



UTPL
La Universidad Católica de Loja

Modalidad Abierta y a Distancia

Logística Internacional y Aduanas

Guía didáctica



Facultad de Ingenierías y Arquitectura

Departamento de Ingeniería Civil

Logística Internacional y Aduanas

Guía didáctica

Carrera	PAO Nivel
▪ Logística y Transporte	VII

Autora:

Muñoz Torres María Paz



G S T R _ 4 0 0 0

Asesoría virtual
www.utpl.edu.ec

Universidad Técnica Particular de Loja

Logística Internacional y Aduanas

Guía didáctica

Muñoz Torres María Paz

Diagramación y diseño digital:

Ediloja Cía. Ltda.

Telefax: 593-7-2611418.

San Cayetano Alto s/n.

www.ediloja.com.ec

edilojacialtda@ediloja.com.ec

Loja-Ecuador

ISBN digital - 978-9942-39-611-2



Reconocimiento-NoComercial-CompartirIgual
4.0 Internacional (CC BY-NC-SA 4.0)

Usted acepta y acuerda estar obligado por los términos y condiciones de esta Licencia, por lo que, si existe el incumplimiento de algunas de estas condiciones, no se autoriza el uso de ningún contenido.

Los contenidos de este trabajo están sujetos a una licencia internacional Creative Commons – **Reconocimiento-NoComercial-CompartirIgual 4.0** (CC BY-NC-SA 4.0). Usted es libre de **Compartir** – copiar y redistribuir el material en cualquier medio o formato. **Adaptar** – remezclar, transformar y construir a partir del material citando la fuente, bajo los siguientes términos: **Reconocimiento**– debe dar crédito de manera adecuada, brindar un enlace a la licencia, e indicar si se han realizado cambios. Puede hacerlo en cualquier forma razonable, pero no de forma tal que sugiera que usted o su uso tienen el apoyo de la licenciatante. **No Comercial**-no puede hacer uso del material con propósitos comerciales. **Compartir igual**-Si remezcla, transforma o crea a partir del material, debe distribuir su contribución bajo la misma licencia del original. No puede aplicar términos legales ni medidas tecnológicas que restrinjan legalmente a otras a hacer cualquier uso permitido por la licencia. <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>

Índice

1. Datos de información.....	9
1.1. Presentación de la asignatura	9
1.2. Competencias genéricas de la UTPL	9
1.3. Competencias específicas de la carrera.....	9
1.4. Problemática que aborda la asignatura.....	10
2. Metodología de aprendizaje.....	11
3. Orientaciones didácticas por resultados de aprendizaje.....	12
Primer bimestre	12
Resultado de aprendizaje 1.....	12
Contenidos, recursos y actividades de aprendizaje	12
Semana 1	12
Unidad 1. Introducción a la logística internacional	12
1.1. Generalidades sobre el comercio internacional.....	12
1.2. Principales contratos internacionales	14
1.3. Importancia de la logística en el comercio internacional.....	18
Actividades de aprendizaje recomendadas	19
Autoevaluación 1.....	20
Resultado de aprendizaje 2.....	22
Contenidos, recursos y actividades de aprendizaje	22
Semana 2	22
Unidad 2. Componentes de la logística internacional	22
2.1. Infraestructura logística internacional	22
Actividades de aprendizaje recomendadas	24
Autoevaluación 2.....	26
Resultado de aprendizaje 3.....	28
Contenidos, recursos y actividades de aprendizaje	28
Semana 3	28

Unidad 3. Internacionalización de la empresa	28
3.1. Estrategias de internacionalización.....	28
3.2. Análisis de los mercados exteriores	31
3.3. Necesidades logísticas a raíz de la internacionalización.....	32
3.4. Políticas de promoción de exportaciones	33
3.5. Logística de exportación	35
Autoevaluación 3.....	38
Resultado de aprendizaje 4.....	40
Contenidos, recursos y actividades de aprendizaje	40
Semana 4	40
Unidad 4. Responsabilidades en las operaciones de comercio exterior	40
4.1. Generalidades sobre los INCOTERMS	40
4.2. Estructura y clasificación los INCOTERMS.....	41
Actividades de aprendizaje recomendadas	45
Autoevaluación 4.....	46
Resultado de aprendizaje 5.....	48
Contenidos, recursos y actividades de aprendizaje	48
Semana 5	48
Unidad 5. Transporte internacional de mercancías	48
5.1. Contrato internacional de transporte marítimo.....	48
5.2. Contrato internacional de transporte aéreo:.....	51
5.3. Contrato internacional de transporte por carretera	51
Semana 6	53
5.4. Contrato internacional de transporte por ferrocarril	53
5.5. Contrato internacional de transporte multimodal.....	56
Actividad de aprendizaje recomendada	59
Autoevaluación 5.....	60
Resultado de aprendizaje 6.....	62
Contenidos, recursos y actividades de aprendizaje	62
Semana 7	62

Unidad 6. El contrato de seguro en el transporte internacional.....	62
6.1. Del seguro marítimo.....	62
6.2. Seguros para otros modos de transporte internacional.....	63
Actividad de aprendizaje recomendada	64
Autoevaluación 6.....	65
Semana 8	67
Actividades finales del bimestre	67
Segundo bimestre	68
Resultado de aprendizaje 7.....	68
Contenidos, recursos y actividades de aprendizaje	68
Semana 9	68
Unidad 7. Introducción al quehacer aduanero	68
7.1. Generalidades del quehacer aduanero	68
7.2. De la aduana	69
7.3. Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.....	71
Actividad de aprendizaje recomendada	74
Autoevaluación 7.....	75
Resultado de aprendizaje 8.....	77
Contenidos, recursos y actividades de aprendizaje	77
Semana 10	77
Unidad 8. Facultades de la administración aduanera.....	77
8.1. Facultad determinadora.....	77
8.2. Facultad resolutiva	79
8.3. Facultad sancionadora.....	80
8.4. Facultad recaudadora	81
8.5. Facultad de transigir.....	82
Actividades de aprendizaje recomendadas	83
Autoevaluación 8.....	85
Resultado de aprendizaje 9.....	87
Contenidos, recursos y actividades de aprendizaje	87

Semana 11	87
Unidad 9. Obligación aduanera y el despacho	87
9.1. De la obligación aduanera	87
9.2. Proceso de despacho	89
Actividades de aprendizaje recomendadas	90
Autoevaluación 9.....	92
Resultado de aprendizaje 5.....	94
Contenidos, recursos y actividades de aprendizaje	94
Semana 12	94
Unidad 10. Control aduanero	94
10.1.Control anterior y control concurrente.....	94
10.2.Control posterior.....	95
10.3.Valoración y clasificación	98
Actividades de aprendizaje recomendadas	99
Autoevaluación 10.....	100
Resultado de aprendizaje 11.....	102
Contenidos, recursos y actividades de aprendizaje	102
Semana 13	102
Unidad 11. Operaciones, destinos e infracciones.....	102
11.1.Operaciones aduaneras	102
11.2.Destinos aduaneros	103
11.3.Infracciones aduaneras	105
Actividades de aprendizaje recomendadas	113
Autoevaluación 11.....	114
Resultado de aprendizaje 12.....	116
Contenidos, recursos y actividades de aprendizaje	116
Semana 14	116
Unidad 12. Regímenes aduaneros	116
12.1.Regímenes de importación.....	116
12.2.Regímenes de exportación.....	121

12.3.Otros regímenes aduaneros	122
Actividades de aprendizaje recomendadas	123
Autoevaluación 12.....	125
Resultado de aprendizaje 13.....	127
Contenidos, recursos y actividades de aprendizaje	127
Semana 15	127
 Unidad 13. Operadores de comercio exterior	127
13.1.Distintos operadores de comercio exterior	127
13.2.Operador económico autorizado.....	128
Actividad de aprendizaje recomendada	129
Autoevaluación 13.....	130
Semana 16	132
Actividades finales del bimestre.....	132
4. Solucionario	133
5. Glosario.....	146
6. Referencias bibliográficas	148



1. Datos de información

1.1. Presentación de la asignatura



1.2. Competencias genéricas de la UTPL

- a. Pensamiento crítico y reflexivo.
- b. Organización y planificación del tiempo.
- c. Compromiso e implicación social.

1.3. Competencias específicas de la carrera

- a. Identifica problemas de logística y transporte.
- b. Resuelve problemas de ingeniería en logística y transporte.
- c. Asume pensamiento crítico y reflexivo.

1.4. Problemática que aborda la asignatura

La logística internacional como herramienta para facilitación al comercio internacional de mercancías; para ello se requiere el conocimiento de los distintos componentes técnicos, administrativos y legales de la logística internacional, así como el de los aspectos administrativos de las aduanas.



2. Metodología de aprendizaje

Aprendizaje basado en investigación: este método didáctico le permite hacer uso de estrategias de aprendizaje activo, con la finalidad de que desarrolle las competencias que le permitirán realizar una investigación creativa y adquirir conocimientos significativos.

Aprendizaje basado en problemas: le permite investigar, interpretar, argumentar y proponer la solución a uno o varios problemas, estableciendo un escenario simulado de posible solución y analizando las probables consecuencias. También permite motivar a los estudiantes a participar en escenarios relevantes que faciliten la conexión entre la teoría y su aplicación. Se puede trabajar con problemas abiertos o cerrados, permitiendo plantear soluciones reales y aplicables a la logística internacional.

Autoaprendizaje: este método da protagonismo a los estudiantes para que por sus propios medios logren adquirir los conocimientos requeridos, sin necesidad de la presencia de un profesor, lo cual es compatible con la educación a distancia.



3. Orientaciones didácticas por resultados de aprendizaje



Primer bimestre

Resultado de aprendizaje 1

- Conoce los fundamentos técnicos y legales del comercio internacional. Comprende la importancia de la operación logística dentro del intercambio internacional de mercancías.

Mediante el estudio de las generalidades sobre los negocios internacionales, así como los distintos contratos internacionales, usted comprenderá los fundamentos técnicos y legales del comercio internacional, esto anudado al estudio de los componentes de la logística internacional permitirá comprender la gran importancia de esta última para el comercio internacional y el crecimiento de la economía.

Contenidos, recursos y actividades de aprendizaje



Semana 1

Unidad 1. Introducción a la logística internacional

1.1. Generalidades sobre el comercio internacional

Iniciamos la unidad 1 con el estudio de las generalidades sobre el comercio internacional, es preciso entonces señalar que el comercio internacional, que se traduce en el intercambio de bienes y servicios, ya sea entre distintos países o en su defecto distintas regiones económicas, ha sufrido varios cambios a lo largo del tiempo.

Para entender mejor este subtema es necesario iniciar con la revisión de la evolución histórica del comercio internacional, para lo cual le invito a revisar el siguiente recurso:

Evolución histórica del comercio internacional

El recurso revisado representa los hitos fundamentales dentro de la evolución del comercio internacional, que habiendo iniciado entre civilizaciones cercanas ha llegado a permitir que el intercambio de bienes o servicios pueda darse entre sujetos ubicados en cualquier parte del planeta.

Sin embargo, habiendo tratado la evolución del comercio internacional, es necesario también conocer conceptos básicos para la comprensión de su importancia, entre ellos:

a. Objetos

Para su mejor comprensión, podemos sintetizar como objetos del comercio internacional a los siguientes: i. Bienes o mercancías, ii. Servicios o intangibles, e; iii. Híbridos.

Los objetos llamados bienes o mercancías, son como usted pudo apreciar, el primer objeto que tuvo el comercio internacional y estas pueden ser de distintos tipos, dado que el mercado se basa en oferta y demanda, los principales bienes o mercancías que se constituyen como objetos de comercio son las materias primas y los productos terminados.

b. Sujetos

Los sujetos que intervienen en el comercio internacional se encuentran: i. Estado, ii. Personas naturales y jurídicas.

El comercio internacional requiere también sujetos que intervengan en él y conforme se ha indicado en el párrafo anterior, estos sujetos pueden ser personas privadas, ya sean naturales o jurídicas, o públicas, pues el Estado también interviene en los negocios internacionales.

c. Escenarios en los que se desarrolla

Teniendo claros tanto los objetos como los sujetos del comercio internacional, cabe señalar también que actualmente se reconocen dos escenarios que posibilitan las negociaciones comerciales:

- i. El multilateralismo, y;
- ii. El regionalismo, cada uno de ellos, han sido ampliamente desarrollados, siendo el primero la representación de los Estados mediante compromisos plasmados en acuerdos o tratados internacionales, mientras que el segundo es representado por diversas fases de integración como el tráfico fronterizo, las zonas de libre comercio, la unión aduanera, el mercado común y la unión económica.

Los escenarios antes referidos se encuentran claramente regulados por la OMC, lo que ciertamente establece los aspectos legales del desarrollo del comercio internacional.

1.2. Principales contratos internacionales

Para entender este subtema es necesario en principio abordar la temática respecto de la ley aplicable a las obligaciones contractuales, para ello debemos empezar entendiendo que existe problemática respecto de la contratación internacional y es que suele existir confusión por parte de los contratantes respecto del régimen jurídico aplicable a su contrato internacional, lo que causa incertidumbre respecto a sus derechos y obligaciones, y precisamente de la competencia judicial internacional, la determinación de la ley aplicable y la injerencia del orden público de los países involucrados como límite de la autonomía de la voluntad de las partes.

Los aspectos antes señalados se traducen en la ley aplicable al contrato, la cual, a falta de especificaciones contractuales respecto de estos temas, será aplicada. Como ya se ha mencionado, la ley aplicable suele elegirse en virtud de la autonomía de la voluntad, pero a falta de elección deberá considerarse que la ley aplicable será, salvo ciertas excepciones, la del país donde tenga su residencia habitual quien realice la prestación esencial del contrato.

Con este antecedente, le invito a revisar la siguiente tabla donde conocerá los principales contratos internacionales.

Tabla 1

Principales contratos internacionales

Compraventa	Es una transacción mercantil que requiere: i. ´Animo de lucro, ii. Profesionalidad, iii. Habitualidad, iv. Permanencia.
Consumo	El contrato de consumo se da cuando el consumidor tiene su domicilio permanente en un Estado diferente al del proveedor profesional.
Trabajo	Existe un contrato internacional de trabajo cuando la prestación de servicios por cuenta ajena se realice en el extranjero.
Colaboración comercial	Dentro de estos contratos encontramos al de agencia internacional y al de franquicia internacional.
Distribución comercial	El concedente se compromete a vender al distribuidor los bienes y servicios que este le encargue, para satisfacer la demanda, y el distribuidor se obliga a comprar al concedente una cantidad constante de mercancías.
Prestación de servicios	Entre estos se encuentran el de comisión mercantil, de mandato, de mediación mercantil, de factoring.
Arrendamiento de servicios y obra	Entre ellos constan, el de suministro, de engineering, de leasing, de depósito y de consulting

Nota. Muñoz, M. 2022.

Para entender lo revisado en el recurso de mejor manera, a continuación, se explican los aspectos más relevantes de cada uno de los contratos referidos.

▪ Contrato de compraventa internacional

Respecto del contrato de compraventa, que ciertamente es uno de los más utilizados, le sugiero leer el Convenio de Viena de 1980, adicional a ello es importante puntualizar aspectos relevantes de dicho contrato:

- Para la formación del contrato se requiere que exista una oferta y que la misma sea aceptada, esto causará la perfección del contrato.
- Aunque llame la atención, no es necesario que el contrato se celebre por escrito, tampoco está sujeto a ningún otro requisito de forma.
- En el contrato de compraventa puede existir responsabilidad precontractual, la cual se deriva de la violación del principio de buena fe durante las negociaciones entre las partes.

▪ **Contrato internacional de consumo**

Respecto del contrato internacional de consumo, cabe precisar ciertos conceptos importantes para su comprensión:

- La ley aplicable al contrato de consumo, será la del país en el que el consumidor tiene su residencia habitual.
- En varias normas, existe una protección especial a los consumidores internacionales, léase Reglamento Roma I.

▪ **Contrato internacional de trabajo**

Conforme lo antes expresado el contrato internacional de trabajo ocurre cuando se prestan servicios por cuenta ajena en el extranjero, sin embargo, también es necesario puntualizar sobre dicho contrato lo siguiente:

- Se considera un contrato internacional de trabajo cuando el trabajador y el contratante tengan su domicilio habitual en distintos Estados.
- El contrato se considera temporal cuando el trabajador fuere a reanudar el trabajo en el país de su domicilio habitual tras realizar el trabajo en el extranjero.
- Por el contrario, se considerará permanente cuando esto no fuere a ocurrir.

▪ **Contratos de agencia y franquicia internacional**

Conforme lo señalado en el recurso anterior, los contratos internacionales de colaboración comercial pueden ser de agencia y franquicia internacional, respecto de ellos cabe mencionar:

- El contrato de agencia internacional es aquel mediante el cual el principal encarga al agente la promoción de negocios por su cuenta y de forma continua.
- El contrato de franquicia es aquel mediante el cual el franquiciador concede al franquiciado derecho a explotar bienes inmateriales sobre productos o servicios.

■ **Contrato internacional de distribución comercial**

Respecto de este tipo de contratos, es necesario mencionar lo siguiente:

- Es un contrato atípico, de duración continuada y oneroso.
- Es un contrato intuitu personae, esto quiere decir que está basado en la confianza.
- A falta de elección de ley aplicable, se aplicará la ley del país donde el distribuidor tenga su residencia habitual.

■ **Contratos internacionales de prestación de servicios**

Conforme lo indicado en el recurso precedente, son varios los tipos de contratos internacionales de prestación de servicios, a continuación, se definen los mismos.

- **Contrato de comisión mercantil:** tiene por objeto un acto u operación de comercio y sea comerciante o agente mediador del comercio el comitente o comisionista. Partes: comitente y comisionista.
- **Mandato:** es un contrato en cuya virtud una persona se obliga a prestar algún servicio o hacer alguna cosa, por cuenta o encargo de otra, con retribución o sin ella. Partes: mandante y mandatario.
- **Contrato de mediación mercantil:** en virtud de este, una persona se obliga a abonar a otra una remuneración económica por indicarle la oportunidad de concluir un negocio jurídico con un tercero o por servirle de intermediario en esa conclusión. Partes: mediador y cliente.
- **Contrato de factoring:** aquel mediante el cual una de las partes, que es normalmente un establecimiento financiero de crédito (empresa factor), se obliga frente a la otra (proveedor) a gestionar el cobro del conjunto de los créditos que esta tiene frente a terceros determinados, siendo posible que asuma también, o no, el riesgo de impago por parte del deudor, la contabilidad de los créditos y la financiación del acreedor. Partes: factor y proveedor (cliente, exportador).

- **Contrato de arrendamiento de servicios y obra**

Conforme se ha señalado dentro de este tipo de contrato tenemos 5 principales, mismos que se explican a continuación:

- **Contrato de suministro:** una parte se obliga a realizar prestaciones periódicas o continuadas de cosas a cambio de un pago.
- **Contrato de engineering:** un ingeniero o empresa de ingeniería especializada se obliga a realizar un proyecto de ingeniería a cambio de un pago.
- **Contrato de leasing:** contrato mediante el cual la empresa de leasing cede bienes muebles o inmuebles a explotaciones agrícolas, industriales, comerciales, de servicios, a cambio de un pago.
- **Contrato de depósito:** contrato mediante el cual una persona recibe un bien mueble y se obliga a custodiarlo y restituirlo cuando sea requerido.
- **Contrato de consulting:** en este contrato una de las partes presta el servicio de suministro de informes técnicos y económicos a otra parte, previo su encargo, a cambio de un pago.

1.3. Importancia de la logística en el comercio internacional

Para el estudio del presente subtema usted deberá leer el tema “Concepto de Logística Empresarial: Su Importancia y Funciones” constante en las **páginas 7 y 8 del texto básico**. Debe tener presente que lo tratado en los subtemas 1.1 y 1.2 respecto de la evolución del comercio internacional y los variados contratos comerciales que existen actualmente, conlleva la necesidad de adaptación por parte de la empresa, en este sentido uno de los aspectos principales que la hacen competitiva es una adecuada cadena logística.

Conforme lo mencionado en temas anteriores, la evolución del comercio internacional requiere constantes adaptaciones por parte de los sujetos que en él intervienen, y ciertamente uno de los retos más importantes, en

este sentido, es contar con una logística adecuada al tipo de negocios internacionales que se realicen.

Conforme se analizará en los siguientes temas, los componentes de la logística internacional son fundamentales al momento de decidir que sujeto es competitivo y cuál no, por lo que debe a ello su importancia dentro del comercio internacional.

Para concluir la presente unidad, con los conocimientos adquiridos, le invito a realizar la siguiente actividad de aprendizaje, que le servirá para afianzar lo estudiado en la unidad.



Actividades de aprendizaje recomendadas

1. Realice un resumen sobre la relevancia actual de la logística internacional.

Procedimiento:

- a. Realice una lectura comprensiva de lo expuesto en la unidad 1 de esta guía.
- b. Encuentre los aspectos que a su parecer sean los más importantes para cumplir con el objetivo de la actividad.
- c. Realice un resumen respecto de los aspectos del comercio internacional y cómo la logística ha cobrado importancia para el mismo.

Nota: conteste la actividad en un cuaderno de apuntes o en un documento Word.

Terminada esta actividad usted está en la capacidad de determinar los aspectos principales tanto técnicos como jurídicos del comercio internacional y la importancia de la logística internacional para el mismo.

2. Le invito a reforzar sus conocimientos, participando en la siguiente autoevaluación:



Autoevaluación 1

Seleccione la respuesta correcta.

1. En el contrato de distribución mercantil una persona se obliga a prestar algún servicio o hacer alguna cosa, por cuenta o encargo de otra.
 - a. Verdadero
 - b. Falso
2. ¿Cuáles de los siguientes son objetos del comercio internacional?
 - a. El Estado.
 - b. Personas naturales.
 - c. Mercancías.
 - d. Todas las anteriores.
3. ¿Cuáles de los siguientes son sujetos del comercio internacional?
 - a. Bienes intangibles.
 - b. Mercancías.
 - c. Todas las anteriores.
 - d. Ninguna de las anteriores.
4. El contrato de compraventa no debe celebrarse obligatoriamente por escrito.
 - a. Verdadero.
 - b. Falso.
5. Una adecuada logística internacional influye directamente en la competitividad para los negocios internacionales.
 - a. Verdadero.
 - b. Falso.

6. ¿Cuál de los siguientes escenarios posibilitan el comercio internacional?
- El Estado.
 - El pluriculturalismo.
 - El multilateralismo.
 - Las mercancías.
7. A falta de elección de ley aplicable, generalmente se deberá aplicar la ley del país donde tiene su residencia habitual, quien realiza la prestación esencial del contrato.
- Verdadero.
 - Falso.
8. El mandato y el contrato de factoring son:
- Contratos de compraventa.
 - Ninguno de estos.
 - Arrendamiento de servicios.
 - Distribución comercial.
9. El contrato de distribución comercial es un contrato gratuito.
- Verdadero.
 - Falso.
10. La logística interna no es igual a la logística internacional.
- Verdadero.
 - Falso.

[Ir al solucionario](#)

Resultado de aprendizaje 2

- Conoce los principales componentes de la cadena logística internacional. Comprende la importancia de la cadena de suministro en el comercio internacional.

Mediante el estudio tanto de la infraestructura que sirve al desarrollo de la logística internacional como de la cadena de los distintos eslabones en la cadena de suministro, usted entenderá el papel fundamental que juega la logística dentro del comercio internacional.

Contenidos, recursos y actividades de aprendizaje



Semana 2

Unidad 2. Componentes de la logística internacional

2.1. Infraestructura logística internacional

Cuando escuchamos la palabra infraestructura, generalmente se nos vendrá a la mente, las instalaciones físicas y los servicios necesarios para que algo pueda funcionar, en el caso de la logística internacional no es diferente, usted habrá oido tal vez de las instalaciones especializadas para el comercio, justamente están son las que componen la infraestructura logística.

A continuación, le invito a revisar la siguiente actividad sobre los tipos de Infraestructura logística.

Infraestructura logística internacional

Para un mejor entendimiento del tema, usted deberá revisar el REA [Logística internacional](#) cadena de suministro.

Para entender la cadena de suministro es necesario que usted considere dos temas fundamentales, el primero, los elementos que componen la cadena de suministro, y el segundo, los sujetos que intervienen en la misma.

En este sentido, usted deberá revisar el texto [Transporte y Logística Internacional](#), a continuación, se señalan los principales elementos o procesos que componen la cadena de suministro:

- Adquisición de materia prima.
- Fabricación de productos.
- Almacenamiento.
- Distribución.
- Entrega.

La adquisición de materia prima es el primero de ellos, pues considerando que para la producción es necesario contar con todos los elementos que para ella se requieran, es así que para este primer proceso debe considerarse que es fundamental saber cómo y dónde obtener las materias primas que se utilizarán, con el fin de optimizar tiempo al momento de adquirirlas, para ello debe realizarse un estudio previo sobre la oferta de la misma en el mercado, así como la conveniencia de adquisición, con esto listo puede procederse a la obtención de la materia prima.

Posterior a ello se procederá a la fabricación del producto, para lo cual previamente deben haberse desarrollado y probado los lineamientos a aplicarse al momento de la fabricación de mercancías, deberá tenerse en cuenta elementos que contribuyan a la disminución de tiempos de fabricación sin sacrificar la calidad del producto terminado.

Una vez producidas las mercancías se deben trasladar las mismas hasta los lugares de almacenamiento previo a la distribución, en este caso debe considerarse contar previamente con lineamientos establecidos respecto del transporte interno y almacenamiento de las mercancías.

Posterior a ello, habiéndose vendido la mercancía producida, esta deberá ser distribuida, para lo cual deberá contratarse el correspondiente transporte internacional que la trasladará hasta el país de destino, en el cual se realizará la nacionalización de las mercancías.

Finalmente, el último proceso a desarrollarse será la entrega que la mercancía al comprador, para ello deben haberse realizado todos los controles de calidad necesarios luego de la fabricación y debe haberse sometido a la carga a todos los procesos necesarios para entregar el producto a conformidad del cliente.

Es importante, en este mismo sentido, que usted conozca los principales sujetos que intervienen en la cadena de suministro, le invito a revisar la siguiente imagen para conocerlos:

Figura 1

Sujetos que intervienen en la cadena de suministro



Proveedores

Son las personas que ofrecen, distribuyen o venden las materias primas que serán utilizadas en el proceso de fabricación.



Fabricantes

Transforma la materia prima adquirida en un producto conforme a los requerimientos y especificaciones para los mismos.



Distribuidores

Es la persona que distribuye los productos terminados a los detallistas, con el fin de que estos los venda al consumidor final.



Detallistas

Son quienes reciben las mercancías de los distribuidores y las venden a los consumidores finales.

Nota. Muñoz, M. 2022.

Lo aprendido en este subtema le permitirá a usted entender cómo funciona la cadena de suministro de la logística internacional, permitiéndole tomar las previsiones necesarias al momento de planear cada paso de dicha cadena.



Actividades de aprendizaje recomendadas

1. Realice un mapa mental con los distintos procesos de la cadena de suministro.

Procedimiento

- a. Realice una lectura comprensiva de lo planteado en esta unidad.
- b. Tome nota de los aspectos más relevantes de la cadena de suministro.

- c. Diseñe un mapa mental que le permita determinar los principales procesos de la cadena de suministro y el orden en el que deben realizarse.

Nota: conteste la actividad en un cuaderno de apuntes o en un documento Word.

Una vez culminada la actividad, usted será capaz de comprender los componentes de la cadena de suministro con el fin de poder planificar de mejor manera cada uno de los procesos y así optimizar tiempos y costos, lo cual contribuirá a la competitividad.

2. Vamos a probar los conocimientos que ha adquirido en esta unidad, realice la siguiente autoevaluación.



Autoevaluación 2

1. ¿Se puede considerar al Puerto de Manta como un centro integrado de mercancías?
 - a. Verdadero.
 - b. Falso.
2. ¿Es la fabricación de productos el primer paso en la cadena de suministro?
 - a. Verdadero.
 - b. Falso.
3. ¿Cuál de los siguientes sujetos no interviene en la cadena de suministro?
 - a. Fabricante.
 - b. Proveedor.
 - c. Distribuidor.
 - d. Ninguno de los anteriores.
4. ¿Cuál es la función del fabricante en la cadena de suministro?
 - a. Vender materia prima para la fabricación.
 - b. Convertir la materia prima en producto terminado.
 - c. Comprar la materia prima al distribuidor.
 - d. Ninguna de las anteriores.
5. ¿En dónde deben estar ubicados los centros integrados de mercancías?
 - a. En el centro de las ciudades principales.
 - b. En plataformas estratégicamente ubicadas en mar abierto.
 - c. En las afueras de las ciudades.
 - d. Ninguna de las anteriores.

6. La infraestructura logística tiene injerencia en la competitividad de quienes la utilizan.
 - a. Verdadero.
 - b. Falso.
7. La adquisición de materia prima para la producción no es parte de la cadena de suministro.
 - a. Verdadero.
 - b. Falso.
8. La infraestructura logística se compone de:
 - a. Artefactos especializados.
 - b. Personas especializadas.
 - c. Instalaciones especializadas.
 - d. Todas las anteriores.
9. La fabricación de productos es parte de la infraestructura logística.
 - a. Verdadero.
 - b. Falso.
10. Los agentes de aduana forman parte de la infraestructura logística.
 - a. Verdadero.
 - b. Falso.

[Ir al solucionario](#)

Resultado de aprendizaje 3

- Comprende y aplica los aspectos clave para la correcta internacionalización de la empresa.
- Conoce la importancia de un cambio logístico a raíz de una internacionalización de la empresa.

Estimado estudiante, usted será capaz de comprender y aplicar los aspectos clave para la correcta internacionalización de la empresa en virtud del conocimiento de las distintas estrategias de internacionalización que se pueden aplicar, principalmente en virtud del análisis de los mercados exteriores. Así también entenderá la necesidad de un cambio logístico a partir de dicha internacionalización, la importancia de utilizar las políticas de promoción de exportaciones.

Contenidos, recursos y actividades de aprendizaje



Semana 3

Unidad 3. Internacionalización de la empresa

3.1. Estrategias de internacionalización

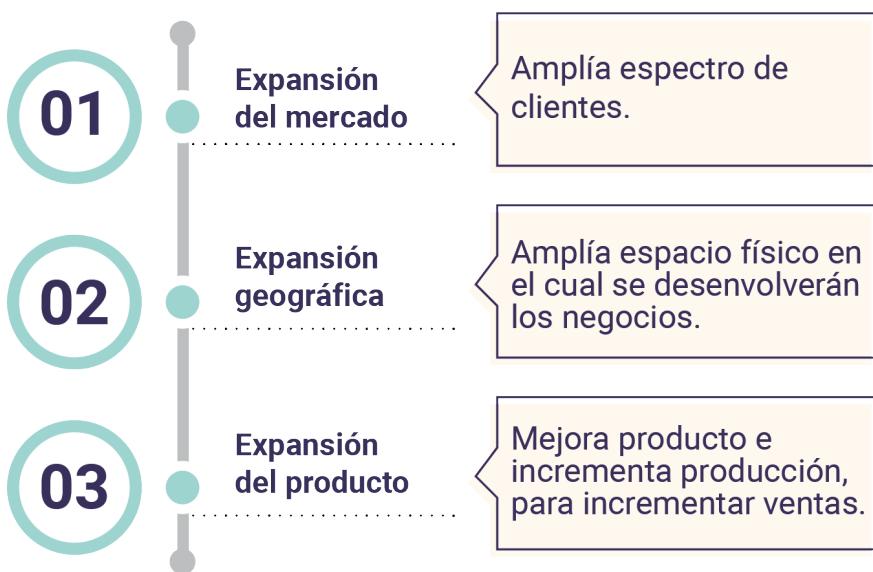
Este subtema se estudiará con base en cuatro puntos, que nos permitirán entender el proceso de internacionalización y las estrategias para ella, así determinaremos cuándo resulta adecuada la internacionalización, cuáles son estrategias dependiendo del negocio internacional que se pretenda, cómo pueden ayudarnos las organizaciones internacionales para esto y finalmente la importancia de actuar con ética en los negocios internacionales, ello permitirá que entendamos a la internacionalización como una herramienta de crecimiento.

Previo a adentrarnos en estos temas, es fundamental que comprendamos que la internacionalización no es un proceso que se lleve a cabo de manera rápida, sino que se realizará a lo largo de los años, en los cuales la empresa podrá realizar negocios en mercados exteriores, entre ellos cabe destacar

la importación y exportación, que suelen ser los negocios más comunes en estos procesos.

Para que la empresa crezca, no solo se puede optar por la internacionalización, sino que necesariamente deberán analizarse las estrategias de crecimiento, determinando si la internacionalización es realmente la adecuada. Es así de considerar, conforme se evidencia en el siguiente recurso, que las estrategias más comunes de crecimiento en una empresa son:

Figura 2
Estrategias para el crecimiento



Nota. Muñoz, M. 2022.

Conforme se había indicado, corresponde a la empresa realizar el correspondiente estudio para determinar cuál de estas estrategias se adapta mejor a sus necesidades, analizando para ello el tipo de producto que oferta, si acciones sobre el mismo son las que necesita la empresa, o si, por el contrario, necesita ampliar el mercado al cual se lo oferta, pero dentro del país, sin embargo, si lo que se pretende hacer es ofrecer el mismo producto a nivel internacional, la estrategia de internacionalización será la adecuada.

Para ello es de considerar, que si se ha decidido la internacionalización deben elegirse también los negocios internacionales en los que la empresa está interesada, generalmente estos suelen apuntar a la exportación, sin embargo, hay empresas que deciden internacionalizarse sin pensar siquiera en ella, esto, aunque no es común, suele darse por varios motivos, entre ellos:

- Cuando la internacionalización es la estrategia adecuada.
- La actividad del negocio.
- El impacto de la legislación.
- El coste del transporte.
- Los aranceles.
- La comercialización en el país de destino.
- La propia estrategia de la empresa.

Sin embargo, si es necesario analizar el negocio internacional en el cual se desea involucrar a la empresa, teniendo en consideración un aspecto muy importante, el objetivo que tiene cada uno de ellos, conforme se muestra en el siguiente recurso:

[Tipos de negocios internacionales](#)

Luego de definido este fin podrá determinar exactamente en el negocio en el que desea desarrollase. En el caso de decidirse la internacionalización es importante conocer también que existen varias organizaciones internacionales que de distintas maneras pueden apoyar al proceso de internacionalización, así como al desenvolvimiento en el mercado internacional, estas son principalmente:

- OMC
- FMI
- UNCTAD
- OCDE
- CCI

Revisado esto, es necesario, como se ha advertido en líneas anteriores, tener en consideración que si usted decide optar por la internacionalización, además de todo lo señalado anteriormente, será necesario que entienda la importancia de la ética en los negocios internacionales, al respecto es de tener presente las conductas empresariales influyen en la aceptación que tendrá la empresa a nivel internacional, así también evitará regulaciones

exageradas, y; facilitará la atracción de inversiones, lo que ciertamente contribuirá a facilitar el proceso de adaptación a la internacionalización.

Agradezco la lectura hasta este punto, espero que con lo explicado usted entienda en qué consiste la internacionalización de la empresa, así como los aspectos que se deben tener en cuenta para realizarla, siempre y cuando se haya determinado que es la estrategia adecuada para la empresa, y que de optar por ella, entienda la importancia de conducir sus negocios internacionales de manera ética.

3.2. Análisis de los mercados exteriores

Con el estudio de este subtema usted logrará familiarizarse con las técnicas y fuentes más comunes de información, sobre los mercados exteriores, así también entenderá los elementos que debe tomar en cuenta al momento de realizar una investigación en el mercado exterior.

Para abordar este tema primero revisaremos los medios de información disponibles respecto de los mercados exteriores, para ello deberán tomarse varias acciones para tener información adecuada y útil, la investigación de mercado como tal, comprende 3 fases, conforme se evidencia en el siguiente recurso:

1. **Preselección de mercados favorables:** debe analizarse qué mercado se considera atractivo o interesante, para luego indagar si.
 - i. Existe demanda suficiente.
 - ii. Las experiencias de otras empresas del mismo país.
 - iii. Principales ratios económicos.
 - iv. Factores políticos, económicos y culturales. Finalmente, se preseleccionará los mercados con mejores condiciones.
2. **Investigación comparativa de mercados objetivos:** aquí se compararán los mercados preseleccionados, teniendo en consideración:
 - i. Análisis país.
 - ii. Análisis oferta.
 - iii. Análisis demanda.
 - iv. Análisis precio, y;

- v. Análisis de canales de comercialización. Deberán seleccionarse los mercados más prometedores para una investigación final.
3. **Estudio del mercado objetivo seleccionado:** en esta fase se deberá viajar a los mercados seleccionados para observar de manera directa la información y decidir si el mercado es el adecuado.

Otro punto importante es el análisis de la competencia, pues resulta necesario analizar a los principales competidores que se tendrán, este análisis deberá enfocarse principalmente a las empresas locales por su nivel de conocimiento del consumidor, al momento de realizar el estudio correspondiente deberán tener en consideración varios aspectos:

- Principales competidores.
- Estrategias.
- Recursos.
- Precios.
- Ventajas.
- Fortalezas.
- Debilidades.

Así también es fundamental mantenerse informado sobre las novedades respecto de la normativa financiera, tributaria, aduanera y laboral que pueda constituir una barrera para el ingreso al mercado.

Resulta necesario también un análisis sobre la demanda del producto que ofertaré con el fin de determinar la conveniencia del mercado.

Todo lo antes referido brindará las herramientas necesarias para decidir si ingresar o no a un determinado mercado, lo cual conforme se ha explicado anteriormente, resulta fundamental para el proceso de internacionalización.

3.3. Necesidades logísticas a raíz de la internacionalización

De los subtemas estudiados en la presente unidad, probablemente este sea el más sencillo de entender, pues tanto la infraestructura logística como la cadena de suministro que componen la logística son diferentes cuando hablamos de negocios locales o comercio internacional.

En tal virtud, se considera necesario que cuando una empresa emprende un proceso de internacionalización, se revise si es procedente un cambio

respecto de la logística, esto conforme ya he señalado siempre ocurrirá, pues los procesos son diferentes, lo que requerirá un cierto ajuste, es así que cuando se trata de actividades de comercio internacional, se utilizarán muchas más instalaciones que componen la infraestructura logística, así también será necesario prever procesos propios del comercio internacional como el transporte internacional, el ingreso, control y despacho de las mercancías en aduana, entre otros.

3.4. Políticas de promoción de exportaciones

El estudio de este tema servirá para conocer los organismos de protección de las exportaciones y sus funciones, así como para clasificar los instrumentos de promoción de las exportaciones y lograr seleccionar el tipo de ayuda adecuado.

Generalmente, el gobierno ofrece el servicio de promoción de las exportaciones, pero así también existen otro tipo de organismos que promueven las exportaciones ofreciendo herramientas que permitan el desarrollo de su estrategia empresarial. Estos organismos pueden adoptar distintas modalidades como ya se han señalado, pudiendo ser redes institucionales internas o nacionales, así también organismo de exportación e inversiones extranjeras.

Respecto de los instrumentos de promoción de las exportaciones, estos dependerán de lo que necesiten las distintas empresas.

Respecto de la clasificación de los distintos instrumentos para la promoción de las exportaciones, es importante clasificarlos de la siguiente manera:

1. Información y asesoramiento

1.1. Información

1.1.1 Boletines informativos

1.1.2 Información económica y estadística

1.1.3 Ofertas y demandas

1.1.4 Ayudas y subvenciones

- 1.1.5 Información sobre la oferta inicial
- 1.1.6 Estudios de mercado
- 1.1.7 Bases de datos de importadores y distribuidores
- 1.1.8 Publicaciones
- 1.2 Asesoramiento
 - 1.2.1 Aranceles
 - 1.2.2 Transporte y logística
 - 1.2.3 Trámites y gestión
- 2. Promoción comercial
 - 2.1. Asistencia a ferias
 - 2.1.1 Pabellones oficiales
 - 2.1.2 Expotecnias y expoconsumo
 - 2.1.3 Participaciones agudas
 - 2.2. Misiones
 - 2.2.1 Misiones comerciales directas
 - 2.2.2 Misiones de estudio
 - 2.2.3 Misiones de exposición
 - 2.3. Prospección de mercados, comunicación e imagen
 - 2.3.1 Campañas de promoción en el exterior
 - 2.3.2 Planes de inicio de exportación
- 3. Servicios individuales a empresas
 - 3.1. Sondeos
 - 3.2. Presentación del producto

- 3.3. Viajes comerciales de prospección
- 4. Formación
 - 4.1. Jornadas sobre países
 - 4.2. Cursos y seminarios
 - 4.3 Becas en empresas y en oficinas comerciales
- 5. Financiación y aseguramiento
 - 5.1. Financiación
 - 5.1.1 Financiación bilateral
 - 5.1.2 Financiación multilateral
 - 5.1.3 Financiación al exportador o importador
 - 5.2. Aseguramiento
 - 5.2.1. Pólizas de seguro a exportadores
 - 5.2.2 Servicios de factoring
 - 5.2.3. Forfaiting

En virtud de lo revisado, usted ha podido conocer los distintos organismos de promoción de las exportaciones, así como los instrumentos que pueden servirle para la promoción.

3.5. Logística de exportación

Para el estudio de este tema, usted deberá leer entre las **páginas 11 a 13 del texto básico**, específicamente el tema “Logística Internacional y Exportación”, para entender el contexto de la logística de exportación, que como se había señalado en los subtemas anteriores es uno de los negocios internacionales más comunes.

Respecto de la logística de exportación, conociendo el concepto de logística, que es el proceso por el cual pasa la mercancía para ser exportada a otro

país. Se atienden puntos importantes que van desde la transportación hasta los pagos, el embalaje de mercancías y su despacho.

En este sentido, debe considerarse que esta logística permite la agilización de diferentes actividades relacionadas con la exportación para el cumplimiento de diversos objetivos. Para tener más claro el proceso de logística de exportación, que se conforma por diversas acciones, a continuación, se detallan las más importantes en la siguiente figura.

Figura 3

Actividades de la logística de exportación



Nota. Muñoz, M. 2022.

El hecho de poder tomar decisiones que optimicen el proceso de logística de exportación brinda mayor seguridad a quienes empiezan a exportar, dado que asegura que se cumplan los pasos necesarios para que la exportación se realice sin complicaciones.

En este punto, resulta necesario que usted se realice esta pregunta ¿por qué es importante y para qué sirve la logística de exportación?

La respuesta a ella resulta bastante simple, pues la logística de exportación es importante porque permite cumplir con un proceso de exportación de manera planificada y controlada, desde el momento en que una mercancía sale del punto de origen hasta llegar al punto de consumo.

Así también cabe mencionar los principales objetivos de la cadena logística de exportación, mismos que se presentan la siguiente tabla.

Tabla 2

Objetivos de la cadena logística de exportación

Reducir tiempos en los ciclos de salida/ entrega.	▪ Al implementar una correcta logística en la exportación, estarás aportando al cumplimiento operativo de todas las partes involucradas en un proceso de traslado, lo que te permitirá cumplir con los tiempos pactados entre tu empresa y tu cliente.
Optimizar los recursos de los exportadores.	▪ Al saber cómo hacer una buena logística para exportar productos, estarás optimizando el alcance de tus recursos y no tendrás algún tipo de inconveniente que pueda entorpecer tanto los tiempos de entrega como la actividad operaria de tu empresa.
Reducir los costos de exportación.	▪ La logística en la exportación no solo es importante para garantizar el orden en tus operaciones, sino que además podrás tomar decisiones que favorezcan la situación económica de tu empresa. Si se ejecuta una buena logística para exportar, podrás evitar algunos pagos adicionales e innecesarios en caso de presentarse algún percance.
Mejora la eficiencia y satisfacción del cliente.	▪ No hay nada más reconfortante para una empresa exportadora que una mercancía entregada a tiempo. Si ejecutas una buena logística en la exportación de productos, tus clientes estarán satisfechos y te tendrán como un buen referente cuando de logística se trate.

Nota. Muñoz, M. 2022.

Además de los ya revisados, representa una oportunidad importante sobre todo para las pequeñas y medianas empresas exportadoras para elevar su competitividad en el mercado internacional.

Pongamos a prueba sus conocimientos con las siguientes actividades recomendadas.



Actividad de aprendizaje recomendada

Le invito a reforzar sus conocimientos, participando en la siguiente autoevaluación.



Autoevaluación 3

1. La estrategia de expansión geográfica:
 - a. Amplía el espectro de clientes.
 - b. Permite rediseñar el producto para ofertarlo de mejor manera.
 - c. Ninguna de las anteriores.
 - d. Todas las anteriores.
2. ¿La expansión del mercado es la única de las estrategias que permite la internacionalización de la empresa?
 - a. Verdadero.
 - b. Falso.
3. ¿Cuándo se debe considerarse la exportación como tipo de negocio a elegir?
 - a. Cuando se desea conseguir clientes en mercados exteriores.
 - b. Cuando se desea conseguir proveedores en mercados exteriores.
 - c. Cuando se desea conseguir acuerdos en mercados exteriores.
 - d. Ninguna de las anteriores.
4. ¿Cuál de estas no es una actividad de logística de exportación?
 - a. Transportación.
 - b. Gestión de fletes.
 - c. Recolección de datos.
 - d. Ninguna de las anteriores.
5. ¿Los boletines, como instrumento de asesoramiento para la exportación, son instrumentos de formación?
 - a. Verdadero.
 - b. Falso.

6. ¿Cuál de las siguientes afirmaciones es falsa?
- Los acuerdos internacionales de cooperación empresarial consisten en la cooperación de empresas de diferentes países con el propósito de conseguir un objetivo común.
 - Lo primero que debe analizarse para elaborar una estrategia de internacionalización, es el objetivo que se desea conseguir.
 - Toda empresa que se internacionaliza lo hace para exportar.
7. ¿Qué servicios no presta el FMI?
- Supervisión internacional.
 - Asistencia técnica a empresas.
 - Asesoramiento sobre medidas de política económica.
 - Préstamos a países miembros con problemas en la balanza de pagos.
8. La OMC es la Organización Multilateral de Comercio.
- Verdadero.
 - Falso.
9. ¿Cuál es la forma correcta de elaborar una estrategia de internacionalización?
- Definición de objetivo, información, análisis, decisión, comprobación, implementación.
 - Definición de objetivo, información, análisis, comprobación, decisión, implementación.
 - Información, definición de objetivo, análisis, decisión, comprobación, implementación.
10. ¿Qué organización tiene carácter empresarial?
- Club de París.
 - Cámara de Comercio Internacional.
 - Organización Mundial de Comercio.

[Ir al solucionario](#)

Una vez culminada la actividad, usted será capaz de comprender los aspectos fundamentales sobre la internacionalización de la empresa, los pasos que deben seguirse para decidir si internacionalizar es la estrategia que necesita mi empresa, y de decidir internacionalizar, conocer las principales fuentes de estudio de los mercados extranjeros, así como las necesidades para suplir la logística de exportación.

Resultado de aprendizaje 4

- Conoce la estructura de cada uno de los INCOTERMS. Comprende la transmisión del riesgo que conlleva cada uno de los INCOTERMS en el comercio internacional.

A través de este recurso de aprendizaje, usted estará en capacidad de entender qué son los INCOTERMS 2020, cómo están estructurados y cuál es la importancia de cada uno, pudiendo incluso determinar qué valores deben incluirse cuando se aplica cada uno de ellos y de qué manera y en qué momento estos transmiten la responsabilidad entre el comprador y el vendedor.

Contenidos, recursos y actividades de aprendizaje



Semana 4

Unidad 4. Responsabilidades en las operaciones de comercio exterior

4.1. Generalidades sobre los INCOTERMS

Para la mejor comprensión del presente tema, usted deberá iniciarla con la lectura de las páginas 110 a 129 del manual Gil, J. A. (2014). Información y gestión operativa de la compraventa internacional. Granada: IC Editorial.

¡Listo! ¿Ha terminado la lectura recomendada? Siendo así, para reforzar sus conocimientos me referiré a las generalidades de los INCOTERMS.

INCOTERMS

Con el recurso antes revisado, ya podemos darnos una idea sobre cuáles son estos términos utilizados a nivel internacional, ahora avancemos en el estudio de la unida para comprender su estructura y clasificación y cómo estos determinan la responsabilidad dentro de la compraventa internacional.

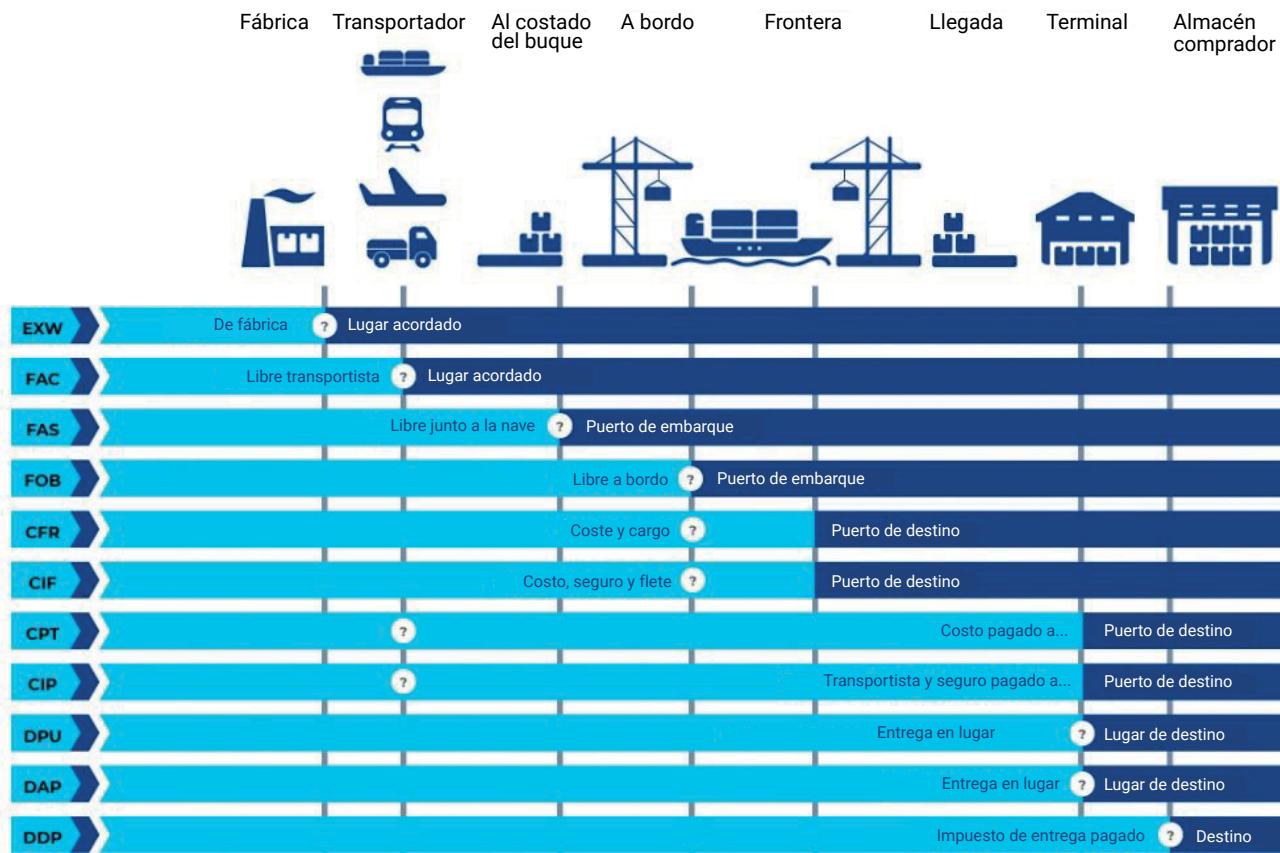
4.2. Estructura y clasificación los INCOTERMS

Sobre la estructura y clasificación de los INCOTERMS, teniendo en cuenta lo estudiado en el subtema anterior, debe tomarse en cuenta que existen ciertos componentes que determinan cómo se clasificará cada uno, en principio debe tomarse en consideración el punto crítico de la transferencia de los riesgos (de pérdida, deterioro, hurto, entre otros) del vendedor al comprador en el proceso de envío de mercancías.

Así también debe considerarse que estos indican si el vendedor o el comprador es quien debe asumir las obligaciones de celebrar el contrato de transporte, adicional a ello, los INCOTERMS reparten entre el vendedor y el comprador los gastos logísticos y administrativos en las distintas etapas del proceso.

Otros puntos que deben considerarse previo a conocer la clasificación de los INCOTERMS es que estos determinan el reparto de las obligaciones respecto de las formalidades de exportación y/o importación, en dicho sentido el pago de tributos y entrega de documentos, por otro lado, también determinará quién debe realizar el embalaje, marcado, operaciones de carga y descarga, transferencia de los contenedores, operaciones de inspección, entre otras.

Ahora bien, teniendo esto claro, en la siguiente imagen usted podrá identificar cada uno de los INCOTERMS según su grado de obligación.

Figura 4*Distribución del riesgo según INCOTERMS 2020*

Nota: La figura que antecede presenta la manera en la cual se distribuye el riesgo dependiendo del INCOTERM 2020 que se utilice, el color celeste representa hasta donde llega la responsabilidad del vendedor, mientras el azul representa la responsabilidad del comprador. Adaptado de tabla según grado de obligación, por ADONDEEXPORTAR, 2020, <https://www.adondexportar.com/incoterms/>



En el gráfico revisado se determina hasta dónde llega la responsabilidad del vendedor, lo cual ciertamente determina la manera en la que están clasificados los distintos INCOTERMS, es así que estos se clasifican en 4 grupos, el E que se refiere a la entrega directa luego de la salida de fábrica, en el cual se encuentra el INCOTERM EXW, el grupo F, donde se ubican aquellos donde se da la entrega directa sin el pago de transporte principal por parte del vendedor, en este se ubican el FCA, FAS, FOB, el grupo C, que se refiere a la entrega directa con pago de transporte principal, donde se encuentran CFR, CIF, CPT, CIP, y finalmente el grupo D, donde se encuentran aquellos que significan una entrega directa en el punto de llegada, dentro de estos se encuentran el DPU, DAP y DPP.

Es importante también conocer que significa cada uno de los INCOTERMS señalados y cómo influye en las responsabilidades y transmisión del riesgo entre el vendedor y el comprador, en este sentido, a continuación, se explica cada uno de los que se encuentran vigentes:

- **EXW:** el vendedor está obligado a poner la mercancía a disposición del comprador en sus instalaciones, liberándose de responsabilidad a partir de ese momento, por lo que el comprador asume los gastos y responsabilidades de transporte, seguro, trámites aduaneros, etc.
- **FAS:** Aplicable a transporte marítimo, el vendedor asume los gastos y trámites aduaneros hasta que la mercancía se encuentra en el muelle de carga de origen, por lo que el comprador es responsable de ella desde ponerla a bordo del buque.
- **FCA:** en este caso puede utilizarse FCA almacén o terminal, es decir, que el vendedor está obligado a poner la mercancía a disposición del comprador en sus instalaciones pero cargada en los medios de transporte del comprador, o en el terminal en cuyo caso el vendedor asume los costos de transporte interno y entregando en el terminal para su transporte internacional, en ambos casos liberándose de responsabilidad a partir de ese momento, por lo que el comprador asume los gastos y responsabilidades de transporte, seguro, trámites aduaneros, etc.

- **FOB:** aplicable al transporte marítimo, el vendedor es responsable de los gastos y riesgos, incluyendo el despacho de importación, hasta que la mercancía se encuentre a bordo del buque, mientras que el comprador se encarga de todos los gastos y riesgos desde el transporte internacional.
- **CPT:** el vendedor asume los gastos de transporte principal hasta la entrega en el lugar acordado, mientras que el vendedor debe contratar el seguro y los trámites de importación, sin embargo, el riesgo en el transporte es del comprador.
- **CFR:** es aplicable al transporte marítimo, el vendedor asume los gastos hasta que la mercancía llega al puerto asignado, incluyendo el transporte principal y los gastos de descarga, mientras que el comprador asume los riesgos cuando la mercancía está a bordo, durante el transporte y se ocupa de los costos y trámites de importación y transporte interno.
- **CIF:** es aplicable únicamente al transporte marítimo, el vendedor asume los gastos hasta la llegada al puerto asignado, debe contratar seguro, aunque los riesgos durante el trayecto marítimo, así como los gastos de importación son del comprador.
- **CIP:** el vendedor es responsable de los gastos de origen, flete, transporte principal, despacho de exportación, cobertura de seguro, hasta la entrega en destino. (Deberá poner al comprador como beneficiario del seguro), mientras tanto el comprador es responsable de los trámites de importación y los riesgos durante el transporte internacional.
- **DAP:** el vendedor es responsable de todos los gastos y riesgos, excepto de los relativos al despacho de importación y la descarga en el lugar determinado, por lo que el comprador se encarga únicamente de esto.
- **DPU:** el vendedor asume todos los riesgos y gastos de origen, despacho, descarga en el destino, mientras que el comprador es responsable únicamente por los trámites de despacho de importación.

- **DDP:** el vendedor asume todos los riesgos y gastos, desde el embalaje hasta el despacho de importación, por lo que el comprador solo se encarga de recibir la mercancía.

Con la explicación que acaba de revisar queda clara la clasificación y estructura de cada uno de los INCOTERMS, lo cual le permitirá elegir el correcto tomando en consideración el momento en el cual se da la transmisión de riesgos en cada uno.



Actividades de aprendizaje recomendadas

1. Realice un mapa mental con los cuatro grupos en los que se clasifican los INCOTERMS.

Procedimiento:

- a. Realice una lectura comprensiva de lo planteado en esta unidad.
- b. Tome nota de los aspectos más relevantes de los INCOTERMS.
- c. Diseñe un mapa mental que le permita determinar los grupos en los que estos se clasifican y la particularidad de cada uno de estos grupos respecto de las obligaciones del vendedor.

Nota: conteste la actividad en un cuaderno de apuntes o en un documento Word.

2. Le invito a reforzar sus conocimientos, participando en la siguiente autoevaluación:



Autoevaluación 4

1. ¿En qué año se incrementó a la lista de los INCOTERMS el CIF?
 - a. 1859
 - b. 1812
 - c. 1946
 - d. 1985
2. ¿Cuál de estos INCOTERMS se eliminó en la revisión de 2010?
 - a. FOB.
 - b. DAF.
 - c. CIF.
 - d. EWX.
3. ¿Cuántos son los INCOTERMS considerados en la revisión 2020?
 - a. 10
 - b. 13
 - c. 11
 - d. 9
4. ¿Qué significa las siglas FOB?
 - a. Flete a bordo.
 - b. Flete o barco.
 - c. Fuera de borda.
 - d. Franco a bordo.
5. ¿Quién es responsable de los gastos relativos al despacho de importación aplicando el INCOTERM DAP?
 - a. El vendedor.
 - b. El comprador.
 - c. Ninguno de los anteriores.

6. Los INCOTERMS establecen criterios definidos sobre.
- La entrega del pago por la compraventa.
 - La transmisión de riesgos.
 - Dónde, cuándo y a quién se debe entregar la mercancía.
 - Ninguna de las anteriores.
7. El INCOTERM CIF es aplicable únicamente a transporte marítimo
- Verdadero.
 - Falso.
8. El INCOTERM CFR es aplicable exclusivamente al transporte aéreo.
- Verdadero.
 - Falso.
9. Cuando se utiliza el INCOTERM DPU, ¿quién debe hacerse cargo de los trámites de despacho de importación?
- El comprador.
 - El vendedor.
 - Todos los anteriores.
10. Cuando se utiliza el INCOTERM DDP el comprador se encarga de pagar los gastos de importación.
- Verdadero.
 - Falso.

[Ir al solucionario](#)

Resultado de aprendizaje 5

- Comprende las diferencias entre cada tipo de contrato de transporte internacional. Conoce los fundamentos técnicos y legales que componen cada uno de los distintos tipos de contrato de transporte internacional.

Con el resultado de aprendizaje expuesto ut supra, se logrará mediante el estudio de los modos de transporte internacional y las normas que los regulan, así como su importancia y funcionamiento, lo que le dará una visión completa del transporte internacional de mercancías.

Contenidos, recursos y actividades de aprendizaje



Semana 5

Unidad 5. Transporte internacional de mercancías

5.1. Contrato internacional de transporte marítimo

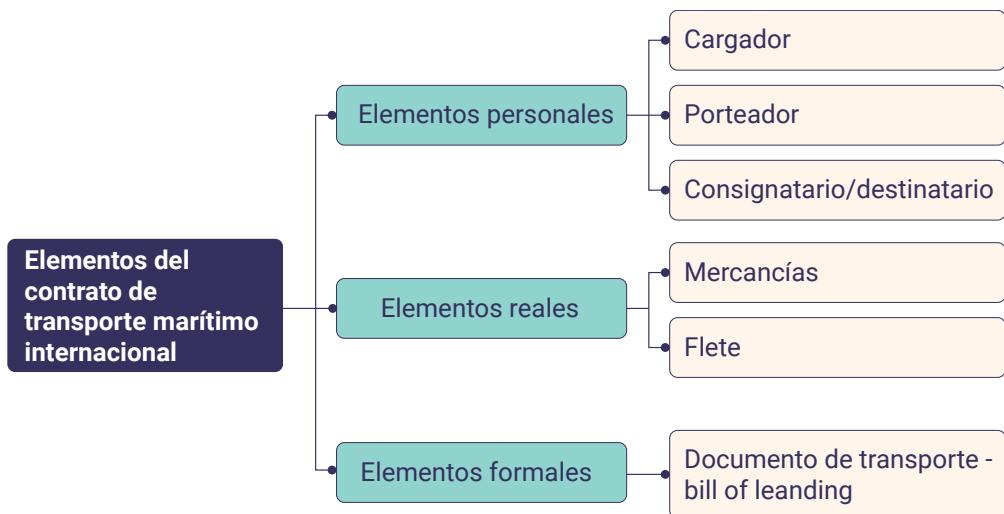


Para la mejor comprensión de este subtema, usted deberá realizar una lectura comprensiva del tema “Transporte Marítimo”, contenido en las **páginas 47 a 52 del texto básico**, en el cual se exponen los aspectos técnicos básicos, costes y contratación del transporte internacional marítimo.

Sé que después de esa lectura, quedarán pendientes varias preguntas sobre el transporte marítimo, por lo que para complementar este tema debe tenerse presente que para entender el contrato de transporte internacional marítimo, es necesario conocer los elementos que lo componen, para lo cual invito a usted a revisar el siguiente recurso en el que se exponen:

Figura 5

Elementos del contrato de transporte marítimo internacional



Nota. Muñoz, M. 2022.

Adicional a los recursos de aprendizaje ya propuestos, hay que tener en cuenta que por medio de este contrato la naviera acepta transportar mercancías de un puerto a otro a cambio de un flete.

En este tipo de contrato, debe hacerse una principal mención al conocimiento de embarque, también conocido como BL (bill of landing), mismo que es expedido por el transportista declarando que bienes se han recibido a bordo y por ende cuáles se compromete a transportar. Este documento es muy importante porque prueba la existencia del contrato de transporte marítimo.

Adicional respecto del contrato de transporte marítimo es fundamental tener en cuenta la normativa aplicable, siendo parte de esta:

- Convenio de la Haya-Visby.
- Convenio de Bruselas.
- Reglas de Hamburgo.
- Reglas de Rotterdam.
- Protocolo sobre DEG.

Parte de estas normas, que usted deberá leer para la comprensión de este subtema, regulan el concepto, los elementos y la importancia del transporte internacional de mercancías, pero también regula los límites de

responsabilidad del porteador, dependiendo de la norma aplicable, conforme se evidencia en el siguiente recurso:

1. Límites de responsabilidad del porteador por pérdida o avería.
 - 1.1. Reglas de la Haya-Visby: 666,67 DEG/bulto o 2 DEG/Kg bruto, tomándose la mayor de ambas.
 - 1.2. Reglas de Hamburgo: 835 DEG/bulto o 2,5 DEG/ Kg bruto, tomándose la mayor de ambas.
 - 1.3. Reglas de Róterdam: 875 DEG /bulto o 3 DEG/ Kg bruto, tomándose la mayor de ambas.
2. Límites de la responsabilidad del porteador por retraso:
 - 2.1. Reglas Haya-Visby: No es responsable.
 - 2.2. Reglas de Hamburgo: 2,5 veces el flete.
 - 2.3. Reglas de Róterdam: 2,5 veces el flete.

Sobre lo revisado en el recurso propuesto cabe indicar también que cada una de estas normas establece el plazo de reclamación por pérdida o avería, es así que las Reglas Haya-Visby establecen como plazo la reclamación inmediata en el momento de la entrega, en caso de daños aparentes y hasta 3 días desde la entrega en caso de daños no aparentes. Las reglas de Hamburgo consideran como plazo en caso de daños aparentes el día hábil siguiente a la entrega, y en caso de no aparentes hasta 15 días desde la entrega. Finalmente, las Reglas de Róterdam consideran como plazo en caso de daños aparentes el momento de la entrega y en caso de no aparentes hasta 7 días desde la entrega.

De igual manera, para la reclamación por retraso, las reglas de la Haya-Visby considera que no es responsable, las reglas de Hamburgo establecen como plazo 60 días desde la entrega, y finalmente las reglas de Róterdam establecen como plazo 21 días desde la entrega.

Entendido esto, se han abordado las principales cuestiones técnicas y jurídicas respecto del transporte marítimo internacional.

5.2. Contrato internacional de transporte aéreo:



El contrato internacional de transporte aéreo se da cuando existe un transporte de mercancías por vía aérea desde un país a otro, para entender mejor este tipo de contrato, usted deberá leer el tema “Transporte Aéreo” contenido en las **páginas 52 a 54 del texto básico**.

Perfecto, ha completado la lectura recomendada, por lo que ahora conoce de manera general los aspectos técnicos e importancia del transporte aéreo, pero más allá de lo revisado, cabe hacer ciertas anotaciones sobre este tipo de contrato de transporte, en este sentido resulta importante conocer los elementos que lo componen, el límite de responsabilidad y el plazo de reclamación, por lo que le invito a revisar el recurso que se presenta a continuación:

[**Contrato internacional de transporte aéreo**](#)

Con lo estudiado, usted cuenta con el conocimiento de los principales aspectos técnicos y jurídicos aplicables al contrato internacional de transporte aéreo.

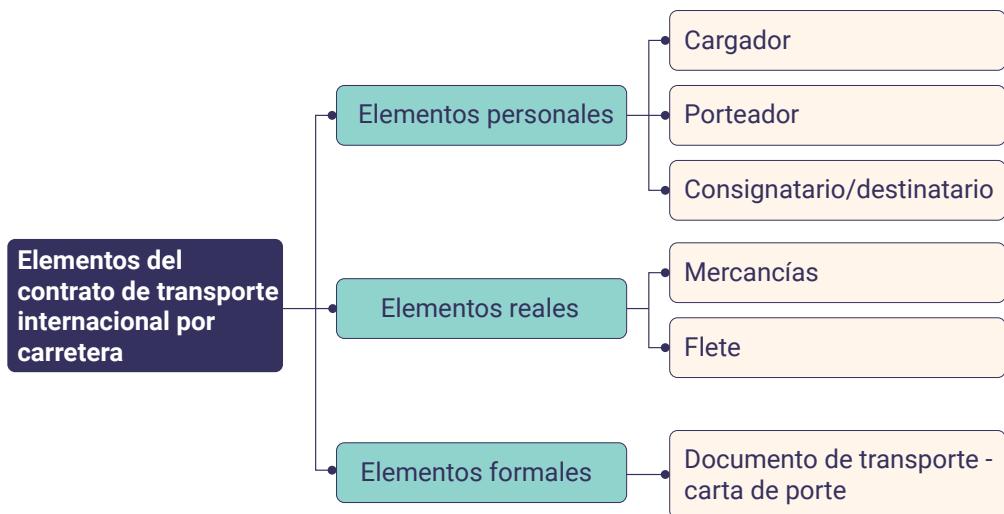
5.3. Contrato internacional de transporte por carretera

El contrato internacional de transporte por carretera ocurre cuando un transportista se compromete a trasladar por carretera mercancía de un país a otro, para entender mejor este tipo de contrato, usted deberá leer el tema “Transporte Por Carretera”, contenido en las **páginas 44 a 47 del texto básico**.

¡Muy bien!, ha completado la lectura recomendada, por lo que ahora conoce de manera general los aspectos técnicos e importancia del transporte por carretera, sin embargo, es importante realizar ciertas anotaciones sobre este tipo de contrato de transporte, en este sentido resulta importante conocer los elementos que lo componen, por lo que le invito a revisar el recurso que se presenta a continuación:

Figura 6

Elementos del contrato de transporte internacional por carretera



Nota. Muñoz, M. 2022.

En el transporte internacional por carretera se debe expedir una carta de porte, dicho documento debe incluir (artículo 6, CMR):

- Lugar y fecha de redacción.
- Nombre y domicilio del remitente.
- Nombre y domicilio del transportista.
- Lugar y fecha de la carga de mercancías.
- Lugar previsto para la entrega.
- Nombre y domicilio del destinatario.
- Denominación de la naturaleza de la mercancía, del modo de embalaje y referencia de mercancías peligrosas.
- Número de paquetes, sus marcas particulares y sus números.
- Cantidad de mercancía, expresada en peso bruto o de otra manera.
- Gastos de transporte.

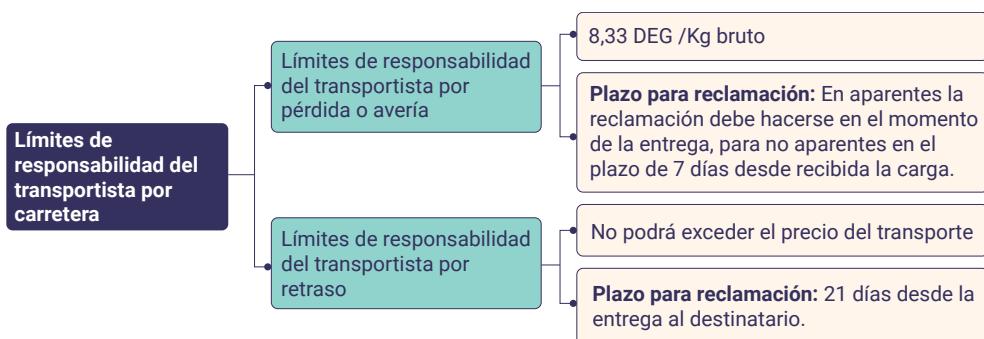
- Instrucciones exigidas por las formalidades de aduana u otras.
- Indicación de que el transporte está sometido, aunque haya estipulado lo contrario, al régimen establecido por el convenio.

También es importante sobre este contrato señalar que el régimen jurídico aplicable se encuentra unificado en el convenio de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, CMR, mismo que usted deberá leer para un mejor entendimiento del subtema.

Dentro de este régimen jurídico también constan los límites de responsabilidad del transportista, para un mejor entendimiento de ello, a continuación, se presenta un recurso que expone de mejor manera el límite de responsabilidad y el plazo de reclamación:

Figura 7

Límites de responsabilidad del transportista por carretera



Nota. Muñoz, M. 2022.



Semana 6

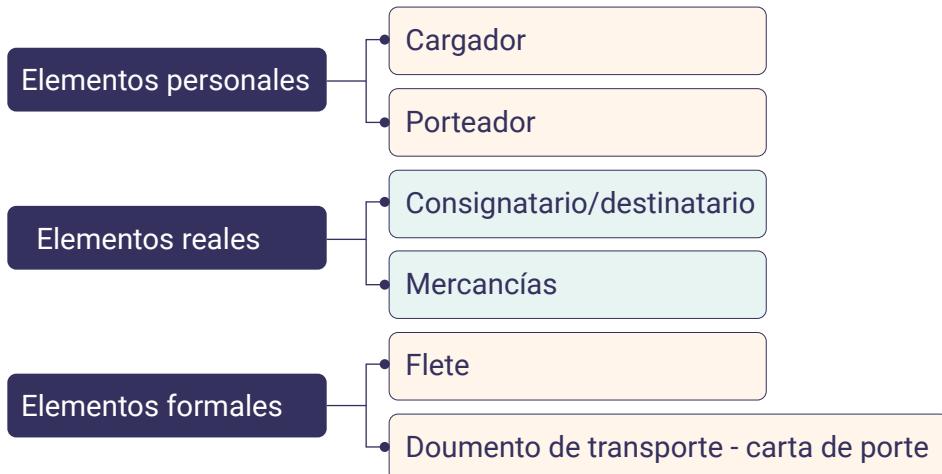
5.4. Contrato internacional de transporte por ferrocarril

El contrato internacional de transporte aéreo se da cuando existe un transporte de mercancías en el cual se utiliza como medio para transportarlas el ferrocarril desde un país a otro, para entender mejor este tipo de contrato, usted deberá leer las páginas 55 a 59 del texto guía.

Al haber completado la lectura sugerida, ahora conoce de manera general los aspectos técnicos e importancia del transporte ferroviario, pero más allá de lo revisado, cabe hacer ciertas anotaciones sobre este tipo de contrato de transporte, en este sentido resulta importante conocer los elementos que lo componen, por lo que le invito a revisar el recurso que se presenta a continuación:

Figura 8

Elementos del contrato de transporte internacional por ferrocarril



Nota. Muñoz, M. 2022.

En el transporte internacional por ferrocarril se debe expedir una carta de porte, dicho documento debe incluir:

- El lugar y la fecha de su establecimiento.
- El nombre y dirección del expedidor.
- El nombre y dirección del transportista que ha concluido el contrato de transporte.
- El nombre y dirección de aquel a quien la mercancía se entrega realmente, si no fuera el transportista aludido en el apartado c).
- El lugar y la fecha de la entrega de la mercancía para su transporte.
- El lugar de entrega.
- El nombre y la dirección del destinatario.

- La denominación de la naturaleza de la mercancía y de la forma de embalaje, y, para las mercancías peligrosas, la denominación prevista en el Reglamento relativo al transporte internacional ferroviario de mercancías peligrosas (RID).
- El número de bultos y las señales y números particulares necesarios para la identificación de las remesas de detalle.
- El número del vagón en el caso de transporte por vagones completos.
- El número del vehículo ferroviario que, rodando sobre sus propias ruedas, se entrega al transporte en concepto de mercancía.
- Además, en el caso de unidades de transporte intermodal, la clase, el número y otras características necesarias para su identificación.
- El peso bruto de la mercancía o la cantidad de mercancía expresada de otras formas. Una enumeración detallada de los documentos exigidos por las aduanas o por otras autoridades administrativas, unidos a la carta de porte o conservados a disposición del transportista por una autoridad debidamente designada o por un órgano designado en el contrato.
- Los gastos correspondientes al transporte (precio del transporte, gastos accesorios, derechos de aduana y otros gastos devengados a partir de la conclusión del contrato de transporte y hasta la entrega) en la medida en que hayan de ser pagados por el destinatario, o cualquier otra indicación de que los gastos son debidos por el destinatario.
- La indicación de que, a pesar de cualquier cláusula en contrario, el transporte se halla sometido a las cláusulas del Protocolo de Vilna.

También es importante sobre este contrato señalar que el régimen jurídico aplicable se encuentra unificado en el Protocolo de Vilna de 1999, mismo que usted deberá leer para un mejor entendimiento del subtema.

Dentro de este régimen jurídico también constan los límites de responsabilidad del transportista, para un mejor entendimiento de ello, a continuación, se expone de mejor manera el límite de responsabilidad y el plazo de reclamación:

Límites de responsabilidad del transportista por pérdida o avería:

- 17 DEG/Kg bruto.
- Plazo para reclamación: En aparentes la reclamación debe hacerse en el momento de la entrega, para no aparentes en el plazo de 7 días desde recibida la carga.

Límites de responsabilidad del transportista por retraso:

- Cuádruplo del precio del transporte.
- Plazo para reclamación: 60 días desde la entrega al destinatario.

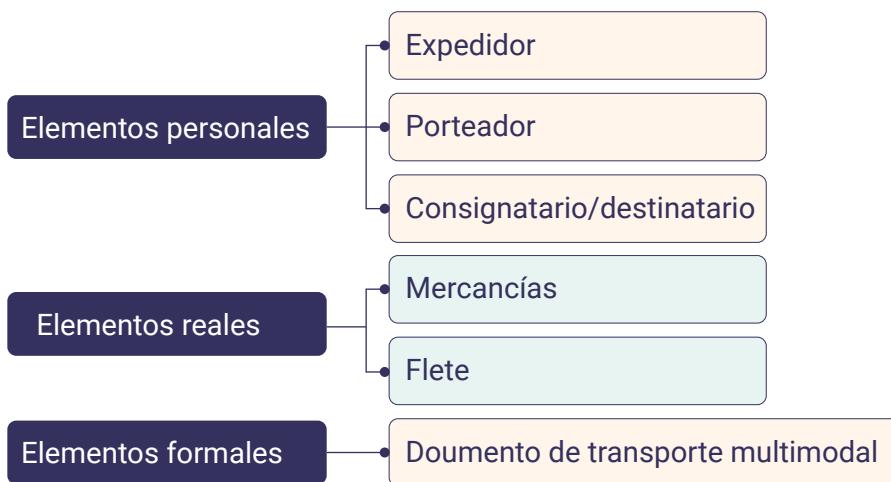
5.5. Contrato internacional de transporte multimodal

El contrato internacional de transporte multimodal se da cuando se utilizan por lo menos dos modos distintos de transporte para trasladar la mercancía de un país a otro, para entender mejor este tipo de contrato, usted deberá leer las páginas 59 a 63 del texto guía.

¡Muy bien!, ha completado la lectura recomendada, por lo que ahora conoce de manera general los aspectos técnicos e importancia del transporte multimodal, sin embargo, es importante realizar ciertas anotaciones sobre este tipo de contrato de transporte, en este sentido resulta importante conocer los elementos que lo componen, por lo que le invito a revisar el recurso que se presenta a continuación:

Figura 9

Elementos del contrato de transporte multimodal



Nota. Muñoz, M. 2022.

En el transporte multimodal se debe expedir un documento de transporte multimodal, dicho documento debe incluir (artículo 8, CGI):

- La naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para su identificación, una declaración expresa, si procede, sobre su carácter peligroso, el número de bultos o de piezas y el peso bruto de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos que se harán constar tal como los haya proporcionado el expedidor.
- El estado aparente de las mercancías.
- El nombre y el establecimiento principal del operador de transporte multimodal.
- El nombre del expedidor.
- El nombre del consignatario, si ha sido comunicado por el expedidor.
- El lugar y la fecha en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia.
- El lugar de entrega de las mercancías.
- La fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el lugar de entrega, si en ello han convenido expresamente las partes.

- Una declaración por la que se indique si el documento de transporte multimodal es negociable o no negociable.
- El lugar y la fecha de emisión del documento de transporte multimodal.
- La firma del operador de transporte multimodal o de la persona autorizada al efecto por él.
- El flete correspondiente a cada modo de transporte, si ha sido acordado expresamente por las partes, o el flete, incluida la moneda de pago, en la medida en que deba ser pagado por el consignatario, o cualquier otra indicación de que el flete ha de ser pagado por el consignatario.
- El itinerario previsto, los modos de transporte y los puntos de transbordo previstos, si se conocen en el momento de la emisión del documento de transporte multimodal. La declaración mencionada en el párrafo 3 del artículo 28.

También es importante sobre este contrato señalar que el régimen jurídico aplicable se encuentra unificado en el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional, Convenio de Ginebra de 1980 y por las Reglas UNCTAD relativas a los documentos de transporte multimodal, mismos que usted deberá leer para un mejor entendimiento del subtema.

Dentro de este régimen jurídico también constan los límites de responsabilidad del transportista, para un mejor entendimiento de ello, se señalan a continuación:

Límites de responsabilidad del transportista por pérdida o avería

- 850 DEG por bulto o 3 DEG/Kg bruto
- Plazo para reclamación: En aparentes la reclamación debe hacerse en el momento de la entrega, para no aparentes en el plazo de 6 días desde recibida la carga.

Límites de responsabilidad del transportista por retraso

- 2,5 veces el flete de las mercancías retrasadas.
- Plazo para reclamación: 60 días desde la entrega.



Actividad de aprendizaje recomendada

Le invito a reforzar sus conocimientos, participando en la siguiente autoevaluación:



Autoevaluación 5

1. ¿Cuál es el documento de transporte en el contrato de transporte marítimo internacional?
 - a. Air waybill.
 - b. Carta de porte.
 - c. Documento de transporte multimodal.
 - d. Ninguna de las anteriores.
2. ¿Cuál es el documento de transporte en el contrato de transporte internacional aéreo?
 - a. Air waybill.
 - b. Carta de porte.
 - c. Documento de transporte multimodal.
 - d. Ninguna de las anteriores.
3. ¿Cuál de estos elementos debe contener el air waybill?
 - a. Indicación del peso del envío.
 - b. Resumen de trámites de carga.
 - c. Descripción de los elementos de embalaje.
 - d. Ninguna de las anteriores.
4. Cuando existen daños aparentes en mercancía transportada por transporte por carretera, ¿Cuánto tiempo se tiene para reclamar?
 - a. 7 días.
 - b. 3 días.
 - c. En el momento de la entrega.
 - d. 2 días.
5. En el caso de pérdida de mercancía transportada por carretera, ¿Cuál es el límite de responsabilidad del transportista?
 - a. 7,66 DEG/Kg bruto.
 - b. 8,33 DEG/Kg bruto.
 - c. Todos los anteriores.
 - d. Ninguno de los anteriores.

6. ¿Cuándo es internacional el transporte?
- a. Cuando el comprador y el vendedor están en estados diferentes.
 - b. Cuando el origen de las mercancías y el destino están en estados diferentes.
 - c. Cuando en la relación de transporte hay un elemento de extranjería.
7. ¿Qué divisa no integra el DEG?
- a. Yen.
 - b. Dólar.
 - c. Peso.
 - d. Euro.
8. El límite de indemnización por retraso para el transportista multimodal es:
- a. 3 veces el valor del flete.
 - b. El costo del flete.
 - c. 2,5 veces el valor del flete.
 - d. 2 veces el valor del flete.
9. ¿Cuáles de los siguientes pueden ser modos de transporte internacional?
- a. Aéreo.
 - b. Marítimo.
 - c. Multimodal.
 - d. Todos los anteriores.
10. ¿Qué es el DEG?
- a. Derecho especial de ganancias.
 - b. Derecho estadounidense de gobernanza.
 - c. Derecho especial de ganancias.
 - d. Ninguno de los anteriores.

[Ir al solucionario](#)

Gracias, ha concluido esta unidad de manera satisfactoria, espero que con los contenidos expuestos tenga un concepto claro de los distintos contratos de transporte internacional y que en tal virtud pueda diferenciar el régimen técnico y jurídico aplicable a cada uno de ellos.

Resultado de aprendizaje 6

- Comprende la importancia del seguro dentro del transporte internacional. Previene los posibles daños devenidos de los riesgos asociados al transporte internacional.

Mediante el estudio de las generalidades sobre los contratos de seguro en el transporte internacional de mercancías, así como particularmente los seguros respecto de cada modo de transporte, entenderá la importancia que el seguro tiene dentro del transporte internacional de mercancías y por ende sabrá prevenir los daños que puedan sufrir las mercancías.

Contenidos, recursos y actividades de aprendizaje



Semana 7

Unidad 6. El contrato de seguro en el transporte internacional

Previo a iniciar con la revisión del primer subtema, es necesario que usted realice una lectura del tema “Aduana y Fiscalidad Internacional en la Cadena Logística”, constante en las **páginas 67 a 75 del texto básico**, en el cual se expresan los aspectos más relevantes de la importancia del seguro en el transporte internacional de mercancías, ahora, luego de la lectura, analizaremos los conceptos más relevantes sobre el seguro en cada tipo de transporte.

6.1. Del seguro marítimo

Si pensamos en los distintos modos de transporte, es fácil concluir que entre todos, el que más riesgos asociados tiene, es el transporte marítimo, justamente por los riesgos propios de la aventura marítima, es por eso que a lo largo de la historia, quienes operaban en el transporte internacional de

mercancías, consideraron necesario proteger de alguna manera tanto el buque como las mercancías que transportaban.

En tal sentido surgió el contrato de seguro marítimo, mismo que tuvo su auge en el siglo XIX y que se ha ido perfeccionando a lo largo de la historia hasta considerarse uno de los seguros más importantes para el comercio internacional, para entender de mejor manera este contrato, es importante analizar sus principales elementos, para esto, usted deberá revisar dichos elementos, planteados en el recurso que se presenta a continuación:

Elementos del contrato de seguro marítimo

Lo revisado en el presente subtema evidencia la importancia del contrato de seguro marítimo dentro del comercio internacional, sin embargo, resulta necesario revisar las particularidades del seguro sobre los otros modos de transporte revisados dentro de este material.

6.2. Seguros para otros modos de transporte internacional

Adicional a lo revisado sobre el contrato de seguro marítimo, cabe tener presente que el seguro en el transporte internacional tiene por objeto asegurar los daños que puedan sufrir los medios de transporte y las mercancías que se transportan, entre otros intereses asegurables.

Los elementos del contrato de seguro en los demás modos de transporte son iguales a los ya estudiados en el subtema anterior, por lo que no resulta necesario volver a repasarlos.

Sin embargo, si cabe mencionar que el contrato de seguro de transporte internacional es siempre un contrato indemnizatorio y tiene como objetivo principal el de restituir las pérdidas que sufra el asegurado, como bien se ha mencionado en líneas anteriores, aunque el contrato de seguro marítimo es importante porque la aventura marítima conlleva mayores riesgos, también es de considerar que todos los modos de transporte acarrean ciertos riesgos, por lo que al utilizarse para el medio de transporte costoso y transportar mercancía ajena, presta motivos más que suficientes para tratar de resguardar estos elementos.

Esto evidencia la importancia que tiene el contrato de seguro para el transporte internacional de mercancías, habiéndose logrado el objetivo de comprender su importancia dentro del comercio internacional.



Actividad de aprendizaje recomendada

Estimado estudiante, es hora de medir sus conocimientos adquiridos en la presente unidad. Para esto, realice la siguiente autoevaluación, que le permitirá comprobar su grado de asimilación de los temas y reforzar sus conocimientos. Para esto, revise el texto básico y la guía didáctica.



Autoevaluación 6

Seleccione la respuesta correcta.

1. La importancia de contar con un seguro marítimo se debe a:
 - a. Los precios de las mercancías transportadas.
 - b. Tratar de precautelar los intereses de los clientes.
 - c. Los riesgos asociados al transporte internacional.
2. Cuáles de los siguientes son elementos del contrato de seguro marítimo:
 - a. La indemnización.
 - b. La prima.
 - c. El valor asegurado.
 - d. Todos los anteriores.
3. Cuáles son procedimientos para la indemnización:
 - a. La solicitud de pago por parte del asegurador.
 - b. La acción de abandono.
 - c. La acción de rechazo.
 - d. Ninguna de las anteriores.
4. La principal obligación del asegurador es:
 - a. Pagar la prima.
 - b. Permitir la subrogación.
 - c. Pagar el valor asegurado.
 - d. Ninguna de las anteriores.
5. ¿Cuál de las siguientes es obligación del asegurado?
 - a. La indemnización.
 - b. El pago del valor asegurado.
 - c. Todas las anteriores.
 - d. Ninguna de las anteriores.

6. ¿Cómo se llama el valor que el asegurado paga al asegurador?
- a. Indemnización.
 - b. Suma asegurada.
 - c. Prima.
 - d. Valor asegurado.
7. El valor asegurado es lo mismo que la suma asegurada.
- a. Verdadero.
 - b. Falso.
8. ¿Cuáles de las siguientes son partes del contrato?
- a. El comprador.
 - b. El transportista.
 - c. El reasegurador.
 - d. Ninguna de las anteriores.
9. ¿Quién se encarga de la indemnización en caso de un siniestro?
- a. El asegurador.
 - b. El tomador.
 - c. El asegurado.
 - d. Ninguno de los anteriores.
10. El riesgo es proporcional a la indemnización.
- a. Verdadero.
 - b. Falso.

[Ir al solucionario](#)



Semana 8



Actividades finales del bimestre

En esta semana deberá concentrarse en repasar todas las unidades que hemos revisado en el bimestre, adicional a ello podrá plantear todas las dudas que tenga al respecto en el chat de tutoría.

Así también deberá realizar un repaso de los temas constantes en las autoevaluaciones realizadas en cada una de las unidades correspondientes al bimestre, ya que el examen abarcará dichos temas desarrollados de distintas maneras.



Segundo bimestre

Resultado de aprendizaje 7

- Comprende el rol fundamental de las aduanas en el comercio internacional.
- Conoce la naturaleza jurídica y objeto del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.

Terminada esta unidad, usted podrá entender el rol de la aduana en el comercio, así como la naturaleza jurídica del SENAE, esto en virtud del estudio de las generalidades del andamiaje aduanero y el estudio del funcionamiento de las aduanas, principalmente de la aduana ecuatoriana, esto le permitirá tener los conocimientos básicos para adentrarse en el estudio de los principales temas aduaneros.

Contenidos, recursos y actividades de aprendizaje



Semana 9

Unidad 7. Introducción al quehacer aduanero

7.1. Generalidades del quehacer aduanero

Si usted escucha la palabra aduana, lo más probable es que piense en la institución relacionada con el actuar aduanero, pero previo a tratar eso, es necesario analizar las generalidades del andamiaje aduanero, con el fin de entender los motivos por los cuales se crearon las aduanas y qué son estas, así como comprender el concepto de derecho aduanero.

Resulta entonces necesario, en principio, conocer la evolución histórica del quehacer aduanero, sin embargo, ello no resulta del todo simple teniendo en consideración que no existe información concreta sobre la fecha en la que se habría creado la primera aduana, sin embargo, la primera constancia de su existencia oscila entre los años 640 a 616 a.C., en Roma, y se le atribuye

al Rey Anco Marcio, quien habría desarrollado un modelo de aduana, se cree que este se replicó en otros puertos.

Más adelante en el tiempo, el uso de estos mecanismos de control creó la necesidad de contar con tributos específicos para el ingreso y salida de mercancías del territorio, es así que se fueron desarrollando distintos modelos de tributos al comercio exterior, principalmente en Europa, pero de manera rápida junto con el comercio internacional se desarrolló el quehacer aduanero.

En principio el andamiaje aduanero se habría desarrollado por la necesidad de control respecto de las mercancías que ingresaban y salían de los distintos territorios, sin embargo, se evidenció que podían tener un uso recaudador conveniente para las arcas de los estados que las implementaron.

Esta doble finalidad de la aduana resultó bastante atractiva, por lo que cada vez fueron más los países que empezaron a implementar esta figura, sin embargo, también debe tenerse en cuenta que a lo largo del tiempo, el quehacer aduanero ha tenido distintas finalidades, en principio la de control aunada a la de recaudación, posterior a ello la finalidad de la administración aduanera ha ido variando hasta este punto, en el que la principal finalidad de las aduanas a nivel mundial es la facilitación al comercio exterior.

Con estas pocas líneas se resume de qué manera las aduanas a nivel mundial han ido evolucionando y modificando su propósito, esto demuestra en todo caso que la aduana siempre ha tenido un papel fundamental en el comercio exterior, ya sea controlando la entrada y salida de mercancías, o facilitando las operaciones de comercio internacional.

7.2. De la aduana

Algo necesario de señalar es que mientras que el quehacer aduanero antes referido es un conjunto de actividades que realizan las aduanas para controlar y viabilizar las operaciones de comercio internacional, la aduana como tal es una entidad gubernamental que regula y controla tanto a las actividades de comercio internacional como a las mercancías, medios de transporte y personas que en él intervienen.

Las distintas aduanas a nivel mundial, como parte de los gobiernos del país al que pertenecen, tienen varias funciones:

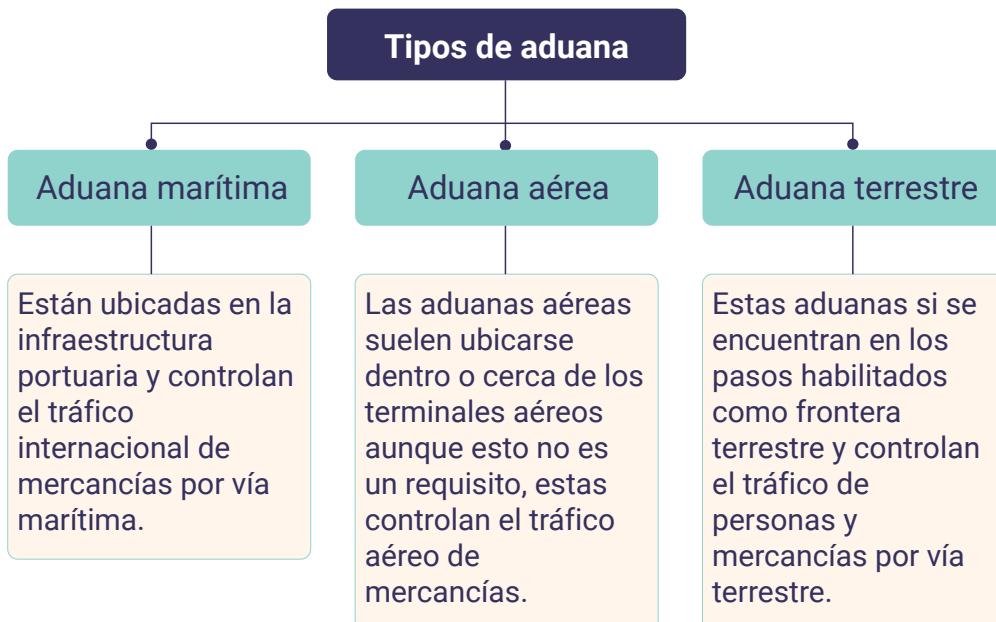
- Controlar el tráfico de personas, mercancías, medios de transporte, etc.
- Recaudar los tributos a los que hubiere lugar de acuerdo a la legislación del país en el que se ubica.
- Es utilizada como instrumento de política monetaria, por el impacto de su recaudación en las arcas estatales.
- Es la encargada de emitir resoluciones para el correcto desenvolvimiento del andamiaje aduanero.
- Valorar la mercancía que ingresa al territorio aduanero.
- Determinar la correcta clasificación arancelaria de la mercancía.
- Facilitar las operaciones de comercio internacional.



Dependiendo de la legislación del país en el cual se encuentren, las aduanas suelen ser clasificadas principalmente por la modalidad en la que operan, esto le resultará extraño dado que en nuestra legislación no se considera más de una aduana, conforme se revisará en la presente unidad, sin embargo, en otros países se da esta clasificación.

Es así que los principales tipos de aduana que se consideran a nivel mundial son los siguientes, por favor revise el recurso que sigue:

Figura 10
Tipos de aduana



Nota. Muñoz, M. 2022.

Con lo expuesto mediante los recursos que anteceden, usted tendrá una idea de las funciones que tienen las aduanas a nivel mundial y así también en donde están ubicadas físicamente, facilitando así que lleven a cabo sus funciones, sin embargo, es necesario un acercamiento con un modelo de aduana, por lo que en el siguiente subtema analizaremos la naturaleza jurídica del SENAE.

7.3. Servicio Nacional de Aduana del Ecuador



Para la mejor comprensión de este tema usted deberá realizar una lectura comprensiva de los artículos 205 a 218 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, los cuales regulan a la administración aduanera.

Resulta necesario completar las ideas que usted ha adquirido, por lo que cabe señalar que el servicio de aduana en el Ecuador lo ejerce el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, dicha institución pública ejerce

esta función por mandato legal, sin embargo, se entiende ejercida por el presidente de la República, esto considerando que de acuerdo al Código Tributario (2005) este constituye una administración tributaria central.

A más de lo referido, de acuerdo a lo establecido en la legislación vigente, el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, también conocido como SENAE, tiene cinco facultades:

- 
- Facultad determinadora.
 - Facultad resolutiva.
 - Facultad sancionadora.
 - Facultad recaudadora.
 - Facultad de transigir.

Adicional a las facultades ya expuestas, el SENAE cuenta con atribuciones para el cumplimiento de sus objetivos, dichas atribuciones comprenden, en lo principal COPCI (2010):

- a. Ejercer vigilancia sobre las personas, mercancías y medios de transporte en las zonas primaria y secundaria.
- b. Inspeccionar y aprehender mercancías, bienes y medios de transporte, para efectos de control y cuando se presuma la comisión de una infracción a la ley en relación con el ingreso y salida de mercancías del territorio aduanero y solicitar a la Fiscalía allanamientos.
- c. Inspeccionar y aprehender personas, y ponerlas a órdenes de la autoridad competente, en cualquier caso de delito flagrante.
- d. Realizar investigaciones, en coordinación con el Ministerio Fiscal, respectivas cuando se presuma la comisión de los delitos aduaneros, para lo cual podrá realizar todos los actos que determine el reglamento.
- e. Ejercer la acción coactiva de todo crédito a favor del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, directamente o por delegación.

- f. Coordinar sus actividades con otras entidades u organismos del Estado o del exterior, requerir de ellas información, y proporcionársela, con relación al ingreso y salida de bienes, medios de transporte y personas en territorio ecuatoriano, así como a las actividades económicas de las personas en el Ecuador. Respecto de la información que proporcione o reciba el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, el destinatario guardará la misma reserva que tenía la persona o entidad responsable de dicha información.
- g. Requerir, en la forma y frecuencia que el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador establezca, el listado de las personas que ingresan y salen del país, a la Policía Nacional, entidad que estará obligada a concederlo.
- h. Ser parte en los procesos penales en que se investiguen hechos de los que se desprenda la comisión de delitos aduaneros.
- i. Regular y reglamentar las operaciones aduaneras derivadas del desarrollo del comercio internacional y de los regímenes aduaneros, aun cuando no estén expresamente determinadas en este Código o su reglamento.
- j. Colaborar en el control de la salida no autorizada de obras consideradas patrimonio artístico, cultural y arqueológico; y, de especies de flora y fauna silvestres en las zonas primaria y secundaria.
- k. Colaborar en el control del tráfico ilícito de sustancias estupefacientes, psicotrópicas y precursores, armas, municiones y explosivos, en las zonas primaria y secundaria.
- l. Velar por el adecuado funcionamiento y actualización permanente de las bases de datos internas sobre operadores de comercio exterior donde consten los datos correspondientes a las personas jurídicas que hayan sido o estén habilitados para ejercer las labores de comercio exterior, usuarios de zonas especiales de desarrollo económico, así como los de las personas naturales que ejercen labores de dirección, de representación legal o que sean socios o accionistas de las personas jurídicas.

- m. Velar por el adecuado funcionamiento y actualización permanente de las bases de datos internas de sanciones disciplinarias, penales y administrativas impuestas a personas naturales o jurídicas en relación con las conductas vinculadas a delitos o infracciones administrativas contra la administración aduanera.
- n. Velar por el adecuado control y manejo de las mercancías, bienes y medios de transporte, desde su aprehensión y almacenamiento, hasta su efectiva adjudicación, destrucción, subasta o restitución, según corresponda.
- o. Suspender toda operación aduanera de mercadería que contenga productos que de cualquier modo violen los derechos de propiedad intelectual, de conformidad con lo dispuesto en el Código Orgánico de la Economía Social de los conocimientos, creatividad e innovación y en esta ley.
- p. Las demás que señale la ley.

Tanto las facultades como las atribuciones referidas en el presente subtema evidencian todas las herramientas con las que cuenta la administración aduanera para el cumplimiento de sus objetivos, en este sentido entendemos la complejidad de la administración aduanera.

Entendido esto, le invito a realizar las actividades abajo descritas, con el fin de reforzar sus conocimientos.



Actividad de aprendizaje recomendada

Estimado estudiante, es hora de medir sus conocimientos adquiridos en la presente unidad. Para esto realice la siguiente autoevaluación, que le permitirá comprobar su grado de asimilación de los temas y reforzar sus conocimientos. Para esto, revise la presente guía didáctica.



Autoevaluación 7

Seleccione la respuesta correcta.

1. El quehacer aduanero tiene sus primeros vestigios en:
 - a. Grecia.
 - b. Estados Unidos.
 - c. Roma.
 - d. Ninguna de las anteriores.

2. Cuáles son los tipos de aduanas que se reconocen:
 - a. Aduana primaria y secundaria.
 - b. Aduana de abastecimiento, carga y producción.
 - c. Aduana de frontera, aduana interna.
 - d. Ninguna de las anteriores.

3. La aduana puede ser privada:
 - a. Si.
 - b. No.

4. ¿El SENAE se encarga del control de personas?
 - a. Si.
 - b. No.

5. ¿Cuál de las siguientes no es una facultad de la administración aduanera?
 - a. Transigir.
 - b. Recaudar.
 - c. Controlar.
 - d. Sancionar.

6. ¿Cuál fue la primera función que tuvieron las aduanas cuando surgieron?
- a. Facilitadora.
 - b. Tramitadora.
 - c. Controladora.
 - d. Recaudadora.
7. Actualmente las aduanas son entidades gubernamentales
- a. Verdadero.
 - b. Falso.
8. ¿Qué significa SENAE?
- a. Secretaría Nacional de Aduanas del Ecuador.
 - b. Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.
 - c. Servicio Naval de Aduanas del Ecuador.
 - d. Ninguna de las anteriores.
9. ¿Qué tipo de administración tributaria es la aduana del Ecuador?
- a. Seccional.
 - b. De excepción.
 - c. Central.
 - d. Ninguna de las anteriores.
10. ¿La administración aduanera tiene la atribución de aprehender personas?
- a. Verdadero.
 - b. Falso.

[Ir al solucionario](#)

Resultado de aprendizaje 8

- Conoce las facultades de la administración aduanera. Diferencia las acciones vinculadas a cada facultad de la administración aduanera.

El resultado de aprendizaje antes referido se logrará de acuerdo al análisis normativo de las facultades aduaneras, las cuales comprenden varias acciones que la administración aduanera lleva a cabo para el cumplimiento de sus objetivos, con esto se entenderá de mejor manera el régimen técnico y administrativo del SENAE.

Contenidos, recursos y actividades de aprendizaje



Semana 10

Unidad 8. Facultades de la administración aduanera

8.1. Facultad determinadora



Para estudiar este subtema usted deberá leer el artículo 68 del Código Tributario.

Gracias por su lectura, ahora explicaré de mejor manera lo establecido en dicho artículo para su comprensión, así también ejemplificaré la manera en la cual la administración aduanera ejerce su facultad determinadora.

De todas las facultades que tienen las administraciones tributarias, incluido en ellas el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, probablemente la determinadora sea la más complicada de entender, esto porque puede realizarse de diversas maneras y mediante varios actos, es justamente por ello que la norma inicia señalando que dicha facultad comprende el acto o

conjunto de actos, y justamente se refiere a este conjunto de actos porque en ejercicio de esta facultad el SENAÉ puede lograr varios objetivos:

- Establecer la existencia del hecho generador.
- Determinar quién es el sujeto obligado.
- Establecer la base imponible de la obligación aduanera.
- Calcular la cuantía de los tributos correspondientes.

Es por ello, como mencionaba anteriormente, que esta facultad resulta compleja, pues como se observa en virtud de su ejercicio se pueden lograr los objetivos antes planteados, adicional a ello, considerando que para lograrlos pueden realizarse uno o varios actos, cabe preguntarnos también qué tipo de actos puede realizar la administración para ello, es así que la propia norma nos señala para lograr aquello la administración puede verificar, complementar o incluso enmendar las declaraciones presentadas por los sujetos pasivos.

Esto significa que, de advertirse un error en cualquiera de los elementos de una declaración aduanera, la administración puede emprender las acciones necesarias para conseguir los objetivos detallados en el recurso planteado anteriormente, en tal sentido para lograr aquello deberá realizar acciones que se encuentren debidamente regladas.

Como principal ejemplo de esta facultad, utilizará un recurso que analizaremos más a fondo en un tema específico, pero que vale mencionar en el presente subtema para entender cómo la administración ejerce su facultad determinadora. La administración aduanera en caso de ser perfiladas dentro del sistema de perfilamiento de riesgos puede revisar una declaración aduanera respecto de la cual se haya producido una alerta, la administración verifica dicha declaración y evidencia que hay elementos para iniciar un proceso de control posterior, que ciertamente constituye un acto reglado, tanto en el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones como en su reglamento, por lo cual realiza el control posterior, solicitando información al administrado para comprobar la veracidad y exactitud de los datos consignados en la declaración aduanera, con lo que finalmente determina que ellos no son correctos, por lo que en ejercicio de la facultad determinadora, establece la existencia del hecho generador, determina quién es sujeto obligado, determina la correcta base imponible y recalcula los tributos pudiendo ajustarlos de ser el caso.

En el ejemplo antes referido, todas las acciones que ha ejecutado la administración comprenden el ejercicio de la facultad sancionadora. Con la explicación brindada usted puede entender cómo ejerce dicha facultad la administración aduanera y cuáles son los actos que pueden considerarse ejecutados en virtud de dicha facultad, entendiéndose así el alcance de la facultad determinadora de la administración.

8.2. Facultad resolutiva

La facultad resolutiva se encuentra comprendida en el artículo 69 del [Código Tributario](#), que usted deberá leer para iniciar este subtema. Como podrá haber apreciado en virtud de la lectura realizada, dicha facultad se refiere a la obligación que tiene la administración de resolver conforme a lo establecido en la legislación vigente.

Existen varias insinuaciones que un administrado, o sujeto pasivo, puede plantear ante la administración aduanera, conforme se desprende del recurso que se despliega a continuación:

- a. Consultas.
- b. Peticiones.
- c. Reclamos.
- d. Recursos.

Todas estas pueden ser planteadas, como ya se ha señalado, por el sujeto pasivo, o por quien considere vulnerado alguno de sus derechos en virtud de un acto administrativo emitido por el SENAE, en este caso cabe tener presente que respecto de las consultas, el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones plantea la posibilidad de que el sujeto pasivo presente consultas de resolución anticipada, las cuales pueden versar sobre la clasificación, valoración, origen de la carga entre otros, en este sentido esta consulta cumpliría con el requisito de ser presentada por un sujeto pasivo, por lo que la administración aduanera deberá resolver la misma en el tiempo que establece el cuerpo normativo antes referido.

Lo mismo ocurre con las peticiones realizadas por los sujetos pasivos, que si bien es cierto no se encuentran claramente definidas en la ley especial de la materia, si están consideradas en el Código Administrativo (2017), mismo que en síntesis señala que la administración deberá contestar las peticiones o solicitudes realizadas por el administrado, en el término máximo de 30

días, considerando que de no ser así operaría el silencio administrativo, en tal virtud el SENAE deberá resolver respecto de las mismas en dicho término y conforme a derecho.

Respecto de los reclamos y recursos administrativos que un sujeto pasivo puede plantear respecto de un acto administrativo, el artículo 124 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones establece el término en el que tanto el reclamo administrativo como el recurso de revisión deben ser resueltos en el término establecido en dicha norma.

Y más allá de ello, deberá ser emitido conforme a derecho, teniendo en consideración que cuenten con una debida motivación y con todos los requisitos para su emisión, de esta manera, al emitir una resolución conforme a las normas vigentes y en los términos o plazos establecidos para el efecto, la administración ejerce su facultad resolutiva.

Es hora de poner en práctica los conocimientos que ha adquirido con este subtema, por ello le invito a realizar la siguiente actividad interactiva:

Facultades de la administración aduanera - actividad

8.3. Facultad sancionadora



Para el correcto análisis de esta facultad, usted deberá leer el artículo 70 del [Código Tributario](#).

Espero le haya parecido interesante la lectura, pero para completarla, me permito explicar que si bien es cierto la administración aduanera puede hacer constar sanciones en sus actos resolutivos, estos necesariamente deberán estar apegados a lo establecido en la legislación vigente.

En tal sentido es de tener presente que el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones establece las faltas reglamentarias, contravenciones y las sanciones aplicables a cada una de ellas, por lo que de evidenciarse que el sujeto pasivo ha incurrido en alguna de ellas, la administración aduanera además de emitir la resolución a la cual se refiere la norma, deberá haber iniciado de manera previa un proceso sancionatorio, conforme a lo establecido en la normativa vigente, principalmente en el reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio del Libro V del Código

Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, procedimiento en el cual se precautele el derecho a la defensa del administrado y para culminarlo si emitirá la resolución que contenga la sanción.

Conforme lo indicado, las sanciones deberán adecuarse a lo establecido en el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones.

Un ejemplo de ello es que la administración ha determinado que un transportista efectivo ha transmitido de manera tardía el manifiesto de carga, adecuándose aquello a una contravención establecida en el COPCI, por lo que la administración aduanera deberá iniciar el correspondiente procedimiento sancionatorio y resolverá el mismo emitiendo la sanción establecida en el artículo 191 del mencionado cuerpo legal.

8.4. Facultad recaudadora



Se sugiere leer el artículo 71 del [Código Tributario](#) para una mejor comprensión de este tema.

Ahora bien, luego de haber leído la norma antes referida, cabe precisar que esta es una de las facultades que caracteriza a la administración aduanera, pues le faculta a recaudar los tributos al comercio exterior que se generaren.

Esto, conforme habíamos analizado, en el tema anterior, fue por mucho tiempo el rol más importante de la administración aduanera, pues esta recaudación engrosa las arcas del Estado, en nuestro país, por ejemplo la recaudación realizada por el SENAE, constituye uno de los montos más importantes que ingresan a dichas arcas, por lo que resulta necesario para la economía ecuatoriana mantener un nivel alto de recaudación de tributos.

En tal virtud, cabe señalar que el cobro o recaudación de los tributos es una facultad fundamental de la administración aduanera, que se ejerce cuando, como su nombre lo dice, la administración realiza el cobro de los tributos generados al sujeto pasivo.

8.5. Facultad de transigir



Esta novísima facultad de la administración ha sido incorporada a la norma apenas en el año 2021, resultando la más nueva de las facultades otorgadas por ley a la administración, en este sentido, resulta necesario que usted lea el artículo innumerado posterior al artículo 71 del Código Tributario.

¿Ha culminado su lectura? ¿Le pareció interesante esta facultad de la administración?

Pues bueno, conforme ya he indicado, esta es una facultad recientemente incluida por lo que su aplicación ha causado cierto impacto de adaptación, es de considerar que antiguamente la materia tributaria no era susceptible de transacción por lo que la incorporación de esta facultad ha causado varios cambios en el actuar de la administración.

Es importante entender cómo funciona esta facultad, para ello junto con la reforma que ha incluido esta facultad para la administración, se han incluido varios artículos respecto de cómo procederá dicha transacción, es así que de acuerdo al Código Tributario, la transacción puede darse siempre y cuando la materia sea transigible así también existen dos tipos de transacción, conforme se evidencia del siguiente recurso que se presenta:

Figura 11

Generalidades de la transacción



Nota. Muñoz, M. 2022.

Con lo antes señalado, se evidencia la manera en la cual puede accederse a la transacción, en un ejemplo si dentro de la audiencia preliminar de un juicio contencioso tributario el demandante solicita que se derive al proceso a mediación, así lo harán los jueces tributarios, una vez en mediación, la administración aduanera llegará a un acuerdo respecto de no cobrar intereses ni multas establecidas dentro de una rectificación de tributos, con esto la administración aduanera cobraría únicamente la diferencia de tributos establecida, alcanzando dicho acuerdo, la administración aduanera estaría ejerciendo su facultad de transigir conforme lo estudiado en el presente subtema.



Actividades de aprendizaje recomendadas

1. Realice un resumen sobre las facultades de la administración aduanera.

Procedimiento

Para el diseño del resumen, siga estos pasos:

- a. Realice una lectura comprensiva de los artículos 68 a innumerado posterior al 71 del Código Tributario.
- b. Revise el contenido de esta unidad.
- c. Tome nota de los aspectos más relevantes de las facultades de la administración aduanera.
- d. Realice un resumen en el cual defina las acciones que la administración puede ejecutar en ejercicio de sus facultades.

Nota: conteste la actividad en un cuaderno de apuntes o en un documento Word.

2. Le invito a reforzar sus conocimientos, participando en la siguiente autoevaluación:



Autoevaluación 8

1. ¿Qué tipos de transacción existen?
 - a. Intraprocesal.
 - b. Extraprocesal.
 - c. Todas las anteriores.
 - d. Ninguna de las anteriores.
2. ¿En ejercicio de qué facultad puede el SENAE realizar una rectificación de tributos?
 - a. Facultad sancionadora.
 - b. Facultad resolutiva.
 - c. Facultad de transigir.
 - d. Ninguna de las anteriores.
3. ¿Qué facultad le permite a la administración cobrar tributos al comercio exterior?
 - a. Facultad determinadora.
 - b. Facultad resolutiva.
 - c. Facultad recaudadora.
 - d. Ninguna de las anteriores.
4. ¿Cuál es la facultad más nueva de la administración tributaria?
 - a. Facultad resolutiva.
 - b. Facultad de transigir.
 - c. Facultad sancionadora.
5. ¿Sobre qué asuntos debe resolver la administración en ejercicio de la facultad resolutiva?
 - a. Reclamos y recursos administrativos.
 - b. Consultas.
 - c. Todas las anteriores.
 - d. Ninguna de las anteriores.

6. Cuando el SENAЕ resuelve un procedimiento sancionatorio imponiendo una multa, ¿qué facultad ejerce?
- a. Resolutiva.
 - b. Recaudadora.
 - c. Determinadora.
 - d. Ninguna de las anteriores.
7. ¿Cuándo puede realizarse una transacción extraprocesal?
- a. Cuando la obligación se está discutiendo en un proceso judicial.
 - b. Cuando se ha extinguido la obligación.
 - c. Ninguna de las anteriores.
 - d. Todas las anteriores.
8. ¿Cuántas facultades considera el código tributario para la administración?
- a. 4
 - b. 6
 - c. 3
 - d. 5
9. ¿Qué facultad le permite al SENAЕ llegar a un acuerdo respecto de los intereses que debe pagar el sujeto pasivo?
- a. Recaudadora.
 - b. Resolutiva.
 - c. De transigir.
 - d. Determinadora.
10. ¿En ejercicio de qué facultad el SENAЕ realiza la valoración aduanera para establecer la correcta base imponible de la obligación aduanera?
- a. Sancionadora.
 - b. Determinadora.
 - c. Resolutiva.
 - d. Ninguna de las anteriores.

[Ir al solucionario](#)

Resultado de aprendizaje 9

- Conoce los componentes de la base imponible de la obligación aduanera. Conoce los distintos tributos al comercio exterior. Comprende el proceso de despacho de mercancías.

Con el resultado de aprendizaje antes referido se logrará en virtud del abordaje de temas como la obligación aduanera, y el despacho de mercancías, lo cual permitirá conocer la composición de la base imponible de la obligación, así como los tributos al comercio exterior aplicables y el proceso mediante el cual las mercancías obtienen su salida autorizada.

Contenidos, recursos y actividades de aprendizaje



Semana 11

Unidad 9. Obligación aduanera y el despacho

9.1. De la obligación aduanera

Para el estudio de este subtema, usted deberá leer los artículos del 107 a 123 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones.

¿Qué tal le ha parecido la lectura? Puede resultar de difícil comprensión a primera vista, pero para su mejor entendimiento a continuación explicaré ciertos conceptos clave sobre la obligación aduanera.

Es necesario que usted entienda qué es la obligación aduanera, que en pocas palabras es una obligación de dar que mantiene el sujeto pasivo de la misma con el estado, dicha obligación nace con el ingreso o salida de mercancías del territorio aduanero, pero se perfecciona cuando la declaración aduanera es aceptada por parte de la administración aduanera.

Respecto de la obligación aduanera, debe considerarse que uno de los principales aspectos relacionados con ella son los tributos al comercio exterior, por lo que resulta trascendental conocerlos, es así que en el recurso

que se plantea a continuación se señalan los distintos tributos al comercio exterior:

Principales aspectos sobre los tributos al comercio exterior

En el recurso que antecede se evidencian los tributos al comercio exterior, que como se había mencionado, son un recurso necesario para el estudio de este subtema, sin embargo, es necesario avanzar en el estudio de la obligación aduanera, para lo cual es necesario que usted conozca la base imponible sobre la cual se calcularán los tributos al comercio exterior antes referidos.

Respecto de la base imponible, cabe mencionar que ha tenido un cambio drástico en su concepción, a raíz de la reforma realizada al COPCI, entre otras normas, en el mes de noviembre de 2021, pues antiguamente la legislación establecía que la base imponible era el valor de la transacción de las mercancías más el flete y el seguro, sin embargo, la reforma referida ha causado que actualmente la base imponible sea el valor en aduana de las mercancías excluido el flete, esta reforma ha sido un alivio para la difícil situación surgida a raíz de la crisis logística devenida de la pandemia por la COVID-19, la que causó un dramático incremento en el costo del transporte marítimo; sin embargo, sin desviarnos mucho del tema, actualmente tenemos que en el cálculo de la base imponible ya no se incluye el valor del flete sino se toma en cuenta únicamente el valor en aduana de las mercancías importadas.

El SENAE podrá solicitar que se satisfaga la obligación una vez que esta se vuelva exigible, lo que pasa dependiendo del contenido de la obligación, es así que en las importaciones y exportaciones son exigibles desde el día en que el SENAE autoriza el pago, las tasas son exigibles cuando se autoriza el pago en la liquidación y en el resto de casos desde el día hábil siguiente a la notificación del acto administrativo.

Sin embargo, es de considerar que esta obligación tiene distintas formas de extinguirse, conforme se evidencia del siguiente recurso:

Formas de extinción del acto administrativo:

- Pago.
- Compensación.
- Prescripción.

- Aceptación del abandono expreso.
- Declaratoria de abandono definitivo.
- Pérdida o destrucción total de las mercancías.
- Decomiso administrativo.

En caso de no ser satisfecha la obligación aduanera, la administración puede incluso iniciar un procedimiento coactivo para perseguir el pago de los valores a ella adeudados. Con todo lo descrito usted tendrá claro el concepto de la obligación aduanera, como se origina, cuál es su base imponible y como se extingue, teniendo claro también el tema de los tributos al comercio exterior que la componen.

9.2. Proceso de despacho



Para entender de mejor manera el presente tema, usted deberá realizar una lectura del tema: "Procedimiento de Despacho de Importación", constante en las **páginas 81 y 82 del texto básico** en el cual se mencionan ciertas particularidades sobre el proceso de despacho de importación, para esto es de mencionar que aunque la logística internacional involucra el paso por aduana a la salida de origen, este proceso de despacho es bastante sencillo, pues, no suele conllevar controles exhaustivos, pues, no causa el pago de aranceles ni impuestos, por lo que nos referiremos al despacho en la importación.

Habiendo leído el texto referido, es necesario precisar en cómo ocurre dicho proceso en nuestra realidad como país, es así que el proceso de despacho inicia con la presentación de la declaración aduanera de importación, DAI, y concluye con el levante de mercancías, conforme se presenta a continuación.

Proceso de despacho

1. Transmisión de la DAI por ECUAPASS.
2. Asignación de canal de aforo.
3. La administración ejerce su potestad de control verificando:
 - a. Naturaleza de las mercancías.
 - b. Clasificación arancelaria.
 - c. Valor en aduana de las mercancías.
4. El SENAEE registra los resultados de las etapas del aforo.
5. Se autoriza la liquidación respectiva.
6. El sujeto pasivo paga la liquidación.
7. Se autoriza el levante de las mercancías.

En el recurso anterior se encuentra resumido todo el proceso de despacho, sin embargo, hay que tener presente que cada uno de los pasos antes referidos tienen sus peculiaridades y pueden dilatar dicho proceso, sin embargo, conociendo el proceso resultará más fácil para usted prever cualquier demora que pueda causarse en el despacho y entender un proceso normal, pudiendo solventar cualquier irregularidad que afecte el mismo.



Actividades de aprendizaje recomendadas

1. Redacte un ejemplo de cada una de las formas de expresión de los aranceles.

Procedimiento

1. Revise el contenido de esta unidad.
2. Tome nota de los aspectos más relevantes de cada una de las formas de expresión de los aranceles.

3. Redacte un ejemplo de cada una de las formas de expresión revisadas señalando una mercancía cualquiera y cuál sería el arancel que le correspondería.

Nota: conteste la actividad en un cuaderno de apuntes o en un documento Word.

2. Le invito a reforzar sus conocimientos, participando en la siguiente autoevaluación:



Autoevaluación 9

1. ¿De qué manera se extingue la obligación aduanera?
 - a. Prescripción.
 - b. Pago.
 - c. Todas las anteriores.
 - d. Ninguna de las anteriores.
2. Los contingentes arancelarios son una cifra única para una determinada subpartida.
 - a. Verdadero.
 - b. Falso.
3. ¿De qué forma se pueden expresar los aranceles?
 - a. Ad valorem.
 - b. Mediante la declaración aduanera.
 - c. Mediante contingentes arancelarios.
 - d. Todos los anteriores.
4. La naturaleza de la mercancía se verifica en:
 - a. El pago de la liquidación.
 - b. La transmisión de la declaración aduanera.
 - c. El ejercicio de la potestad de control en el acto de aforo.
 - d. Ninguna de las anteriores.
5. ¿Cómo concluye el proceso de despacho?
 - a. Con el acto de aforo.
 - b. Con el control por parte del SENAÉ.
 - c. Con el levante de las mercancías.
 - d. Con la generación de la liquidación aduanera.

6. Dentro de la base imponible de los tributos al comercio exterior debe incluirse el valor del flete.
 - a. Verdadero.
 - b. Falso.
7. El IVA de los productos importados es un tributo al comercio exterior.
 - a. Verdadero.
 - b. Falso.
8. El decomiso administrativo no extingue la obligación aduanera.
 - a. Verdadero.
 - b. Falso.
9. ¿Cuál es el hecho generador de la obligación aduanera?
 - a. La compra de mercancías en el extranjero.
 - b. El levante de las mercancías.
 - c. Ninguno de los anteriores.
 - d. La entrada y salida de mercancías del territorio aduanero.
10. Los aranceles ad valorem se expresan como un valor por unidad de medida.
 - a. Verdadero.
 - b. Falso.

[Ir al solucionario](#)

Resultado de aprendizaje 10

- Comprende las distintas fases del control aduanero. Entiende la aplicación de la normativa nacional y supranacional en el control aduanero. Aplica de manera correcta la valoración y clasificación.

El resultado de aprendizaje antes referido se logrará en virtud del abordaje de temas como las distintas fases de control aduanero y una principal mención sobre la valoración y clasificación, lo cual contribuirá en lograr que usted entienda las diferencias entre las fases en las que se realiza el control aduanero y su importancia para el comercio internacional, y por otro lado, entenderá cómo se realiza la valoración aduanera de mercancías y la clasificación arancelaria.

Contenidos, recursos y actividades de aprendizaje



Semana 12

Unidad 10. Control aduanero

Para estudiar este tema, es necesario que usted realice una lectura comprensiva de la Decisión 778 de la Comunidad Andina, para un mejor entendimiento de las fases del control aduanero se ha dividido este tema en 3 subtemas, los dos primeros respecto de las fases de control y el tercero respecto la valoración y clasificación de las mercancías.

¡Una vez realizada la lectura está listo para revisar los subtemas, así que empecemos!

10.1. Control anterior y control concurrente

La administración aduanera tiene la potestad para realizar controles respecto de las personas, mercancías, medios de transporte y unidades de carga, este control puede realizarse en tres fases distintas, en este subtema analizaremos el control anterior y el control concurrente.

Iniciaremos con el control anterior, también conocido como control previo, el cual puede ejercerse antes de la presentación de la declaración aduanera, mediante distintos tipos de acciones, conforme se evidencia en el recurso que se presenta a continuación:

Acciones que pueden ejercerse en el control previo

Con el recurso anterior usted ha adquirido el conocimiento de las distintas acciones que la administración puede tomar para ejercer el control previo, lo cual evidencia su importancia, si bien es cierto este es el control menos utilizado por la administración aduanera, tiene muchos beneficios que no siempre son explotados.

Respecto del control concurrente, este es el más utilizado, porque se realiza desde que se presenta la declaración aduanera hasta que se da salida autorizada a las mercancías, es decir, en el despacho de mercancías, esto en la importación, mientras que en la exportación este control se realiza desde la transmisión de la declaración hasta el embarque de la mercancía hacia otro país.

En el caso de la importación, el SENAE tiene la obligación de realizar control sobre las mercancías que se encuentren en proceso de despacho, sin embargo, el control que se realice dependerá de la modalidad de aforo asignada a la carga, en los casos de aforo físico y documental, es necesaria la revisión por parte del SENAE, que ejercerá justamente este control.

10.2. Control posterior

El subtema anterior resultó bastante simple, ¿no es así?, lo mismo ocurrirá con el presente subtema, pues usted conocerá cómo funciona la fase de control posterior, que en lo principal se diferencia de las fases antes señaladas por el momento en el cual se realiza, así como las acciones que puede ejercer el SENAE para llevarlo a cabo, en este sentido para entrar en materia, cabe señalar que el control posterior se realiza desde el levante de la mercancía o desde su embarque hacia el exterior, y podrá realizar dentro de 5 años contados desde que se debieron pagar los tributos.

Cuando se inicie un proceso de control posterior debe tenerse en cuenta que este no puede superar un año desde notificado su inicio, en la práctica

el proceso de control posterior es bastante sencillo, pues sigue pasos establecidos conforme se plantea a continuación:



1. Notificación de inicio de control posterior.
2. Requerimiento (s) de información.
3. Análisis de la información.
4. Emisión de informe preliminar de resultados de control posterior.
5. Se otorgan 10 días término al sujeto pasivo para que objete dicho informe.
6. Transcurridos los 10 días el SENAEM emite acto administrativo con los resultados obtenidos en el control posterior.

Debe tenerse en cuenta que todo este proceso se debe realizar en 1 año, contado desde la notificación de inicio hasta la notificación de informe definitivo.

Este proceso es interesante y sencillo, por lo que cada vez esta fase de control ha tomado más protagonismo, pues el principio de facilitación al comercio ha causado que el SENAEM reduzca la cantidad de aforos físicos o documentales en despacho, necesitando una herramienta de control, calzando perfectamente para este objetivo el control posterior.

Su importancia radica en que, en su virtud, la unidad de control posterior, puede realizar varias acciones enfocadas a analizar que las actuaciones de los operadores de comercio exterior hayan sido las adecuadas y que en tal sentido se hayan cumplido las formalidades realmente aplicables al caso en concreto.

Entre las acciones que pueden realizar las unidades de control posterior se encuentran:

- a. Investigar los hechos generadores de las obligaciones aduaneras, mediante la obtención y análisis de información de importancia aduanera, tributaria y cambiaria.

- b. Determinar en forma definitiva las bases imponibles mediante el análisis y evaluación de los valores en aduana declarados para comprobar su veracidad y la correcta aplicación de las normas aduaneras y tributarias.
- c. Comprobar el origen, la clasificación arancelaria y los demás datos declarados, de conformidad con disposiciones de competencia señaladas en la legislación interna de cada uno de los países miembros.
- d. Comprobar la exactitud de las deudas aduaneras y tributarias determinadas con base en las declaraciones presentadas y demás documentos sustentatorios.
- e. Verificar el cumplimiento de los requisitos exigidos para la concesión o disfrute de beneficios.
- f. Formular las propuestas de liquidación de los derechos de aduanas y demás tributos exigibles sobre el comercio exterior, resultantes de sus actuaciones de control posterior.
- g. Formular las propuestas de sanción resultante de las infracciones detectadas durante el control posterior.
- h. Adoptar las medidas cautelares que les hayan sido autorizadas.
- i. Coordinar e intercambiar información con las autoridades correspondientes de los demás países miembros.
- j. Practicar acciones conjuntas de control posterior con las autoridades correspondientes de los demás países.
- k. Remitir sus informes a la Administración Aduanera para los fines consiguientes y, en los casos exigidos por las disposiciones nacionales, al Poder Judicial, Poder Legislativo, Fiscalía y demás órganos de la administración pública, cuando los resultados de los mismos deban serles comunicados.
- l. Mantener informados y colaborar con los interesados para facilitar el mejor cumplimiento voluntario de las obligaciones tributarias y aduaneras.

- m. Verificar la terminación oportuna y conforme a la ley de los regímenes suspensivos del pago de los derechos e impuestos a la importación y recargos.
- n. Verificar la legal circulación de las mercancías en el territorio aduanero nacional
- o. Llevar a cabo otras actuaciones expresamente determinadas en la legislación vigente.

Todas estas acciones pueden ser realizadas por el SENAÉ en el marco de un control posterior, lo que evidencia la especialidad que tiene esta fase de control, y la importancia dada por todos los beneficios que pueden obtenerse por su ejercicio. Así también quedan claros los momentos en los que se puede ejercer cada una de las fases de control.

10.3. Valoración y clasificación

La valoración aduanera es una competencia privativa de la administración aduanera, para abordar este subtema en cuanto a la valoración aduanera recomendó leer el Acuerdo sobre Valoración de la OMC, Decisión 571 de la CAN y Resolución 1684 de la CAN, normas que le permitirán contextualizarse en el tema de la valoración aduanera, así también deberá revisar el REA: [Normas de valoración](#).

Iniciando con su estudio es de tener presente que la valoración aduanera permite establecer la base imponible de la obligación aduanera, por lo que resulta ciertamente relevante, para un mejor entendimiento es de mencionarse que siempre debe procurarse la valoración de la mercancía mediante el primer método de valoración, sin embargo, cuando surgen dudas respecto del valor declarado por el sujeto pasivo se inicia un proceso de duda razonable en el cual se le solicita todo tipo de información al sujeto pasivo para determinar si el valor constante en la factura comercial y que ha sido por él declarado puede ser aceptado, de no serlo la administración deberá recurrir al descarte de este método y la aplicación de los métodos secundarios, para entenderlo mejor se deben revisar los seis métodos de valoración que puede aplicar la administración para la valoración aduanera.

A continuación, invito profundizar en los referidos métodos:

Métodos de valoración aduanera y clasificación arancelaria



Actividades de aprendizaje recomendadas

1. Desarrolle ejemplos sobre la clasificación arancelaria.

Procedimiento

Para el desarrollo del trabajo siga estos pasos:

- a. Realice una lectura comprensiva de las 6 reglas de clasificación arancelarias constantes en el arancel del Ecuador.
- b. Revise el contenido de esta unidad.
- c. Tome nota de los aspectos más relevantes cada una de las reglas.
- d. Desarrolle 3 ejemplos en los cuales pueda aplicar cada una de las reglas de clasificación arancelaria para determinar la correcta clasificación de mercancías determinadas.

Nota: conteste la actividad en un cuaderno de apuntes o en un documento Word.

2. Le invito a reforzar sus conocimientos, participando en la siguiente autoevaluación:



Autoevaluación 10

1. ¿Para la aplicación del tercer método de valoración aduanera es necesario el uso de la base de valor del SENAE?
 - a. Verdadero.
 - b. Falso.
2. El segundo método de la valoración aduanera también se conoce como:
 - a. Método de valor de transacción.
 - b. Método de mercancías similares.
 - c. Método de mercancías idénticas.
 - d. Ninguna de las anteriores.
3. ¿Cómo se aplica en principio el sexto método de valoración aduanera?
 - a. Utilizando deducción de valores.
 - b. Utilizando reconstrucción de valores.
 - c. Todas las anteriores.
 - d. Utilizando flexibilidad con respecto de los métodos anteriores.
4. ¿Cuántas reglas de clasificación considera el arancel nacional?
 - a. 3
 - b. 5
 - c. 7
 - d. Ninguna de las anteriores.
5. La primera regla de clasificación arancelaria solo se aplica a materias mezcladas.
 - a. Verdadero.
 - b. Falso.

6. ¿Quién puede realizar la valoración aduanera?
- Cualquier OCE.
 - Solo los importadores.
 - Solo la aduana.
 - Ninguna de las anteriores.
7. ¿Qué método de valoración exige la identificación de mercancías idénticas para su aplicación?
- Primer método.
 - Cuarto método.
 - Tercer método.
 - Segundo método.
8. ¿Cuántos métodos de valoración reconoce el Acuerdo sobre Valoración de la OMC?
- 5
 - 8
 - 6
 - Ninguna de las anteriores.
9. ¿En aplicación de qué regla de clasificación se clasifican las mercancías en la partida de aquella que le brinda su carácter de esencial?
- Segunda.
 - Quinta.
 - Primera.
 - Ninguna de las anteriores.
10. ¿Qué regla de clasificación aplica para los estuches de guitarra cuando son importados junto a ella?
- Primera.
 - Segunda.
 - Cuarta.
 - Ninguna de las anteriores.

[Ir al solucionario](#)

Resultado de aprendizaje 11

- Comprende las principales operaciones que se llevan a cabo dentro del quehacer aduanero. Conoce los diferentes destinos aduaneros que pueden darse a la mercancía. Conoce las acciones y omisiones que constituyen delitos, contravenciones o faltas reglamentarias.

Mediante el resultado de aprendizaje, usted estará en capacidad de saber cómo actuar frente a las operaciones aduaneras, poder decidir el destino que le dará a la mercancía importada, dependiendo de sus necesidades, y diferenciar entre las acciones que constituyen delitos, contravenciones o faltas reglamentarias para así poder evitar incurrir en ellos.

Contenidos, recursos y actividades de aprendizaje



Semana 13

Unidad 11. Operaciones, destinos e infracciones

11.1. Operaciones aduaneras

Estimado estudiante, cuando hablamos de operaciones aduaneras nos referiremos siempre a las actividades que deben cumplirse en el marco del control aduanero, la legislación aduanera ecuatoriana no es completamente clara respecto de a cuáles se les puede realmente considerar como operaciones aduaneras, sin embargo, si pueden rescatarse ciertas operaciones que merecen ser estudiadas.

Para el desarrollo del presente subtema usted deberá leer el capítulo III del Reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio del Libro V del Código Orgánico de la Producción, Comercio e inversiones, respecto de las operaciones aduaneras.

Dentro de este subtema analizaremos las operaciones aduaneras más importantes, que permiten el desarrollo dentro del comercio internacional, así en principio iniciaremos con:

El cruce en frontera, que ocurre cuando las mercancías, medios de transporte y unidades de carga ingresan al territorio aduanero, dicho ingreso debe realizarse por los lugares habilitados para el efecto, bajo el control del SENAE.

Recepción del medio de transporte, que debe ser recibido por la administración, deberá al momento de su recepción, presentar la documentación legalmente requerida.

La carga y descarga, probablemente las operaciones más comunes en el comercio internacional, para que esta pueda llevarse a cabo la mercancía deberá estar descrita en el manifiesto de carga.

El depósito temporal también se presenta como una operación aduanera, pues cuando ocurre la llegada de un medio de transporte, la mercancía es remitida al depósito temporal en los casos que así lo establezca la administración.

El traslado también constituye una operación aduanera fundamental, pues mediante este se puede transportar las mercancías de un punto a otro dentro del territorio aduanero, bajo el control aduanero.

Entre todas las operaciones que contempla la legislación vigente, las antes señaladas se consideran las más importantes, pues son las que se utilizan más a menudo y también las que demuestran el sentido real de las operaciones aduaneras.

11.2. Destinos aduaneros

Los destinos aduaneros, como su nombre lo indica, son los destinos que se le pueden dar a la mercancía que ingresa al país y que se encuentra bajo control aduanero, conforme ustedes descubrirán cuando veamos los cuatro destinos aduaneros, siempre debe elegirse uno para la mercancía que ingresa al país, dicha elección resulta necesaria considerando el fin que se le pretenda dar a la mercancía.

Para entender mejor este tema, en el recurso que se plantea a continuación se enlistan los destinos aduaneros que se le pueden dar a la mercancía:

Figura 12

Destinos aduaneros



Nota. Muñoz, M. 2022.

Del recurso planteado usted ya puede conocer cuáles son los destinos aduaneros que se le pueden dar a la mercancía, sin embargo, cabe explicar de manera más detallada cada uno de ellos, empecemos por la destrucción, este destino implica que la mercancía pase por un proceso que le haga perder su valor comercial, cuando se le da a la mercancía el destino de destrucción es el consignatario de la misma el que debe cubrir con los gastos que esta genere, y más allá de ello, para que la administración acepte una solicitud de destrucción esta deberá versar sobre mercancías respecto de las cuales no se haya dado el levante de mercancías y sobre las cuales no existan indicios de contravención o delito aduanero. La destrucción de las mercancías implica la extinción de la obligación aduanera.

Respecto del abandono, conforme consta en el recurso anterior, el abandono puede ser expreso, tácito o definitivo. El expreso es aquel mediante el cual el propietario de las mercancías renuncia a ellas a favor del SENAE, causando así la extinción de la obligación aduanera.

Por otro lado, el abandono tácito opera de pleno derecho en los casos en los que no se presente declaración aduanera dentro de los 30 días contados desde su llegada al país, no se hayan pagado los tributos dentro de 20 días

desde que fueron exigibles o cuando se hubiere vencido el término para que las mercancías permanezcan en un depósito aduanero, a diferencia del abandono expreso este no causa la extinción de la obligación.

Finalmente, el abandono definitivo es el que tiene que ser declarado por la aduana y que debe declararse cuando hayan transcurrido 25 días hábiles sin subsanar las causales del abandono tácito, el declarante no se presente al segundo llamado del aforo o cuando la mercancía retenida en Sala de arribo internacional no se hubiere retirado en 5 días posterior a su arribo, sin embargo, deben considerarse ciertos requisitos para declararla en abandono, como el que no exista presunción de delito sobre ellas. El efecto de la declaratoria de abandono definitivo es la extinción de la obligación aduanera.

Con ello quedan claras las diferencias que existen entre estos 3 tipos de abandono.

El siguiente destino aduanero es el ingreso a un régimen aduanero, sobre ello es necesario señalar que los regímenes aduaneros constituyen el tratamiento que se le pretende dar a una mercancía, pero no nos desgastaremos en tratar los regímenes aduaneros en este momento, pues los abordaremos de manera amplia en la siguiente unidad.

Finalmente, el último destino aduanero es el ingreso a una zona especial de desarrollo económico, en este sentido para clarificar este concepto cabe mencionar que estas también conocidas como ZEDE son el equivalente ecuatoriano de las zonas francas explotadas a nivel internacional, claro que estas no han tenido el impacto que las zonas francas por falta de una legislación precisa que las regule, más aún porque la legislación vigente prevé que estas sean promovidas por el Estado, lo cual coarta facilidades para su aprobación, finalmente estas zonas se clasifican únicamente en ZEDE industrial, logística, y de transferencia y desagregación tecnológica, lo cual igual que todo lo antes mencionado, limita mucho la figura.

11.3. Infracciones aduaneras

En el ámbito aduanero existen delitos aduaneros, que están contemplados en los artículos 299 a 302 del Código Orgánico Integral Penal, que usted deberá leer para mejor entendimiento del tema, en ese sentido y con el fin de

conocer más a fondo los delitos aduaneros a continuación se presenta un resumen de los delitos aduaneros contemplados en nuestra legislación:

Defraudación aduanera: cuando una persona perjudique a la administración en su recaudación.

▪ **Acciones y omisiones que constituyen el delito:**

- Importe o exporte mercancías con documentos falsos o adulterados que afecten la determinación de su valor, calidad, cantidad, peso, especie, antigüedad, origen u otras características como marcas, códigos, series, modelos; en el presente caso el ejercicio de la acción penal no depende de cuestiones prejudiciales cuya decisión competirá al fuero civil. En casos de exportación de mercancías mediante estos actos el delito se configurará incluso si no se perjudica la recaudación de tributos.
- Simule una operación de comercio exterior con la finalidad de obtener un incentivo o beneficio económico total o parcial o de cualquier otra índole.
- No declare la cantidad correcta de mercancías.
- Oculte dentro de mercancías declaradas otras mercancías sujetas a declaración.
- Obtenga indebidamente la liberación o reducción de tributos al comercio exterior en mercancías que según la ley no cumplan con los requisitos para gozar de tales beneficios.
- Induzca por cualquier medio, al error a la administración aduanera en la devolución condicionada de tributos.
- Subvalorar, por cualquier medio, el valor de las mercancías.

- Incurre igualmente en el delito de defraudación aduanera y será reprimida con la misma pena y multa, la persona que, con unidad de propósito, realice cualquiera de los actos previstos en este artículo en forma sistemática o fraccionada, en un solo acto o en diferentes actos de inferior importe cada uno. Cuando la autoridad competente detecte actos que podrían configurar el delito de defraudación aduanera en forma fraccionada, pondrá en conocimiento de la Fiscalía General del Estado los actos realizados por el infractor en los doce meses anteriores al último acto. Si se comprobare que en el cometimiento del delito se encuentran involucrados servidores públicos serán sancionados con la pena máxima prevista.
- Cuantía para constituirse delito: mercancías cuya cuantía sea superior a ciento cincuenta salarios básicos unificados.
- Sanción: pena privativa de libertad de seis meses a dos años y multa de diez veces el valor de los tributos que se pretendió evadir.

Receptación aduanera: quien adquiera, reciba, almacene, oculte, venda, o esconda mercancías, a título oneroso o gratuito, en prenda o consignación y tenencia o almacenamiento de mercancías extranjeras.

- Acciones y omisiones que constituyen delito: adquirir, recibir, almacenar, ocultar, vender o esconder mercancías extranjeras, sin que el tenedor acredite su legal importación o legítima adquisición en el país, dentro de las 72 horas siguientes al requerimiento de la autoridad.
- Cuantía para constituirse delito: cuantía superior a ciento cincuenta salarios básicos unificados del trabajador.
- Sanción: pena privativa de libertad de uno a tres años y multa del doble del valor en aduana de las mercancías.

Contrabando: pretenda evadir control y vigilancia aduanera.

- Acciones y omisiones que constituyen delito:
 - Ingrese o extraiga clandestinamente mercancías del territorio aduanero.

- Movidice mercancías extranjeras dentro de la zona secundaria sin el documento que acredite la legal tenencia de las mismas, siempre y cuando no pueda justificarse el origen lícito de dichas mercancías dentro de las setenta y dos horas posteriores al descubrimiento. La falta de presentación de la documentación constituye un indicio o elemento de convicción, y no configura por sí sola el cometimiento del delito.
- Cargue o descargue de un medio de transporte mercancías no manifestadas, siempre que se realice sin el control de las autoridades competentes.
- Interne al territorio nacional mercancías de una zona especial de desarrollo económico o sujeta a un régimen especial, sin el cumplimiento de los requisitos establecidos en la legislación correspondiente.
- Desembarque, descargue o lance en tierra, mar o en otro medio de transporte, mercancías extranjeras antes de someterse al control aduanero, salvo los casos de arribo forzoso.
- Oculte por cualquier mecanismo mercancías extranjeras en naves, aeronaves, vehículos de transporte o unidades de carga, sin que se hayan sometido al control de las autoridades aduaneras.
- Viole o retire sellos, candados u otras seguridades colocadas en los medios de transporte, unidades de carga, recintos o locales habilitados como depósitos temporales, siempre que se determine faltante total o parcial de las mercancías.
- Extraiga mercancías que se encuentren en zona primaria o depósito temporal, sin haber obtenido el levante de las mismas. Los responsables de los depósitos temporales y las autoridades portuarias y aeroportuarias o sus concesionarios serán responsables si permiten por acción u omisión este delito.

- Incurre igualmente en el delito de contrabando y será reprimida con la misma pena y multa, la persona que, con unidad de propósito, realice cualquiera de los actos previstos en este artículo en forma sistemática o fraccionada, en un solo acto o en diferentes actos de inferior importe cada uno. Cuando la autoridad competente detecte actos que podrían configurar el delito de contrabando en forma fraccionada, pondrá en conocimiento de la Fiscalía General del Estado los actos realizados por el infractor en los doce meses anteriores al último acto.
- Cuantía para constituirse delito: cuantía igual o superior a 10 salarios básicos unificados del trabajador
- Sanción: pena privativa de libertad de tres a cinco años, multa de hasta seis veces el valor en aduana de la mercancía objeto del delito y el comiso de los bienes, medios o instrumentos para la comisión del delito.

Mal uso de exenciones o suspensiones:

- **Acciones y omisiones que constituyen delito:**
 - Venda, transfiera o use indebidamente mercancías importadas al amparo de regímenes especiales aduaneros de los que derivan la suspensión del pago de tributos al comercio exterior o importadas con exención total o parcial de tributos, sin obtener previamente la debida autorización de la autoridad.
 - Adquiera a título gratuito u oneroso, goce de la transferencia o use indebidamente mercancías importadas con exención total o parcial de tributos al comercio exterior, sin que el propietario o consignatario haya obtenido previamente la debida autorización de la autoridad aduanera competente.
- Cuantía para constituirse delito: cuantía superior a ciento cincuenta salarios básicos unificados del trabajador.

- Sanción:
 - Quien venda: pena privativa de libertad de tres a cinco años y multa de hasta diez veces el valor de los tributos que se pretendió evadir.
 - Quien adquiera: pena privativa de libertad de uno a tres años.
- Así también, dentro del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones se establecen las contravenciones aduaneras y sus sanciones, siendo estas las que se detallan a continuación:
- a. Permitir el ingreso de personas a las zonas primarias aduaneras, sin cumplir con lo establecido en el reglamento aprobado por la directora o el director general.
 - Sanción: 1 SBU
 - b. Transmitir electrónicamente en forma tardía, total o parcial, el manifiesto de carga por parte del transportista efectivo operador del medio de transporte.
 - Sanción: 5 SBU
 - c. Entrega fuera del tiempo establecido por la administración aduanera de las mercancías obligadas a descargar.
 - Sanción: 5 SBU
 - d. Entregar información calificada como confidencial por las autoridades respectivas, por parte de los servidores públicos de la administración aduanera, sin perjuicio de las demás sanciones administrativas a que haya lugar.
 - Sanción: 5 SBU
 - e. No entregar el listado de pasajeros a la administración aduanera, por parte del transportista, hasta antes del arribo o de salida del medio de transporte.
 - Sanción: 5 SBU

- f. Cuando el transportista no entregue a la administración aduanera mercancías contenidas en los manifiestos de carga, salvo que hubiere sido autorizado por la administración aduanera, caso en el cual la mercancía deberá entregarse en el distrito efectivo de arribo, quedando sujeto el transportista a la sanción respectiva si incumpliere con la entrega.
 - Sanción: 10 SBU
- g. Obstaculizar o impedir acciones de control aduanero, ya sea por actos tendientes a entorpecer la actividad del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador o por negarse a colaborar con las investigaciones que se realicen.
 - Sanción: 10 SBU, cuando la infracción sea cometida por un auxiliar de un agente de aduana, será sancionado además de la multa con la cancelación de su credencial.
- h. Incumplir con los plazos del trasbordo o reembarques, por parte del propietario, consignante, consignatario o transportista.
 - Sanción: 10 SBU
- i. No presentar los documentos de acompañamiento conjuntamente con la declaración aduanera, si corresponde conforme a la modalidad de despacho asignada a la declaración, por parte del propietario, consignante o consignatario; salvo los casos en que los documentos sean susceptibles de respaldarse en una garantía.
 - Sanción: multa de diez por ciento (10%) del valor en aduana de la mercancía.
- j. Incumplir los plazos de los regímenes especiales, por parte del propietario, consignante o consignatario.
 - Sanción: 10 SBU
- k. Permitir el ingreso de mercancías a los depósitos temporales sin los documentos que justifiquen su almacenamiento; o,
 - Sanción: 10 SBU

- I. No entregar por parte de los responsables de los depósitos temporales el inventario de las bodegas cuando sean requeridos por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.
 - Sanción: 10 SBU
- m. Las conductas de recepción aduanera, defraudación aduanera y mal uso de exenciones o suspensiones tributarias aduaneras tipificadas en el Código Orgánico Integral Penal, respecto de mercancías cuya cuantía sea igual o inferior a ciento cincuenta salarios básicos unificados del trabajador en general.
 - Sanción: multa equivalente al setenta por ciento de la multa establecida para cada tipo penal y la destrucción total de la mercancía objeto del comiso administrativo.
- n. Las conductas de contrabando tipificadas en el Código Orgánico Integral Penal, respecto de mercancías cuya cuantía sea inferior a diez salarios básicos unificados del trabajador en general.
 - Sanción: multa equivalente al setenta por ciento de la multa establecida para cada tipo penal y la destrucción total de la mercancía objeto del comiso administrativo.
- o. Comercializar mercancías con un precio de venta al público menor al valor correspondiente al pago de impuestos y aranceles. Se exceptúa el caso de situaciones de crisis económica nacional o internacional, pública y notoria, liquidaciones de inventario o caducidad inminente.
 - Sanción: 5 veces el valor en aduana de las mercancías.

Finalmente, las faltas reglamentarias, también se encuentran señaladas y consideradas en el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, conforme se señala a continuación:

Faltas reglamentarias:

- a. El error por parte del transportista en la transmisión electrónica de datos del manifiesto de carga que no sean susceptibles de corrección conforme el reglamento al presente código.

- b. La transmisión electrónica tardía del manifiesto de carga, por parte del Agente de Carga Internacional, Consolidador o Desconsolidador de Carga, excepto en el caso de que dicha transmisión se realice por el envío tardío por parte del transportista efectivo.
- c. El error por parte del Agente de Aduanas, del importador o del exportador, en su caso, en la transmisión electrónica de los datos que constan en la declaración aduanera que no sean de aquellos que se pueden corregir conforme las disposiciones del reglamento al presente Código.
- d. El incumplimiento de las disposiciones establecidas en el reglamento de este título o a los reglamentos que expida la directora o el director del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, que hayan sido previamente publicadas en el Registro Oficial, siempre que no constituya una infracción de mayor gravedad.
- e. El incumplimiento o inobservancia de cualquier estipulación contractual, cuya sanción no esté prevista en el respectivo contrato.

La sanción aplicable a las faltas reglamentarias e de 50% de un salario básico unificado, sin embargo, para la falta reglamentaria relativa al error por parte del agente de aduana, importador o exportador al momento de transmitir los datos de la declaración aduanera de exportación o de importación que no supere los 10 salarios básicos unificados, será de 10% de un SBU.



Actividades de aprendizaje recomendadas

Le invito a reforzar sus conocimientos, participando en la siguiente autoevaluación:



Autoevaluación 11

1. ¿Cuál de las siguientes es una operación aduanera?
 - a. Destrucción.
 - b. Cruce en frontera.
 - c. Todas las anteriores.
 - d. Ninguna de las anteriores.
2. La destrucción es un destino aduanero.
 - a. Verdadero.
 - b. Falso.
3. El abandono puede ser:
 - a. Abandono de importación.
 - b. Abandono solicitado.
 - c. Abandono expreso.
 - d. Ninguna de las anteriores.
4. ¿Las acciones que se consideran contrabando pueden constituir contravención?
 - a. Verdadero.
 - b. Falso.
5. ¿Las faltas reglamentarias y el contrabando son lo mismo?
 - a. Verdadero.
 - b. Falso.
6. ¿Qué tipo de abandono le otorga la propiedad de la mercancía al SENAE?
 - a. Expreso.
 - b. Táctico.
 - c. a y b son correctas.
 - d. Definitivo.
 - e. Ninguna de las anteriores

7. El error en los datos de la DAI no susceptibles de corrección constituye una falta reglamentaria.
 - a. Verdadero.
 - b. Falso.
8. Si un importador solicita la destrucción de su mercancía que se encuentra en un depósito temporal, ¿quién debe asumir los costos de la misma?
 - a. El depósito.
 - b. El solicitante.
 - c. El SENAE.
 - d. Ninguna de las anteriores
9. ¿Si existe presunción de delito se puede declarar del abandono expreso de la mercancía?
 - a. Verdadero.
 - b. Falso.
10. El delito de contrabando es sancionado con una pena privativa de libertad de hasta dos años.
 - a. Verdadero.
 - b. Falso.

[Ir al solucionario](#)

Resultado de aprendizaje 12

- Elige el régimen correcto dependiendo del fin que se le pretenda dar a la mercancía.

Usted podrá conseguir el resultado de aprendizaje antes referido mediante el estudio de los distintos regímenes aduaneros, lo cual contribuirá en permitirle conocer el tratamiento más adecuado para el fin que se pretenda dar a la mercancía.

Contenidos, recursos y actividades de aprendizaje



Semana 14

Unidad 12. Regímenes aduaneros

Para el mejor entendimiento de la presente unidad, usted deberá leer el capítulo VIII del Reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio del Libro V del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, mismo que trata sobre los regímenes aduaneros aplicables en el territorio aduanero ecuatoriano.

12.1. Regímenes de importación

Los regímenes aduaneros de importación, teniendo en consideración lo que representan en general los regímenes aduaneros, es el tratamiento que se le pretende dar a una mercancía que ha ingresado físicamente al territorio ecuatoriano, dentro de estos regímenes existe un abanico de posibilidades que deberemos sortear teniendo en consideración lo que pretendemos para dicha mercancía.

A continuación, usted deberá revisar el siguiente recurso, en el cual se presentan los regímenes aduaneros de importación con una breve explicación de lo su utilidad, por favor revíselo, más adelante estos se explicarán de mejor manera, tanto respecto de su concepto como de las mercancías que pueden ser ingresadas a ellos.

Regímenes de importación:

1. **Importación a consumo:** permite el ingreso definitivo de las mercancías al territorio ecuatoriano.
2. **Reimportación en el mismo estado:** ingreso definitivo de mercancías que han sido exportadas definitivamente.
3. **Admisión temporal para reexportación en el mismo estado:** permite la permanencia de mercancías en el territorio ecuatoriano por un tiempo definido, para que pasado este tiempo salgan del país sin ningún tipo de transformación.
4. **Admisión temporal para perfeccionamiento activo:** permite el ingreso de mercancía al territorio ecuatoriano, por un tiempo determinado, en el cual la mercancía deberá ser transformada, reparada, etc., para que finalmente salgan del país luego de dichos procesos.
5. **Reposición con franquicia arancelaria:** permite que ingresen libres de tributos las mercancías idénticas o similares a aquellas que se hayan nacionalizado y usado para obtener mercancías exportadas definitivamente.
6. **Depósitos aduaneros:** permite el ingreso de mercancías por un tiempo determinado para ser almacenadas sin pagar tributos.
7. **Transformación bajo control aduanero:** permite el ingreso de mercancías que tienen como fin la transformación.

Con el recurso antes planteado usted ya puede tener una idea de cuáles son los regímenes de importación aplicables en nuestro país y para qué sirven, sin embargo, para clarificar la idea, a continuación señalaré los aspectos más relevantes de cada uno de ellos para enriquecer su comprensión sobre el tema:

Régimen de importación al consumo

Este régimen sirve principalmente para las mercancías que se pretenden comercializar en el país, pues este permite que las mercancías que ingresan al país y respecto de las cuales se hayan pagado los tributos al comercio exterior, puedan circular libremente.

Reimportación en el mismo estado

Para entender este régimen, usted va a imaginar que es un fabricante de textiles, que ha producido y vendido a un comprador en el extranjero, un total de 2000 camisetas tipo polo, por lo que luego de su fabricación estas han sido exportadas de manera definitiva a Argentina, sin embargo, las especificaciones de las mismas no cumplían con lo requerido por el comprador, por lo que este señala que se quedará únicamente con la mitad de las mercancías y que pone a su disposición la otra mitad, por la que él no pagará, en ese sentido usted ofrece la mercancía y encuentra un comprador en el Ecuador, este régimen le va a permitir ingresar nuevamente esas mercancías que habían sido exportadas definitivamente, libre del pago de tributos.

Para ello, la aduana deberá revisar si se cumplen algunas condiciones, que la mercancía que se va a reimportar sea la misma que se exportó sin cambio alguno, que la mercancía que se va a reimportar cuente con el debido certificado de origen que de fe de que fue fabricada en el país, que las mercancías vengan consignadas a su nombre, es decir de quien realizó la exportación definitiva y que la importación se realice dentro de un año desde la fecha de embarque para su exportación.

Admisión temporal para reexportación en el mismo estado

Mediante este régimen de importación se puede ingresar al país mercancía, para que permanezca utilizándose para el fin admisible por el tiempo concedido para el efecto, pasado el cual la mercancía deberá salir del territorio sin que a ella se le haya hecho algún cambio o transformación.

Este régimen suspende el pago de los tributos al comercio exterior y como se ha mencionado, las mercancías que se acogen a él deberán cumplir fines determinados, lo que quiere decir que no cualquier mercancía podrá ingresar a este régimen, sino que únicamente la que se vaya a utilizar para:

- a. Realizar exposiciones, congresos o eventos, científicos, culturales, artísticos, deportivos, etc.
- b. Para uso industrial.
- c. Para actividades de turismo que se vaya a realizar con vehículos privados, siempre y cuando su permanencia vaya a ser mayor a la autorizada a los vehículos de turista.

- d. Para la ejecución de obras o servicios públicos.
- e. Herramientas de reparación o mantenimiento para uso de técnicos contratados por el sector público / sector privado.
- f. Bienes de capital en virtud de un contrato de arrendamiento mercantil.
- g. Naves para realizar actividades pesqueras, estas deberán estar amparadas en contratos de asociación autorizados por el Estado.

La mercancía que ingrese temporalmente para cumplir dichos fines podrá permanecer en el país por un plazo de un año, excepto aquella ingresada en virtud de un contrato, permiso o concesión que podrá permanecer por el tiempo señalado en ellos.

Este régimen finaliza como su nombre lo dice con la reexportación, sin embargo, existen otras maneras de culminar el régimen como con un cambio de régimen o un cambio de destino, conforme a lo estudiado en unidades pasadas.

Admisión temporal para perfeccionamiento activo

Bajo este régimen pueden ingresar mercancías que tengan fines específicos para modificar su naturaleza, es decir que solo podrá utilizar este régimen las mercancías que pretendan ser transformadas, en virtud de las cuales se pretenda elaborar nuevas mercancías, montaje, adaptación de otras mercancías a ellas, reparación o restauración, y; cumplimiento de programas de maquila que hayan sido autorizados por la administración aduanera; para demostrar que las mercancías sufrirán alguno de estos procesos deberá necesariamente presentarse ante la administración un documento que demuestre dicho proceso productivo.

Las mercancías ingresadas al país bajo este régimen pueden permanecer en él por un año, y el régimen se terminará, como su nombre lo dice con la reexportación del producto transformado, mediante el cambio de régimen o cambio de destino.

Reposición con franquicia arancelaria

Mediante este régimen puede ingresar al país mercancía en reemplazo de aquella que haya sido importada a consumo, pero utilizada para obtener mercancías exportadas de manera definitiva.

Aunque lo antedicho puede parecer confuso, en realidad no lo es, por lo que para una mayor claridad me permito ejemplificar la manera en la cual funciona dicho régimen, en este sentido usted deberá imaginar que como operador de comercio exterior ha realizado la importación de 200 cintas de tela para sombreros de paja toquilla, mismos que usted fabrica, en este sentido la importación de dichas cintas ha cumplido con todas las formalidades aduaneras, habiéndose pagado los tributos correspondientes por su importación, sin embargo, los productos terminados en los cuales se han incorporado las cintas han sido adquiridos por un comprador en el extranjero por lo que usted ha realizado la exportación definitiva de los mismos, en este sentido utilizando este régimen usted podrá importar hasta 200 cintas de las mismas características que las incorporadas al producto terminado y exportadas, esta nueva importación estará libre del pago de tributos al comercio exterior.

Sin embargo, para utilizar este régimen deben cumplirse ciertos requisitos, como que el importador tenga domicilio en el Ecuador, que los productos que ingresaron no hayan sufrido modificaciones sustanciales para ser exportados, que se pueda probar que los productos que se van a ingresar al país son idénticos o similares a aquellos que se importaron para el consumo y luego se exportaron, y que antes de la exportación se haya obtenido el certificado de reposición.

Para la aplicación de este régimen debe tenerse en cuenta que la importación de las mercancías en reposición debe hacerse dentro de los seis meses posteriores a la exportación definitiva, pero adicional a ello, al momento de exportarse las mercancías no podrá haber transcurrido más de un año desde el levante de las mercancías que se importaron a consumo.

Depósitos aduaneros

Mediante este régimen las mercancías pueden permanecer hasta un año en los depósitos autorizados por el SENAE para el efecto, esto con suspensión del pago de tributos, las únicas mercancías que no pueden acogerse a este

régimen son aquellas consideradas de prohibida importación y las que atenten contra la seguridad o las normas fitosanitarias.

Este régimen se puede culminar con la reexportación, el cambio de régimen o el cambio de destino.

Transformación bajo control aduanero

Bajo este régimen pueden ingresarse al país mercancías suspensas del pago de tributos con el fin de realizarles modificaciones sustanciales, por la naturaleza del régimen a este pueden ingresar incluso mercancías de prohibida importación, siempre las transformaciones a realizarse bajo este régimen deben realizarse en instalaciones calificadas por el SENA, para que pueda ejercer el debido control. Las mercancías pueden permanecer bajo ese régimen hasta por 6 meses y se culminará con la reexportación o con la importación para el consumo de las mercancías transformadas.

Con la explicación brindada respecto de cada régimen queda clara su utilidad, así como los requisitos que deben cumplirse para acogerse a ellos, conforme lo ya señalado, el conocimiento de estos regímenes le servirán a usted para la elección del correcto dependiendo del fin que se le pretenda dar a la mercancía.

12.2. Regímenes de exportación

A diferencia de los regímenes de importación, estos regímenes regulan el tratamiento que se le dará a las mercancías que salen de nuestro país, por lo que su estudio también resulta importante, para que usted se forme una idea de la utilidad de cada uno, le invito a revisar el siguiente recurso, donde encontrará una breve explicación de cada uno de ellos.

Regímenes de exportación

Con la explicación brindada usted estará en capacidad de determinar el régimen de importación aplicable según sus necesidades, así como las particularidades de cada uno de ellos.

12.3. Otros regímenes aduaneros

Dentro de los otros regímenes de aduaneros tenemos regímenes de distintos tipos, sin embargo, en este subtema analizaremos los más relevantes, mismos que usted podrá revisar en el recurso que se presenta a continuación:

Otros regímenes aduaneros:

Devolución condicionada: permite obtener la devolución de los tributos que se hayan pagado por la importación de mercancías que posteriormente se exporten.

Almacén libre:

Este régimen aduanero sirve para que las mercancías sean almacenadas y vendidas libres de tributos a pasajeros en los puertos o aeropuertos internacionales, a este régimen pueden ingresar todo tipo de mercancías que para ser vendidas obligatoriamente deberán contar con una leyenda que especifique que son libres de tributos, aquellas mercancías podrán permanecer en el almacén libre hasta por dos años, culminando dicho régimen mediante la reexportación individualizada o venta de las mercancías, reexportación general, cambio de régimen al de importación a consumo o cambio de destino a destrucción.

El ejemplo perfecto de este depósito aduanero es el almacén libre que encontramos en el aeropuerto de Guayaquil, en el cual se almacenan y exhiben mercancías para la venta a los viajeros que salgan o ingresen al país.

Ferias internacionales:

Mediante este régimen puede ingresar al país mercancías destinadas a exhibición en lugares autorizados, así como mercancías para degustación, promoción, etc., con suspensión del pago de tributos por un tiempo determinado, dichas mercancías podrán permanecer en el país por el plazo de 15 días antes de iniciado el evento y hasta 15 días luego de culminada.

Tránsito aduanero:

Mediante este régimen, las mercancías son transportadas desde un distrito aduanero con destino al exterior con suspensión del pago de tributos.

Reembarque:

Este régimen permite que las mercancías extranjeras que se encuentran en depósito puedan ser enviadas al exterior, pero solo pueden someterse a este régimen las mercancías que no hayan sido declaradas a otro régimen, que no se encuentren en abandono y sobre las cuales no se haya configurado presunción de delito, el reembarque puede ser dispuesto por la administración o solicitado por el consignatario o propietario de las mercancías que se pretendan acoger a él, el plazo para realizarlo será de 30 días hábiles desde el cierre de aforo de la declaración simplificada o desde la notificación del acto donde este se ordena.

También es importante mencionar como otros regímenes aduaneros al de tráfico postal, tráfico fronterizo, menaje de casa, efectos personales de viajeros, aprovisionamiento y vehículo de uso privado del turista que se utilizan para estos casos especiales y permiten que las mercancías que cumplan las condiciones para acogerse a ellos, ingresen al país ya sea con suspensión o liberación de tributos al comercio exterior.

En virtud de lo antes referido, queda claro que aunque el tema de los regímenes aduaneros es complejo, resulta uno de los puntos más importantes tanto para comprender el quehacer aduanero como para aprovechar los beneficios que presentan ciertos regímenes y aumentar la competitividad en el comercio internacional.

En este sentido, para que entienda su real importancia, usted deberá revisar el REA [Regímenes aduaneros de fomento a la producción](#).



Actividades de aprendizaje recomendadas

1. Proponga uno de los regímenes estudiados en el caso que se plantea.

Usted es propietario de una fábrica de galletas, la cual utiliza maquinaria especializada para la producción, sin embargo, una de las máquinas se

ha dañado y solo puede ser arreglada en Alemania, es necesario enviar la máquina a dicho país y luego ingresarla a Ecuador sin pagar tributos.

Procedimiento:

- a. Realice una lectura comprensiva de lo planteado en esta unidad.
- b. Lea de forma detenida el caso que se plantea.
- c. Proponga la aplicación de uno de un régimen aduanero para el cumplimiento del objetivo planteado en el caso.

Nota: conteste la actividad en un cuaderno de apuntes o en un documento Word.

2. Le invito a reforzar sus conocimientos, participando en la siguiente autoevaluación:



Autoevaluación 12

1. El régimen de reposición con franquicia arancelaria es un régimen de exportación:
 - a. Verdadero.
 - b. Falso.

2. ¿El régimen de admisión temporal para reexportación en el mismo estado puede usarse para la transformación de una mercancía en el Ecuador?
 - a. Verdadero.
 - b. Falso.

3. Si usted importa de manera habitual mercancía sobre la cual paga tributos, para ser incorporada en productos que posteriormente exportará, ¿qué régimen debería elegir?
 - a. Admisión temporal para reexportación en el mismo estado.
 - b. Devolución condicionada.
 - c. Vehículo privado del turista.
 - d. Ninguno de los anteriores.

4. ¿Qué tipo de régimen es el depósito aduanero?
 - a. De exportación.
 - b. De importación.
 - c. Otros.

5. ¿El régimen de exportación temporal para perfeccionamiento pasivo permite ingresar mercancía al Ecuador para ser transformada?
 - a. Verdadero.
 - b. Falso.

6. ¿Qué tipo de régimen es el de vehículo de uso privado de turista?
- De exportación.
 - Otros.
 - De importación.
 - Ninguna de las anteriores.
7. El régimen aduanero es el tratamiento que se da a una determinada mercancía.
- Verdadero.
 - Falso.
8. Si una persona importa maquinaria con el único fin de usarlo en la ejecución de un contrato celebrado con el Estado y pretende sacarla del país una vez cumplido el plazo del contrato, ¿bajo qué régimen debería declarar dicha mercancía?
- Exportación temporal para perfeccionamiento pasivo.
 - Admisión temporal para perfeccionamiento activo.
 - Menaje de casa.
 - Ninguna de las anteriores.
9. Una vez que el SENAE notifica una orden de reembarque, el importador tiene 30 días hábiles para realizar el reembarque.
- Verdadero.
 - Falso.
10. El régimen de exportación definitiva se utiliza para sacar definitivamente mercancías del país.
- Verdadero.
 - Falso.

[Ir al solucionario](#)

Resultado de aprendizaje 13

- Conoce los diferentes actores que operan en el comercio internacional de mercancías. Comprende los beneficios de calificarse como operador económico autorizado.

El estudio de los contenidos respecto de los operadores de comercio exterior y el OEA permitirán alcanzar el resultado de aprendizaje deseado, lo cual le permitirá conocer a varios de los actores involucrados en las actividades de comercio internacional y conocer los beneficios que presenta la calificación como OEA, mismos que se traducen en una mayor competitividad.

Contenidos, recursos y actividades de aprendizaje



Semana 15

Unidad 13. Operadores de comercio exterior

13.1. Distintos operadores de comercio exterior

Las personas que intervienen en las operaciones relacionadas con el tráfico internacional de mercancías son conocidas como operadores internacionales u operadores de comercio internacional, en el Ecuador, la normativa vigente los define como operadores de comercio exterior.

Para la mejor comprensión de este tema, usted deberá revisar las resoluciones emitidas por el SENAE respecto de los operadores de comercio exterior, luego de realizada la lectura por su parte, le invito a que revise todos los OCE considerados como tal en nuestro país.

Operadores de comercio exterior

Los anteriores referidos, conforme se ha indicado, son los operadores de comercio exterior considerados en la legislación ecuatoriana, como se desprende de sus funciones brevemente expuestas, estos son los

pilares fundamentales tanto del quehacer aduanero, como del comercio internacional en sí.

13.2. Operador económico autorizado

Para el estudio del presente tema usted deberá leer el arco de estándares para asegurar y facilitar el comercio (SAFE) de la Organización Mundial de Aduanas, en el cual se establecen las normas de seguridad de la cadena logística.

Teniendo eso como punto de partida, usted entenderá la importancia del cumplimiento de dichas normas y por qué es necesario que las personas involucradas en el movimiento internacional de mercancías, las cumplan, es así que quienes en efecto cumplan con los requisitos básicos, en virtud de su calificación como operadores económicos autorizados, podrán acceder a facilidades en los trámites aduaneros.

Entre los incentivos que el SENA propone para la calificación como RACE se encuentran los siguientes: COPCI (2010)

- a. Reducción o exoneración de la presentación de garantías aduaneras, incluida la necesaria para acceder al despacho garantizado; siempre que cumplan con los criterios de riesgo y solvencia previstos para el efecto.
- b. Presentación de una única declaración aduanera mensual por sus operaciones. Para cada operación individual presentará una declaración provisional simplificada, que en el caso de exportaciones podrá ser únicamente la factura electrónica autorizada por la autoridad tributaria; y,
- c. Recibir mercancías directamente en sus instalaciones sin necesidad de ingreso a depósito temporal.

Para que el SENA pueda autorizar a un OCE como OEA se requiere que cuente con niveles de seguridad adecuados, teniendo medidas respecto de la seguridad de socios comerciales dentro de la cadena logística, seguridad de información, evaluación de riesgos de la cadena logística, seguridad para las mercancías, unidades de carga y medios de transporte, seguridad en el acceso físico y en las instalaciones, así como también en la contratación y

administración del personal, lo cual como podrá usted determinar se adecua a lo establecido en el Marco SAFE.

La importancia respecto de la clasificación como OEA radica en los incentivos que se ofrecen, así como que obteniéndolos el OCE calificado será mucho más competitivo.



Actividad de aprendizaje recomendada

Le invito a reforzar sus conocimientos, participando en la siguiente autoevaluación:



Autoevaluación 13

1. ¿El RACE puede ser autorizado para almacenar mercancía por el tiempo que permite el régimen?
 - a. Verdadero.
 - b. Falso.
2. ¿Qué significa OEA?
 - a. Operador Ecuatoriano Autorizado.
 - b. Operador Económico Autónomo.
 - c. Todas las anteriores.
 - d. Ninguna de las anteriores.
3. ¿Qué funciones cumple el Courier?
 - a. Ingresa al país todo tipo de mercancías.
 - b. Ingresa al país paquetes postales.
 - c. Ingresa al país mercancías consideradas como peligrosas.
 - d. Ninguna de las anteriores.
4. El depósito aduanero es autorizado para transmitir declaraciones aduaneras a nombre del importador
 - a. Verdadero.
 - b. Falso.
5. El depósito de unidades de carga sirve para almacenar mercancías peligrosas.
 - a. Verdadero.
 - b. Falso.
6. ¿Qué significa OCE?
 - a. Operador de Comercio del Ecuador.
 - b. Operador de Comercio Exterior.
 - c. Operador Económico Aautorizado.
 - d. Ninguna de las anteriores.

7. ¿Qué significa RACE?
- a. Reconocimiento a Agentes de Comercio Exterior.
 - b. Representante Autorizado de Comercio Exterior.
 - c. Ninguno de los anteriores.
8. El depósito aduanero y el depósito temporal son lo mismo.
- a. Verdadero.
 - b. Falso.
9. ¿Cuál de los siguientes es un beneficio para los OEA?
- a. Reducción de tributos.
 - b. Presentación de una sola declaración aduanera mensual por todas las operaciones de ese periodo.
 - c. Ninguna de las anteriores.
 - d. Todas las anteriores
10. La compañía Duty Free opera en calidad de:
- a. Depósito temporal.
 - b. Almacén libre.
 - c. Depósito aduanero.
 - d. Almacén especial.

[Ir al solucionario](#)



Actividades finales del bimestre

En esta semana deberá concentrarse en repasar todas las unidades que hemos revisado en este segundo bimestre, adicional a ello podrá plantear todas las dudas que tenga al respecto en el chat de tutoría.

Así también deberá realizar un repaso de los temas constantes en las autoevaluaciones realizadas en cada una de las unidades correspondientes al bimestre, ya que el examen abarcará dichos temas desarrollados de distintas maneras.



4. Solucionario

Autoevaluación 1		
Pregunta	Solución	Retroalimentación
1	b	Ese es el contrato de mandato.
2	c	Los objetos son: mercancías, servicios o intangibles e híbridos.
3	d	Los sujetos son el Estado y las personas de derecho privado.
4	a	No es obligatorio que la compraventa se celebre por escrito.
5	a	El hecho de tener una buena cadena logística facilita y mejora el desempeño en los negocios internacionales.
6	d	Son dos los escenarios que lo posibilitan: el multilateralismo y el regionalismo.
7	a	Salvo ciertas excepciones, se aplicará la Ley del país donde el prestador esencial tenga su residencia habitual.
8	b	Son contratos de prestación de servicios.
9	b	Es un contrato oneroso, pues conlleva una contraprestación monetaria.
10	a	La logística internacional requiere adaptaciones respecto de la interna.

Ir a la
autoevaluación

Autoevaluación 2

Pregunta	Solución	Retroalimentación
1	b	El puerto de Manta es una zona de actividad logística.
2	b	El primer paso es la adquisición de materia prima.
3	d	Todos ellos intervienen.
4	b	Realiza el proceso de fabricación de productos.
5	c	Deben estar ubicadas en zonas cercanas a las urbanas.
6	a	Si, influye principalmente en los tiempos de la cadena logística.
7	b	Si es parte, de hecho es el primer eslabón de la misma.
8	c	Son instalaciones especializadas para el comercio.
9	b	No, es parte de la cadena de suministro.
10	b	No, la infraestructura logística está compuesta de instalaciones especializadas.

Ir a la
autoevaluación

Autoevaluación 3		
Pregunta	Solución	Retroalimentación.
1	c	Permite la internacionalización.
2	b	Esta permite expandir la cartera de clientes.
3	a	Venta a clientes en otros países.
4	d	Todas lo son.
5	b	Son instrumentos informativos.
6	c	Existen distintos fines por los que puede internacionalizarse.
7	b	Brinda servicios a países mas no a empresas.
8	b	Es la Organización Mundial de Comercio.
9	c	Primero debe recabarse la información.
10	b	Es una organización de protección a empresas.

Ir a la
autoevaluación

Autoevaluación 4

Pregunta	Solución	Retroalimentación
1	c	Recién 83 años después de creado el FOB.
2	b	Se eliminaron DAF, DES, DEQ, DDU.
3	a	Actualmente el listado incluye 11 términos.
4	d	Por las siglas en inglés de Free on Board.
5	b	En este el vendedor es responsable de todos los gasto, excepto aduaneros y descarga en el lugar.
6	b	Determina en qué momento se la transmisión de riesgos.
7	a	Es uno de los INCOTERMS aplicables exclusivamente a transporte marítimo.
8	b	Es uno de los INCOTERMS aplicables exclusivamente a transporte marítimo.
9	a	El comprador es el único responsable de dichos trámites.
10	b	El comprador solo se encarga de recibir la mercancía.

Ir a la
autoevaluación

Autoevaluación 5

Pregunta	Solución	Retroalimentación
1	d	Es el bill of landing.
2	a	En este tipo de contrato el documento a utilizar es el air waybill.
3	a	Este es uno de sus dos elementos.
4	d	El reclamo debe hacerse de manera inmediata.
5	b	En el caso de daño o avería el límite es de 8,33 DEG / kg bruto.
6	b	Cuando la mercancía se transporta de un Estado a otro.
7	c	El DEG está conformado por el dólar, el euro, la libra, el yen y el renminbi.
8	c	Según el CGI el límite por retraso es de 2,5 veces el valor del flete.
9	d	Puede ser aéreo, marítimo, por carretera, por ferrocarril, multimoda.
10	d	Es el derecho especial de giro.

[Ir a la
autoevaluación](#)

Autoevaluación 6		
Pregunta	Solución	Retroalimentación
1	d	La importancia de contar con un seguro se desprende de los riesgos asociados al transporte internacional.
2	b	Los elementos son las partes contratantes, la prima, el riesgo, el objeto, la suma asegurada, obligaciones.
3	c	Son la acción de abandono y la de avería.
4	d	Todas sus obligaciones se traducen en la indemnización.
5	b	Las obligaciones del asegurado son 5, ninguna de ellas se ha mencionado en las posibles respuestas.
6	c	La prima es el valor que paga el asegurado.
7	b	No, la suma asegurada es el límite de indemnización.
8	d	El tomador, el asegurado y el asegurador son parte.
9	a	La indemnización es obligación del asegurador.
10	b	El riesgo es proporcional a la prima.

[Ir a la autoevaluación](#)

Autoevaluación 7		
Pregunta	Solución	Retroalimentación
1	c	Los primeros vestigios de la aduana refieren a Roma.
2	d	Los tipos de aduanas que se reconocen son: aduana marítima, aérea y terrestre.
3	b	La aduana es una potestad pública ejercida por el Estado.
4	a	Puede ejercer control sobre personas, mercancías, medios de transporte, unidades de carga.
5	c	Son facultades de la administración aduanera, la determinadora, sancionadora, resolutiva, recaudadora y de transigir.
6	c	Se crearon para controlar el ingreso y salida de mercancías.
7	a	Actualmente, las aduanas son entidades gubernamentales.
8	b	Significa Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.
9	c	Es central, pues su administración le corresponde al presidente que la ejerce a través del SENAE.
10	a	Una de las atribuciones del SENAE es inspeccionar y aprehender personas para ponerlas a órdenes de la autoridad competente.

[Ir a la
autoevaluación](#)

Autevaluación 8		
Pregunta	Solución	Retroalimentación
1	c	Los primeros vestigios de la aduana refieren a Roma.
2	d	Los tipos de aduanas que se reconocen son: aduana marítima, aérea y terrestre.
3	b	La aduana es una potestad pública ejercida por el Estado.
4	a	Puede ejercer control sobre personas, mercancías, medios de transporte, unidades de carga.
5	c	Son facultades de la administración aduanera, la determinadora, sancionadora, resolutiva, recaudadora y de transigir.
6	d	En ejercicio de la facultad sancionadora, la administración puede imponer sanciones en sus resoluciones.
7	c	Cuando la obligación no está pendiente de resolverse en un proceso judicial.
8	d	5, determinadora, recaudadora, resolutiva, sancionadora y de transigir.
9	c	La facultad de transigir le permite a la administración llegar a acuerdos.
10	b	En ejercicio de la facultad determinadora, el SENAE puede establecer la base imponible.

[Ir a la
autoevaluación](#)

Autoevaluación 9		
Pregunta	Solución	Retroalimentación
1	c	Se extingue por pago, prescripción, entre otras.
2	b	Nivel arancelario para cierta cantidad o valor y una cifra diferente para el excedente.
3	a	Ad valorem, específicos y mixtos.
4	c	Cuando el SENAE realiza el acto de aforo y ejerce su potestad de control puede determinar la naturaleza.
5	c	El proceso de despacho inicia con la presentación de la declaración aduanera y concluye con el levantamiento de las mercancías.
6	a	Según lo establecido en el COPCI debe excluirse el valor del flete.
7	a	Los tributos al comercio exterior son, entre otros, los impuestos establecidos en leyes orgánicas u ordinarias que guarden relación con la entrada y salida de mercancías.
8	b	Es una forma de extinción de la obligación aduanera.
9	d	Es la entrada o salida de mercancías al territorio y se perfecciona con la aceptación de la declaración aduanera.
10	b	Se expresa como un porcentaje sobre el valor en aduana de las mercancías.

[Ir a la autoevaluación](#)

Autoevaluación 10

Pregunta	Solución	Retroalimentación
1	a	Es necesario que se elija un comparable de la base de valor.
2	c	Segundo método también llamado de mercancías idénticas.
3	d	Debe aplicarse flexibilidad a los requisitos de los métodos del 1 al 5.
4	d	Contempla 6 reglas de clasificación arancelaria.
5	b	La primera regla se aplica a todo tipo de mercancías.
6	c	Es una competencia privativa de la aduana.
7	d	El segundo método de valoración, llamado valor de transacción de mercancías idénticas.
8	c	El Acuerdo reconoce 6 métodos de valoración.
9	d	Regla 3, literal b.
10	d	A este tipo de estuches se lo puede clasificar usando la quinta regla de clasificación.

Ir a la
autoevaluación

Autoevaluación 11

Pregunta	Solución	Retroalimentación
1	b	Entre las varias operaciones aduaneras se encuentra el cruce en frontera.
2	a	Los destinos aduaneros son: destrucción, abandono, ingreso a un régimen aduanero, ingreso a una ZEDE.
3	c	Puede ser expreso, tácito y definitivo.
4	a	Dependiendo del monto puede ser contravención.
5	b	No, las acciones que constituyen faltas reglamentarias son distintas a las que constituyen contravención.
6	c	Los abandonos expreso y definitivo causan la pérdida de la propiedad de la mercancía a favor del SENAE.
7	a	Si el error en la información de uno de los campos de la DAI no es susceptible de corrección, constituye una falta reglamentaria.
8	b	El solicitante debe cubrir los gastos de la destrucción.
9	b	No, no puede solicitarse el abandono expreso cuando existe presunción de delito.
10	b	Es sancionado con una pena privativa de la libertad de 3 a 5 años.

Ir a la
autoevaluación

Autoevaluación 12

Pregunta	Solución	Retroalimentación
1	b	No, es uno de los regímenes de importación.
2	b	No, en esta no puede transformarse la mercancía.
3	b	La devolución condicionada de tributos permite la devolución de los tributos pagados por dichas mercancías.
4	b	Es un régimen de importación, se utiliza para almacenar mercancías en el país.
5	b	Permite su transformación en el extranjero.
6	b	Se encuentra dentro de los otros regímenes aduaneros.
7	a	Es el tratamiento que se pretende dar a la mercancía.
8	d	Debería declararse dentro del régimen de admisión temporal para reexportación en el mismo estado.
9	a	Si, y se puede prorrogar por 30 días más.
10	a	Se utiliza para la salida de mercancías del país o de una ZEDE.

Ir a la
autoevaluación

Autoevaluación 13

Pregunta	Solución	Retroalimentación
1	b	El RACE interviene en el proceso de despacho.
2	d	Significa Operador Económico Autorizado.
3	b	Realiza las actividades tendientes al ingreso al país de paquetes postales.
4	b	Almacena mercancías.
5	b	Se autoriza para almacenar únicamente unidades de carga.
6	b	Operador de Comercio Exterior.
7	c	Significa Representante Aduanero de Comercio Exterior.
8	b	No son lo mismo, el primero es un OCE autorizado para que en sus instalaciones se cumpla el régimen de depósito aduanero, mientras que el segundo permite almacenar mercancías cuando no pueden cargarse o descargarse directamente.
9	b	Entre los beneficios está el de poder presentar una sola declaración mensual, que ampare todas las operaciones de dicho periodo.
10	b	Puede tener almacenadas y exhibidas mercancías para la venta libre de tributos a los pasajeros internacionales.

Ir a la
autoevaluación



5. Glosario

Acción de avería: procedimiento habitual para regular la cuantía de la indemnización que debe satisfacer el asegurador del buque y/o su carga, según los daños sufridos por la ocurrencia de alguno o algunos de los riesgos cubiertos por la póliza de seguro.

Acción de abandono: es la que puede ejercitarse el asegurado para obtener del asegurador el pago total de la suma asegurada, previa declaración de abandono de las cosas objeto del seguro.

Arancel: derechos de aduana aplicados a las importaciones de mercancías.

Competitividad: capacidad de competir y conseguir mejores resultados.

DEG: Derecho Especial de Giro, es un activo de reserva internacional creado en 1969 por el FMI para complementar las reservas oficiales de los países miembros.

Distribución: conjunto de actividades que se realizan para poner un producto o servicio a disposición de los consumidores.

Expedidor: tercero que, por cuenta del cargador, hace entrega de las mercancías al transportista en el lugar de recepción de la mercancía.

Facultad: capacidad que tiene una persona para hacer algo.

Fases de integración: cada uno de los estados donde dos o más países unifican sus políticas, fusionando sus economías y adoptando planes comunes.

Flete: costo a pagar por el desplazamiento de una carga en un medio de transporte.

Internacionalización: proceso por el cual las compañías salen a mercados extranjeros para vender sus productos o servicios.

Levante: el acto por el cual la autoridad aduanera permite a los interesados la disposición de las mercancías para los fines previstos en el régimen aduanero autorizado, previo el cumplimiento de los requisitos y formalidades aduaneras exigibles.

Mercancía: es el bien con el cual se comercia.

Nave: embarcación grande de vela o de motor.

OCE: Operador de Comercio Exterior

OEA: Operador Económico Autorizado

Prima: costo del seguro o aportación económica que ha de pagar un asegurado o contratante a una compañía aseguradora por la transferencia del riesgo.

Porteador: persona que asume la obligación de realizar el transporte de mercancías en nombre propio con independencia de que lo ejecute por sus propios medios o contrate su realización con otros sujetos.

SBU: Salario Básico Unificado.

SENAE: Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.

Siniestro: suceso que ha quedado estipulado en el contrato del seguro, ya que se prevé que pueda pasar causando daños.

Transacción: trato o convenio por el cual dos partes llegan a un acuerdo.

Tratados internacionales: acuerdo celebrado por escrito entre Estados, o entre Estados y otros sujetos de derecho internacional.



6. Referencias bibliográficas

Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones. (29 de diciembre de 2010). <https://www.aduana.gob.ec/gacnorm/data/CODIGO-ORGANICO-DE-LA-PRODUCCION-COMERCIO-E-INVERSIONES.pdf>.

Código Tributario. (14 de junio de 2005). <https://vlex.ec/vid/codigo-tributario-631447163>

Dorta, P. (2013). *Transporte y Logística Internacional*, [Trabajo de Investigación inédito]. Disponible en repositorio digital Universidad de las Palmas de Gran Canaria https://www2.ulpgc.es/hege/almacen/download/7101/7101787/transporte_y_logistica_internacional_2013.pdf.

Ferrer, T. *Logística Internacional*. Academia. https://www.academia.edu/35487230/LOG%C3%8DSTICA_INTERNACIONAL.

Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (s.f.) *Normas de valoración*. Recuperado el 06 de julio de 2022, de <https://www.aduana.gob.ec/normas-de-valoracion/>