



Facultad de Ciencias Jurídicas

Carrera de Estudios Internacionales

El Operador Económico Autorizado en el Ecuador y su Vínculo con el Acuerdo de Reconocimiento Mutuo de la Comunidad Andina de Naciones. Caso de Estudio Distribuidora de Camiones “Vehicentro”

Trabajo de Titulación previo a la obtención del Grado de Licenciado en Estudios Internacionales

Autor:

Andrés Sebastián Silva Álvarez

Directora:

Claudia Inés Campoverde Cárdenas

**Cuenca – Ecuador
2026**

DEDICATORIA

Dedico este trabajo a mis padres, Fabián y Gabriela, quienes han sido mi fuerza y mi mayor inspiración a lo

largo de toda mi vida. Gracias por cada sacrificio silencioso, por cada palabra de aliento en los momentos en que más los necesitaba. Todo lo que soy es gracias a ustedes, este logro lleva su nombre en cada página.

A mis abuelos Kleber y Lía, por su sabiduría y amor infinitos, por recordarme siempre de dónde vengo, su ejemplo ha sido una constante guía en vida, lo cual me ha impulsado a seguir adelante.

AGRADECIMIENTO

Deseo expresar mi más profunda gratitud a mis padres, Fabián y Gabriela, quienes han sido la fuerza inspiradora detrás de cada uno de mis éxitos. Gracias a su inquebrantable apoyo y cariño he logrado alcanzar esta meta.

A mis abuelos, les agradezco su compañía constante, su respaldo absoluto y por infundirme la valentía necesaria a lo largo de todo este proceso.

A mis amigos Sofia, Belen, Sebastián y Yareli, gracias por caminar a mi lado, por sus valiosos consejos y por hacer que esta trayectoria fuera mucho más llevadera y feliz.

Extiendo mi reconocimiento y agradecimiento a mi directora de tesis, Claudia Campoverde, por su paciencia, guía y compromiso constante durante el desarrollo de esta investigación.

A mi profesora de metodológica, María Inés Acosta. Su esmero, guía y compromiso académico resultaron indispensables para llevar a cabo este proyecto.

Índice de Contenidos

DEDICATORIA.....	i
AGRADECIMIENTO.....	ii
Índice de Contenidos.....	iii
Índice de Figuras, Tablas y Anexos.....	v
Índice de Figuras.....	v
Índice de Tablas.....	v
Índice de Anexos.....	v
RESUMEN.....	vi
ABSTRACT.....	vii
INTRODUCCIÓN.....	1
CAPÍTULO 1 MARCO TEÓRICO.....	2
1.1 El Operador Económico Autorizado.....	3
1.2 Acuerdos de Reconocimiento Mutuo.....	6
1.2.1 Acuerdo de Reconocimiento Mutuo de la Comunidad Andina.....	7
1.2.3 Conflicto Económico entre Ecuador y Colombia.....	10
CAPÍTULO 2 ESTADO DEL ARTE.....	12
2.1 Análisis y Contextualización del REGLAMENTO DEL PROGRAMA OPERADOR ECONÓMICO AUTORIZADO (OEA) en Ecuador.....	15
2.2 Comparativa entre Operador de Comercio Exterior y Operador Económico Autorizado	
19	
2.3 Empresa Distribuidora de Camiones Vehicentro.....	20
CAPÍTULO 3 METODOLOGÍA.....	21
3.1 Enfoque de la Investigación.....	21
3.2 Tipo y Diseño de Investigación.....	21
3.3 Unidad de Análisis.....	22
3.3.1. Selección del Caso de Estudio.....	22
3.4 Instrumentos y Técnicas de Recolección de Datos.....	22
3.4.1 Revisión Documental y de Literatura.....	22
3.4.2 Entrevistas Semiestructuradas.....	23
3.4.3 Participantes e Informantes Clave.....	24
3.4.4 Análisis Normativo.....	25
3.5 Técnica de Análisis de Información.....	25

3.6 Estrategia de Validación: Triangulación de Información	25
3.7 Consideraciones Éticas	26
CAPÍTULO 4 RESULTADOS	27
4.1 Entrevista a Mgst. María José Acosta.....	27
4.1.1 Perfil del Entrevistado.....	27
4.1.2 Gestión de Importaciones Antes y Después del OEA.....	27
4.1.3 “Vehicentro” como Operador Económico Autorizado	28
4.1.4 Aplicaciones y Limitaciones del ARM-CAN	30
4.1.5 Propuestas para mejora y crecimiento del programa Operador Económico Autorizado y para los Acuerdos de Reconocimiento Mutuo	30
4.1.5.1 Difusión del Programa OEA y ARM	31
4.1.5.2 Ampliación de los ARM.....	31
4.1.5.3 Aplicación Uniforme de los Beneficios OEA	31
4.2 Tablas de Resultados.....	32
4.2.1 Matriz de Triangulación de Datos Práctica vs Teoría	32
4.2.2 Matriz de Limitaciones Para la Efectividad del ARM y OEA	32
4.3 Análisis Crítico y Comparativo	33
4.3.1 El ARM y su Relación con la Facilitación del Comercio	33
4.3.2 Marco Normativo y Estándares de Seguridad.....	33
4.3.3 Aplicabilidad de Programas en Vehicentro.....	33
4.3.4 Implicaciones Estratégicas	34
CONCLUSIONES.....	35
RECOMENDACIONES	36
REFERENCIAS	37
ANEXOS	43

Índice de Figuras, Tablas y Anexos

Índice de Figuras

Figura 1 Programa Operador Económico Autorizado	13
--	----

Índice de Tablas

Tabla 1 Cláusulas que figuran en los ARM de los Miembros de ALADI.....	9
---	---

Tabla 2 Estados de los ARM los miembros de la CAN	10
--	----

Índice de Anexos

Anexo 1 Consentimiento Informado	43
---	----

Anexo 2 Resultados Entrevista.....	44
---	----

RESUMEN

Esta investigación se centra en el contexto ecuatoriano de comercio internacional, dentro del cual se analiza la gestión de importaciones de la empresa Vehicentro, certificada como Operador Económico Autorizado, frente a la necesidad de evaluar cómo operan los Acuerdo de Reconocimiento Mutuo de la Comunidad Andina. El estudio se justifica a través de la necesidad de validar si las herramientas normativas optimizan la competitividad y reducen tiempos en la cadena logística. El objetivo principal de esta investigación es analizar el impacto del ARM en la eficiencia de la gestión de importaciones de Vehicentro bajo su estatus OEA. Para la metodología se ha implementado un enfoque cualitativo y alcance descriptivo a través del estudio de caso. La recolección de datos se realizó a través de entrevistas semiestructuradas y la triangulación de datos, dentro de lo cual se ha contrastado la normativa nacional e internacional con la experiencia técnica del área de importaciones de Vehicentro. Los resultados demuestran que, si bien la certificación OEA fortalece la seguridad, la aplicación efectiva de los ARM permite una reducción tangible en los canales de control, así como una clara agilización en el levante de mercancías, optimizando la planificación logística.

Palabras clave: facilitación del comercio, Operador Económico Autorizado, Acuerdo de Reconocimiento Mutuo, cadena de suministro, Comunidad Andina, política aduanera.

ABSTRACT

This research focuses on the Ecuadorian context of international trade, in which the import management of the company Vehicentro—certified as an Authorized Economic Operator (AEO) is analyzed considering the need to evaluate how Mutual Recognition Agreements (MRAs) of the Andean Community operate. The study is justified by the need to validate whether these regulatory tools optimize competitiveness and reduce time within the logistics chain. The main objective of this research is to analyze the impact of MRAs on the efficiency of Vehicentro's import management under its AEO status. Regarding methodology, a qualitative approach with a descriptive scope has been implemented through a case study. Data collection was carried out through semi-structured interviews and data triangulation, in which national and international regulations were contrasted with the technical experience of Vehicentro's import department. The results show that, although AEO certification strengthens security, the effective application of MRAs allows for a tangible reduction in control channels, as well as a clear acceleration in the release of goods, thereby optimizing logistics planning.

Keywords: Trade facilitation, Authorized Economic Operator, Mutual Recognition Agreement, supply chain, Andean Community, customs policy.

INTRODUCCIÓN

En el actual escenario del comercio internacional, la facilitación del comercio se ha convertido en un pilar fundamental para la competitividad de los países, dentro de este ámbito. El Operador Económico Autorizado surge como una herramienta especializada, diseñada por la Organización Mundial de Aduanas con la finalidad de fortalecer la cadena logística y agilizar procesos aduaneros. Dentro de la Comunidad Andina, estas herramientas se han visto materializadas a través de los Acuerdos de Reconocimiento Mutuo, los cuales busca que las ventajas obtenidas por una empresa certificada en su país de origen puedan ser validadas por parte de las administraciones aduaneras de los demás Estados miembros.

A pesar de la creación de normativas reguladoras, como la Resolución SENAE-SENAE-2023-0075-RE en Ecuador, la implementación práctica de estas ventajas y obligaciones varían según el sector industrial y los diferentes eslabones de la cadena. Es por ello por lo que se debe analizar si los beneficios teóricos tanto de los OEA como de los ARM se aplican de forma efectiva en la optimización de la gestión operativa de las empresas.

Esta investigación se centra en la empresa importadora de camiones Vehicentro, uno de los actores más relevantes en el sector automotriz ecuatoriano, que opera bajo la certificación OEA. A través de este estudio se busca determinar el verdadero impacto que el Acuerdo de Reconocimiento Mutuo de la Comunidad Andina ha tenido en su gestión de importaciones, a través de una metodología cualitativa basada en la triangulación de datos, que incluye análisis documental y entrevistas semiestructuradas con colaboradores de la organización, con lo cual se pretende evaluar cómo estas herramientas de facilitación comercial han transformado la gestión logística y de importaciones de Vehicentro a nivel nacional y regional.

CAPÍTULO 1

MARCO TEÓRICO

Después de la Segunda Guerra Mundial, la expansión global se centró en crear y establecer nuevas organizaciones que regularan a los Estados, es así como, en el año 1947, 13 países con membresía en el Comité de Cooperación Económica Europea, comenzaron un estudio para examinar las rutas para crear uniones aduaneras bajo los criterios del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) (Sánchez, 2007).

En 1948 se establecieron dos Comités: el primero de carácter económico y el segundo aduanero; en 1950 se establece de manera oficial el Consejo para la Cooperación Aduanera (CCA), con trece miembros en su reunión inaugural en Bruselas. En 1994 se adoptó formalmente el nombre de Organización Mundial de Aduanas (OMA), cambio que se dio con la finalidad de establecer cuáles son los valores e ideas reales de la organización (Sánchez, 2007).

En la actualidad este organismo cuenta con 187 miembros y opera bajo los principios de cooperación, basándose en la Teoría del Marco Liberalista de Relaciones Internacionales. La misión principal de la OMA es mejorar la eficiencia y eficacia de las Aduanas de sus países miembros, promoviendo así la cooperación e integración regional e internacional (Luz et al., 2010).

A nivel internacional la norma primordial que regula los procedimientos aduaneros es el Convenio Internacional para la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros, mejor conocido como Convenio de Kioto. Este instrumento entró en vigor el 25 de septiembre de 1974, producto de los cambios en el entorno de los negocios, las nuevas exigencias de los gobiernos y los riesgos del flujo internacional de mercancías (Duarte, 2010).

Posterior a este Convenio, se realizó una revisión, algunas enmiendas y cambios, se consolidó como la base para unos regímenes aduaneros eficaces, previsibles y eficientes, y tiene por objetivos:

- A. Contribuir efectivamente al desarrollo del comercio internacional a través de la simplificación y armonización de los regímenes y prácticas aduaneras.
- B. Fomentar la participación e inversión de las pequeñas y medianas empresas dentro del comercio internacional.
- C. Estimular el crecimiento económico facilitando el comercio (Unión Europea, 2021).

1.1 El Operador Económico Autorizado

Como respuesta institucional a los objetivos de facilitación del comercio, surge la figura del Operador Económico Autorizado (OEA), una herramienta estratégica de facilitación entre las fronteras y para asegurar el funcionamiento de las cadenas logísticas. La certificación OEA ha sido impulsada por la Organización Mundial de Aduanas. Esto quiere decir que, las Aduanas reconocen a ciertas empresas que cumplen con estrictos estándares de seguridad y transparencia, otorgándoles beneficios como: la reducción de inspecciones, despacho más ágil de mercancías y reconocimiento internacional (Organización Mundial de Aduanas, 2021).

De acuerdo con Arnoldi, un Operador Económico Autorizado es cualquier parte involucrada en el intercambio internacional de mercancías, que ha sido reconocida por una administración nacional de Aduanas, esta acreditación puede ser adoptada por diversos actores de la cadena logística, ya sean: fabricantes, importadores, agentes aduaneros o transportistas, entre otros. Obtienen esta certificación por cumplir con altos estándares de calidad y seguridad, por lo que las Aduanas los califican como operadores de bajo riesgo o confiables (Arnoldi, 2019).

El programa de Operador Económico Autorizado surgió como una respuesta al atentado del 11 de septiembre del 2001, en la ciudad de Nueva York - Estados Unidos, esto con el fin de establecer sistemas que incrementen la seguridad dentro de las fronteras (SENAE, 2019b); tras el ataque varios países encabezados por Estados Unidos, implementaron varios programas piloto. Es en 2005, que la Organización Mundial de Aduanas (OMA) desarrolló el Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global, conocidas como Normas SAFE, las cuales han sido ratificadas por más de 150 países alrededor de todo el mundo (Organización Internacional de Normalización, 2025).

Dentro de este apartado resulta fundamental analizar la relación entre la seguridad logística y el comercio internacional. Este vínculo se basa en la dependencia mutua, donde la seguridad actúa como un componente esencial para garantizar la integridad de la cadena de suministros globales y facilitar el comercio entre países, los negocios internacionales dependen completamente de que tan eficiente es la cadena de suministros, con la finalidad de satisfacer las necesidades de importaciones y exportaciones en un mercado completamente globalizado (Palacio Jiménez et al., 2021).

Por esta razón, la Organización Mundial de Aduanas creó las normas SAFE, como una respuesta por parte de la comunidad global de Aduanas hacia las amenazas que enfrentan las cadenas logísticas. Al mismo tiempo, estas normas buscan agilizar y facilitar las actividades

aduaneras de los negocios que ejecutan buenas prácticas (OMA, 2021). La versión del 2025, la cual es la más actual dentro de este marco de normas, busca reforzar la cooperación entre Aduanas y otras autoridades de control fronterizo, promueve la implementación de dispositivos de seguridad inteligente para optimizar el control aduanero, también se incluyen disposiciones básicas para el desarrollo del programa OEA en las uniones regionales aduaneras y la implementación del Reconocimiento Mutuo (Mikuriya, 2021).

Dentro de esta normativa, el eje central siempre es el Operador Económico Autorizado, ya que, junto con los Acuerdos de Reconocimiento Mutuo, se materializa el trabajo conjunto entre el sector privado y las Aduanas, quienes son los verdaderos dueños de la cadena de suministro global. Al integrar las disposiciones del OEA en un solo instrumento consolidado, la OMA lo define como la piedra angular de la relación empresa-Aduana, de esta manera se comparte la responsabilidad de la seguridad, donde la empresa privada autoevalúa y mitiga riesgos dentro de sus propias operaciones (Danet, 2007).

Bajo este contexto, la OMA propone un sistema para facilitar el comercio internacional, con la finalidad de asegurar la cadena logística, dentro de este cabe resaltar algunos de los aspectos más importantes:

- A. Gestión de información electrónica previa: Permite el intercambio de datos antes de que la mercancía llegue físicamente a la zona primaria.
- B. Enfoque de análisis de riesgos: Prioriza los recursos de control en los envíos con mayores irregularidades.
- C. Inspección de contenedores de carga de alto riesgo en el país de importación y exportación: Se enfoca en la revisión de cargas tanto en el país de importación como en el de exportación.
- D. Definición de las ventajas: Las establece de forma clara y competitiva para operadores confiables (Cardona Bentancourt et al., 2018).

Al respecto del tema, De Wulf sostiene que la modernización aduanera depende completamente de la capacidad de procesar esta información anticipada, ya que permite desarticular el control de Aduana de las mercancías. De esta manera se puede evaluar el riesgo antes de haber recibido la carga, agilizando el paso en la frontera para las empresas y operadores seguros (De Wulf & Sokol, 2005).

El programa OEA comprende una alianza estratégica entre el sector público y el privado, en base a la confianza que han generado las empresas del sector privado a través de sus buenas

prácticas dentro de la cadena logística; según la Organización Mundial de Aduanas este programa se ha implementado en más de 80 países, siendo clave para la facilitación de políticas de comercio (Organización Mundial de Aduanas, 2020).

El trabajo comercial entre la empresa pública y el sector privado se basa principalmente en la facilitación del comercio, que es la reducción, armonización y modernización de los procedimientos requeridos para las mercancías, esta interacción ocurre en la interfaz entre empresas y gobierno. Esta se refiere al lugar donde se encuentran las actividades comerciales privadas y las regulaciones impuestas por parte del gobierno en el contexto del comercio internacional (Grainger, 2008).

Este programa a su vez puede tener varias ventajas y desventajas, algunos de los beneficios claves son la aceleración administrativa aduanera, ahorro de costos de distribución y reducción de tiempo de permanencia, facilidad en la carga y descarga de mercancías y seguridad en los procesos aduaneros (Kusuma Bachtiar, 2021).

Cuando se analiza un poco más a profundidad las ventajas, estas se podrían dividir en dos sectores, el público y el privado, los beneficios dentro de la industria privada están dirigidos a todos los operadores de la cadena logística, facilidad para acogerse a procedimientos aduaneros simplificados y presentar declaraciones breves de entrada y salida de mercancías, reducción de controles físicos y documentales, prioridad en el despacho y habilitación de carriles de transporte, prerrogativas financieras al momento de pago, entre otras (Corcuera-Santamaria, 2009)

Dentro del sector público las Aduanas también se benefician debido a la implementación del programa, crea capacidad para la gestión del proyecto, contribuyendo con su eficiencia, promueve la sinergia con la parte privada para la introducción de mecanismos de facilitación del comercio y genera un flujo de información sobre la operatividad de la cadena logística, para su uso en los sistemas de análisis de riesgo (Corcuera-Santamaria, 2009).

Existen algunas desventajas claves, las cuales afectan especialmente a Latinoamérica, dentro de estas están alto costo de cumplimiento, costos de personal y consultoría, tiempo requerido para la implementación, desigualdad para los diferentes actores de la cadena (Kusuma Bachtiar, 2021).

Continuando con las problemáticas que pueden enfrentar las empresas latinoamericanas para ser parte de este programa, según Mesquita Moreira, existen algunos puntos focales clave, dentro de estos, la principal problemática es la fragmentación de múltiples acuerdos que son

pequeños y divergentes, sumada a la falta de reconocimiento mutuo entre los países, que permitirá se consoliden cadenas regionales de valor, además de las deficiencias regulatorias tanto en Latinoamérica como en el Caribe y la falta de una plataforma panregional coordinada (Moreira, 2018).

Haciendo referencia específica a Ecuador, el programa OEA fue introducido en el año 2015, mediante la Resolución SENAE-DGN-2015-0720-RE, esto con el fin de alinearse a las normativas internacionales de la OMA; mediante ha ido transcurriendo el tiempo, se han modificado los lineamientos, con el fin de ampliar la elegibilidad de los operadores (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, 2015, 2019, 2023a).

Obtener la certificación OEA dentro del Ecuador se fundamenta en requisitos y condiciones, en el apartado de las exigencias, el solicitante debe poder demostrar que la empresa, sus accionistas y socios cuentan con un adecuado comportamiento aduanero, tributario y penal, además de que la empresa cuenta con recursos suficientes que le permiten cubrir con sus obligaciones (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, 2019). Mientras que, en la sección de requisitos, se identifica que el Operador de Comercio Exterior (OCE) implemente niveles de seguridad adecuados en su cadena logística, a cambio de cumplir con estos requisitos, las empresas tienen beneficios de reducción de tiempos en tramitación aduanera, prioridad en los procesos de control y mayor oportunidad en mercados internacionales (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, 2024b).

1.2 Acuerdos de Reconocimiento Mutuo

Un punto clave para comprender el impacto del OEA son los Acuerdos de Reconocimientos Mutuo. Según la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), se refiere a un concepto amplio, mediante el cual una acción o decisión tomada o una autorización que ha sido debidamente otorgada por una administración de Aduanas a su operador comercial, es reconocida y aceptada por otra administración de Aduanas (Asociación Latinoamericana de Integración, 2023).

Como sostiene Oliger, los ARM funcionan como convenios entre administraciones aduaneras, dentro de estos se pacta la autorización de OEA entre dos o más países, de esta manera permiten que se agilicen los procesos, estos instrumentos buscan consolidar y extender la red mundial de suministro segura, al extender la zona de seguridad nacional hasta el punto de origen de los bienes, fundamentándose principalmente en el intercambio de información y en la armonización de las leyes y estándares de seguridad (Oliger, 2016).

La gestión de riesgos por parte de la Aduana garantiza la seguridad comercial de las empresas y de su comercio internacional, al desplazar el tradicional enfoque de la inspección física de mercancías hacia una evaluación mucho más profunda de los riesgos internos de las organizaciones, consolidándose de esta manera como la piedra angular del programa OEA, esto permite a las diferentes administraciones aduaneras identificar, evitar y controlar amenazas basándose en los análisis estructurales de las empresas (Chen & Ma, 2015).

Es fundamental recalcar que los Acuerdos de Reconocimiento Mutuo no constituyen, en sí mismos un instrumento destinado a reducir las barreras arancelarias. Más bien se trata de mecanismos que permiten conciliar objetivos con un único y exclusivo fin regulatorio y comercial, en este sentido, se sostiene que estos Acuerdos no buscan la armonización de las leyes nacionales. Esta naturaleza garantiza que el sistema no modifique las normas regulatorias de cada uno de los Estados, respetando plenamente la soberanía de cada uno de estos; los ARM tiene la función de un puente de confianza entre administraciones (Bhala, 2019; Mavroidis & Hoekman, 2016).

1.2.1 Acuerdo de Reconocimiento Mutuo de la Comunidad Andina

La Comunidad Andina (CAN), se estableció en 1966, mediante el Acuerdo de Cartagena, es el primer Acuerdo de integración regional de Sudamérica. En la actualidad sus miembros son Bolivia, Perú, Colombia y Ecuador, su objetivo principal es alcanzar el desarrollo equilibrado e integral, mediante cooperación económica y social.

La región ha transitado por diversos niveles de integración, consolidándose en la actualidad como una Zona de Libre Comercio, esto ha catapultado de manera significativa las importaciones y exportaciones intracomunitarias, a diferencia del comercio con terceros países, el intercambio entre los miembros de la comunidad se caracteriza por un mayor dinamismo sobre todo de productos de valor agregado y manufacturas especialmente de tecnología media y alta, lo que representa alrededor de 90,3% de las importaciones y exportaciones intercomunitarias del 2022.

En cuanto a los acuerdos comerciales se refiere, el bloque se ha alineado a una dinámica de nuevo regionalismo, que combina la apertura unilateral con la suscripción de acuerdos regionales y Tratados de Libre Comercio, con socios estratégicos como: Estados Unidos, la Unión Europea, entre otros.

En lo que a los acuerdos intrarregionales respecta, estos han permitido la diversificación de la oferta, algunos estudios sugieren que esto se debe a factores como la distancia geográfica y el tamaño de las economías que es relativamente similar.

En cuanto a los acuerdos extrarregionales, los países miembros de la CAN han negociado con terceros, lo cual ha generado oportunidades, así como, retos para la formación de una Union Aduanera Común, debido a las diferencias en los modelos de desarrollos nacionales.

Los mecanismos de Reconocimiento Mutuo dentro de la Comunidad Andina, han avanzado mediante decisiones legislativas que buscan armonizar y simplificar barreras arancelarias entre sus miembros; dentro de las principales decisiones destacan:

- A. Telecomunicaciones: La Decisión 854 permite que los ciudadanos de los países miembros se comuniquen sin recargos de itinerancia internacional dentro de los países miembros.
- B. Movilidad y ciudadanía: El Estatus Migratorio Andino, Decisión 878 y la Decisión 884 facilitan la libre circulación de ciudadanos y vehículos, promoviendo así la integración y el turismo.
- C. Armonización de regímenes aduaneros: La Resolución 671 es la base jurídica que permite que las aduanas de la región tengan el mismo idioma técnico, parte fundamental para que un operador pueda ser reconocido en todos los países miembros.
- D. Transporte y cargas: La Decisión 837 es clave, ya que establece cómo se deben mover físicamente las mercancías en los países miembros, bajo los beneficios de la facilitación. (Comunidad Andina de Naciones, 2007, 2019; Coral Guerrero et al., 2023; Fairlie, 2022)

Fue el 10 de febrero de 2017, en la Secretaría General de la CAN, que se llevó a cabo la primera reunión para acordar un plan de acción para lograr Acuerdos de Reconocimiento Mutuo entre los países miembros de este bloque de integración regional (Basantes Garces et al., 2019).

Dentro de este Acuerdo de Reconocimiento Mutuo existieron algunas etapas para poder llegar a la firma del Acuerdo, el primer paso fue firmar un plan de acción entre los países miembros, el cual está compuesto de cuatro etapas, la primera se refiere al estudio de los Programas OEA de todos los países miembros de la CAN, la segunda se refiere a visitas conjuntas de validación, la tercera, el desarrollo de protocolos y procedimientos para la

implementación del Acuerdo, y por último la tabulación y consideración de los resultados además de la elaboración final del texto (Aduana Nacional de Colombia, 2017).

Las cláusulas que figuran en los textos de los ARM entre las autoridades aduaneras de los países miembros de la ALADI son los siguientes:

Tabla 1

Cláusulas que figuran en los ARM de los miembros de ALADI

Alcance/objetos	7. Modificación y consultas
Compatibilidad	8. Alcance del arreglo
Reconocimiento mutuo	9. Entrada en vigencia y terminación
Intercambio de información y comunicación	10. Implementación
Confidencialidad y seguridad de la información	11. Proceso de adhesión
Cooperación mutua y esfuerzos futuros	

Nota: Obtenido de Asociación Latinoamericana de Integración

El 25 de abril de 2017 se realizó una video conferencia entre los 4 países de la Comunidad Andina para realizar una revisión de matrices. Este proceso permitió validar la compatibilidad de sus respectivos programas mediante el análisis de tres puntos focales, la estructura operativa de cada nación, el cuadro de beneficios mutuos OEA-CAN y la alineación de los estándares mínimos de seguridad. Este paso previo fue indispensable para garantizar que las acreditaciones emitidas por cada Aduana tuvieron el mismo rigor y validez técnica (Aduana Nacional de Colombia, 2017).

El 24 de mayo de 2019 los miembros de la Comunidad Andina suscriben oficialmente un Acuerdo de Reconocimiento Mutuo en materia de Operador Económico Autorizado, mediante este instrumento se determina que los programas son compatibles con el Marco de estándares para asegurar y facilitar el comercio global de la Organización Mundial de las Aduanas, con el fin de facilitar y fortalecer la cooperación del comercio exterior para las empresas que adquieran la certificación de OEA (Aduana Nacional de Bolivia, 2019).

Tabla 2*Estados de los ARM los miembros de la CAN*

Tipo De Acuerdo	Partes	Estado Actual	Países de la CAN Involucrados
ARM-CAN	Bolivia, Colombia, Ecuador Y Perú	Operativo	Todos
MULTILATERAL-REGIONAL	11 aduanas De Las Américas (Argentina, Brasil, Chile, Costa Rica, Guatemala, México, Paraguay, Rep. Dominicana, Uruguay)	Suscrito En 2022/En Implementación	Todos
ALIANZA DEL PACIFICO	Chile, Mexico	Operativo	Colombia Y Perú
BILATERAL CON USA	Aduanas Y Protección Fronteriza	Suscritos (Individualmente)	Colombia Y Perú (Ecuador En Fase Avanzada)
BILATERAL CON CHINA	Administración General De Aduanas (GACC)	Suscrito	Chile (Con Países CAN), Ecuador (Suscrito 2024), Perú
UNIÓN EUROPEA	Comisión Europea	En Negociación / Piloto	Colombia, Perú, Ecuador
ACUERDO CON COREA	Servicio De Aduanas De Corea (KCS	Operativo / Suscrito	Colombia Y Perú
BILATERAL BRASIL	Reserva Federal	Operativo	Bolivia, Colombia, Perú

Nota: Obtenido de Asociación Latinoamericana de Integración

1.2.3 Conflicto Económico entre Ecuador y Colombia

Esta guerra comercial tiene inicio a comienzos del 2026, cuando el gobierno de Ecuador anuncia la imposición de una denominada “tasa de seguridad” dentro de la cual se impone un arancel del 30% sobre todas las mercancías importadas de Colombia hacia Ecuador. Esta medida fue justificada por el gobierno ecuatoriano como una represalia ante la falta de seriedad de por parte de Colombia ante la lucha contra el crimen organizado y el narcotráfico.

En respuesta a las medidas tomadas por el gobierno ecuatoriano, el gobierno colombiano anuncio un arancel adicional del 30% sobre los productos ecuatorianos, conforme con el Decreto 0170, además se implementaron otras medidas como la suspensión de las transacciones de electricidad. A su vez el gobierno ecuatoriano anunciaría un incremento a esta “tasa de seguridad” elevando el arancel a un 50%. En respuesta, el gobierno colombiano modifico el decreto 0170 para imponer un arancel del 50%.

Es por esta continua imposición de aranceles que se ha originado un conflicto legal entre estos dos países ante la Comunidad Andina. La disputa legal se centra en la interpretación del Acuerdo de Cartagena y el Derecho Comunitario Andino. Colombia argumenta que las medidas

tomadas por Ecuador constituyen “Gravámenes y Restricciones” prohibidos por los artículos 72 y 73 del Acuerdo de Cartagena, así como una violación a la decisión 563. Por ello Colombia ha presentado una solicitud formal ante la Secretaria General de la CAN para que la tasa arancelaria impuesta por el gobierno ecuatoriano sea calificada como un gravamen indebido.

Ecuador por su parte argumenta que las acciones que han tomado en contra de Colombia son válidas y están protegidas bajo el concepto de seguridad nacional. El país se ampara específicamente en el artículo 73 literal “b” del Acuerdo de Cartagena, la cual exceptúa de la definición de restricciones a las medidas adoptadas para la “aplicación de leyes y reglamentos de seguridad”. Por su parte Ecuador ha presentado tres reclamos formales frente a la Secretaria General de la CAN contra Colombia por vulnerar compromisos gubernamentales.

CAPÍTULO 2

ESTADO DEL ARTE

La Aduana según Basaldúa (2007), se define como una institución milenaria con la principal función de controlar el tráfico de mercancías, a diferencia del pensamiento popular de que la Aduana es una simple oficina de recaudación, la esencia de esta institución radica en el control fronterizo y asegurar el cumplimiento de la normativa comercial, garantizando la soberanía estatal y el bienestar público.

Ecuador es miembro de la Organización Mundial de la Aduanas desde el 16 de diciembre de 1977, desde su adhesión ha implementado de forma permanente las directrices de la organización. En el año 2010 con la promulgación del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI), en su capítulo II denominado “de los Operadores Económicos Autorizados”, en el artículo 231, se reconoce por primera vez a la figura del OEA, que operadores de comercio podrían calificarse, y sobre todo se recalca su principal obligación, que es el seguimiento de la cadena logística a cambio de la obtención de facilidades aduaneras (Basantes-Garcés & Romero-Larco, 2018)

Posterior a esto, se originó con un programa piloto que fue implementado en el año 2014, mediante la Resolución SENAE-DGN-2014-0566-RE, en esta etapa inicial existieron algunas empresas voluntarias las cuales fueron sometidas a rigurosas exámenes para ser calificadas con el estatus de OEA, de acuerdo con lo establecido en la Resolución, el objetivo clave de este proceso fue medir el desempeño de las empresas participantes y validar la viabilidad de las exigencias técnicas determinadas por la administración aduanera. (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, 2014).

Es hasta el año 2015, mediante la Resolución Nro. SENAE-DGN-2015-0720-RE, dentro de la cual se estableció un Reglamento y los requisitos necesarios para poder obtener el estatus de OEA, además de las multas y procedimientos para revocatorias o suspensión para la acreditación de OEA (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, 2015).

Durante el periodo 2015- 2017, el programa OEA estaba considerado únicamente por el SENAE y la OMA, mientras que, en febrero del 2018, mediante el Decreto Ejecutivo N.º 312, se incorpora como parte de la política exterior comercial y de la política pública nacional, gracias a esto se crea una Unidad de Gestión del Programa OEA, con personal enfocado en acompañar y seguir a las empresas que estén interesadas en certificarse (Lenin Moreno Garcés, 2018).

El año 2019 marcó un momento trascendental para el programa, ya que pasó de la teoría a la práctica, mediante la cual se acreditaron a 5 empresas, esto significó un gran paso para Ecuador, ya que se le incluía como uno de los países que contaba con operadores certificados por parte de la OMA; además en ese mismo año se amplió la elegibilidad para otros eslabones de la cadena logística dentro del programa, ya que inicialmente se enfocaba en exportadores (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, 2019b).

Durante el 2023 se realizaron algunas modificaciones en el marco normativo, se emitieron nuevas Resoluciones ajustándose al marco de normas SAFE, dentro de estas se buscaba estandarizar los procesos de auditoría, además de imponer criterios más transparentes y específicos para la renovación y certificación de los OEA; adicionalmente se buscó digitalizar y mejorar la eficacia de los procesos dentro del sistema ECUAPASS, permitiendo realizar solicitudes en línea, además de adjuntar documentos, entre otros (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, 2023a, 2023c).

En el año 2024, el Director General del SENA E de ese entonces, el Ing. Luis Alberto Jaramillo Granja, otorgó 26 acreditaciones de estatus OEA a diferentes empresas del país, esto con la finalidad de promover las buenas prácticas aduaneras y el comercio internacional en general, además se destaca que estas empresas fueron sometidas a rigurosas exámenes para obtener esta acreditación. (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, 2024a).

Figura 1
Programa Operador Económico Autorizado



Nota: Tomado de Rendición de Cuentas 2024, por Servicio Nacional de Aduana del Ecuador Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, (2025a)

Durante al año 2025, el SENA E concretó dos importantes Acuerdos de Reconocimiento Mutuo dentro del programa de Operador Económico Autorizado, con la finalidad de fortalecer

el comercio exterior, el primero de ellos se suscribió el 6 de mayo con El Salvador, el segundo Acuerdo fue firmado el 16 de diciembre con Chile. Estos Acuerdos buscan agilizar los procesos aduaneros mediante beneficios recíprocos.(Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, 2025b, 2025c)

Dentro de este mismo año, el SENA E fortalece su compromiso con el programa, al otorgar la certificación de Operador Económico Autorizado a 17 empresas, una vez que estas cumplieron con las rigurosas revisiones y demostraron cumplir con los estándares de calidad internacional y transparencia dentro de su cadena logística (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, 2025a).

En el presente año 2026, el SENA E anuncia una actualización tecnológica dentro del sistema ECUAPASS para la optimización del comercio exterior. La normativa principal detalla la implementación de nuevas herramientas digitales diseñadas específicamente para que las empresas de mensajería o Courier gestionen su acreditación como Operador Económico Autorizado, a través del portal las empresas interesadas podrán remitir formularios para calificación o renovación (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, 2026).

En la actualidad Ecuador es el penúltimo país miembro de la Comunidad Andina en cuanto a número de empresas certificadas como Operador Económico Autorizado se refiere, solo por encima de Bolivia, esto probablemente se debe a que los beneficios que ofrece el programa OEA en Ecuador son mínimos en comparación con los demás miembros de la Comunidad Andina, adicional a esto los demás países miembros de la Comunidad Andina tienen ventajas mucho más profundas que llegan a niveles operativos, mientras que los de Ecuador son mucho más generales (Basantes Garcés et al., 2019).

La limitada participación de empresas en el programa OEA en Ecuador se vuelve evidente al compararla con sus países vecinos, ya que es significativamente menor, para el 2026 el país registra únicamente 43 empresas certificadas, una cifra significativamente menor frente a las 590 de Colombia y a las 431 de Perú. Mientras que estas naciones han expandido y diversificado en sus operadores mediante la integración de importadores, exportadores, agencias aduaneras e instalaciones portuarias, Ecuador demuestra cobertura y expansión restringida y carece de un desglose público detallado del tema, esta reducida participación se puede contrastar con la comparación de que existen 1521 empresas exportadoras activas en el país, sin embargo es evidente la brecha y la falta de aprovechamiento de este programa (Guanokuiza Tenesaca et al., 2025).

El programa OEA es de fácil acceso para quien desee solicitarlo, se trata de una iniciativa gratuita a través de un proceso virtual, este es como un sello de seguridad y de confianza que da prestigio a nivel internacional a través de los ARM, pues permite a una empresa certificada como OEA acceder a una atención preferencial en las Aduanas con las que se mantenga un ARM, de esta manera se permite reducir el tiempo de los procesos de despacho aduanero en una tercera parte, a comparación con las demás empresas que no son OEA (La Noire Núñez & Quispe Farfán, 2022).

Para la aplicación de los beneficios se desarrolla un mecanismo que cuenta con algunos procesos, el primero es la identificación de los OEA, dentro de este paso cada Aduana informa a sus empresas autorizadas y certificadas con esta acreditación el código a utilizar, el segundo paso la diligencia de declaración (Aduana Nacional de Bolivia, 2019).

De acuerdo con la Guía para la Aplicación de Beneficios del Programa OEA-CAN, aunque este documento técnico fue emitido por la Aduana Nacional de Bolivia, su alcance es vinculante y describe los procesos operativos para todos los países miembros. Dentro de Ecuador como tal para realizar este proceso se debe utilizar el sistema Ecuapass. El declarante deberá consignar en la pestaña de “documentos” de la declaración del importador con la siguiente información dentro de cada campo:

- A. G02 Código del OEA
- B. G03 Autorización OEA de otros países
- C. G04 Nombre de la empresa OEA
- D. G05 Fecha de declaración aduanera
- E. G06 Fecha de finalización de la declaración aduanera
- F. G09 Número de ítem (Aduana Nacional de Bolivia, 2019).

2.1 Análisis y Contextualización del REGLAMENTO DEL PROGRAMA OPERADOR ECONÓMICO AUTORIZADO (OEA) en Ecuador

La Resolución Nro. SENAE-SENAE-2023-0075-RE, no es simplemente un cuerpo normativo, se trata de la creación de una infraestructura de confianza entre el Estado y la empresa privada, a través de estas regulaciones hacia el OEA, el SENAE separa a través de rigurosos estándares de calidad aduanera a los operadores regulares y a quienes han decidido perfeccionar y profesionalizar su gestión de riesgos y seguridad; a continuación, se realizó un análisis que combina tanto el Reglamento como una perspectiva crítica sobre el mismo.

Sobre la calificación del OEA: Se debe entender que acreditación como OEA no es un derecho, sino es un privilegio que han obtenido algunas empresas a través de un funcionamiento correcto de su cadena de logística. El artículo 6 del Reglamento es claro, al exigir un historial satisfactorio de 3 años previos a la obtención de la acreditación. Este requisito nos asegura que a las empresas a las que se les otorgue esta acreditación cuenten con el sustento operativo y con los estándares de seguridad, además, la prohibición de que sus representantes o socios tengan sentencias por delitos aduaneros, económicos o de tráfico de sustancias, esto no solo como una medida legal, sino que también como una norma de blindaje para la cadena logística nacional. El segundo apartado de esta Resolución exige que el OEA sea económicamente viable tanto a corto, medio y largo plazo. El SENA E asegura que las empresas postulantes no tendrán ningún tipo de colapso financiero a través del requerimiento de estados financieros auditados y actualizados ante la Superintendencia de compañías.

En lo que al proceso de acreditación se refiere, el Reglamento la divide en dos fases. La primera, siendo la validación de procesos, un filtro ágil de 5 días que se realiza a través del sistema ECUAPASS, en el cual el SENA E verifica la idoneidad legal y la solvencia económica del postulante. Si esta fase es aprobada la empresa tendrá un plazo de hasta 10 días para entregar la documentación técnica respectiva, así, dando paso a la segunda fase, la cual se basa en evaluación documental y de campo.

Esta segunda fase de inspección es el núcleo central del programa y cuenta con un plazo de solvencia de hasta 70 días. Durante este tiempo, la autoridad aduanera realizaría inspecciones tanto virtuales como físicas, todo esto con la finalidad de constatar el cumplimiento de protocolos de seguridad, control de accesos y gestión de cargas en base a lo establecido por la normativa internacional. Por último, es importante destacar la renovación en este apartado, esta se vuelve un eje estratégico para los OEA, la cual se debe realizar con un plazo mínimo de 30 días antes del vencimiento de la acreditación, dentro de este proceso se repite el mismo rigor que al momento de realizar la acreditación inicial, de esta forma se garantiza que la empresa mantenga sus estándares de seguridad.

Respecto al apartado de los beneficios y las obligaciones (Capítulo IV), se ha estructurado como un sistema basado en la confianza mutua, donde la agilidad operativa es la recompensa por el cumplimiento estricto de las normativas internacionales y nacionales. Estas prerrogativas son exclusivas y personales, y su finalidad es transformar a la logística de la empresa en una ventaja competitiva. Como tal el Reglamento otorga 15 beneficios para los operadores que obtengan esta acreditación, los mismos que son:

- a. Reconocimiento nacional que será otorgado a través de la Resolución de calificación OEA y de una certificación emitida por el Director General del SENA E.
- b. Reconocimiento internacional a través de los beneficios derivados de los Acuerdos de Reconocimiento Mutuo (ARM).
- c. Aforo automático en los términos establecidos en el artículo 80 del Reglamento al Libro V del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, para los tipos de OCE importador y exportador.
- d. Exoneración de la garantía aduanera en los casos de Despacho con Pago Garantizado, Desaduanamiento Directo, Descarga en Lugares no Habilitados y Descarga Directa, para el tipo de OCE importador.
- e. Transmisión de Declaraciones Aduaneras de Importación bajo el régimen de importación para el consumo que no cuenten con régimen precedente, sin intervención de Agente de Aduana, para el tipo de OCE importador.
- f. Atención de consultas e incidentes, reportados en el portal de la mesa de servicios, dentro del término máximo de un (1) día.
- g. Atención prioritaria a los trámites correspondientes.
- h. Atención de aforos e inspecciones aduaneras las 24 horas del día, los 7 días de la semana.
- i. Ejecución de inspecciones, aforos físicos y documentales, dentro del término máximo de un (1) día.
- j. Asignación de un funcionario del Programa OEA para dar asistencia personalizada, seguimiento y monitoreo a los requerimientos de los OEA.
- k. Capacitación en asuntos aduaneros, seguridad de la cadena logística y eventos vinculados, al menos dos (2) veces al año.
- l. Uso del sello distintivo OEA para efectos de la publicidad de su empresa, acorde a lo indicado en el Manual Específico para Uso del Isologotipo – Programa Operador Económico Autorizado (OEA).
- m. Exoneración del rendimiento del examen de suficiencia, para la autorización de los auxiliares del Agente de Aduana calificado OEA.
- n. Exoneración del rendimiento del examen suficiencia y capacitaciones requeridas para la renovación de la licencia del Agente de Aduana calificado OEA.
- o. Publicidad por parte de la administración aduanera en la página web institucional, en eventos nacionales e internacionales, entre otros, previa autorización del OEA.

Estos beneficios también conllevan responsabilidades, las cuales están detalladas en el artículo 16 del Reglamento. El Operador está obligado a mantener un estrecho contacto con la Administración Aduanera, y a facilitar cualquier proceso de revalidación o inspección. Una de las obligaciones fundamentales que debe cumplir el Operador en el programa es la de notificar cualquier cambio dentro de la cadena logística o en los requisitos de cumplimiento y deberá realizarlo dentro de un periodo de 10 días. Este constante contacto garantiza que se mantengan rigurosos estándares en el programa, y se debe destacar que cualquier descuido o incumplimiento de estos deberes, así como el uso indebido del Isologotipo del programa, puede ser motivo para iniciar el proceso de suspensión o revocatoria.

El Reglamento en su capítulo V establece la regulación sobre la revocatoria y suspensión, con la finalidad de que el programa pueda mantener su integridad. Bajo este Reglamento el comportamiento del OEA debe ser impecable para poder mantener su estatus, el Código claramente distingue faltas administrativas subsanables y violaciones graves, conllevando sanciones que van desde suspensión temporal de máximo 60 días, hasta la expulsión del programa, con esto se garantiza que el Operador no haya cumplido únicamente una vez con los estándares, sino que los mantenga de forma constante.

La suspensión sirve como una medida reformativa ante el uso indebido de la acreditación, el incumplimiento de alguna de las obligaciones o si es que ha sido sancionado previamente en su rol como OCE. Durante este periodo el Operador pierde sus beneficios de agilidad y prioridad, lo que representa un fuerte golpe económico indirecto. Por otro lado, la revocatoria de la acreditación es la máxima sanción que se puede aplicar, esta se ejecuta únicamente ante hechos de máxima gravedad, como la insolvencia financiera, la suspensión por segunda vez de la licencia dentro de un mismo año o el cometimiento de delitos tipificados.

La parte crucial que se debe entender es la irreversibilidad cuando la causal de la sanción es un delito aduanero, económico o de tráfico de sustancias ilícitas. En estos casos el operador pierde el derecho a volver a postularse en el programa, protegiendo de esta manera el prestigio tanto nacional como internacional del programa.

Finalmente, el Reglamento establece la revocatoria voluntaria, entendiendo que el estatus OEA es una decisión empresarial estratégica, el Operador tiene el derecho de solicitar la revocatoria en cualquier momento antes del vencimiento de su acreditación, únicamente comunicándolo de forma escrita al Director General del SENAE. La salida voluntaria también refuerza el carácter voluntario con el que cuenta el programa.

El Reglamento que Regula al Operador Económico Autorizado (OEA), se encuentra alineado a los estándares de la Organización Mundial de Aduanas, a través del fortalecimiento de la cadena de suministro y de la inclusión de nuevos eslabones dentro del programa. Ecuador ayuda a la facilitación de su comercio, y se vuelve un aliado mucho más atractivo para países que planean o ya tienen Acuerdos de Reconocimiento Mutuo existentes.

Se podría decir que en la actualidad formar parte del programa OEA dentro de Ecuador además de ser un privilegio, se ha vuelto un requisito para cualquier empresa que desee volverse verdaderamente competitiva en el mundo del comercio internacional (Arias et al., 2024; Basantes Garces & Romero Larco, 2018; Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, 2023a)

2.2 Comparativa entre Operador de Comercio Exterior y Operador Económico Autorizado

El fundamento principal que separa a un OCE y a un OEA es la categoría dentro de la que se encuentra cada uno. El OCE se encuentra en la categoría general de los eslabones que participan en el comercio internacional, es decir, cualquier persona natural o jurídica que incurra en el movimiento internacional de mercancías se puede considerar como OCE; mientras que el OEA se refiere a una acreditación de carácter voluntario y gratuito que no constituye como una obligación para realizar operaciones de comercio internacional, sino que funciona como una certificación de confianza y seguridad otorgada por la administración aduanera.

En cuanto a procesos aduaneros se refiere, un OCE debe seguir procesos estándar, leyes generales aduaneras y las obligaciones propias de su rol. El OEA, por otra parte, debe cumplir con rigurosos procesos de validación, demostrar historiales económicos, legales y tributarios satisfactorios. Además, los OEA se ven en la obligación de implementar y mantener rigurosos requisitos técnicos de seguridad en áreas como la cadena logística y el acceso físico a instalaciones.

La diferencia más tangible radica en los beneficios y el control administrativo a los que son sometidos cada una de estas figuras. Un OCE opera bajo los controles y procedimientos regulares que impone la administración aduanera, mientras que un OEA accede a varias medidas de facilitación con el objetivo de acelerar sus procesos.

Por último, el control, suspensiones y permanencia también presenta algunas diferencias notables. Los OCE pueden recibir sanciones administrativas, suspensiones y cancelaciones de la licencia por reincidencia de faltas reglamentarias o delitos aduaneros, los cuales están

establecidos en el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones. Por otro lado, los OEA además de estar sujetos a los controles ordinarios, deben someterse a procesos de revalidación y revisiones aleatorias continuas por parte del SENAE, con la finalidad de verificar que los niveles de seguridad no hayan recaído (Arias et al., 2024; Basantes Garces & Romero Larco, 2018; Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, 2010, 2023a).

2.3 Empresa Distribuidora de Camiones Vehicentro

La empresa Vehicentro es una de las más grandes distribuidoras de camiones a nivel nacional, ha estado en el mercado por 17 años, posicionándose como una de las distribuidoras de camiones más importantes en el Ecuador. Dentro del ranking de empresas del Ecuador, Vehicentro es la empresa número 297, ha recibido varios galardones por su liderazgo, dentro de los más destacados está el “Mejor distribuidor de Latinoamérica 2023”, con su marca más destacada SINOTRUCK.

La capacidad operativa de esta empresa se sustenta en alrededor de 240 colaboradores a nivel nacional, esta distribuidora cuenta con 21 puntos de venta dentro del territorio ecuatoriano y con 10 centros de servicio, con su matriz en la ciudad de Ambato, su representante legal actual es el Sr. José Francisco de Howitt Holguín.

El 01 de abril de 2025 marcó un momento crucial para esta empresa, ya que después de haber aprobado las condiciones y requisitos, además de los exhaustivos controles de campo, el Director General de la Aduana de ese entonces, el Abg. Iván Fernando Rosero Rodríguez, otorgó a Vehicentro la calidad de Operador Económico Autorizado, la cual tiene validez hasta el 01 de abril del 2028.

La empresa Vehicentro destaca tres puntos clave que la certificación OEA les ha permitido obtener, en primer lugar, el fortalecimiento de confianza; en segundo, una mayor eficiencia debido a la simplificación en procesos aduaneros y, finalmente, el reconocimiento internacional que esta acreditación le da a la empresa (VEHICENTRO VEHÍCULOS Y CAMIONES CENTRO SIERRA S.A, 2026).

CAPÍTULO 3 METODOLOGÍA

3.1 Enfoque de la Investigación

La presente investigación se desarrolló bajo un enfoque cualitativo, de alcance descriptivo-explicativo, bajo la modalidad de caso de estudio, teniendo en cuenta que, el comercio exterior y la facilitación aduanera no se basan únicamente en normativas y regulaciones, con la finalidad de comprender y analizar el funcionamiento del programa OEA en el Ecuador y el impacto real del Acuerdo de Reconocimiento Mutuo de la Comunidad Andina frente al conocimiento y experiencia de un Operador Económico Autorizado.

El enfoque cualitativo, de alcance descriptivo-explicativo, permite interpretar percepciones, experiencias y dinámicas institucionales, las cuales no pueden ser interpretadas únicamente a través de indicadores cuantitativos. De esta forma podemos no solo identificar los beneficios de la certificación, sino también los desafíos en la implementación de Acuerdos Regionales.

En conclusión, el enfoque cualitativo de alcance descriptivo-explicativo es el más apropiado para responder al objetivo general de esta investigación, ya que transforma el análisis teórico del programa OEA y del ARM-CAN, a un análisis crítico y empírico, de otra forma este trabajo sería una mera descripción de los trámites y la teoría que estos programas conllevan, al utilizar un caso de estudio obtenemos experiencias reales y los cambios que sufren los procesos de importación de Vehicentro, de esta manera se asegura un análisis más profundo y real

3.2 Tipo y Diseño de Investigación

El tipo de investigación es documental y de campo. De campo, ya que los datos que se han recolectado han sido compilados directamente en el entorno donde ocurren los hechos, a través de interacciones con uno de los actores del programa OEA; a su vez, es documental, ya que se realizó un análisis a la normativa vigente, a través de las Resoluciones emitidas por el SENAE y los Acuerdos de la Comunidad Andina, de esta manera se garantiza un contraste claro entre la teoría y la práctica.

3.3 Unidad de Análisis

La unidad de análisis del presente estudio consiste en la implementación del programa OEA en el Ecuador, y su relación directa con el ARM de la Comunidad Andina, examinada a través del caso de estudio de la empresa Vehicentro, esta elección se basa en que la empresa posee la certificación OEA, la cual fue obtenida en el año 2025 y tiene validez hasta el año 2028, lo cual garantiza que la empresa cumple con los más altos estándares de seguridad dentro de la cadena logística, a través de esto podemos observar de forma clara los beneficios administrativos y aduaneros que ofrece el programa dentro de un entorno actualizado y vigente.

3.3.1. Selección del Caso de Estudio

La selección del caso de estudio se realizó a través de un muestreo intencional, basándose en que la empresa Vehicentro obtuvo recientemente su certificación como Operador Económico Autorizado. Certificación que resulta esencial para la investigación, ya que permite analizar de manera directa y actual el proceso de implementación del programa en Ecuador, así como los beneficios y mecanismos de facilitación del comercio internacional, derivados por el Acuerdo de Reconocimiento Mutuo de la Comunidad Andina.

Otro de los motivos por los que se elige a Vehicentro como caso de estudio es su expansión en el 2023, la empresa decide ampliarse hacia Colombia, lo que ha creado una constante interacción entre Colombia y Ecuador, ambos países miembros de la Comunidad Andina. De esta manera Vehicentro es un caso de estudio ideal para analizar la eficacia real del Acuerdo de Reconocimiento Mutuo de la Comunidad Andina. Lo que permite analizar la problemática desde una perspectiva y contexto real, integrando tanto los aspectos normativos como la experiencia operativa de un Operador certificado dentro del sistema de comercio internacional de Ecuador.

3.4 Instrumentos y Técnicas de Recolección de Datos

Para el desarrollo de la presente investigación se seleccionaron técnicas que permiten contrastar la normativa tanto del OEA como de los ARM, con la realidad operativa del caso de estudio, estas incluyen revisión documental, entrevista semiestructurada y análisis normativo.

3.4.1 Revisión Documental y de Literatura

La revisión literaria constituyó la primera etapa del estudio, con el fin de contextualizar la figura del Operador Económico Autorizado (OEA) en el Ecuador y su vínculo con los

Acuerdos de Reconocimiento Mutuo (ARM). Esta fase de la investigación se fundamentó en la revisión documental como un mecanismo metodológico riguroso, este proceso es esencial para detectar brechas y sintetizar conocimientos en áreas complejas. En este contexto, se examinaron los boletines, resoluciones e informes más recientes del SENA, la OMA, la CAN y ALADI. Todos relacionados con el programa OEA y los ARM. Este análisis permitió situar el caso dentro de la Comunidad Andina, así como al OEA dentro del entorno aduanero ecuatoriano.

3.4.2 Entrevistas Semiestructuradas

La elección de una entrevista como técnica principal se fundamenta en la capacidad que tiene para explorar fenómenos que no pueden ser cuantificados, permitiendo de esta manera capturar el impacto real del programa OEA desde la perspectiva de sus actores. Según (Kvale, 2011), la entrevista supera la rigidez que proporcionan otros instrumentos y permite indagar detalles clave, como la confianza a las autoridades aduaneras, la gestión de riesgos y el beneficio real de los procesos aduaneros en la logística de la empresa, de esta forma se asegura una recolección de información detallada y fidedigna.

En cuanto a las entrevistas se refieren, se utilizó las siete etapas propuestas por Kvale (2011), las cuales se refieren a una progresión lineal:

- a. Tematización: dentro de esta, se definió la temática inicial de la entrevista y se definió el propósito del estudio.
- b. Diseño: dentro de esta fase se planificó lo que se debe plantear y responder las preguntas “por qué” y “qué”.
- c. Entrevista: como tal dentro de la cual se realizó la interacción social y el uso de un guion.
- d. Transcripción: donde se pasa de la interacción social a un documento escrito.
- e. Análisis: esta se centró en la estructuración y el sentido del conocimiento producido a través de diversos métodos analíticos.
- f. Verificación de los datos: dentro de esta se comprueba la validez y fiabilidad de los datos obtenidos.
- g. Informe o comunicación: esta nos permite presentar la información de manera comprensible para los lectores.

Para que la recopilación y expresión de información en esta investigación sea expresada de la mejor manera, se plantearon varias temáticas a manera de guía al momento de realizar la

entrevista, con el fin de encaminarla a respuestas que puedan completar los objetivos generales y específicos planteados de forma previa.

- a. Información general del entrevistado
- b. Comparación de la gestión de importaciones antes y después de la obtención de la certificación OEA
- c. Vehicentro como Operador Económico Autorizado
- d. Acuerdos de Reconocimiento Mutuo (ARM)
- e. Opinión sobre ajustes del programa OEA y ARM

3.4.3 Participantes e Informantes Clave

El proceso de selección de participantes fue intencional y orientado a comprender la dinámica real del vínculo entre el programa OEA y el ARM de la Comunidad Andina, los cuales están directamente vinculados con la temática de la investigación, en este caso representantes de la empresa importadora de camiones Vehicentro, considerando que los participantes tienen gran capacidad de conocimiento y experiencia en las áreas aduaneras, así como en el programa OEA y ARM.

El entrevistado, cumplió el papel de informante clave, debido a su gran aporte de experiencia y conocimiento técnico en comercio exterior, gestión aduanera, implementación del programa OEA y conocimiento de ARM. El aporte del entrevistado permitió identificar patrones operativos, cambios en los procedimientos de importación, mecanismos de coordinación aduanera, efectos de la acreditación OEA y los ARM.

La selección del informante clave se realizó a través de un muestreo no probabilístico por juicio, enfocándose en la jefatura de comercio exterior de la empresa Vehicentro debido a su posición estratégica y experiencia técnica, esta decisión se justifica porque el perfil seleccionado posee conocimiento de gestión de importaciones y de interacciones directas con el SENA, lo que garantiza una visión clara y concisa sobre la obtención, implementación y uso de la certificación OEA.

En la empresa Vehicentro como tal, se entrevistó a la Mgst. María José Acosta, quien cuenta con 4 años de experiencia en temas de comercio internacional y logística aduanera, actualmente se desempeña en el área de comercio exterior y logística internacional de Vehicentro, ocupa el cargo de jefe de importaciones dentro de la empresa, donde expresa que participa en la coordinación de procesos de importación, gestión documental y relación con operadores logísticos y agentes de aduana.

3.4.4 Análisis Normativo

Dentro de este apartado se realizó una examinación sistemática y crítica del marco jurídico que regula al Operador Económico Autorizado y los Acuerdos de Reconocimiento Mutuo. Este análisis se realizó a nivel internacional y nacional, esto nos permite abarcar de una manera más clara las directrices impuestas por la OMA, las resoluciones y decisiones tomadas por la Comunidad Andina y los convenios planteados por la Asociación Latinoamericana de Integración. Así como el análisis de resoluciones y reglamentos técnicos emitidos por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador; el objetivo es definir el marco legal que regula al programa OEA como a los ARM, para posteriormente, contrastarlo con la realidad operativa del caso de estudio.

3.5 Técnica de Análisis de Información

La información recopilada fue procesada y analizada a través de la técnica de análisis temático, esto permitió organizar e interpretar de forma ordenada los datos, tanto la información de la revisión documental como la de la entrevista semiestructurada. Este proceso se basó en la categorización de información, agrupándola en temáticas con relación al objeto de estudio, los beneficios del OEA, la aplicación del ARM y los desafíos y beneficios de la implementación del programa y del ARM en el contexto ecuatoriano.

Mediante esta técnica se buscó identificar igualdades, diferencias y hallazgos significativos que permitan facilitar la comprensión del estudio, centrándose en la interpretación de las percepciones y experiencias obtenidas en el caso de estudio.

3.6 Estrategia de Validación: Triangulación de Información

Dentro del presente estudio se utilizó la triangulación de fuentes de datos como una estrategia de validación de información, el uso de esta permitió obtener un enfoque cualitativo; para ello, se aplicó una entrevista a un Operador Económico Autorizado: Vehicentro, este acercamiento ayuda a entender mejor la realidad del programa OEA, tanto en el proceso de acreditación como en el verdadero impacto para las empresas que son parte del mismo, además de haber conocido sus experiencias y percepciones. Se pudieron comprender ciertos aspectos clave para entender el alcance del ARM de la Comunidad Andina.

Se utilizó la triangulación, debido a que el tema de estudio comprende varios niveles de análisis; normativo, institucional y empresarial, lo que exige que se contrasten diversas fuentes de información para obtener una visión clara del caso del estudio, esta validación de

información permitió verificar y contrastar la información proveniente de organismos internacionales, autores relevantes para el tema y del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, las cuales fueron respaldadas a través de las experiencias y conocimientos aportados por el Operador Económico Autorizado Vehicentro, así como el análisis de la normativa nacional e internacional y el impacto y alcance del Acuerdo de Reconocimiento Mutuo de la Comunidad Andina; al aplicar la triangulación de datos, se logra que la entrevista no queden solo en percepciones, sino que se contrasten directamente con la evidencia documental oficial, este ejercicio no solo le dio mayor peso al estudio, sino que también nos permitió verificar en donde la normativa OEA se cumple al pie de la letra y donde existen diferencias o vacíos cuando se intenta llevar la teoría a la práctica (Okuda Benavides & Gómez-Restrepo, 2005).

El uso de este método no tuvo el fin de acumular información, sino buscar la convergencia entre tres ejes fundamentales:

- A. Eje Normativo: Análisis normativo emitido por parte del SENAE y de la OMA.
- B. Eje institucional: Información y datos provenientes de organismo, fuentes oficiales y autores.
- C. Eje empresarial: Información obtenida a través de la entrevista a Vehicentro, permite contrastar la realidad operativa con la normativa e información obtenida.

Durante este proceso, cada hallazgo obtenido a través de la entrevista fue contrastado con los artículos científicos y la normativa analizada en este trabajo, lo que permitió que este estudio no sea una mera descripción, sino un diagnóstico crítico.

3.7 Consideraciones Éticas

La recolección de información del presente estudio, a través de la entrevista semiestructurada se rige bajo los principios de ética de la investigación social. En este sentido se garantiza al informante de la empresa Vehicentro, que su participación es estrictamente voluntaria, basada en un proceso de consentimiento informado, en el cual se expuso con claridad el propósito del estudio, de la misma manera se asegura que el tratamiento y uso de los datos se orienta exclusivamente a fines académicos, asegurando el anonimato en caso de que el entrevistado lo desee y la confidencialidad para mitigar cualquier daño de coacción o daño reputacional, tal como lo sugiere la normativa ética en la investigación social actual.

CAPÍTULO 4

RESULTADOS

El presente capítulo muestra los resultados obtenidos a través de la metodología de triangulación aplicada, en la cual, como primer paso, se realizó una investigación sobre el programa del Operador Económico Autorizado y los Acuerdos de Reconocimiento Mutuo. Como segundo paso se realizó un análisis y contextualización del Reglamento que regula al Operador Económico Autorizado dentro de Ecuador, y por último se aplicó una entrevista a la actual jefe de importaciones de la empresa Vehicentro.

El propósito de este apartado es contrastar la normativa que regula al OEA dentro del territorio ecuatoriano, y la operatividad real de la empresa que se ha utilizado como caso de estudio, con los beneficios teóricos del Acuerdo de Reconocimiento Mutuo de la Comunidad Andina. Es por ello por lo que se ha decidido dividir en varios bloques temáticos los resultados obtenidos.

4.1 Entrevista a Mgst. María José Acosta

4.1.1 Perfil del Entrevistado

En el presente estudio se realizó una entrevista a la Mgst. María José Acosta, quien actualmente ocupa el cargo de jefe de importaciones, donde se desempeña en el área de comercio exterior y logística internacional de la empresa Vehicentro. Expresa que cuenta con una experiencia de 4 años en cuanto a temas de comercio internacional se refiere. Dentro de la empresa participa en la coordinación de importaciones, gestión documental y relación con operadores logísticos y agentes de aduana. (M. Acosta, comunicación personal, 05 de marzo del 2026).

4.1.2 Gestión de Importaciones Antes y Después del OEA

Antes de la obtención de la certificación OEA, Vehicentro realizaba sus importaciones a través de sistemas tradicionales de comercio exterior, lo cual conllevaba controles documentales y operativos aduaneros estándar. Según lo expresado por Acosta, a través de la obtención de la acreditación, se fortalecieron los procesos internos de control, trazabilidad documental y gestión de riesgos, logrando así una mayor eficiencia en los despachos aduaneros. Aunque la empresa sigue utilizando un régimen de importación para consumo, ahora lo hacen

a través de un modelo optimizado en su gestión documental y operativa (M. Acosta, comunicación personal, 05 de marzo del 2026).

En cuanto a las mercancías se refiere, estas se han mantenido iguales, siendo las principales mercancías de importación vehículos, autopartes y repuestos automotrices. La certificación OEA como tal no ha alterado la naturaleza de estas mercancías, sin embargo, si ha contribuido en la mejora y eficiencia de las operaciones logísticas (M. Acosta, comunicación personal, 05 de marzo del 2026).

Lo mismo sucede con los actores externos que intervienen en los procesos de importación de la empresa, dentro de estos se ven involucrados, proveedores internacionales, agentes de carga, navieras, agentes de aduana y autoridades aduaneras. Acosta afirma que, si bien la certificación no significó un cambio en los actores, si se ha fortalecido la coordinación con los mismos debido al mayor nivel de confianza institucional (M. Acosta, comunicación personal, 05 de marzo del 2026).

Como tal esta experiencia se alinea por completo con la normativa nacional del programa OEA de Ecuador, el cual solicita a las empresas postulantes sistemas de gestión que garanticen la seguridad de la cadena logística. Por lo que se podría decir que la certificación OEA no modifica como tal el modelo de comercio de la empresa, sino que la direcciona a fortalecer procesos administrativos y de control asociados a las operaciones de importación. Asimismo, los regímenes aduaneros utilizados tampoco fueron modificados por el programa OEA, sino que este orienta a las empresas a optimizar la gestión de las operaciones aduaneras de la empresa (M. Acosta, comunicación personal, 05 de marzo del 2026).

4.1.3 “Vehicentro” como Operador Económico Autorizado

Esta empresa se vio motivada a convertirse en OEA, principalmente por el deseo de mejorar la seguridad en su cadena logística y lograr una optimización integral en sus procesos de importación. Además de una eficiencia operativa más efectiva, la organización tenía como objetivo clave fortalecer su relación con las autoridades aduaneras y acceder a los beneficios de facilitación comercial que ofrece el programa (M. Acosta, comunicación personal, 05 de marzo del 2026).

El proceso de acreditación para la empresa fue descrito según Acosta como “exigente en términos de cumplimiento documental, controles internos y estándares de seguridad.” Para lograrlo la institución tuvo que implementar procedimientos formales y realizar auditorías internas exhaustivas. Para finalizar, el proceso incluyó una etapa de verificación directa por

parte de la autoridad aduanera. A partir de la obtención del estatus, se han realizado varias implementaciones en la empresa, mejoras documentales, controles de seguridad más rigurosos en la cadena logística y capacitación al personal involucrado en el área de comercio exterior (M. Acosta, comunicación personal, 05 de marzo del 2026).

La entrevistada señala como principales prerrogativas de esta certificación: la reducción de tiempos en determinados procesos de control aduanero, una mayor confianza institucional entre la empresa y la administración aduanera, mejora en la gestión de riesgos y mayor eficiencia en las operaciones logísticas. A su vez también ha sido señalado que, en algunos casos, ciertos beneficios relacionados con facilitación o reducción de controles no siempre se aplican de manera uniforme en todas las operaciones aduaneras, esto puede darse debido a factores operativos o decisiones específicas de la administración aduanera (M. Acosta, comunicación personal, 05 de marzo del 2026).

La experiencia de la empresa en este caso nos demuestra que, la certificación OEA conlleva cambios organizacionales, tales como implementación de controles de seguridad más rigurosos en la cadena logística, procesos de capacitación de personal relacionado con el área y mejoras en la gestión documental, la adopción de estas medidas tiene el claro propósito de armonizar a la empresa con los estándares internacionales del marco SAFE, el cual promueve y fomenta la cooperación entre el sector privado y público (M. Acosta, comunicación personal, 05 de marzo del 2026).

Desde un punto de vista normativo, este resultado se alinea con el capítulo IV del Reglamento del Operador Económico Autorizado (OEA) en Ecuador, dentro del cual se establecen los beneficios que pueden gozar quienes hayan sido acreditados con esta certificación, entre ellos destacan la agilización de operaciones aduaneras, y la aplicación de mecanismos de facilitación comercial, a través de la entrevista realizada podemos confirmar que algunos de estos beneficios se materializan en la práctica (M. Acosta, comunicación personal, 05 de marzo del 2026).

Sin embargo, la entrevista también reveló que existen algunos beneficios que no son aplicados de la manera en la que están establecidos en la normativa vigente, ya que no siempre se aplican de la misma manera en todas las operaciones comerciales, debido a criterios de la administración aduanera. Estos resultados generan dudas y permiten identificar una brecha entre la teoría y la práctica, la normativa internacional específica que los OEA deben recibir,

un trato diferenciado basado en sistemas de gestión de riesgo (M. Acosta, comunicación personal, 05 de marzo del 2026).

4.1.4 Aplicaciones y Limitaciones del ARM-CAN

Sobre los Acuerdos de Reconocimiento Mutuo, Acosta señala que la empresa posee conocimiento general, y que su prioridad principal es la búsqueda de la facilitación del comercio a través de la armonización de estándares de seguridad entre países (M. Acosta, comunicación personal, 05 de marzo del 2026).

En materia específica sobre el ARM-CAN, la entrevistada señala que, si bien se sostienen transacciones comerciales con países miembros de la Comunidad, la mayoría de las mercancías importadas son provenientes de otras regiones, por lo que considera que la aplicación del ARM ha sido limitada, en las operaciones que la empresa ha realizado con la Comunidad, principalmente busca beneficios de carácter operativo, relacionados con la confianza institucional y la facilitación de algunos de los procesos de control. Por lo que considera que el impacto del ARM-CAN para la empresa Vehicentro ha sido moderado (M. Acosta, comunicación personal, 05 de marzo del 2026).

Este apartado demuestra que, si bien los ARM pueden generar beneficios concretos, su impacto real depende mucho de la organización geográfica del comercio de la empresa, en el caso de estudio, la poca interacción con países de la comunidad limita plenamente el uso de los beneficios de este Acuerdo (M. Acosta, comunicación personal, 05 de marzo del 2026).

La entrevistada también especifica que, este limitado uso del ARM se debe a una falta de armonización dentro de la operatividad de las aduanas y sobre todo el limitado conocimiento por parte de algunos de los actores logísticos, esto demuestra que, para que un ARM tenga un apropiado funcionamiento debe existir un marco normativo compatible, así como una implementación práctica en las operaciones de comercio internacional (M. Acosta, comunicación personal, 05 de marzo del 2026).

4.1.5 Propuestas para mejora y crecimiento del programa Operador Económico Autorizado y para los Acuerdos de Reconocimiento Mutuo

A partir de las experiencias de la empresa en cuanto a comercio internacional se refiere, la entrevistada sugiere varias ideas e identifica posibles áreas en las que se debería trabajar con la finalidad de mejorar y ayudar el crecimiento óptimo del programa OEA y de los Acuerdos de Reconocimiento Mutuo (M. Acosta, comunicación personal, 05 de marzo del 2026).

4.1.5.1 Difusión del Programa OEA y ARM

Como primer punto, Acosta destaca que se debería generar una mayor difusión del programa, específicamente de sus beneficios. Según la entrevistada existe conocimiento general del programa, pero no de sus beneficios, ya que en muchas ocasiones no son comprendidos del todo o no son aprovechados por todos los miembros de la cadena logística (M. Acosta, comunicación personal, 05 de marzo del 2026).

La teoría respalda esta afirmación de la entrevistada, ya que el programa OEA se basa en la cooperación entre el sector público y privado, con la finalidad de garantizar la seguridad y funcionamiento eficiente de la cadena logística, por lo que una mayor difusión de este programa permitiría la ampliación del número de empresas certificadas y sobre todo el fortalecimiento de la confianza institucional (M. Acosta, comunicación personal, 05 de marzo del 2026).

4.1.5.2 Ampliación de los ARM

Por otro lado, Acosta señala la ampliación de los Acuerdos de Reconocimiento Mutuo con más países, buscando extender los beneficios de facilitación comercial a un mayor número de socios. Desde una perspectiva normativa, los ARM son la más efectiva y mejor forma de difusión del programa OEA, permitiendo que los Operadores certificados puedan gozar de sus beneficios en diferentes partes del mundo. Por ello, la ampliación de la red de ARMs implicaría el incremento del impacto del programa OEA en las operaciones de comercio internacional de las empresas ecuatorianas (M. Acosta, comunicación personal, 05 de marzo del 2026).

4.1.5.3 Aplicación Uniforme de los Beneficios OEA

Como última observación, la entrevistada plantea la aplicación uniforme de los beneficios del programa OEA, con el propósito de asegurar el cumplimiento de las ventajas planteadas dentro de la normativa, y que estas se materialicen en la práctica de forma consistente (M. Acosta, comunicación personal, 05 de marzo del 2026).

Este planteamiento se basa en las experiencias vividas por la empresa, se considera importante fortalecer los mecanismos de gestión de riesgo dentro de las administraciones aduaneras, de forma que el trato preferencial previsto para los OEA se cumpla de manera uniforme en la práctica (M. Acosta, comunicación personal, 05 de marzo del 2026).

4.2 Tablas de Resultados

4.2.1 Matriz de Triangulación de Datos Práctica vs Teoría

Categoría de Análisis	Normativa que regula al OEA	Caso Vehicentro	Hallazgo clave
Eficiencia de despacho	Priorización en el levante de mercancías y despacho preferente.	Se ha conseguido una mayor eficiencia en los despachos aduaneros, mayoritariamente por la mejora en trazabilidad y sistemas documentales.	Eficiencia alta y cumplimiento de la normativa, la realidad se alinea con la normativa
Inspecciones físicas	Significativa reducción en los canales de control físico y documental.	Existe una mayor confianza y relación con la administración aduanera, por ello, se ha reducido las inspecciones documentales y físicas.	Cumplimiento de la normativa
Facilitación regional	Reconocimiento de beneficios en los países con los que Ecuador sostiene ARMs.	A pesar de que se han suscrito varias ARMs existe una gran falta de armonización entre aduanas y falta de conocimiento sobre estos por parte de varios actores de la cadena.	Existe una aplicación parcial de este beneficio, debe existir una mejor coordinación y conocimiento por parte de las aduanas.
Uniformidad de beneficios	Los beneficios deben aplicarse de manera uniforme en todas las operaciones de comercio internacional.	No se aplican de forma uniforme los beneficios en todas las operaciones, en muchas de estas operaciones queda a decisión de la administración aduanera.	Existe una clara discrepancia entre la realidad y la teoría, deben estandarizarse todos los procesos en la Aduana.
Relación con los actores	El reglamento fomenta una cadena logística segura con socios comerciales.	Fortalecimiento de la coordinación con la administración aduanera, agentes de aduana y navieras.	Se demuestra que el estatus OEA si mejora la relación entre el OEA y los actores, sobre todo porque el OEA se vuelve un operador de bajo riesgo y de alta confianza.

4.2.2 Matriz de Limitaciones Para la Efectividad del ARM y OEA

Factor determinante	Caso de estudio Vehicentro	
		Impacto en la empresa
Geográfico	La mayoría de los proveedores de la empresa se encuentran fuera de la Comunidad Andina	Existe un uso del ARM, sin embargo, este es muy superficial
Operativo	Falta de aplicación uniforme a todas las operaciones comerciales por parte de la administración aduanera	Se genera una incertidumbre sobre la aplicación de beneficios OEA en las diferentes actividades comerciales de la empresa
Conocimiento del programa OEA y de los ARM	Existe una clara falta de información y conocimiento sobre los programas por parte de varios miembros de la cadena logística	Dificultad para coordinar operaciones con beneficios con otros actores de la cadena logística
Administrativo	Alta exigencia en controles documentales y físicos para mantener el estatus.	Requiere una constante inversión, capacitación de personal y controles internos rigurosos.

4.3 Análisis Crítico y Comparativo

4.3.1 El ARM y su Relación con la Facilitación del Comercio

La presente investigación ha permitido realizar el análisis a profundidad del Acuerdo de Reconocimiento Mutuo de la Comunidad Andina y su vínculo directo con la empresa distribuidora de camiones Vehicentro, en su calidad de Operador Económico Autorizado. A través de esta se ha demostrado que la relación va más allá del cumplimiento normativo, para constituirse como un factor determinante de la competitividad logística, de esta forma se ha determinado que la condición de Operador Económico Autorizado actúa como una certificación de confianza para la agilización de mercancías. Estos hallazgos son una clara confirmación del funcionamiento de la teoría de la facilitación del comercio exterior, la cual se centra en optimizar a través de la simplificación y modernización de procesos aduaneros y logísticos. Sin embargo, se observa que la interoperabilidad real entre las aduanas de los países miembros es sumamente limitada.

4.3.2 Marco Normativo y Estándares de Seguridad

En lo que respecta al análisis del marco normativo del programa OEA en el Ecuador, se ha encontrado una clara alineación de objetivos, a través de esta se confirma la existente armonización entre las normativas y disposiciones de la Comunidad Andina y la normativa nacional, se puede evidenciar esta alineación con la emisión de la Resolución Nro. SENAE-SENAE-2023-0075-RE. Esta normativa regula los estándares de seguridad exigidos en Ecuador, simplificando los requisitos de gestión de riesgos, seguridad física y gestión de control, todo esto, bajo los estrictos estándares de las normas SAFE emitidas por la OMA. Una vez que se hemos contrastado la evolución normativa del programa con la literatura de derecho aduanero a nivel internacional, se pudo observar que el modelo ecuatoriano ha pasado de un sistema de controles posteriores a uno que se basa en la confianza y la gestión de riesgos.

4.3.3 Aplicabilidad de Programas en Vehicentro

Al evaluar la aplicabilidad del ARM dentro de la empresa Vehicentro, las investigaciones y entrevista revelan que ha existido una implementación parcial pero significativa de las ventajas operativas. La condición de OEA ha permitido que la empresa optimice sus tiempos de despacho, sobre todo en la reducción de revisiones físicas y documentales; sin embargo, se evidencia que estos datos no tienen una aplicación uniforme ni automática.

4.3.4 Implicaciones Estratégicas

Una vez que se ha examinado el vínculo y las implicaciones estratégicas del ARM para Vehicentro, los resultados demuestran que la certificación OEA ha pasado de ser un mero cumplimiento administrativo para transformarse en una acreditación de reputación corporativa, la integración del programa OEA en el marco de la Comunidad Andina permite a la empresa posicionarse con una ventaja competitiva, garantizando una cadena de suministro más fuerte y predecible, a comparación de otras empresas que no cuentan con la certificación, las implicaciones de esta certificación van más allá de del ahorro de tiempos logísticos, esta también impacta en la gestión financiera, ya que se reducen tiempos de inmovilización de inventarios en aduana.

CONCLUSIONES

Se ha llegado a la conclusión de que el vínculo entre el ARM-CAN y la gestión de importaciones de la empresa distribuidora de camiones Vehicentro tiene un carácter facilitador, sin embargo, está condicionada. Si bien existen algunos claros beneficios tanto por el ARM como por la acreditación OEA, estos se han visto limitados debido a la procedencia de las mercancías que importa la empresa. A pesar de ello, existe una clara materialización del vínculo a través de una cadena de suministro mucho más confiable, trazable y segura, todas estas facilidades posicionan a la empresa con una gran ventaja competitiva, en cuanto a cumplimiento normativo internacional se refiere.

A través del análisis del marco legal aduanero del Ecuador, específicamente de la Resolución Nro. SENAE-SENAE-2023-0075-RE, se demuestra que existe una evidente evolución hacia un modelo de control aduanero basado principalmente en la gestión de riesgos. También se observa que las constantes actualizaciones de normas y reglamentos permiten a Ecuador estar plenamente alineado con los estándares internacionales propuestos por la OMA. Sin embargo, aún existe una clara deficiencia de implementación en la normativa regional en cuanto a los ARM se refiere, aún se requiere de una plataforma digital panregional técnica, con la finalidad de que los beneficios teóricos dentro de la práctica sean automáticos y no se dependa de gestiones administrativas adicionales.

En cuanto a la gestión de importaciones de Vehicentro se refiere, se determinó que el grado de aplicabilidad de los beneficios del OEA son altos en el ámbito nacional y moderados en el regional. En el día a día la empresa ha logrado reducir costos gracias a la disminución de inspecciones físicas y auditorías, ha agilizado procesos de despacho. En cuanto al ARM, este se manifiesta como una garantía que fortalece la relación con socios logísticos y otros actores de la cadena, aún existe un gran potencial dentro del comercio intrarregional conforme se diversifiquen proveedores y orígenes de importaciones dentro de la Comunidad Andina.

Por último, al analizar el impacto real que el Acuerdo de Reconocimiento Mutuo de la Comunidad Andina tiene para una empresa importadora como Vehicentro, se puede concluir que el beneficio más importante no es el ahorro de tiempo, sino la previsibilidad logística. En el comercio exterior tradicional existe una gran incertidumbre sobre tiempos de cargas, descargas y despachos, y sobre cómo estos tiempos en depósitos generan elevados costos para las empresas, sin embargo, para un OEA, el vínculo con el ARM actúa como un seguro de agilidad y de reducción de costos.

RECOMENDACIONES

A partir de la triangulación de datos y los hallazgos encontrados por medio de la entrevista, se presentan las siguientes recomendaciones para fortalecer el estatus de Operador Económico Autorizado de la empresa. Estas propuestas buscan optimizar el aprovechamiento de los beneficios en materia de facilitación comercial.

Ante la disparidad detectada en la aplicación de beneficios, se considera importante implementar protocolos únicos de acción para los técnicos de los despachos aduaneros del país, teniendo en cuenta que los hallazgos de este estudio indican que los beneficios del OEA, sufren de disparidad, esto en base a las decisiones que pueden tomar los diferentes servidores de la administración aduanera, la estandarización de beneficios en todas las operaciones permite agilizar trámites y eliminar cuellos de botella.

Debido a que se ha encontrado que la aplicación del ARM se percibe como limitada por las barreras técnicas, es inminente que se realice una plataforma panregional para la armonización de sistemas y reglamentos entre los miembros de la Comunidad Andina, ya que actualmente la aplicación del ARM es percibida como moderada o limitada, sobre todo por el desconocimiento de algunos actores de la cadena logística, una armonización a través de una plataforma digital reduciría la carga documental y aseguraría que el reconocimiento mutuo sea una realidad operativa.

Ya que la investigación ha revelado un claro desconocimiento por parte de actores de la cadena logística se considera de suma importancia que el SENAIE imparta cursos y capacitaciones dirigidas a los diferentes eslabones de la cadena logística, ya que la investigación resalta que hay una clara falta de conocimiento por parte de varios actores, lo que limita la efectividad del programa OEA. El SENAIE debe actuar como un ente capacitador para asegurar el uso correcto del programa por parte de todos los eslabones de la cadena, garantizando que los beneficios impuestos por el SENAIE no se pierdan en alguno de los procesos que atraviesan las mercancías.

Debido a que se determinó a través de la investigación que el impacto positivo que generan los beneficios del ARM están geográficamente limitado a la región andina, se sugiere que Ecuador expanda la red de comercio internacional, a través de la firma de nuevos acuerdos con socios intrarregionales, lo cual permitiría que el OEA consiga un impacto real en el flujo de caja y que la competitividad de las empresas ecuatorianas sea una realidad, y no se limite únicamente al ámbito regional de la CAN.

REFERENCIAS

- Acosta, M. J. (2026). *Entrevista a María José Acosta realizada por Andrés Silva*.
- Aduana Nacional de Bolivia. (2019). *GUÍA PARA LA APLICACIÓN DE BENEFICIOS DEL ACUERDO RECONOCIMIENTO MUTUO DE LOS PROGRAMAS DE OPERADOR ECONÓMICO AUTORIZADO DE LA COMUNIDAD ANDINA*.
https://www.aduana.gob.bo/oea/sites/default/files/Documentos/Guia_beneficios_ARM_CAN.pdf
- Aduana Nacional de Colombia. (2017). *ACUERDO DE RECONOCIMIENTO DE LOS PROGRAMAS OEA DE LOS PAISES DE LA COMUNIDAD ANDINA (Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú)*.
<https://www.dian.gov.co/aduanas/oea/inicio/Documents/Avances%20Acuerdo%20de%20Reconocimiento%20Mutuo%20de%20los%20pa%C3%ADses%20de%20la%20Comunidad%20Andina%20de%20Naciones.pdf>
- Arias, Á. E., Sánchez Antón, É., & Vega Rodríguez, P. (2024). *Manual de Importaciones y exportaciones del Ecuador*. PUDELECO.
- Arnoldi, P. (2019). Cambios en las dinámicas de control del Comercio Internacional: *Revista Integración y Cooperación Internacional*, 29(29), 14–29.
<https://doi.org/10.35305/revistamici.v0i29.16>
- Asociación Latinoamericana de Integración. (2023). *Análisis del estado de situación de los Acuerdos de Reconocimiento Mutuo (ARM) del Operador Económico Autorizado (OEA) firmados por países miembros de la ALADI*.
[https://www2.aladi.org/nsfaladi/estudios.nsf/541A5322BA05CFF503258A06004E5D9B/\\$FILE/246.pdf](https://www2.aladi.org/nsfaladi/estudios.nsf/541A5322BA05CFF503258A06004E5D9B/$FILE/246.pdf)
- Basaldúa, R. (2007). *LA ADUANA: CONCEPTO Y FUNCIONES ESCENCIALES Y CONTINGENTES*. <https://www.iaea.org.ar/global/img/2010/09/Basaldua.pdf>
- Basantes Garces, P., Romero Larco, G., Chavez Puga, O., & Cadena, E. (2019). *EL OPERADOR ECONÓMICO AUTORIZADO EN LOS PAÍSES DE LA COMUNIDAD ANDINA, COMO NORMA DE SEGURIDAD EN LA CADENA LOGÍSTICA DE MERCANCÍAS*. 2, 106–123.
<http://revistas.ute.edu.ec/index.php/economia-y-negocios>
- Basantes Garcés, U., Larco, R., & Puga, C. (2019). *EL OPERADOR ECONÓMICO AUTORIZADO EN LOS PAÍSES DE LA COMUNIDAD ANDINA, COMO NORMA*

- DE SEGURIDAD EN LA CADENA LOGÍSTICA DE MERCANCIAS*. 10(2), 106–123. <http://revistas.ute.edu.ec/index.php/economia-y-negocios>
- Basantes-Garcés, P., & Romero-Larco, G. (2018). Diagnóstico de los Operadores Económicos Autorizados en el Ecuador. *Economía y Negocios*, 9, 83–93. <https://doi.org/10.29019/eyn.v9i1.440>
- Bhala, R. (2019). *International Trade Law: A Comprehensive Textbook*. https://cap-press.com/pdf/9781531014711.pdf?srsltid=AfmBOopI-9UpqBic3UbmNjYnvMyMSN5aZ4kdbpxjJT9Pn_4hjjzt-b4
- Cardona Bentancourt, L. C., Arango -Vásquez, L., & Ceballos Uribe Andrea. (2018). *Implementación del Operador Económico Autorizado en América Latina y su incidencia en la cadena logística en Colombia** (Vol. 7, Número 9). https://www.academia.edu/download/57664272/V7N9-ARTICULO-01_-_prueba_4.pdf
- Chen, L., & Ma, Y. (2015). Study of the Role of Customs in Global Supply Chain Management and Trade Security Based on the Authorized Economic Operator System. *Journal of Risk Analysis and Crisis Response*, 5(2), 87. <https://doi.org/10.2991/jrarc.2015.5.2.2>
- Comunidad Andina de Naciones. (2007). *DECISIÓN 671*. <https://www.comunidadandina.org/StaticFiles/DocOf/DEC671.pdf>
- Comunidad Andina de Naciones. (2019). *RESOLUCIÓN N2101*. <https://www.comunidadandina.org/DocOficialesFiles/resoluciones/RESOLUCION2101.pdf>
- Coral Guerrero, C. A., Noroña, S., & Pulgar Salazar, M. E. (2023). La Comunidad Andina de Naciones, una apuesta por la innovación y la diversificación comercial en Ecuador. *Comillas Journal of International Relations*, 85–100. <https://doi.org/https://doi.org/10.14422/cir.i27.y2023.005>
- Corcuera-Santamaria, S. (2009). *Operador Económico Autorizado*. [https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Operador-Economico-Autorizado-\(OEA\).pdf](https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Operador-Economico-Autorizado-(OEA).pdf)
- Danet, M. (2007). *MARCO NORMATIVO SAFE*. https://www.sunat.gob.pe/orientacionaduanera/oea/marco_normativo/Marco_SAFE_OMA_Espanol.pdf

- De Wulf, L., & Sokol, J. (2005). *MANUAL DE MODERNIZACIÓN DE ADUANAS*.
<https://documentos.bancomundial.org/es/publication/documents-reports/documentdetail/432321468781798064>
- Duarte, F. (2010). *LAS ADUANAS Y SU ROL EN EL COMERCIO INTERNACIONAL*.
<https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/revistalidera/article/download/16720/17044>
- Fairlie, A. (2022). *Informe de la Comunidad Andina: en la búsqueda de convergencias*.
<https://doi.org/http://doi.org/10.22201/iiec.20078951e.2021.204.69603>
- Grainger, A. (2008). *World Customs Journal CUSTOMS AND TRADE FACILITATION: FROM CONCEPTS TO IMPLEMENTATION* (Vol. 2, Número 1).
<https://www.worldcustomsjournal.org/article/91315-customs-and-trade-facilitation-from-concepts-to-implementation>
- Guanoquiza Tenesaca, S. A., Noelia Karelis León Landívar, & Jorge Eduardo Arias Montero. (2025). *IMPACTO DEL OPERADOR ECONÓMICO AUTORIZADO EN LA COMPETITIVIDAD EXPORTADORA ECUATORIANA: UNA VISIÓN DESDE EL SECTOR EMPRESARIAL*. <https://doi.org/https://doi.org/10.5281/zenodo.17645989>
- Kusuma Bachtiar, B. (2021). *Analysis of Authorized Economic Operator Policy in the Tanjung Priok Customs and Excise Service Office: Strengths and Weaknesses*.
<https://www.atlantis-pess.com/proceedings/aprish-19/125957171>
- Kvale, S. (2011). *Las entrevistas en Investigación Cualitativa*.
<https://s81ac41eccb5d92fb.jimcontent.com/download/version/1702673175/module/12032526595/name/Kvale%20Las%20entrevistas%20en%20investigaci%C3%B3n.pdf>
- La Noire Núñez, J. A., & Quispe Farfán, P. H. (2022). La certificación internacional del Operador Económico Autorizado — OEA. *Advocatus*, (042), 201–210.
<https://doi.org/10.26439/advocatus2022.n042.5752>
- Lenin Moreno Garces. (2018). *Decreto Ejecutivo N° 312, feb-2018*.
<https://www.aduana.gob.ec/gobierno-declara-a-la-vue-y-programa-oea-como-politica-de-facilitacion-de-comercio-exterior/>
- Luz, E., Reyes, B., & Hernández Cortez, N. (2010). *La Organización Mundial de Aduanas (OMA)*. <https://hopelchen.tecnm.mx/principal/sylabus/fpdb/recursos/r126196.PDF>
- Mavroidis, P., & Hoekman, B. (2016). *World Trade Organization*.
<https://doi.org/https://doi.org/10.4324/9780203946534>
- Mikuriya, K. S. (2021). *MARCO DE NORMAS SAFE*.
<https://assets.ippc.int/static/media/files/publication/es/2022/01/safe-framework.pdf>

- Moreira, M. M. (2018). *CONECTANDO LOS PUNTOS*.
<https://publications.iadb.org/es/conectando-los-puntos-una-hoja-de-ruta-para-una-mejor-integracion-de-america-latina-y-el-caribe>
- Okuda Benavides, M., & Gómez-Restrepo, C. (2005). *Metodología de investigación y lectura crítica de estudios* Title: *Methods in Qualitative Research: Triangulation*.
http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-74502005000100008
- Oliger, G. (2016). *Operador Económico Autorizado: una herramienta para mejorar la competitividad de las empresas y aumentar la seguridad de nuestras fronteras*.
http://opac.pucv.cl/pucv_txt/Txt-5000/UCD5103_01.pdf
- Organización Internacional de Normalización. (2025). *Historia del OEA*. 2025.
<https://iso.cat/es/historia-oea/#:~:text=La%20historia%20del%20OEA%20tiene,los%20pa%C3%ADses%20que%20la%20forman>.
- Organization Mundial de Aduanas. (2020). *COMPENDIUM OF AUTHORIZED ECONOMIC OPERATOR PROGRAMMES 2020 Edition*.
<https://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/aeo-compendium.aspx>
- Organización Mundial de Aduanas. (2021). *Marco de normas SAFE*.
<https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/safe-package/safe-framework-of-standards.pdf>
- Palacio Jiménez, D., Gómez Montoya, R. A., & Montoya Bernal, E. (2021). Ventajas del Operador Económico Autorizado (OEA) a nivel internacional y oportunidades de enseñanza en programas de logística y negocios internacionales. *Revista Virtual Universidad Católica del Norte*, (62), 189–214.
<https://doi.org/10.35575/rvucn.n62a8>
- Sánchez, J. (2007). *VALORACIÓN ADUANERA*.
https://www.comunidadandina.org/StaticFiles/20116520610libro_atrc_valoracion.pdf
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2010). *CODIGO ORGANICO DE LA PRODUCCION COMERCIO E INVERSIONES*. <https://www.aduana.gob.ec/la-institucion/codigo-organico-copci/>

- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2014). *SENAE-DGN-2014-0566-RE*.
<https://www.aduana.gob.ec/files/pro/leg/res/2014/SENAE-DGN-2014-0566-RE.pdf>
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2015). *SENAE-DGN-2015-0720-RE*.
<https://www.aduana.gob.ec/files/pro/leg/res/2015/SENAE-DGN-2015-0720-RE.pdf>
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2019). *Resolución Nro. SENAE-SENAE-2019-0064-RE*. <https://www.aduana.gob.ec/oea/base-legal/>
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2023a). *SENAE-SENAE-2023-0075-RE*. 1–18.
<https://www.aduana.gob.ec/oea/base-legal/>
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2023b). *SENAE-SENAE-2023-0075-RE*.
<https://www.aduana.gob.ec/oea/base-legal>
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2023c). *SENAE-SENAE-2023-0077-RE*.
<https://www.aduana.gob.ec/oea/base-legal>
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2024a, agosto 14). *26 EMPRESAS FUERON CERTIFICADAS COMO NUEVOS OPERADORES ECONÓMICOS AUTORIZADOS (OEA) EN ECUADOR*. <https://www.aduana.gob.ec/26-empresas-fueron-certificadas-como-nuevos-operadores-economicos-autorizados-oea-en-ecuador/>
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2024b, diciembre 19). *ADUANAS DE ECUADOR Y CHINA FIRMAMOS UN ACUERDO DE RECONOCIMIENTO MUTUO (ARM) DEL PROGRAMA DE OPERADOR ECONÓMICO AUTORIZADO (OEA), FORTALECIENDO EL COMERCIO INTERNACIONAL*.
<https://www.aduana.gob.ec/aduanas-de-ecuador-y-china-firmamos-un-acuerdo-de-reconocimiento-mutuo-arm-del-programa-de-operador-economico-autorizado-oeafortaleciendo-el-comercio-internacional/>
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2025a). *17 EMPRESAS FUERON CERTIFICADAS COMO OPERADOR ECONÓMICO AUTORIZADO*.
<https://www.aduana.gob.ec/17-empresas-fueron-certificadas-como-operador-economico-autorizado/>
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2025b). *ECUADOR Y CHILE FIRMAN ACUERDO OEA PARA FACILITAR PROCESOS ADUANEROS*.
<https://www.aduana.gob.ec/ecuador-y-chile-firman-acuerdo-oea-para-facilitar-procesos-aduaneros/>

- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2025c). *Informe escrito (Dirección General) ÍNDICE DE CONTENIDO Contenido*. <https://www.aduana.gob.ec/rendicion-de-cuentas/rendicion-de-cuentas-2024/rendicion-de-cuentas-2024-fase-3/>
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2025d). *SENAE LOGRA FIRMA DE ACUERDO DE RECONOCIMIENTO MUTUO CON LA ADUANA DE EL SALVADOR: UN AVANCE ESTRATÉGICO PARA EL COMERCIO SEGURO Y ÁGIL*. <https://www.aduana.gob.ec/senae-logra-firma-de-acuerdo-de-reconocimiento-mutuo-con-la-aduana-de-el-salvador-un-avance-estrategico-para-el-comercio-seguro-y-agil/#:~:text=Gracias%20a%20este%20ARM%2C%20los,alto%20nivel%20en%20Am%C3%A9rica%20Latina.>
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2026). *Implementación de mejora informática para obtener o renovar la calificación como Operador Económico Autorizado (OEA) Eslabón Courier*. <https://www.aduana.gob.ec/gaceta-boletin/implementacion-de-mejora-informatica-para-obtener-o-renovar-la-calificacion-como-operador-economico-autorizado-oea-eslabon-courier/#:~:text=Servicio%20Nacional%20de%20Aduana%20del%20Ecuador%20%3E,para%20obtener%20o%20renovar%20la%20calificaci%C3%B3n%20como>
- Unión Europea. (2021). *Convenio Internacional para la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros*. Convenio Internacional para la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros. https://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/conventions/pf_revised_kyoto_conv.aspx
- VEHICENTRO VEHICULOS Y CAMIONES CENTRO SIERRA S.A. (2026). *VEHICENTRO*. <https://vehicentro.com/compania>

ANEXOS

Anexo 1

Consentimiento Informado



Facultad de Ciencias Jurídicas Carrera de Estudios Internacionales

Consentimiento Informado para la participación en investigación

Por medio del presente documento, declaro que he sido debidamente informado/a sobre la naturaleza, los objetivos y el alcance del estudio titulado "El Operador Económico Autorizado en el Ecuador y su Vinculo con el Acuerdo de Reconocimiento Mutuo de la Comunidad Andina de Naciones. Caso de estudio Distribuidora de Camiones "Vehicentro". Comprendo que esta investigación tiene como objetivo general Analizar el vínculo del Acuerdo de Reconocimiento Mutuo de la Comunidad Andina en la gestión de importaciones de la empresa "Vehicentro" como Operador Económico Autorizado.

He sido informado/a de que los objetivos específicos de este estudio incluyen Analizar el Acuerdo de Reconocimiento Mutuo de la Comunidad Andina de Naciones y marco normativo que regula al Operador Económico Autorizado en Ecuador, sus requisitos, evolución y beneficios. Analizar la gestión de importaciones de la empresa "Vehicentro" como OEA para identificar el grado de aplicabilidad del ARM. Analizar el vínculo, las implicaciones y características del ARM para la empresa.

Asimismo, se me ha explicado que toda la información que proporcione será tratada de manera confidencial, ética y responsable, conforme a los principios de la investigación social y de los Derechos Humanos, garantizando el anonimato cuando así lo solicite y el uso exclusivo de los datos para fines académicos. Entiendo que mi participación es completamente voluntaria, que puedo negarme a responder cualquier pregunta o retirar mi consentimiento en cualquier momento sin que ello implique perjuicio alguno, sanción o consecuencia negativa.

Declaro también que he tenido la oportunidad de realizar preguntas, las cuales han sido respondidas de manera clara y suficiente, y que comprendo que los resultados de esta investigación podrán ser difundidos en espacios académicos, informes, publicaciones o actividades de incidencia, siempre respetando los principios de dignidad, integridad y protección de los derechos de las personas participantes. En virtud de lo anterior, otorgo mi consentimiento libre, previo e informado para participar en este estudio, reconociendo que su finalidad es contribuir al conocimiento crítico sobre el Operador Económico Autorizado

Fecha: 05/03/2026

Firma del/de la participante:

Firma del investigador

Anexo 2

Resultados Entrevista

Información General del Entrevistado

- A. Indique su nombre y apellido.

María José Acosta

- B. Señale el cargo que desempeña actualmente dentro de la empresa Vehicentro.

Me desempeño en el área de comercio exterior y logística internacional de Vehicentro, como Jefe de Importaciones, participando en la coordinación de procesos de importación, gestión documental y relación con operadores logísticos y agentes de aduana.

- C. ¿Cuántos años de experiencia tiene en temas de comercio exterior, gestión aduanera o logística internacional?

Cuento con 4 años de experiencia en el ámbito de comercio exterior, específicamente en procesos de importación, normativa aduanera y coordinación logística internacional.

- D. ¿Participa directamente en la toma de decisiones relacionadas con las importaciones de la empresa y en la gestión vinculada al programa OEA?

Sí, participo en la gestión y seguimiento de los procesos de importación, así como en la implementación de procedimientos internos relacionados con el cumplimiento de estándares exigidos por el programa OEA.

Finalidad: Justificar la idoneidad del entrevistado.

Gestión Actual de importaciones en Vehicentro

- A. ¿Cómo describiría el proceso general de importación de la empresa antes y después de obtener el estatus OEA, desde la negociación internacional hasta el despacho aduanero?

Antes de la certificación OEA, el proceso de importación se desarrollaba bajo los procedimientos tradicionales de comercio exterior, con controles documentales y operativos estándar. Tras obtener el estatus OEA, se fortalecieron los procesos internos de control, trazabilidad documental y gestión de riesgos, permitiendo mayor eficiencia en los despachos aduaneros.

- B. ¿Qué regímenes y modalidades aduaneras utilizaba la empresa con mayor frecuencia antes del estatus OEA y cuáles utiliza actualmente?

La empresa ha utilizado principalmente el régimen de importación para consumo. Posteriormente, con la certificación OEA, se ha mantenido el mismo régimen, pero con mayor optimización en la gestión documental y en los procesos de despacho.

- C. ¿Cuáles eran y cuáles son actualmente las principales mercancías que importa Vehicentro, y cómo ha variado la frecuencia o volumen de estas operaciones tras la certificación OEA?

Las principales mercancías importadas por la empresa son vehículos, autopartes y repuestos automotrices. La certificación OEA no ha modificado la naturaleza de las mercancías importadas, pero sí ha contribuido a mejorar la eficiencia de las operaciones logísticas.

- D. ¿Qué factores externos intervenían en el proceso de importación antes del estatus OEA y cómo ha cambiado su rol después de la certificación?

Entre los principales actores externos se encuentran proveedores internacionales, agentes de carga, navieras, agentes de aduana y autoridades aduaneras. Con la certificación OEA, se ha fortalecido la coordinación con estos actores debido al mayor nivel de confianza institucional.

Vehicentro como Operador Económico Autorizado

- A. ¿Cuáles fueron las principales motivaciones de la empresa para postular al programa de Operador Económico Autorizado en Ecuador?

Las principales motivaciones fueron mejorar la seguridad en la cadena logística, optimizar los procesos de importación, fortalecer la relación con las autoridades aduaneras y acceder a beneficios de facilitación comercial.

- B. ¿Cómo describiría el proceso de acreditación OEA en términos de requisitos, tiempos y nivel de exigencia institucional?

El proceso de acreditación fue exigente en términos de cumplimiento documental, controles internos y estándares de seguridad. Requirió la implementación de procedimientos formales, auditorías internas y verificación por parte de la autoridad aduanera.

- C. Desde la obtención del estatus OEA, ¿qué cambios concretos se implementaron en los procesos de importación, control interno y gestión documental?

Se implementaron mejoras en la gestión documental, controles de seguridad en la cadena logística, procedimientos de control interno y capacitación del personal involucrado en operaciones de comercio exterior.

- D. En la práctica, ¿cuáles han sido los beneficios más relevantes que ha experimentado la empresa por su condición de OEA (tiempos, costos, controles, trato institucional)?

Entre los beneficios más relevantes se encuentran la reducción de tiempos en ciertos procesos de control aduanero, mayor confianza institucional, mejor gestión de riesgos y mayor eficiencia en las operaciones logísticas.

- E. ¿Existen beneficios reconocidos normativamente que, en la práctica, no se hayan materializado? En caso afirmativo, explique.

En algunos casos, ciertos beneficios relacionados con facilitación o reducción de controles no siempre se aplican de manera uniforme en todas las operaciones debido a factores operativos o criterios específicos de control aduanero.

Acuerdos de Reconocimiento Mutuo (ARM)

- A. ¿Qué nivel de conocimiento tiene la empresa sobre los Acuerdos de Reconocimiento Mutuo suscritos por Ecuador, particularmente en el marco de la Comunidad Andina de Naciones?

La empresa tiene conocimiento general sobre los Acuerdos de Reconocimiento Mutuo relacionados con programas OEA entre países, los cuales buscan facilitar el comercio mediante el reconocimiento de estándares de seguridad.

- B. ¿La empresa ha realizado operaciones de importación o exportación con países miembros de la CAN que cuenten con un ARM vigente con Ecuador? Describa la experiencia.

La empresa mantiene operaciones comerciales dentro de la región andina; sin embargo, la mayoría de las importaciones provienen de mercados fuera de la CAN, por lo que la aplicación directa del ARM ha sido limitada.

- C. En dichas operaciones, ¿se aplicaron beneficios derivados del ARM (reducción de controles, facilitación, reconocimiento del estatus OEA)?

En las operaciones realizadas dentro de la región, los beneficios han sido principalmente de carácter operativo, relacionados con la confianza institucional y la facilitación en algunos procesos de control

- D. Desde su experiencia, ¿considera que el ARM con la CAN ha generado resultados concretos y medibles para Vehicentro? ¿Cuáles?

En términos generales, su impacto ha sido moderado, debido a que la mayor parte del comercio de la empresa se realiza con países fuera de la Comunidad Andina.

- E. ¿Qué factores limitan actualmente la aplicación efectiva del ARM en las operaciones de la empresa (normativos, operativos, institucionales o internos)?

Entre los principales factores se encuentran la limitada frecuencia de operaciones con países que aplican plenamente el ARM, diferencias operativas entre administraciones aduaneras y el conocimiento limitado de estos mecanismos en algunos actores logístico.

- F. Desde una perspectiva empresarial y normativa, ¿qué ajustes considera necesarios para fortalecer la aplicación del programa OEA y del ARM en Ecuador?

Sería conveniente fortalecer la difusión de los beneficios del programa, ampliar los acuerdos de reconocimiento mutuo con más países y asegurar una aplicación más uniforme de los beneficios en los procesos aduaneros.