EXCEPTO LOS DAÑOS DESCRITOS.			
RECEPCION / RECEIVER		CLIENTE	
Mala		n/h	
DESPACHO / DELIVERER			

Tarja contenedores
Fuente: Adapaustro S.A.

3.3.4 Emisión y Aprobación de Guías de Movilización

A continuación se detalla el proceso global que se realiza dentro de la empresa, ADAPAUSTRO como prestación de servicio de movilización y nacionalización de cargas desde Guayaquil:

Los documentos se reciben en la oficina principal de en Cuenca, los cuales deben ser:

- BL original o copia del mismo si tiene orden de emisión en destino.
- Carta de compromiso para contenedores y cheque de garantía a la naviera por el uso del contenedor y gastos locales.
- Copia de la factura comercial especificando los términos de negociación. (FOB, FCA, EX WORKS)
- Copia de la póliza de seguro.

- Nota de pedido o confirmación de las partidas arancelarias.

Si se cumple con estos documentos se procede a verificar si la carga ya arribó o está próxima a arribar al puerto o aeropuerto de ingreso al país, se debe notar que la información necesaria para el correcto proceso del trámite sea:

DESTINO FINAL: ECCUE – CUENCA

ALMACEN TEMPORAL: 7382 ADAPAUSTRO

REGIMEN: 80 TRANSITO ADUANERO

Si la mercadería entrará en Depósito Comercial, la consignación sería:

DESTINO FINAL ECCUE – CUENCA

DEPOSITO COMERCIAL PUBLICO 5591 ADAPAUSTRO

REGIMEN: 70 DEPÓSITO COMERCIAL

Seguido a esto se procede a emitir la Guía de Movilización Interna, la misma que se realiza dentro del sistema de ADUANA SICE, en la cual se registran los documentos de importación como factura, póliza de seguro y tarja de importación ingresando los siguientes datos:

- Nombre del emisor.
- Fecha de emisión.
- Número de documento.

Una vez ingresados estos datos, se registra el valor FOB, el valor de la prima del seguro y las partidas arancelarias correspondientes al trámite con su respectivo valor, con esto se puede estimar el valor de los impuestos, el mismo que servirá de garantía para la movilización de la carga.

Cuando se hayan registrado todos los documentos y datos antes mencionados, el SICE asignarán un número de Código de Documento Aduanero (CDA) y emitirá el documento de Guía de Movilización el cual debe

enviarse en 3 copias con los documentos de acompañamiento al departamento de revisión de la CAE Distrito Cuenca. Igualmente el trámite se deriva electrónicamente para que se pueda registrar los progresos u observaciones del mismo antes de su aprobación.

Una vez aprobada la GMI en Aduana la misma es firmada por el responsable de su revisión y por el Jefe de Operaciones, quien a su vez ha recibido electrónicamente el trámite y lo deriva al almacén de origen autorizando su movilización, mientras esta derivación no conste en el sistema SICE no se podrá proceder al retiro de la mercadería del puerto o aeropuerto de descargue.

La GMI aprobada es entonces retirada de Aduana Distrito Cuenca, e inmediatamente enviada a la ciudad de Guayaquil a los encargados del despacho quienes a su vez en este transcurso se han acercado a las navieras a tramitar el Visto Bueno en el BL que es el único documento que habilita el viaje internacional de la carga y la carta de salida que autoriza a las almaceneras la entrega de los contenedores o cargas sueltas.

Con la autorización de la naviera o aerolínea y con la guía de movilización aprobada se procede a la coordinación del transporte de carga.

Se debe monitorear el proceso de facturación y carga de los contenedores y carga suelta hasta confirmar su retiro del puerto y que los mismos sean embarcados en convoy como se menciona anteriormente.

Se envía entonces a los Agentes de Aduana los documentos originales del trámite para que puedan realizar los respectivos trámites de las cargas próximas a llegar.

ADUANA DEL ECUADOR				REPÚBLICA DEL ECUADOR DECLARACIÓN ÚNICA DE GUÍA DE MOVILIZACIÓN			
REFERENDO							
Nº Referendo	Año	Admón	Código	Régimen	Código	Fecha/det/mes/año	Hora TX
001001	2010	CUENCA	091	GUÍA DE MOVILIZACIÓN	82	29/04/2010-09:04:43	
CONTRIBUYENTE							
Contribuyente				Tipo y No. DDC ID Contribuyente			
FIBROACERO S.A.				1 0190057127001			
Domicilio Contribuyente							
AS. OCTAVIO CHACON 2-141 Y SIN NOMBRE							
Notificado I				Tipo y No. DDC ID Notificado I			
ADAPAUSTRO S.A.				1 0190152197001			
Domicilio Notificado I							
OCTAVIO CHACON S/N Y CARLOS TORI							
VALORES EN ADUANAS							
Por USD	Fin USD	Seguro USD	CIF USD	Total a garantizar			
129758.01	432.72	736.41	130913.12	31153.86			
TRANSPORTE							
Via de Trans.	Código	Fecha Embarq	Fecha Llegada	Carga	Código	Bandera	Código
MARITIMO	1	31/03/2010	26/04/2010			MARSHALL ISLANDS	MEI
Cod. Manifi	Año	Tipo Manifi	No. Manifi	Ag. Carga	Cod.	N. Navar.	No. Carga/G. Admón
028	2010	01	000559	TRANSCOLANCA CIA LTDA	8291	CSAV PERU	SSZ262330
Total	Peso Neto (Kg)	Peso Bruto (Kg)	Total Bultos	Total Contenedores	Pais Proce.	Tar. Unid. Fin.	Tar. Unid. Com.
3	7400.0	7400.0	10	0	BRAZIL	0.0	0.0
OBSERVACION:							
NOVEDADES:							

ADUANA DEL ECUADOR				REPÚBLICA DEL ECUADOR DECLARACIÓN ÚNICA DE GUÍA DE MOVILIZACIÓN			
REFERENDO							
Nº Referendo	Año	Admón	Código	Régimen	Código	Fecha/det/mes/año	Hora TX
001001	2010	CUENCA	091	GUÍA DE MOVILIZACIÓN	82	29/04/2010-09:04:43	
CONTRIBUYENTE							
Contribuyente				Tipo y No. DDC ID Contribuyente			
FIBROACERO S.A.				1 0190057127001			
Domicilio Contribuyente							
AS. OCTAVIO CHACON 2-141 Y SIN NOMBRE							
Notificado I				Tipo y No. DDC ID Notificado I			
ADAPAUSTRO S.A.				1 0190152197001			
Domicilio Notificado I							
OCTAVIO CHACON S/N Y CARLOS TORI							
Almacén de Aduana Origen							
CONTECON GUAYAQUIL S.A.				Código 9025			
DOCUMENTOS DE ACOMPAÑAMIENTO							
Número	Tipo		Emisor		Fecha		
90002 / 1102	POLIZA SEGURO		SEGUROS EQUINOCCIAL		19/03/2010		
90010	FACTURA COMERCIAL		APIS DELTA LTDA		28/01/2010		
SSZ262330	CONOCIMIENTO DE EMBARQUE GUÍA AEREA CARTA DE PORTE				31/03/2010		
CONTENEDORES/CARGA SUelta							
No. Des. Trans.	Cod. Cont. Mercar	País de Origen	Cantidad Cont.	Tipo Cont.	País de Destino	Sello	
SSZ262330	BRAZIL APIS DELTA LTDA	BRAZIL	10				
SSZ262330			0				
DETALLE DE SERIES							
Partida Arancelaria	Descripción Partida	Número Complementario	Tipo Mercadería	Peso Bruto	Peso Neto	Valor FOB	Cantidad de Unidades
4016999000	LAS DEMAS	0000	0000	2486.66	2486.66	2330.0	0.0
7415330000	Tornillos, pernos y tuercas	0000	0000	2486.67	2486.67	4210.0	0.0
8481099900	Los demás	0000	0000	2486.67	2486.67	121178.0	0.0
TOTALES:				1	7400.0	7400.0	129758.01

Guía de Movilización Aprobada
Fuente: Adapaustro S.A.

Aduana del Ecuador - Microsoft Internet Explorer

Archivo Edición Ver Favoritos Herramientas Ayuda

Atrás Búsqueda Favoritos

Dirección: <http://sice1.aduana.gov.ec/aduana/general/menu.jsp>

Vinculos

ADUANA DEL ECUADOR

Despacho Carga Trámite Catalogos Administracion Arancel

Seguimiento - Trámite de Documentos Complementarios (WorkFlow)

Documento: Número de Documento: Fecha:

Estado de: Estado del Mensaje:

Status Tarea	Fecha de Derivación	Prioridad	Número Documento	Origen	Area Responsable	Responsable
1 Derivado	2010-05-04 11:14:00.0	Normal	091-2010-82-001675-1	Adapaustro S.A.	Area de Almacenes Temporales (Cuenca)	Adapaustro S.A.
2 Recibido	2010-05-04 11:23:30.0	Normal	091-2010-82-001675-1	Adapaustro S.A.	Oficinista Recepción Nacionalización y Regímenes (CCAT)	Bermeo Molina Enma Raquel
3 Derivado	2010-05-04 11:24:48.0	Normal	091-2010-82-001675-1	Adapaustro S.A.	Oficinista Recepción Nacionalización y Regímenes (CCAT)	Bermeo Molina Enma Raquel
4 Derivado	2010-05-04 12:17:45.0	Normal	091-2010-82-001675-1	Barzallo Grunauer Julissa Guadalupe	Técnico Operador Control de Zona Primaria (CCAT)	Bermeo Molina Enma Raquel
5 Derivado	2010-05-04 14:34:35.0	Normal	091-2010-82-001675-1	Bermeo Molina Enma Raquel	Director de Despacho y Control de Zona Primaria (CCAT)	Acaro Vega Nixon Geovanny
6 Recibido	2010-05-04 14:35:31.0	Normal	091-2010-82-001675-1	Acaro Vega Nixon Geovanny	Area de Almacenes Temporales (GYE Marítimo)	Inarpi S.A.

Bienvenidos al Sistema Interactivo de Comercio Exterior

Inicio Bandeja de entrada Reporte Cargas 2010 Aduana del Ecuador

ES 16:33

Guía de Movilización Aprobada electrónicamente
Fuente: <http://sice1.aduana.gov.ec/aduana/general/menu.jsp>

3.4 Facturación en Puerto.

Una vez con todos los documentos en orden se procede a facturar el almacenaje de las mercancías, esto es necesario ya que las almaceneras facturan un valor por la estadía de la carga una vez arribada al puerto.

Al momento de emitir las facturas se emite también los pases de puerta que por seguridad llevan los datos del chofer como del vehículo que retirará la carga.

3.5 Despacho del Recinto Portuario

Con el pase de puerta listo y el almacenaje cancelado se le permite al vehículo el ingreso al almacén para que se pueda cargar ya sea el contenedor o la carga suelta, quienes luego deben pasar por una bascula en la cual son pesados a fin de confirmar que el peso recibido en el almacén sea igual que el peso despachado.

Una vez salida la mercadería del recinto portuario el trámite es nuevamente derivado electrónicamente al almacén de destino en donde se procederá a su nacionalización

Igualmente se debe informar y confirmar a los Agentes de Aduana sobre la carga a recibir para que los trámites de nacionalización puedan estar listos lo antes posible para ingresar en Aduana.

3.6 Transporte de Mercadería

De acuerdo a las necesidades del cliente se contrata la compañía de transporte quien se encargará del traslado, cuando la carga a movilizar se encuentre en un contenedor lleno FCL (Full Container Loaded) la compañía de transporte debe asegurarse de que los camiones que realicen el traslado cuenten con sistema de rastreo satelital y viajen en convoy, resguardando la seguridad de la carga.

En el caso de carga suelta LCL (Less than Container Loaded), de acuerdo a la petición del cliente, la misma se traslada con las compañías antes mencionadas, o con compañías de transporte pesado.

3.7 Inspecciones

Las inspecciones son solicitadas por la CAE cuando existen discrepancias en la carga a ser movilizadas ya sea por diferencia de pesos o diferencia de sellos, la misma debe ser solicitada por un agente en el puerto con un día de anticipación ya que se deben programar las inspecciones en Zona Primaria las cuales se realizan de acuerdo a los turnos que se entregan al momento de ingresar la solicitud. Esta inspección por lo general es realizada con la presencia del agente afianzado en la ciudad de Guayaquil.

Si el cliente desea puede estar presente en la inspección mediante la autorización del Departamento de Seguridad Física del Almacén en donde se encuentre la carga, contando con la vestimenta adecuada.

Una vez realizada la inspección la CAE emite un informe en el cual se dan a conocer las novedades de la misma a fin de poder seguir con el trámite, es necesario notar que de existir discrepancias entre la mercadería la CAE tomará las acciones legales que correspondan.

3.7.1 Diferencia de Sellos

Todo contenedor cuenta en su puerta con un sello de acero de seguridad el cual es numerado y cuya numeración debe constar tanto en el BL como en el sistema SICE. Cuando un contenedor presenta diferencia de sellos no puede abandonar el recinto portuario hasta que mediante una inspección pueda confirmarse que no existen novedades en la mercadería.

En el caso de las almaceneras que emiten tarjetas las diferencias de sellos pueden detectarse al momento de la emisión de la GMI, en este caso es necesaria realizar la inspección para que la GMI sea aprobada y poder movilizar la carga.

Esto no sucede con las otras almaceneras en las que la diferencia de sellos es detectada en la garita del almacén al momento de su despacho debiendo regresar la carga para ser inspeccionada posteriormente y que de esta manera se pueda permitir la salida del contenedor del puerto.

3.7.2 Diferencia de peso

Toda carga ya sea contenedor o carga suelta debe ser pesada al momento de su salida del recinto portuario, este peso es comparado con el peso recibido al momento de la descarga y no con el peso manifestado en el BL, en el peso que registre la balanza se tolera una diferencia del 10% en mas o en menos en el peso que se registre para poder despachar la misma.

Si el peso sobrepasa esta tolerancia la carga no podrá ser movilizada y deberá regresar al almacén para seguir el proceso de inspección antes mencionado.

ADUANA DEL ECUADOR				DATOS GENERALES			
Número de Informe:	DZP-1559			BM:	X	BFI:	
Fecha de Informe:	Miércoles 14 de Abril de 2010			Manifiesto/Doc. Transporte:	028-2010-01-000580 / AC105HGU47234		
Consignatario:	AUDIOVISION ELECTRONICA AUDIOELEC S.A.			Procedencia:			
Referendo:	091-10-82-001280			Fecha de Providencia:			
DAL:				Oficio/Hoja Trámite:	SOLICITUD		
Almacén:	CONTECON GUAYAQUIL S.A.			Fecha de Solicitud:	Lunes 12 de Abril de 2010		
Cantidad Aforada:	30 PORCIENTO			Destino:			
MOTIVO DE LA INSPECCIÓN							
DIFERENCIA DE SELLOS							
EMBALAJE Y DESCRIPCIÓN DE LA MERCANCIA							
Contenedor:	☒			Carga Suelta:	☐		
Número de Contenedor	Dimensión y Tipo		Sellos y/o Precintos		Descripción Física de la Mercancía		
FSCU6550600	40"	20"	Q72539	H42053	CKD PARA LCD		
TGHU7633939	40"	20"	V66811	Y63980			
FSCU6433115	40"	20"	N07266	B36571			
CAXU6808860	40"	20"	P42977	A46193			
	40"	20"					
	40"	20"					
	40"	20"					
	40"	20"					
	40"	20"					
	40"	20"					
	40"	20"					
	40"	20"					
	40"	20"					
	40"	20"					
	40"	20"					
	40"	20"					
RESULTADO DE LA INSPECCIÓN							
Se efectuó la operación a las:		9:30	Horas.		La misma, finalizó a las:		11:30
CONFORME:		☐	NOVEDAD:		☒		
OBSERVACIONES							
SE REALIZÓ LA INSPECCIÓN FÍSICA ALEATORIA DE LA SOLICITUD PRESENTADA POR EL AGENTE DE ADUANA POR EXISTIR DIFERENCIA DE SELLOS DE LOS CONTENEDORES ARRIBA INDICADOS, Y PUEDO INFORMAR QUE ESTA CONFORME CON LA NATURALEZA DE LOS DOCUMENTOS. CABE SEÑALAR QUE SE ENCONTRARON PANTALLAS DE LA MARCA LG. PARTICULAR QUE INFORMO PARA LOS FINES PERTINENTES. ADJUNTO FOTOS.							
RECOMENDACIONES							
ESTUVIERON PRESENTES EN LA INSPECCIÓN							
Corresponsables				Nombres			
Agente Afianzado de Aduanas:				JORGE CAICEDO			
Auxiliar del Agente Afianzado de Aduanas:							
Importador y/o Exportador:							
Policía Antinarcóticos:							
Compañía de Seguros:							
Agrocalidad:							
Compañía Aforadora:							
Funcionario de la CAE:							
Servicio de Vigilancia Aduanera:							
Delegado del Almacén Temporal:							
Delegado de Otra Entidad Gubernamental:							
Delegado de DZP: Mayuri Elizabeth Guerrero Alcivar				Nombre: JORGE CAICEDO			
C.C.: 1203607624				C.C.: 0909089124			
Firma del Delegado de DZP/CAE				Firma del Usuario Interesado			
ORIGINAL				COPIA 1		COPIA 2	

Informe de Inspección Gye
Fuente: Adapaustro S.A.

3.8 Conclusiones

Las almaceneras del puerto de Guayaquil descargan y almacenan tanto contenedores como carga suelta, por lo que es necesario considerar el traslado inmediato hasta el destino final de la carga a fin de contar con la misma en el menor tiempo posible y con seguridad, dependiendo de las mismas se emiten o no las tarjas de importación que nos confirman el estado de la carga.

Es necesario cumplir con todos los trámites ya sean documentales o físicos, en las navieras o en el puerto marítimo que nos permitan el retiro de la carga bajo las normas establecidas.

El SICE es un sistema sumamente útil implementado por la CAE en el cual no solo podemos verificar los datos e información de nuestra carga sino también el ingreso y emisión de documentos tales como la Guía de Movilización, sistematizando los procesos.

Las diferencias de peso y sellos nos dan una alarma al estado de la mercadería, motivo por el cual la Aduana solicita la inspección de la misma antes de dar la salida del Recinto Portuario.

CAPITULO IV

RECEPCION Y

NACIONALIZACION

DE CARGA

4.1. Introducción

4.2. Ingreso y Recepción en Almacén Privado o Depósito

4.3. Nacionalización de Carga

4.4. Aforos

4.5. Liquidaciones

4.6. Despacho de Mercadería Liquidada

4.7. Conclusiones

CAPITULO IV

RECEPCION Y NACIONALIZACIÓN DE CARGA

4.1 Introducción

A continuación se detalla el proceso normal que se debe seguir para nacionalizar la carga movilizada a la ciudad de Cuenca. La documentación que se debe presentar ante los organismos pertinentes así como las personas que intervienen dentro del proceso de nacionalización

4.2 Ingreso y Recepción en Almacén Privado o Depósito

Una vez movilizada la carga y a su llegada a la ciudad de Cuenca se procede a la recepción de la mercadería, aunque en las guías de movilización se nos establece un tiempo de viaje (ej. 8 horas en el caso de Guayaquil) este ingreso se da en la mañana con una tolerancia de llegada hasta las 12:00 solicitando el peso de báscula sin son contenedores, y en el caso de carga suelta pesando en la báscula de la bodega confirmando así las novedades presentadas en la carga a su llegada. Emitiendo la documentación necesaria que confirme el ingreso

Si la carga se retrasa la compañía de transporte debe enviar a la almacenara un documento de soporte en el que indique el motivo del retraso para de esta manera poder justificar la llegada tardía a la CAE, de no enviar este justificativo la Aduana procederá con una multa por falta reglamentaria.

Cuando la carga ingresa a los patios de Zona Primaria, se entrega un original de la GMI a un funcionario del Servicio de Vigilancia Aduanera (SVA) quien luego de la revisión de los pesos aceptando la CAE un margen de tolerancia del 10% ya sea en mas o menos, y los sellos de contenedores o el embalaje de la carga suelta firma la guía con las novedades y la misma es enviada Aduana para el cierre de guía.

Se confirma a los clientes el ingreso de su mercadería y se envía las novedades de los pesos así como las fotografías del estado de recepción de la carga suelta.

4.2.1 Revisión documental y cierre de guías

Así como en la revisión de documentos para la aprobación de la GMI, el Distrito recibe las guías y sus novedades a la recepción de la carga y se procede al cierre de la misma.

Una vez cerrada la GMI el trámite electrónico se ve completado y el Agente de Aduana puede solicitar se proceda al trámite de nacionalización de la carga

Aduana del Ecuador - Microsoft Internet Explorer

Archivo Edición Ver Favoritos Herramientas Ayuda

Dirección: <http://sice1.aduana.gov.ec/aduana/general/menu.jsp>

Seguimiento - Trámite de Documentos Complementarios (Workflow)

Documento: Número de Documento: Fecha:

Estado de: Estado del Menú:

Status	Tarea	Fecha de Derivación	Prioridad	Número Documento	Origen	Area Responsable	Responsable
1	Derivado	2010-04-29 09:48:10.0	Normal	091-2010-82-001606-8	Adapaustro S.A.	Area de Almacenes Temporales (Cuenca)	Adapaustro S.A.
2	Derivado	2010-04-30 10:07:25.0	Normal	091-2010-82-001606-8	Adapaustro S.A.	Oficinista Recepción Nacionalización y Regímenes (CCAT)	Bermeo Molina Enma Raquel
3	Derivado	2010-04-30 11:41:03.0	Normal	091-2010-82-001606-8	Barzallos Grunauer Julissa Guadalupe	Técnico Operador Control de Zona Primaria (CCAT)	Barzallos Grunauer Julissa Guadalupe
4	Derivado	2010-04-30 12:09:11.0	Normal	091-2010-82-001606-8	Barzallos Grunauer Julissa Guadalupe	Director de Despacho y Control de Zona Primaria (CCAT)	Acaro Vega Nixon Geovanny
5	Derivado	2010-04-30 12:15:17.0	Normal	091-2010-82-001606-8	Acaro Vega Nixon Geovanny	Area de Almacenes Temporales (GYE Marítimo)	Contecon Guayaquil S.A.
6	Derivado	2010-05-03 11:55:05.0	Normal	091-2010-82-001606-8	Contecon Guayaquil S.A.	Area de Almacenes Temporales (Cuenca)	Adapaustro S.A.
7	Derivado	2010-05-04 09:02:11.0	Normal	091-2010-82-001606-8	Adapaustro S.A.	Oficinista Recepción Nacionalización y Regímenes (CCAT)	Bermeo Molina Enma Raquel
8	Derivado	2010-05-04 11:07:48.0	Normal	091-2010-82-001606-8	Barzallos Grunauer Julissa Guadalupe	Técnico Operador Control de Zona Primaria (CCAT)	Bermeo Molina Enma Raquel
9	Recibido	2010-05-04 11:19:45.0	Normal	091-2010-82-001606-8	Bermeo Molina Enma Raquel	Jefe de Documentación y Archivo (CCTA)	Ruiz Arcentales Milton Cornel

Cuadro de cierre de guías

Fuente: <http://sice1.aduana.gov.ec/aduana/general/menu.jsp>

4.3 Nacionalización de Carga

Para esto se requiere la participación de un agente afianzado de aduanas, quien será el responsable ante la Aduana del Ecuador. Para nacionalizar la mercadería, se debe enviar la siguiente documentación:

- Factura original del proveedor.
- Póliza original de seguro
- Nota de pedido electrónica
- Bill of lading original, o en su defecto la guía aérea (con visto bueno)
- Copia de la GMI (estos dos últimos son enviados por la almacenadora)

Una vez que el Agente cuenta con estos documentos y tiene la confirmación de la movilización de la carga para proceder a iniciar el trámite de nacionalización. Adicional a esto, se requiere del manifiesto de carga, el cual sirve al agente de aduanas para conocer la siguiente información:

- Fecha de salida del buque
- Fecha de arribo del buque
- Puerto de embarque
- Cantidad de bultos
- Pesos
- Flete
- Número de guía de movilización
- Número del manifiesto de carga
- Número de Documento de Transporte Internacional
- Línea de transporte (Naviera)
- Agencia de carga

Con esta información, se procede a realizar el ingreso de datos de la carga en el sistema que utilizan los agentes de aduanas, en el cual registran la información para luego enviar electrónicamente a la Aduana.

4.3.1 Ingreso de tramites

Una vez que la aduana revisa esta información, reenvía un archivo con la aceptación o rechazo de dicho ingreso de datos, en la cual existe un campo de observaciones, para que el agente de aduana realice los cambios solicitados con el fin de darle el visto bueno y poder proceder con trámite.

El momento que llega la aprobación definitiva por parte de la aduana, se asigna un número llamado Refrendo el cual es el distintivo de cada tramite de importación en el sistema de la CAE y deberá ser impreso en todos los documentos originales y enviarlo adjunto con la Declaración Única de Aduanas (DAU) y la Declaración Andina de Valores (DAV). El DAV debe entregarse firmado por el Representante Legal o persona registrada en la CAE

De acuerdo al Art. 44 de la Ley Orgánica de Aduanas (LOA), a la declaración aduanera se deben adjuntar los siguientes documentos

- Original del Conocimiento de Embarque, Guía Aérea o Carta Porte con el respectivo Visto Bueno.
- Factura Comercial y Póliza de Seguro Original Expedidas de acuerdo a la Ley
- Certificado de Origen cuando Proceda
- Los demás exigibles por regulaciones expedidas por el COMEXI y/o el Directorio de la CAE, en el ámbito de sus competencias.

DAV
Fuente: Agente Nardo Gonzalez

- a. Con Aduana** En estos aforos se designa a un funcionario o aforador por parte de Aduana quien procede a la revisión física de la mercadería a fin de comprobar que la mercadería en si es la misma que la declarada, este aforo es muy común para importadores que no tiene mucho movimiento.
- b. Con Verificadora** Este es realizado en importaciones cuyo valor CIF es menor a los \$4000 en el cual se revisa toda la mercadería con la verificadora de turno quienes luego de una revisión detallada emiten un informe a fin de proceder con la liquidación de la carga.

4.4.2 Documentales

Los aforos Documentales son la revisión detallada de los documentos para proceder luego a la liquidación del trámite.

4.4.3 Automáticos

Los aforos automáticos fueron implementados recientemente en el Distrito de Cuenca, en este tipo de aforo la carga es liquidada automáticamente incluso antes del cierre de la guía, este tipo de aforos es común para importadores que registran cantidades considerables en sus importaciones anuales

4.5 Liquidaciones

Cuando la liquidación se emite, debe ser pagada en los bancos autorizados, ya sea en efectivo, cheque certificado, transferencia real o virtual luego de realizar el pago, el DAV C es sellado por el banco y es el único documento que habilita la salida de la carga de Zona Primaria.

Los tributos e impuestos que se cancelan en una liquidación de aduana son:

- Ad Valorem
- ICE
- IVA (12%)
- Multas
- Fodinfra

- Salvaguardia (en casos específicos)
- Valor del Corpei

Cabe indicar que los porcentajes de todos estos tributos a excepción del IVA, varían según la subpartida declarada y del país de procedencia ya que se puede tener convenios y por ende se obtiene preferencias arancelarias.

4.5.1 Totales

Las liquidaciones Totales se utilizan para las cargas que ingresan al Almacén Temporal bajo el Régimen 80 de Transito Aduanero ya que esta carga se liquida al 100% y una vez cancelada debe salir del Almacén hacia las bodegas del importador.

4.5.2 Parciales

En lo referente a las liquidaciones Parciales estas se utilizan en los Depósitos Industriales o Comerciales en los cuales la mercadería se va nacionalizando por partes de acuerdo a las necesidades de los clientes.

ADUANA DEL ECUADOR		REPÚBLICA DEL ECUADOR DECLARACIÓN ADUANERA ÚNICA		16159772		C	
A ADUANA		B REFERENDO					
31	Orden/AFC	32	Aduana	33	Régimen	34	Código
000793	CUENCA091	02	IMPORTACION A CONSUMO	10	04	06/12/2009-13:52:34	05
C CONTRIBUYENTE / AGENTE		D VALORES EN ADUANA					
35	Importador / Exportador	36	Tipo y N° Doc ID	37	Ciudad	38	
35	LAS FRAGRANCIAS CIA. LTDA.	36	0190111881001	37	Quito	38	
39	Dirección	40	Teléfono	41	Usual Comercial	42	
39	Av. ORDOÑEZ LAZO 850F PINAR DEL LAGO	40		41		42	
43	Declarante / Agente	44	Código	45	Almacén / Depósito	46	Código
43	ADAMARISTRO S.A.	44	7382	45		46	
E AUTOLIQÜIDACIÓN DE TRIBUTOS		F VALORES EN ADUANA					
47	Por USD	48	Por USD	49	Seguro USD	50	Ajuste USD
47	18997.71	48	1363	49	17.54	50	20398.23
F VALORES EN ADUANA		G VALORES EN ADUANA					
51	Por USD	52	Por USD	53	Seguro USD	54	Ajuste USD
51	18997.71	52	1363	53	17.54	54	20398.23
H AUTOLIQÜIDACIÓN DE TRIBUTOS		I AUTOLIQÜIDACIÓN DE TRIBUTOS					
55	CONCEPTO	56	LIQUIDACIÓN \$(1)	57	LIBERACIÓN	58	CANTIDAD A PAGAR \$(1-2)
55	AD / VALOREM	56	1401.94	57		58	1401.94
55	DEA ESPECÍFICO	56		57		58	
55	IMP. CONSUMO ESPECIAL	56		57		58	
55	IMP. VALOR AGREGADO	56		57		58	
55	DERECHO ANTIDUMPING	56		57		58	
55	DERECHOS CONSULARES	56		57		58	
55	DERECHO PETROLERO	56		57		58	
55	ADICIONAL POR BARRIL DE CRUDO	56		57		58	
55	TASA MODERNIZACIÓN	56		57		58	
55	TASA DE CONTROL	56		57		58	
55	TASA ALMACENAJE	56		57		58	
55	MULTAS (ART 89 Y 91)	56		57		58	
55	INTERESES	56		57		58	
55	IMP. A LA SALIDA DE DIVISAS	56		57		58	
55	POSDIVA	56		57		58	
55	CORPEI	56		57		58	
55	OTROS	56		57		58	
55	SALVAGUARDIA	56		57		58	
55	TOTAL AUTOLIQÜIDACIÓN	56	4,187.9	57		58	
J BANCO Y ADUANA		K BANCO Y ADUANA					
LIQUIDACIÓN DE DAU ELECTRONICO		LIQUIDACIÓN DE DAU ELECTRONICO					
59	Riq DAU	60	Riq DAU	61	Fec Liquidación	62	Fec Última Día de Pago
59	091-2009-10-003779-2-01	60	091-2009-10-003779-2-01	61	06/12/2009	62	10/12/2009
63	Discrepancia	64	Discrepancia	65	Fec Cancelación	66	Fec Cancelación
63	LAS FRAGRANCIAS CIA. LTDA.	64	LAS FRAGRANCIAS CIA. LTDA.	65	09/12/2009	66	09/12/2009
67	Riq Secuencial	68	Riq Secuencial	PAGO CONFIRMADO			
67	16159772	68	16159772				
CONCEPTO DEL TRIBUTO		AUTOLIQÜES		LIQUIDACIONES		LIBERACION/SUSPENSION	
AD VALOREM		1401.94		1333.63		0	
DERECHO ESPECÍFICO		0		0		0	
IMPUESTO A CONSUMOS ESPECIALES		0		0		0	
IMPUESTO AL VALOR AGREGADO		2655.65		2644.18		0	
DERECHO ANTIDUMPING		0		0		0	
MULTAS		0		26.28		0	
TASA DE MODERNIZACIÓN		0		0		0	
TASA DE CONTROL		0		0		0	
TASA DE ALMACENAJE		0		0		0	
POSDIVA		102.99		102.99		0	
SALVAGUARDIA		0		0		0	
INTERES		0		0		0	
IMPUESTO A LA SALIDA DE DIVISAS		0		0		0	
TOTAL		4,187.9		4,107.08		0	
CORPEI		1		1		0	

Liquidación
Fuente: Agente Jorge Arízaga

4.6 Despacho de Mercadería Liquidada.

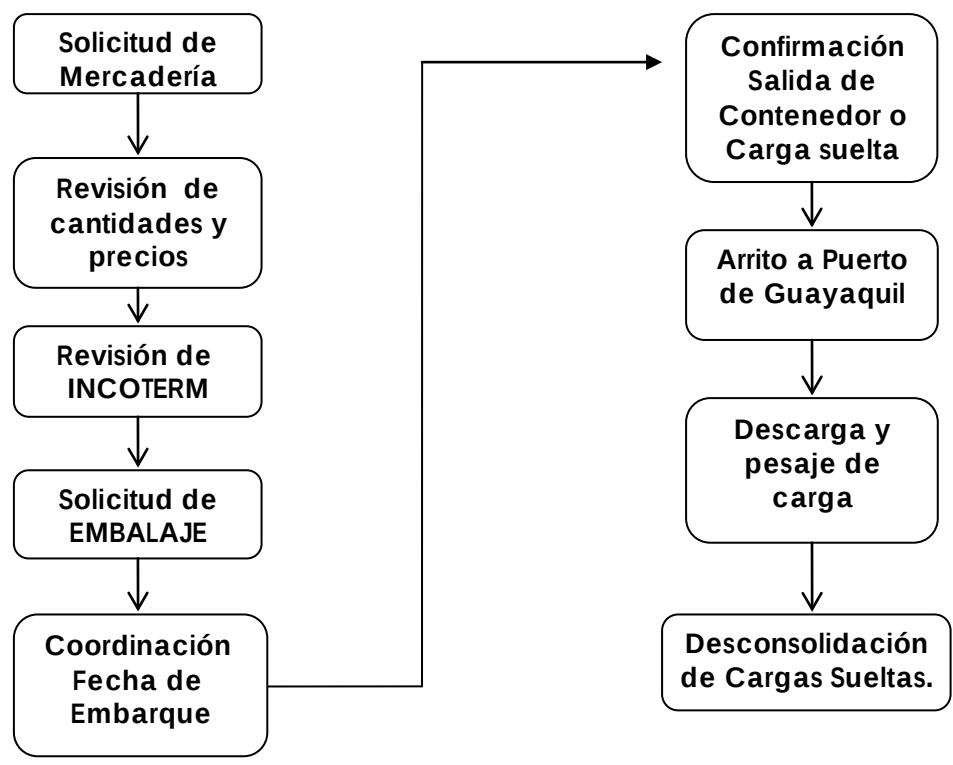
La liquidación cancelada será presentada hasta las 17:00 para el retiro de la carga de acuerdo a las disposiciones y horario de atención de la CAE, el representante del SVA debe estar presente y confirmar el estado del despacho. Si se sobrepasa la hora establecida, los contenedores o la carga suelta deben permanecer en Zona Primara hasta el siguiente día que permita su despacho.

Antes de la salida de la mercadería la Almacenera debe confirmar que la liquidación presentada sea original y no copia para proceder con el despacho, se emitirá entonces la documentación respectiva que confirme la salida de la mercadería de Zona Primaria una vez liquidada y bajo la firma de responsabilidad del importador

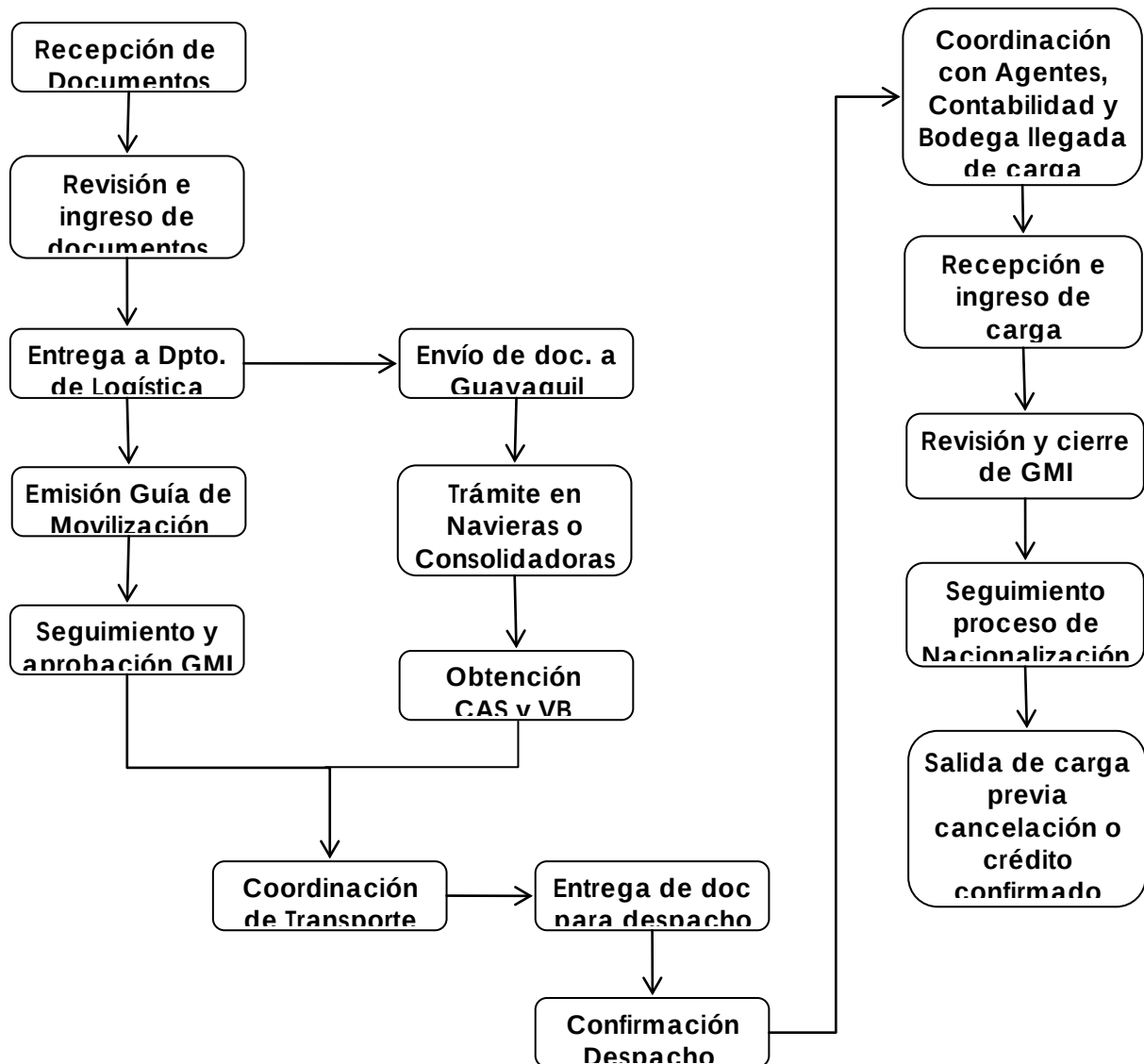
Se deberán registrar los ingresos y egresos de cargas, los mismos que se presentan mediante inventarios a la CAE Distrito Cuenca.

Recopilando toda la información presentada en lo referente a la importación de la carga y la movilización de la misma con Tránsito Aduanero a la ciudad de Cuenca presentamos a continuación los siguientes diagramas de resumen de procesos.

Compra y Traslado Internacional



Movilización y Nacionalización de Carga.



4.7 Conclusiones

Es necesario confirmar la recepción de la carga y las novedades que las mismas presentan esto puede darnos a conocer en el caso de novedades la necesidad de solicitar la presencia del seguro para efectos de reclamos posteriores.

El importador es quien debe darle el principal seguimiento a su carga ya sea que el trámite se encuentre en manos de la Almacenera o el Agente afianzado, debe ser el cliente y dueño de la carga quien de seguimiento a todos los pasos y quien debe solicitar la información que necesite de su carga para que tenga la certeza de que su trámite está siendo procesado bajo los parámetros que diariamente se manejan.

Una de las ventajas que implica el transito Aduanero es que los Aforos físicos que se realicen en la Aduana, pueden ser en presencia del importador quien tendrá la seguridad de que su carga luego del aforo es sellada nuevamente y esta completa y segura.

Adicionalmente el importador puede considerar el uso del Depósito Comercial para que la carga sea nacionalizada de manera parcial y de acuerdo a sus necesidades.

CONCLUSIONES

CONCLUSIONES

De acuerdo a las definiciones planteadas se puede notar que tanto el importador como el exportador están obligados a cumplir con sus funciones considerar siempre el uso correcto de los INCOTERMS y el correcto embalaje de la mercadería o del tipo de contenedor a utilizarse. Asegurar la carga y estar pendiente de su viaje. Con la correcta emisión de los documentos de transporte.

El tránsito Aduanero puede ser de gran ayuda para los importadores que no se encuentran en el puerto principal y quienes pueden trasladar su mercadería con seguridad para que la misma sea nacionalizada en su destino final. Es necesario considerar la correcta información a incluirse en los documentos de importación.

Es importante considerar que dentro del comercio exterior debemos cumplir normas de calidad y licencias de importación, para evitar retrasos, reembarques y problemas de tipo legal con el Estado, es necesario que estos requisitos y licencias sean cumplidos de acuerdo a lo establecido en las leyes y reglamentos de las distintas instituciones.

Toda programación de importación debe hacerse en base a los tiempos de tránsito que tenga cada puerto y estar pendiente de la llegada y novedades de la carga ya sea en el puerto de Guayaquil como en su destino final.

El importador es quien debe darle el principal seguimiento a su carga ya sea que el trámite se encuentre en manos de la Almacenera o el Agente afianzado, debe ser el cliente y dueño de la carga quien de seguimiento a todos los pasos y quien debe solicitar la información que necesite de su carga para que tenga la certeza de que su trámite está siendo procesado bajo los parámetros que diariamente se manejan.

BIBLIOGRAFIA.

Libros

- | | |
|----------------------------------|--|
| ESTRADA Heredia
Luis Patricio | Cómo Hacer Importaciones
Editorial Mendieta, Quito 2008. |
| FEDEXPOR, CORPEI | Guía Logística Internacional
Corporación de Promoción de Exportaciones e Inversiones, 2007 |
| De la OSSA Hurtado,
Alvaro | Modulo Gestión Logística de Comercio Internacional
Universidad del Azuay, Diplomado Negociación Internacional, Octubre 2009 |

Internet

- | | |
|-------------------------------------|--|
| Autoridad Portuaria
De Guayaquil | Acceso y Servicios
http://www.puertodeguayaquil.com .
Abril, 2010 |
| Corporación Aduanera
Ecuatoriana | Ley Orgánica de Aduanas
http://www.aduana.gov.ec/contenido/loa.html
Abril, 2010 |
| FEDEXPORT | Permisos Sanitarios
http://www.fedexpor.com
Abril, 2010 |
| Naportec | Quienes Somos
http://www.naportec.com
Abril, 2010 |
| PROARGEX | Los Medios de Transporte en los Incoterms
http://www.proargex.com.ar
Abril, 2010 |
| Terminal Portuario
De Guayaquil | Ubicación, Dirección, Instalaciones
http://www.tpg.com.ec
Abril, 2010 |