



REPÚBLICA DEL ECUADOR
UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA EMPRESARIAL DE GUAYAQUIL

TRABAJO DE GRADO

PARA LA OBTENCIÓN AL TÍTULO DE:

**Ingeniero Portuario y Aduanero con Mención en Administración
Portuaria**

TEMA:

**ESTUDIO Y MODELO DE ESTRUCTURACIÓN DE
PROCEDIMIENTOS PARA INSPECCIONES Y CONTROLES DE
CARGA EN DESTINO EN LA ADUANA EN EL 2017.**

AUTOR:

JAIME ALEXANDER CASTRO SERRANO

JUNIO 2018

GUAYAQUIL-ECUADOR

Declaración de responsabilidad

Yo, Jaime Alexander Castro Serrano

Declaro que:

El Trabajo de Titulación de ‘ESTUDIO Y MODELO DE ESTRUCTURACIÓN DE PROCEDIMIENTOS PARA INSPECCIONES Y CONTROLES DE CARGA EN DESTINO EN LA ADUANA EN EL 2017.’

Previo a la obtención del Título de Ingeniera en puertos y aduana, ha sido desarrollado en base a una investigación exhaustiva, respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan al pie de las páginas correspondientes, cuyas fuentes se incorporan en la bibliografía. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

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

Guayaquil, a los 05 días del mes de Diciembre del año 2018

El Autor

Jaime Alexander Castro Serrano

Dedicatoria

Dedico este trabajo a Dios por ser mi conciencia, refugio y permitirme llegar hasta este punto de mi vida profesional. A mi madre por ser incondicional y saberme direccionar adecuadamente en cada etapa de mi carrera universitaria.

A mi abuelo que, con sus historias y experiencias, me enseñó que tan importante es llegar hasta este punto. A mi tía siempre recordándome que hay que seguir superándose, que estudiar es lo más importante.

Agradecimiento

Agradezco a Dios por permitirme superar todos los obstáculos y dificultades presentados a lo largo de toda mi vida, por ser mi dirección, refugio, amor y fortaleza.

A mi madre Ab. Especialista en Mediación y Arbitraje Gina Serrano, por ser la persona que me ha acompañado durante todo mi trayecto estudiantil, motivándome y exigiéndome para alcanzar mis metas.

A mi abuelo Lcdo. Jaime Serrano, por acompañarme durante todo este arduo camino y compartir conmigo alegrías y fracasos.

A mi tía M.sc. Grace Serrano, quien con su apoyo y consejos ha sabido guiarme para culminar mi carrera universitaria.

Al Ing. Alberto Xavier Armijos Zurita, quien, con sus conocimientos, su paciencia y su motivación logró que culmine mi trabajo de tesis con éxito.

Al Ing. Erwin Rafael Caamaño Zavala, que con su paciencia, bondad, apertura y predisposición para brindar sus conocimientos claros con ejemplos palpables para una buena dirección.

Al Ing. Jefferson Alexander Noboa Ibarra, que con la apertura y paciencia brindada, logro darme los mejores ejemplos y conocimientos.

Al Ing. Christian Zúñiga, que con sus conocimientos, carisma y buena actitud, recibí siempre un buen direccionamiento.

Resumen

Existe una inspección aleatoria para identificar la carga, pero en si no cubre todos los procesos de inspección ni de control. Si bien es cierto existe un aforo digital y aforo físico ya exista el caso.

En sí, hay un proceso de control que puede ser automático o físico. Todo depende del tipo de producto que se importe. Con lo que respecta a la carga granel no existe inspecciones físicas, sus aforos son automáticos.

En el proceso de las inspecciones aleatorias no existe un manual de procedimiento específico en la aduana. Si los mismos están determinados al objetivo y la misma finalidad, que se encuentre una fisura en un proceso, que mida otras causas al mismo proceso, donde la evaluación sea un beneficio para el importador y la aduana.

El importador no puede seleccionar el organismo de inspección ya que existe una política rotativa con base semanal entre los diferentes puertos y aeropuertos, tal como indican las autoridades aduaneras.

Abstract

There is a random inspection to identify the load, but it does not cover all the inspection and control processes. While it is true there is a digital capacity and physical capacity already exists the case. In itself, there is a process of control that can be automatic or physical. Everything depends on the type of product that is imported. With regard to bulk cargo there are no physical inspections, their gauging is automatic. In the process of random inspections there is no specific procedure manual in the customs. If they are determined to the objective and the same purpose, that is a fissure in a process, that measures other causes to the same process, where the evaluation is a benefit for the importer and the customs. The importer can not select the inspection body since there is a rotating policy based on a weekly basis between the different ports and airports, as indicated by the customs authorities.

INDICE DE CONTENIDO

CAPITULO: I EL PROBLEMA:	
1.1 INDICE.....	9
1.2 Motivos.....	10
1.3 Planteamiento del Problema.....	9
1.4Matriz de Sistematización del Problema.....	13
1.5 Problema y Objetivo General.....	13
1.6 Objetivos específicos.....	14
CAPITULO II MARCO TEORICO.....	15
2.1 Justificación.....	15
2.2Marco Teórico.....	17
2.3 Antecedentes.....	16
2.4 Inspecciones y Aforos mediante Medios no Intrusivos para Carga de Exportación.....	24
2.5 Diferencias entre inspecciones de reconocimiento Previo y carga de contenedor.....	26
2.6 Descripción de acciones de control tipos de aforos.....	28
CAPITULO III MARCO METODOLOGICO.....	38
3.1 Tipos de Estudio.....	38
3.2 Descriptivo.....	38
3.3 Analítico.....	38
3.4 Cualitativo.....	38
3.5 Aplicada.....	38
3.6 Explorator.....	39
3.7 Correlacional.....	39

3.8 Explicativo.....	39
3.9 Método de Estudio.....	40
4.0 Inductivo – Deductivo.....	41
CAPITULO IV.....	52
4.1 Criterio Aplicable.....	52
4.2 Causas.....	52
4.3 Efectos.....	52
4.4 Ventajas.....	53
4.5 Desventajas.....	53
CONCLUSIONES.....	54
RECOMENDACIONES.....	56
BIBLIOGRAFÍA	57
ANEXOS.....	60
Anexo A.....	60
INDICE DE GRAFICOS	
Inspecciones y Controles.....	44

1.1 INTRODUCCION

Por medio de esta investigación se busca estudiar la mejora de procedimientos de las inspecciones físicas de cargas en destino en la Aduana, como las entidades que les conciernen mediante el proceso de inspecciones y aforo de mercancías. De esta manera evitar las fallas administrativas que generen consecuencias económicas y financieras para las entidades competentes. Determinar los procesos que integre respecto a los tiempos de arribo de la mercancía importada, credibilidad en los procesos aduaneros. El objetivo es un modelo de inspección de manera unificada y parametrizada con un sistema apropiado y determinado para los procesos de inspección y control de carga. Que los procedimientos de acuerdo a cada parámetro unificado generar un proceso, dependiendo de cada carga en destino, el proceso va a cambiar.

Un control estándar que cumpla las normas y metas alcanzar, dependiendo de cada demanda que represente una medida para un modelo de estructura establecida por cada proceso que integre los subprocesos, ya sea el tipo de nivel de riesgo de carga y defecto.

Verificar la calidad y seguridad de todos los aspectos de su cadena de suministro, estableciendo una inspección estándar y eficaz, desde la conformidad de los procesos de producción de sus proveedores hasta la inspección previa y posterior.

SISTEMA DE INVESTIGACIÓN UTEG – SEMINARIO DE TITULACIÓN

CAPITULO: I

1.2: Motivos

¿Por qué se debe investigar?

1. Los procesos actuales de verificación e inspecciones no están definidos, muchas veces son a criterio de una persona, ya que si los criterios son diferentes hay que unificarlos en un proceso.
2. Evaluar los procesos de inspecciones, para que procedan en un beneficio para el importador.
3. Los procesos de control actualmente no están definidos, como el control de calidad de la mercancía y solo hay un proceso establecido, que es la identificación de la carga.
4. Con el fin de establecer un beneficio común, tanto para los importadores, puertos y aduana.

1.3 Planteamiento del problema de investigación a partir del tema de tesis.

Las Autoridades Administrativas y de Control, que, en virtud de competencias legales, intervienen en las operaciones de comercio exterior, están llamadas a contribuir con el desarrollo de la competitividad, mediante la agilización de los procesos que son partes de sus responsabilidades y facultades definidas por la normatividad vigente. Por el alto consumo y requerimiento ante las demandas económicas y comerciales no se puede alcanzar el proceso y

procedimiento de inspección a gran escala por el mismo factor de consumo inmediato. (Peralta, 2017)

La falta de laboratorios que emitan los certificados requeridos para que productos como fórmulas de leche para niños, cosméticos y cerámicas ingresen al país son algunos de los problemas con los que se enfrentan los importadores, según explican sus representantes.

La inmediata exigencia de los certificados de conformidad, como requisito previo de importación, o como documento habilitante para nacionalizar mercadería que fue embarcada y llegó a puerto con posterioridad a la medida, está significando una obligación muy difícil o imposible de cumplir”.

Además, que otros problemas registrados han sido “la falta de previsión respecto a disponer tanto en el Ecuador como en terceros países con laboratorios o verificadoras debidamente validados por el organismo de acreditación nacional”.

En si existe una inspección aleatoria para identificar la carga de parte del puerto que es la inspección previa y el aforo realizado por parte de la aduana, pero estos mismos procesos en si no cubren todos los requerimientos de una inspección determinada.

Si bien es cierto hay un aforo digital que se realiza que por lo regular lo mandan aforo físico, ya que en las imágenes se ve solo una sombra dependiendo del producto o mercancía. Un ejemplo claro ya sea el caso es si el producto son llantas. De esta manera se pierde un día, por ende, se incrementa el valor del almacenaje por el día perdido. Al final eso genera gastos para el importador y por ende lo más importante la pérdida del tiempo ya establecido.

En el caso del aforo físico ya exista, por lo consiguiente, a lo antes mencionado hay un proceso de control que puede ser automático o físico, todo depende del tipo de producto de que se importe. (Armijos, 2017)

Al menos con lo que respecta en la carga granel, es decir importaciones como por eje: Pasta de Soya, Maíz, Trigo o gráneles sucios que son los fertilizantes, no existe tales inspecciones físicas, sus canales de aforo son automáticos. El hierro de la misma forma, cuando para ciertos motivos la aduana ve algo que no esté en orden, entonces puede ser que ese trámite lo deriven al aforo físico. (Noboa, 2017)

También son específicos, los cuales deben ser tenidos en cuenta para poder brindar un servicio de inspección de carga plenamente garantizado, establecido y determinado, en este caso para poder facilitar a las empresas ecuatorianas los procesos que se desarrollan en las transacciones comerciales internacionales de compraventa de mercancía.

En el proceso de las inspecciones aleatorias, no existe un manual de procedimiento específico y establecido en la aduana. Si los mismos procesos están determinados al objetivo y la misma finalidad que se encuentre una fisura en un proceso determinado, ya sea este por agilidad, entrega o diseminación de un procedimiento, que mida otras causas al proceso que se va a realizar, donde la evaluación sea un beneficio para el importador, verificadoras y la aduana.

1.4 Matriz de Sistematización del Problema

Tabla 1
Matriz de Sistematización del Problema

Problema

¿Cuáles son los parámetros de los procedimientos que miden el riesgo para la inspección y control de carga en destino?

Sub-problemas

¿Cuáles son las normas miden el nivel el riesgo de inspección y control de carga en destino?

¿Qué característica se debe determinar para el proceso de inspección y control de carga en destino?

¿Qué beneficios adquieren las importadoras, puerto y aduana?

Elaborado por: Jaime Castro Serrano

1.5 Problema y Objetivo General

Tabla 2
Problema y Objetivo General

Problema

Objetivo general

¿Cuáles son los parámetros de los procedimientos que miden el riesgo para la inspección y control de carga en destino?

Analizar los procesos dependiendo el régimen que se utiliza.

Elaborado por: Jaime Castro Serrano

1.6 Objetivos específicos

Objetivo General:

- Analizar los procedimientos establecidos dependiendo del régimen que se utiliza.

Objetivos Específicos:

- Establecer un proceso que integre los subprocesos de inspección y control de carga en destino.
- Identificar los riesgos y defectos de la mercancía, también el nivel de carga que sea permisible al contrabando.
- Determinar un proceso previo de inspección física de mercancías estandarizado y así poder examinar las ventajas y desventajas.

CAPITULO 2

2.1 Justificación

La presente investigación trata de establecer puntos importantes sobre los procedimientos de inspecciones, aforos y controles de carga en destino.

El procedimiento de inspección establecido con anterioridad debe iniciarse con el conocimiento de la carga según sus características predeterminadas, para poder establecer los puntos durante la inspección y por ende en la verificación y certificación, con el cumplimiento de los requerimientos de la misma, luego de tener claras las variables, se deben establecer las características más importantes de la carga para poder identificar el nivel de riesgo de la misma, ya que en estas mismas son las que más debe tenerse en cuenta al momento de establecer la inspección y control de la carga, para que el cliente este satisfecho y tenga una mayor credibilidad en los procesos a realizar, los puntos previamente establecidos son las siguientes:

- Importancia de la característica establecida de la carga: Determinadas las características del producto, en este caso las otorga el dueño de la carga de acuerdo a sus necesidades, exigencias y demandas.
- Datos e informes previos sobre la mercancía en buen estado o en defectuosas condiciones: Los productos que tengan un alto grado de defectos o un nivel de riesgo, son los que deben tener un mayor control por parte de las autoridades competentes. También se debe tener en cuenta factores como el tiempo para realizar la inspección y de cada operación. Determinar el tamaño de la muestra realizada y su forma de extracción cuando la carga es suelta en cada proceso, por ejemplo: con el carbón, además se debe registrar los resultados de la inspección

por medio de la documentación correspondiente a las autoridades administrativas que les concierne, para poder garantizar al cliente que la calidad, cantidad y control de las características establecidas de su producto sean las correctas.

- Se debe tener seguridad física predeterminada y establecida por los procesos de control y apropiada para contrarrestar la participación de organizaciones delincuenciales, que puedan atentar con la buena marcha de las operaciones a realizar en cada proceso.

Se debe inspeccionar la cantidad, calidad y control como el listado de embalaje y la calidad del contenedor que se encuentre en buen estado para las exigencias demandadas dependiendo de la carga, también el proceso de carga al contenedor, embalaje de los productos como de asegurarse que la cantidad de cajas estén bien contabilizadas e inspeccionadas.

Determinar procedimientos de control y seguridad en todos los puntos establecidos de la organización administrativa competente que estén en constante comunicación con el área de inspecciones, esto se debe aplicar a todas las operaciones a realizar que se proceda a operar en el departamento de programación y control de las operaciones del terminal, verificaciones e inspecciones de los regímenes aduaneros. Dependiendo de la carga, ya sea el caso de carga general, suelta y despachos flat rack. Con el fin de cumplir con las expectativas, exigencias y credibilidad de los procedimientos de inspección y control.

2.2 Marco Teórico

2.3 Antecedentes:

Los servicios aduaneros comprenden el almacenamiento, verificación, valoración, aforo.

Los servicios aduaneros podrán ser prestados por el sector privado, a través de cualquiera de las modalidades establecidas en la Ley de Modernización del Estado, Privatización y Prestación de Servicios Públicos, por parte de la Iniciativa Privada. El Art. 102 de la Ley Orgánica de Aduanas menciona sobre la naturaleza jurídica de los servicios aduaneros: El Servicio de Aduanas es un servicio público que presta el estado, directamente a través de la Corporación Aduanera Ecuatoriana, o por concesión al sector privado, con sujeción a las normas de esta Ley, sus reglamentos, manuales de operación y procedimientos, y demás normas aplicables. (Organization of American States, 2007)

Art. 4.- (Reformado por el Art. 138 del Decreto Ley 2000-1, R.O. 144-S, 18-VIII-2000).- Aduanas.- La Aduana es un servicio público que tiene a su cargo principalmente la vigilancia y control de la entrada y salida de personas, mercancías y medios de transporte por las fronteras y zonas aduaneras de la República; la determinación y la recaudación de las obligaciones tributarias causadas por tales hechos; la resolución de los reclamos, recursos, peticiones y consultas de los interesados, y la prevención, persecución y sanción de las infracciones aduaneras. Los servicios aduaneros comprenden el almacenamiento, verificación, valoración, aforo, liquidación, recaudación tributaria y el control y vigilancia de las mercaderías ingresadas al amparo de los regímenes aduaneros especiales.

Los servicios aduaneros podrán ser prestados por el sector privado, a través de cualquiera de las modalidades establecidas en la Ley de Modernización del Estado, Privatizaciones y Prestación de Servicios Públicos, por parte de la Iniciativa Privada (The Organization of American States, 2007).

Art. 8.- Facultades de la Aduana.- The Organization of American States (2007) describe que son facultades de la Aduana, las siguientes:

a) Aprehender las mercancías no declaradas o no manifestadas y los objetos abandonados en las proximidades de las fronteras;

b) Inspeccionar todo medio de transporte que se dirija al exterior o proceda de él;

c) Aprehender a las personas y medios de transporte que trafiquen con sustancias estupefacientes y sicotrópicas y ponerlos a órdenes de la autoridad competente;

d) Someter a inspección personal a quienes crucen la frontera, cuando exista la presunción de delito aduanero;

e) Aprehender objetos o publicaciones que atenten contra la seguridad del Estado, la salud o moral públicos de conformidad con las leyes y reglamentos respectivos;

f) Recibir declaraciones e informaciones y realizar las investigaciones necesarias para el descubrimiento, persecución y sanción de las infracciones aduaneras;

g) Proceder a la captura de los presuntos responsables en los casos de delito flagrante, conforme a lo que se dispone en el Código Tributario;

h) Ejercer la acción coactiva directamente o mediante delegación; e,

i) Las demás atribuciones que señalen la Ley y su Reglamento.

Art. 32.- Carga y Descarga.- La mercancía que provenga del exterior, por cualquier vía, deberá estar expresamente declarada en el manifiesto de carga y contar con la constancia de inspección otorgada por una empresa verificadora cuando sea exigible.

Declarada la libre práctica del medio de transporte, el Gerente Distrital autorizará la descarga de las mercancías importadas en la zona primaria, en los días y horas hábiles o habilitados.

El Gerente Distrital, podrá autorizar la descarga fuera de los lugares habilitados para el efecto, cuando la cantidad, volumen o naturaleza de las mercancías lo amerite.

Las mercancías destinadas a la exportación estarán sometidas a la potestad de la administración aduanera hasta que la autoridad naval, aérea o terrestre que corresponda, autorice la salida del medio de transporte (The Organization of American States, 2007).

Los programas de inspecciones selectivas analizan la información declarada y eligen los embarques sobre la base de parámetros o criterios establecidos de antemano en función de los posibles riesgos relacionados con determinados envíos. Dependiendo del nivel de riesgo, las mercancías se derivan hacia las siguientes vías o canales:

- Canal verde = Levante inmediato sin reconocimiento;
- Canal amarillo = Comprobación de los documentos;
- Canal rojo = Reconocimiento físico de las mercancías y documentos;
- Canal azul = Reconocimiento en una etapa posterior (verificación posterior).

Aforo

El aforo, en materia de comercio de exterior significa la revisión y/o chequeo de la mercadería cuando se requiere la desaduanización de la misma; para que pueda ser comercializada libremente en el país, siempre y cuando la mercadería es importada con régimen (10) importación a consumo, en la cual la Administración Aduanera mediante el aforo; realiza el acto de determinación tributaria en la cual se verifica: origen, naturaleza, cantidad, valor, peso, medida y clasificación arancelaria de la mercancía, mediante tres modalidades que existen; aforo físico, documental y/o automático. Mediante el aforo (físico, documental y automático), la Administración Aduanera determina los tributos al comercio exterior de la mercadería importada al Ecuador en régimen (10) Importación a consumo; en la cual la SENA, procede a un buen funcionamiento aduanero en el momento de la desaduanización de una respectiva mercadería. Que todo importador al momento de ingresar una mercadería con régimen 10, cumpla con todos los parámetros de la Aduana en especial en los aforos, ya que estos determinan la obligación tributaria, para la cual también el importador tiene un perfil de riesgo que le puede perjudicar al momento de realizar una mal declaración de la mercadería. (Comunidad de Comercio Exterior, 2014)

El Art. 46 de la Ley Orgánica de Aduanas menciona sobre el aforo, y textualmente dice: “Aforo.- Aforo es el acto administrativo de determinación tributaria, mediante el cual el distrito aduanero procede a la revisión documental o al reconocimiento físico de la mercancía, para establecer su naturaleza, cantidad, valor y clasificación arancelaria.

Los aforos se realizarán por parte de la administración aduanera o por las empresas contratadas o concesionadas, se efectuará en origen o en destino, conforme a las disposiciones que dicten para el efecto la Corporación Aduanera Ecuatoriana. Las empresas contratadas o concesionadas serán responsables solidarias con el importador en los términos

previstos en los contratos de concesión que estuvieren vigentes. (Organization of American States, 2007)

2.4 Inspecciones y Aforos mediante Medios no Intrusivos para Carga de Exportación

- Operación programada en base a la disposición de Aduana, de acuerdo las políticas acordadas con dicha autoridad.
- Re-pesaje de Contenedores o de Carga
- Debe solicitar este servicio por nuestras canales de consultas de Servicios al Cliente.

Para contenedores:

- Importación: contenedor, manifiesto y BL.
- Exportación: contenedor, AISV u Orden de Embarque

Para Carga Suelta:

- Importación: Referendo, manifiesto y BL.
- La operación se realizará dentro de 48 horas una vez programado el servicio.

Contecon Guayaquil S.A (2016) describe que el aforo físico en destino es obligatorio en los siguientes casos:

- a) Cuando la mercancía venga con certificado de inspección en origen y se active el mecanismo de selección aleatoria;
- b) Cuando el declarante no acepte las observaciones formuladas por la aduana a su declaración;

- c) Cuando el Gerente Distrital conociere o presumiere del cometimiento de un ilícito
- d) Aduanero;
- e) En los casos en que la verificación en origen no sea exigible;
- f) Cuando lo solicite el declarante; y,
- g) En los demás que establezca el Directorio de la Corporación Aduanera Ecuatoriana.
- h) Procede el aforo documental cuando la importación venga con certificado de inspección en origen y no se active el mecanismo selectivo aleatorio”.

Art. 47 de la LOA.- “Plazo para el Aforo Físico.- En los casos señalados en el artículo anterior, el aforo físico se realizará en forma inmediata, será público y con la presencia del declarante o su Agente de Aduana.” (Jaramillo, 2009)

Art. 48.- Consulta de Aforo.- Cualquier persona podrá consultar al Gerente General de la Corporación Aduanera Ecuatoriana respecto de la clasificación arancelaria de las mercancías, cumpliendo los requisitos señalados en el Reglamento a esta Ley. Su dictamen será de aplicación general y obligatorio y se publicará en el Registro Oficial. (The Organization of American States, 2007)

Art. 53 del Reglamento a la Ley Orgánica de Aduanas, cita al aforo: “Aforo.- Para el acto de aforo documental o físico dispuesto en la Ley Orgánica de Aduanas, se aplicarán las reglas siguientes:

- a) La naturaleza de las mercancías se establecerá constatando la materia constitutiva, grado de elaboración y más características que permitan identificar plenamente al producto;

- b) La clasificación arancelaria se efectuará con la aplicación de las reglas generales interpretativas del sistema armonizado de designación y codificación de mercancías, sus notas explicativas y la aplicación de consultas de aforo vigentes;
- c) El valor en Aduana de las mercancías importadas será determinado según las normas del Código de Valor del GATT y sus disposiciones complementarias incorporados a las normas de valor de la Organización Mundial de Comercio (OMC);
- d) En todos los casos de aforo físico, el reconocimiento de la mercancía podrá efectuarse mediante uno de los siguientes procedimientos:

d.1 La constatación física personal de un funcionario de la Corporación o de las empresas concesionarias de este servicio; **d.2** El análisis de muestras que representen la universalidad de los tipos de mercaderías declaradas efectuada por la aduana o sus concesionarios; y, 18 Art. 46 y 47 de la Ley Orgánica de Aduanas.

d.3 La inspección vía rayos X o un sistema alternativo con tecnología de alta generación para verificación de mercaderías o unidades de transporte que las contienen efectuada por la Aduana o sus concesionarios.

Art. 66.- Zona Franca.- Zona franca es el régimen liberatorio que por el principio de extraterritorialidad, permite el ingreso de mercancías, libre de pago de impuestos, a espacios autorizados y delimitados del territorio nacional. Las mercancías ingresadas a zona franca no están sujetas al control de la administración aduanera. (The Organization of American States, 2007)

Verificadoras:

Las empresas verificadoras son las encargadas de inspeccionar o verificar la carga importada en el origen de las mismas, así mismo deben emitir el certificado de inspección, el cual es un documento que certifica la veracidad y legalidad de los documentos que recibe del exportador con los que sustentará la certificación (Cifuentes Casquete, 2004)

Transmisión Electrónica:

El certificado de inspección deberá ser emitido físicamente y transmitido electrónicamente dentro del término de cinco días hábiles contados a partir de la fecha de recepción de los documentos (Cifuentes Casquete, 2004).

Solicitud de Verificación de Importación

Esta solicitud aplica sólo cuando la mercadería tiene un valor FOB mayor a \$4000, el importador debe entregarla a la Verificadora junto con la Nota de Pedido. Como lo dicho antes Verificadoras habilitadas son:

- ¾ Societe Generale de Surveillance (S.G.S.)
- ¾ Cotecna
- ¾ Bureau Veritas
- ¾ Intertek Testing Services (I.T.S.)

El valor que se debe pagar a la Verificadora por su servicio va desde el 1% del valor FOB hasta un mínimo de \$180, valor que suele pagarse 50% al presentar la solicitud y el 50%

restante cuando la Verificadora entrega el Certificado de Inspección (Cifuentes Casquete, 2004).

Los certificados de inspección en origen emitidos por las compañías verificadoras tienen la categoría de instrumento público. Como lo antes mencionado la inspección física de carga es una verificación de la mercancía importada, en cuanto a la calidad y cantidad de esta, asegurando que todas las características de la mercancía acordadas en el contrato entre exportador e importador se cumplen a cabalidad y que al país de destino llegará la carga de la forma en que se acordó en el contrato (Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador, 2007).

Entre los servicios que cumplen las verificadoras están:

Servicios Gubernamentales: mejoran la recaudación de impuestos en las aduanas y reducen los retrasos de las autorizaciones. Otros servicios para los gobiernos incluyen la inspección en destino y la inspección pre-embarque. La aplicación de estos servicios está directamente relacionada con tecnologías como el escaneado de contenedores y el análisis y administración de riesgo.

Servicios Comerciales: para compañías pertenecientes al sector público y al sector privado, organizaciones internacionales y organizaciones no gubernamentales (ONG). Estos servicios incluyen la inspección, el control, la logística, las competencias del proveedor, el manejo de garantías, el suministro de depósitos y la verificación de existencias. Servicios de seguridad comercial, que abarcan la seguridad para la cadena de suministros (Cotecna, 2016).

Certificado de Inspección

Este certificado es proporcionado por la Verificadora, luego de Haber entregado previamente la Solicitud de Verificación de Importación, Como lo dicho antes se aplica sólo si la mercadería tiene un valor FOB mayor a \$4,000.

En caso de que la mercadería ingrese al Ecuador sin Certificado de Inspección, no se podrá nacionalizar, por ende tendrá que ser reembarcada (Cifuentes Casquete, 2004).

Certificado de Origen

Este documento se presenta en la Aduana sólo si la mercadería así lo exige, es decir, cuando el Importador necesita acogerse a una liberación de impuestos por tratamientos preferenciales internacionales.

Cuando la mercadería viaja en contenedores, estos tienen un sello de seguridad conocido como precinto; este precinto tiene un código, el cual debe constar en el conocimiento de embarque.

Los bienes importados a Ecuador están sujetos al programa Aforo En Destino, el cual requiere la realización de una inspección obligatoria en el puerto de entrada por parte de una empresa de inspección aprobada (Cifuentes Casquete, 2004).

El importador no puede seleccionar el organismo de inspección ya que existe una política rotativa con base semanal entre los diferentes puertos y aeropuertos, tal como indican las autoridades aduaneras.

El aforo es el acto administrativo de determinación tributada, mediante el cual el distrito aduanero procede a la revisión documental o al reconocimiento físico de la mercancía, para

establecer su naturaleza, cantidad, valor y clasificación arancelaria.

Los aforos se realizarán por parte de la Administración Aduanera o por las empresas contratadas o concesionadas y se efectuará en destino, conforme a las disposiciones que dicte para el efecto la Corporación Aduanera Ecuatoriana (Espinoza, 2015).

La inspección de reconocimiento Previo de mercancía se realiza antes que la orden sea embarcada o a su llegada al puerto de destino. Los agentes de carga, así como las compañías de inspección ofrecen a menudo este servicio.

2.5 Diferencias entre inspecciones de reconocimiento Previo y carga de contenedor.

Particularidad de la inspección de reconocimiento previo:

- Número de piezas por cajas.
- Tipo de productos empacados en las cajas.
- Material de los productos.
- Etiquetado.
- Embalaje.
- Marcas de envío (Shipping marks).
- Medidas y peso de las cajas.
- Un número limitado de fotos (AQF, 2014).

Particularidad de la inspección de carga de contenedor:

- a) Calidad del contenedor (sin agujas o huecos, con puertas y sistema de cierre funcionando correctamente, limpieza, olor, etc...).
- b) Calidad de la carga (las cajas están puestas de forma adecuada para que no se puedan mover durante el transporte).
- c) Cantidades.
- d) Shipping marks.
- e) Embalajes: dimensiones y peso de las cajas de exportación, cajas internas, envase del producto.
- f) Códigos de barra, etiquetas, logos, accesorios, manual de instrucción.
- g) Revisión del producto.
- h) Funcionalidades básicas del producto.
- i) Fotos detalladas de cada cosa verificada, así como del contenedor antes, durante y después de su cargue.
- j) Las empresas contratadas o concesionadas serán responsables solidarias con el importador en los términos previstos en los contratos de concesión que estuvieren vigentes (AQF, 2014).

El aforo físico en destino es obligatorio en los siguientes casos:

- a) Cuando la mercancía venga con certificado de inspección en origen y se active el mecanismo de selección aleatoria;
- b) Cuando el declarante no acepte las observaciones formuladas por la aduana a su declaración;

- c) Cuando el Gerente Distrital conociere o presumiere del cometimiento de un ilícito aduanero;
- d) En los casos en que la verificación en origen no sea exigible;
- e) Cuando lo solicite el declarante; y,
- f) En los demás que establezca el Directorio de la Corporación Aduanera Ecuatoriana (Jaramillo, 2009).

2. Descripción de acciones de control tipos de aforos.

Una vez que el perfilador de riesgo evalúa el sujeto de control, ya sea la declaración aduanera, documento de transporte o número de carga, éste recibe un riesgo asociado a una acción o canal de control, definido de acuerdo al COPCI como sigue:

- ***Aforo Físico Intrusivo:*** consiste en la verificación física de la mercancía para comprobar su naturaleza, origen, condición, cantidad, peso, medida, valor en aduana y clasificación arancelaria, validando la mercancía existente con los datos contenidos en la declaración aduanera, con el propósito de determinar la correcta liquidación de tributos, además de que la mercancía cumpla con todas las formalidades aduaneras exigidas de acuerdo a lo estipulado en la ley.
- ***Aforo Documental:*** consiste en la revisión electrónica de la declaración, validando la originalidad de documentos de soporte o de control previo a la importación o exportación, contrastando que dicha información coincida con lo registrado en el sistema, dando cumplimiento con todas las formalidades aduanera exigida de acuerdo a la ley.

- **Aforo Físico No Intrusivo:** consiste en la inspección de mercancías mediante sistemas tecnológicos (rayos X) que no requieren de una inspección intrusiva. Aforo Automático: corresponde a un canal facilitador no intrusivo, el cual consiste en la validación electrónica de la declaración aduanera, la misma que de acuerdo a los perfiles de riesgo, asigna este canal a la declaración que cumpla con ciertos criterios predefinidos, 22 excluyendo aquellas declaraciones de importación o exportación que requieran de algún documento de control previo, o salvo inspecciones requeridas por otras entidades del Estado. (Merino Melendres & Vélez Ruíz, 2015)

Toda importación, cuyo valor sea superior a 4.000 dólares de los Estados Unidos de América, deberá contar con el correspondiente certificado de verificación en origen, excepto las importaciones destinadas al sector diplomático y consular.

Toda mercadería proveniente de zonas francas, puertos libres, puertos de transferencia y, en general de los denominados paraísos fiscales, ingresados vía terrestre, marítimas, fluviales o aéreas, será obligatoriamente sometida a aforo físico en destino.

Los contenedores con carga suelta van primero a los patios y luego a las bodegas, lo que retrasa el despacho. Los contenedores que contienen carga suelta o consolidada, una vez descargados del medio de transporte son trasladados a un patio (con el que la Naviera tiene contrato) donde permanecen 5 días promedio mientras el Consolidado de Carga presenta la solicitud de apertura, la Aduana autoriza dicha apertura y se realiza el traslado del “patio” a la “bodega”.

La carga que arriba por vía marítima a territorio aduanero ecuatoriano, es manifestada por medios electrónicos hasta 24 horas antes del arribo del medio de transporte, salvo en casos de puertos cercanos donde el plazo es hasta 6 horas antes del arribo. En todos los casos, trátese de carga suelta o contenerizada, la información detallada de la carga está disponible para la Aduana y los Operadores con suficiente antelación, ya sea para programar actividades de control aduanero como logísticas (Merino Melendres & Vélez Ruíz, 2015).

Inspecciones Fitosanitarias

Las inspecciones fitosanitarias hacen parte del proceso logístico de una importación o exportación, se realizan con el objetivo de cuidar la salud y vida de las personas del país de donde se importa. Esta inspección se realiza en los puertos y aeropuertos del país y es hecha por las entidades competentes. (Pereira, 2008).

Características de los diferentes tipos de inspección

La diferencia que existe en el tipo de inspección, la inspección fitosanitaria y la inspección de antinarcóticos o precursores, es que la empresa privada emite un certificado en el que principalmente se evalúa la calidad, cantidad, y las características de la carga o producto previamente establecidos. Luego de haber sido realizada la inspección y en caso tal de que la carga no cumpla con los requisitos que requiere el contratante de la inspección, simplemente se emite el certificado de inspección con los resultados negativos, y de esta forma si el solicitante de la inspección de la carga previamente establecida es el importador, este se abstiene de recibir la mercancía que le enviarán.

Este tipo de inspección de empresas privadas no supe ni abastece la demanda de la misma en ningún momento las inspecciones antinarcóticos, ni las fitosanitarias que exigen todos los países en los puertos y aeropuertos, verificadoras y aduana, ni tampoco implican en ocasiones medidas policiales en caso de que la inspección arroje resultados negativos (Pereira, 2008).

Responsabilidades del Coordinador de la inspección física de carga

- Planificar el proceso de inspección física de carga, esta planificación debe tener especificado en detalle cada uno de los procesos a desarrollar.
- Delegar al personal indicado cada actividad que interviene en el proceso de inspección asignándole los recursos necesarios para esta.
- Definir las interrelaciones técnicas entre los grupos delegados para la inspección, los cuales deben entregar un seguimiento de todas sus actividades con los formatos específicos debidamente diligenciados.
- La planificación final del proceso de inspección deberá estar por escrito especificando los respectivos requisitos y análisis.
- Identificar las características de la planificación que son insustituibles y que hacen que esta funcione correctamente.
- Verificar que la planificación del proceso de inspección sea el adecuado dependiendo del producto. Esta verificación se realiza por medio de ensayos previos en el procedimiento y con los recursos necesarios.
- Realizar los cambios correspondientes a los procedimientos en caso de encontrarse deficiencias, estas modificaciones deben ser registradas por escrito y archivadas.

Información Adicional:

No hay evidencia estadística de que a mayor número de contenedores aforados, o a mayor tiempo en la elaboración del informe, se tenga un mayor número de hallazgos. Lo que si se constata es que el mayor tiempo en la entrega de resultados, retrasa el despacho.

Normalmente las verificadoras no aforan todos los contenedores solicitados sino una muestra representativa, pero muchos de estos contenedores requieren manipulación dentro del patio, lo que implica un costo para el importador, que encarece el despacho.

La carga suelta y los contenedores almacenados en los patios donde existe espacio suficiente, no requieren manipulación ni programación para el día siguiente, sin embargo, estos Despachos (que representan el 18% del total) son normalmente aforados al día siguiente, retrasando el despacho.

Lo que se desea es establecer contactos con autoridades y comunidad portuaria con el fin de detectar o intercambiar información para acoger un nivel apropiado de seguridad dentro de los puertos, en donde se cuente con una auditoría de tercera en mercancías.

La metodología de gestión de riesgos permite que los operadores de comercio exterior y las cargas de bajo riesgo requieran una atención e intervención mínima por parte de la Administración Aduanera; así como reducen el tiempo de despacho de las mercancías (Cifuentes Casquete, 2004).

Control de los equipos de inspección

Los equipos utilizados para la inspección de los productos deben tener el adecuado mantenimiento para los procesos, subprocesos y control de cada operación al realizar, para que la medición de las muestras emitidas sean veraz.

Se debe tener en cuenta que los equipos utilizados en los procesos de inspección tienen un margen de error y que este margen no debe afectar las mediciones ni el resultado final arrojado por cada operación realizada. Antes de que una máquina sea instalada se debe verificar su capacidad y adaptabilidad al proceso de inspección. (Pereira, 2008).

El coordinador de la inspección tiene la responsabilidad de asignar los equipos adecuados para cada inspección a realizar y establecer la medición y ensayo, para determinar la precisión de estos equipos. Los equipos que pueden interferir en la medición de los productos o mercancía durante la inspección deben ser calibrados y ajustados antes de su utilización para que no interfieran en la calidad del proceso de inspección, por esta razón estos equipos deben estar certificados de acuerdo con las exigencias nacionales (Pereira, 2008)

La inspección física de carga consiste en hacer una verificación de la mercancía se encuentre en buen estado y con las condiciones necesarias y requeridas por exigencias de la misma para poder exportar en cuanto a la calidad y cantidad de esta, asegurando que todas las características de la mercancía acordada en el contrato de compraventa entre exportador e importador se cumplen a cabalidad. (Pereira, 2008).

Riesgos para el Importador:

- Riesgo de que el contrato de compraventa no se cumpla debido a que la mercancía enviada no sea la correcta, ni en cantidad ni en calidad, de que no se encuentre en buen estado o que no cumpla con las características demandadas por el mismo importador.

- Para reducir estos riesgos las agencias comercializadoras o compañías de inspección como S.G.S o Bureau Veritas, reconocidas a nivel mundial, realizan una adecuada verificación de las características físicas de la mercancía y emiten una certificación que garantiza que la mercancía enviada es efectivamente la que el importador compró.

El inspector de carga debe proporcionar seguridad en el momento del envío de la mercancía a otro país por parte del exportador, es decir que respalda el envío de la carga comprada con las características correspondientes y establecidas en cuanto a calidad, cantidad, referencias y exigencias de la misma, así como todo lo correspondiente al producto comercializado. Se puede decir que presta un servicio de auditoría y de inspección de la carga establecida, además por medio de estos procesos se le da la seguridad y credibilidad al cliente. Este tipo de servicio se expande a muchas clases de productos, es importante mencionar que la inspección requiere en muchos casos de la implementación de la tecnología necesaria para una inspección adecuada y eficiente acorde a los procesos y subprocesos que demanden cada operación a realizar, dependiendo de los tiempos predeterminados, por lo tanto en algunos casos es necesaria la utilización de escáneres adecuados dependiendo de la carga (Pereira, 2008).

Personal para la inspección

El coordinador de la inspección debe tener definida su autoridad y responsabilidad para que todos los procedimientos de cada operación a realizar se cumplan con total claridad y eficiencia, además debe tener plenamente identificadas las necesidades internas, como las exigencias demandadas por las características de la misma. La empresa contratista para realizar el procedimiento, debe prever los equipos necesarios y en buen estado, también el personal debidamente calificado para poder brindar la capacitación y actualización de sus conocimientos, o en algunos casos según las necesidades o exigencias de la misma se debe contratar personas con suficiente experiencia en caso de no tenerlas. (Pereira, 2008).

Control de la documentación

El coordinador deberá mantener al día toda la documentación en la que están descritos todos los procedimientos y operaciones que deben estar acordes con la norma Internacional que las rige, para que la calidad de los procedimientos sea la adecuada y eficaz, toda esta documentación debe evaluarse y aprobarse antes de ser implementada en los procedimientos de inspección control y calidad, como la de certificación. (Pereira, 2008).

Los importadores como propietarios de sus mercancías enfrentan cierto riesgo al momento de almacenar y luego despachar la carga general que se encuentran en los almacenes de Autoridad Portuaria de Esmeraldas, generando pérdida de tiempo al momento de realizar inspecciones o reconocimiento de carga ocasionando también la insatisfacción de los usuarios y clientes (Aveiga, 2016).

Estos inconvenientes han ocasionado que varios de los operadores que intervienen en esta actividad han tenido que buscar formas mediante las cuales evitar inconvenientes por la falta del buen manejo y control en el almacenamiento y despacho de sus mercancías, debido a que

generalmente es inevitable enfrentarse a este tipo de falencias por la falta de eficiencia y eficacia en los procesos del mismo (Aveiga, 2016).

Referente a lo dicho anteriormente lo que se busca en el análisis a los problemas que tienen los importadores en cuanto a su almacenamiento y despacho en carga general, es poder determinar con mayor exactitud las falencias o inconvenientes que se les presentan a los dueños de las mercancías y al determinar las mismas se podrá establecer alternativas que permitan erradicar los problemas existentes en sus procesos de almacenamiento y despacho (Aveiga, 2016).

Para lo cual se considera necesaria, la búsqueda de estrategias que se ajusten a dichos procesos de almacenamiento y despacho de carga general, que logren alcanzar o por lo menos cubrir las necesidades de los clientes o usuarios, como en este caso lo son los importadores, lo cual le beneficia a ellos como clientes y a su vez al puerto comercial en su desarrollo y desenvolvimiento de procesos (Aveiga, 2016).

La responsabilidad de la Autoridad Portuaria por la mercadería general de importación, se inicia en el momento en que la pluma de la nave deposita la carga sobre el pavimento del delantal del muelle o sobre la plataforma de un vehículo y comprende todo el período que dure el almacenaje termina cuando se entrega al consignatario en la puerta de la bodega o patio. Dicha responsabilidad no se interrumpe durante el período de aforo. En cuanto a la carga al granel, la responsabilidad se inicia desde el momento en que la Autoridad Portuaria recibe la mercadería en sus sistemas propios de descarga, cuando la entrega es indirecta y termina cuando se entrega al consignatario, descontándose las mermas naturales. La Autoridad Portuaria no tendrá responsabilidad cuando la mercadería se descarga en forma directa (Aveiga, 2016).

CAPITULO 3

Marco Metodológico

3.1 Tipos de Estudio

En lo que respecta a las empresas ecuatorianas, estas tienen bastantes dificultades para ingresar a mercados extranjeros, por tal razón es importante analizar cuáles son los aspectos que se deben mejorar como es el caso del proceso de compraventa de mercancías en el exterior. Los cuales deben ser tenidos en cuenta para poder brindar un servicio de inspección de carga estandarizado y plenamente garantizado, de esta manera facilitar a las empresas ecuatorianas los procesos que se desarrollan en las transacciones comerciales internacionales de compraventa de mercancía.

La causa no se aplica el análisis de riesgos en el área de zona primaria, no existe un procedimiento administrativo actualizado que regule y oriente el trabajo de correcciones y envíos tardíos.

3.2 Descriptivo

Aplica para deducir una circunstancia, en este caso el tema de inspecciones en el puerto ya que se puede analizar que beneficia a los importadores y que se debería mejorar, por el motivo de que estas tienen bastantes dificultades para ingresar a mercados extranjeros, por tal razón es importante analizar cuáles son los aspectos que se deben mejorar.

3.3 Analítico

En este caso por el alto consumo y requerimiento ante las demandas comerciales no se puede alcanzar su proceso y procedimiento de inspección a gran escala por el mismo factor de consumo inmediato.

3.4 Cualitativo

Establece los procesos que abarcan el tema de Inspecciones y determinar las características que se presentan mediante cada objetivo específico. Basándose en el objetivo general de los usuarios del comercio exterior, puertos y aduana.

3.5 Aplicada

Tipo de investigación cuyo propósito es generar conocimiento nuevo sobre un hecho, en este caso redactar los procesos que integren los subprocesos y establecer los parámetros de cada marcha o proceso, cuyo propósito es dar solución a situaciones o problemas concretos e identificables.

3.5 Exploratorio

Es la investigación que pretenden darnos una visión general, respecto a una determinada realidad. En lo que concierne a las inspecciones en si existe una inspección aleatoria para identificar la carga de parte de la aduana, pero no cubre todos los procesos y requerimientos de una inspección ni procesos de control.

3.6 Correlacional

Este tipo de estudio descriptivo tiene como finalidad determinar el grado de relación o asociación no causal existente entre dos o más variables, en este caso sería inspecciones y controles. Existe una inspección aleatoria para identificar la carga de parte del puerto, pero no cubre todos los procesos de una inspección ni de control. Hay un aforo digital que por lo regular se lo realiza y el aforo físico ya exista el caso, por lo consiguiente, a lo antes mencionado hay un proceso de control que puede ser automático o físico, todo depende del tipo de producto de que se importe. Se caracterizan porque primero se miden las variables y luego, mediante pruebas de hipótesis correlacionales, se estima la correlación. Este tipo de investigación descriptiva busca determinar el grado de relación existente entre las variables.

3.7 Explicativo

Aunque no puede situarse únicamente en algunos de los tipos citados si no de caracterizarse como tal, se inicia como exploratorio que da una visión general con el tema de inspecciones y controles, para después ser descriptivo que abarca el tema de inspecciones en la aduana, ya que se puede analizar que beneficia a los importadores y que se debería mejorar. Correlacional en este caso sería inspecciones y controles por el tema de dos variables que llevan correlación. Como conclusión sería explicativa ya que es una investigación puede incluir elementos de los diferentes tipos de estudio.

3.8 Método de Estudio

Inductivo – Deductivo

Son procesos lógicos de razonamiento, que parte desde el tema de las importadoras que se les presenta un problema en su entrega de mercadería hasta llegar al tema de inspecciones y procesos generales, que son fundamentales para la construcción de una argumentación, estudio y propuesta. Se puede definir como herramienta metodológica. Ya que si bien es cierto existe una inspección en la aduana, el proceso de aforo, pero no un control e información detallada de la carga en general. Por lo consiguiente genera una cadena de problemas, para las empresas importadoras y proveedores de la misma, el funcionamiento interno, laboral y estructural. Se puede analizar y determinar que los mismos están determinados al objetivo y la misma finalidad que se encuentre una fisura en un proceso, ya sea este por agilidad y entrega o diseminación de un procedimiento, que mida otras causas al proceso, donde la evaluación sea un beneficio para el importador y la aduana.

3.4 Análisis de Resultado

¿Cuáles son los parámetros de los procedimientos que miden el riesgo para la inspección y control de carga en destino?

Conclusiones:

Los procesos actuales de verificación e inspección no están definidos, muchas veces son a criterios de una persona, ya que en si son diferentes y hay que unificarlos en un proceso.

De esa manera unificar los procedimientos que cumplan todos los procesos de implementación y documentación. También que exista un Informe del proceso detallado, de

cada inspección y control de la carga. Así de esta manera poder evaluar los procesos de inspecciones, para que procedan en un beneficio para el importador. Los procesos de control actualmente no están definidos, como el control de calidad, solo hay procesos de control e identificación de la carga.

Analizando las ventajas y desventajas para los Importadores, puertos y aduana. En ocasiones el ecuappas prepara el aforo para un día, pero el almacén temporal no lo programa y se pierde, en conclusión, es otro día más perdido para el importador.

En otro de los casos el aforador de aduana llega tarde o está aforando, y desea aforar al 100% y suspende el aforo y es otro día y pérdida de tiempo y dinero para el importador.

Análisis de Resultados:

- Analizar las ventajas y desventajas para los Importadores, puertos y aduana.
- Determinar el proceso para el nivel de riesgo de carga en destino.
- Redactar los procesos de inspección y control.
- Establecer un proceso de inspección física de mercancías estandarizado.



Gráfico 1. Inspecciones y Control

Previamente realizado el análisis de resultado se entrevistó a personas relacionadas con el medio de importaciones, puertos, verificadoras, agencias navieras, agencias de carga y aduanas.

Entrevistados:

Jefe de Operaciones (TPG):

No existe un manual de procedimientos para inspecciones físicas de carga. Los procesos actuales de verificación e inspección no están definidos, muchas veces son a criterios de una persona, ya que si los criterios son diferentes y hay que unificarlos en un proceso. Parame trizar los procesos de inspección de carga y control, para unificar los procedimientos, de acuerdo al parámetro generar un proceso de inspección y control.

Docente de la UTEG:

Analizar los procesos de inspección y control de carga para que cada parámetro establecido, generar uno, dependiendo el nivel de riesgo de cada carga, tomando el tipo de régimen que se use. De esa manera unificar los procedimientos que cumplan todos los procesos de implementación y documentación. También que exista un Informe del proceso detallado, de cada inspección y control de la carga.

Jefe de Operaciones (Contecon):

Determinar el proceso para el nivel de riesgo de carga en destino.

Establecer procesos de inspección, vigilancia y monitoreo físico. Cuando hablas de nivel de riesgo para cada carga o mercancía asumo que debes tener una matriz de riesgos para cada una de ellas, tomando en cuenta que los niveles los puedes cuantificar o cualificar, en este tema irían de la siguiente manera:

Bajo (verde), medio (anaranjado) y alto (rojo). Cada carga tiene distinta manipulación en cuenta a la unidad de carga(Contenedor) o carga suelta (Granel) así como la carga peligrosa que generalmente se los transporta en contenedores de tipo tanque o cisterna de 20'' o 40''.

Gerente General (Dialcarga):

Analizar las ventajas y desventajas para los Importadores, puertos y aduana.

- Inspecciones y aforo son diferentes objetivos.
- Inspecciones son previos, problemas de peso, exceda el 10% de peso.

Tipos de Aforo:

Aforos documentales, físico y rayos x y automáticos. Aforo Documental.

Que el momento se hace la transmisión electrónica adjuntas Y revisión del ecuappas, el operador revisa los doc. Junto con la declaración aduanera. Si existe una inconsistencia se observa por el ecuappas sino cierran el trámite. Un operador de aduana revisa la documentación y la declaración aduanera.

Por lo general tipos de aforadores piensan ya que solo con ver el producto quieren cambiar la partida y los revisores piden ficha técnica para revisar el producto. Una vez que ya está subsanada le revisión, facturas el trámite y sacas la carga suelta.

Aforo físico, se revisa físicamente la mercancía, cuando es carga suelta el aforo es mucho más rápido. Pero si es aforo físico del contenedor, el aforador ordena que saque hasta el fondo del contenedor, e inspecciona en forma de L. y en casos más extremos vaciar todo el contenedor. Una vez que se haya hecho la revisión, se procede con el cierre del trámite y se factura y por ende sacas la carga. Pero puede existir otro caso donde el aforador observa en el ecuappas, que se pueda observar si alguna mercancía requiere INNEN o forme para del IEPI.

Otro tema en si con los aforos son los Faltantes o excedentes. Si es faltante se procede hacer una nota crédito por todo lo que no vino, por haber pagado los aranceles, si existiera el caso de que hubiera excedente y se revisa la Fact. Comercial, se procede hacer una nueva liquidación o se abre un sumario administrativo.

Aforo rayo X. son pésima calidad en Cotecon e Inarpi. Por lo regular mandan aforo físico ya que en las imágenes se ve solo una sombra y se pierde un día, por ende, incrementan el almacenaje por el día. Al final eso genera gastos para el importador.

Aforo automático. Pocos clientes lo tienen, cuando el cliente o el importador paga más de un millón de dólares al año. Un plus por tener una buena cantidad de importaciones y perfil de riesgo bueno. Haces transmisión electrónica pagas la liquidación y sacas la carga.

Tipos de inspecciones:

Inspecciones previas, Innen, fitosanitarios.

El objetivo de inspección previa, traer mercancía que requiere Innen, dependiendo del número de productos. El INEN debe venir los modelos de acuerdo al número de productos, para no retrasar el trámite.

Inspección por peso, se produce cuando se hace la fact. Comercial y excede el 10% faltante o sobrante por el peso, se usa la báscula.

Un representante del almacén de Inarpi o Contecon y de la aduana, si pasa del 10% más o menos, lo regresan y que hace la zona primaria hace inspección por peso con el fin de que la mercadería no haya sido sustraída dentro de los almacenes y no haya existido algún tipo de robo.

Comentarios adicionales:

En Contecon como Inarpi les falta gente de cuadrilla, a veces el ecuappas prepara el aforo para tal día, pero el almacén temporal no programa y es otro día más de pérdida para el importador.

El aforador de aduana llega tarde o esa aforando, y desea aforar al 100% y suspende el aforo y es otro día y pérdida de tiempo y dinero para el importador.

Jefe de Operaciones (Dialcarga):

Analizar las ventajas y desventajas para los Importadores, puertos y aduana.

Para todas las cargas que necesiten inspección de organismos de fiscalización las agencias de aduanas deberán programar con 24 horas de anticipación la operación física. Será de exclusiva responsabilidad de las agencias de aduanas la coordinación, traslado y presentación del fiscalizador. Al momento de inscribir las cargas en el Centro de Informaciones para su retiro directo, las agencias de aduanas procederán a informar la fecha y la hora en que realizarán la operación física.

Gerente General (Olexsa Import S.A.):

Analizar las ventajas y desventajas para los Importadores, puertos y aduana.

Los procesos de inspección y aforo de la carga, cumplen con sus funciones determinadas y por ende no existe inconformidad de parte de los importadores, aparentemente, más bien en el proceso de documentación por la demora de la gestión de la misma función.

Jefe de Depto. Importaciones (PD importaciones):

Redactar los procesos de inspección y control.

La aduana solo le importa despachar la mercancía y el cliente, más no los procesos de inspección, ni control de calidad.

Gerente Administrativo (Olexa Import):

Redactar los procesos de inspección y control.

Las Autoridades Administrativas y de Control, que, en virtud de competencias legales, intervienen en las operaciones de comercio exterior, están llamadas a contribuir con el desarrollo de la competitividad, mediante la agilización de los procesos que son partes de sus responsabilidades y facultades definidas por la normatividad vigente. Por el alto consumo y requerimiento ante las demandas económicas y comerciales no pueden alcanzar su proceso y procedimiento de inspección a gran escala por el mismo factor de consumo inmediato.

Jefe de Depto. (Veritas):

Redactar los procesos de inspección y control.

Todo varia, si el contenedor va aforo físico, en el caso de que sea aforo físico va a depender de que si haya tenido algún problema anterior con despachador o por la cantidad. Por lo general la aduana solo inspecciona la mitad de la carga.

Gerente administrativo (Cotecna):

Redactar los procesos de inspección y control.

Como tramitador y conocer el proceso e inicio de la operación en efecto el sistema que se maneja aleatorio, también es bien sabido que la aduana tiene su forma operativa de trabajar, todo depende de los altos rangos.

Respondiendo a una parte de donde se tiene duda si acaso se requiere vaciado total o apertura y el inspector 'Verificador' toma una muestra, es el que decide que parte se tiene que

descargar, ya sea brecha a piso, o bien solo medio contenedor, de ahí existe un proceso minucioso como la identificación de la mercancía por modelos para así mismo verificar que fracción arancelaria sea correcta.

CAPITULO IV

4.1 Criterio aplicable

- Los aforos físicos y de inspección a cargo de la aduana, puertos y aeropuertos, como de las empresas verificadoras deberían tomar el mismo tiempo predeterminado por cada proceso realizado y establecido, siempre y cuando la entrega de documentos a estas empresas se haga de la misma manera, ya que la selección de contenedores deberían realizarse con similar criterio, así con lo antes realizado con el objetivo de poder unificar cada proceso con anticipación.

4.2 Causas:

- No hay un procedimiento administrativo para la coordinación con las verificadoras que regulen y organicen el trabajo de esta área, también en el aspecto físico como los datos de los contenedores a aforar.
- Las empresas navieras por su parte descargan y trasladan los contenedores seleccionados con antelación a los recintos establecidos, con los que tienen un contrato, sin tomar en consideración el tipo de carga por parte del importador.

4.3 Efectos:

- La selección de contenedores a ser aforados por parte de la aduana y la elaboración de un programa organizativo para la selección previa de los contenedores, para las verificadoras se realizan manualmente, lo que en ocasiones es un error de digitación de los datos emitidos por las autoridades competentes, ya que con antelación ya están registrados. Esta elaboración rústica establece un mayor tiempo de nacionalización de la mercancía, por ende genera una pérdida de tiempo para el importador.
- La demanda del traslado de los contenedores, administrativamente ha dado que cuyos procedimientos no estén enfocados en el usuario, sino en un mecanismo de autorización, pero no de agilización de los procesos solicitados por parte del usuario. Esto implica el tiempo de permanencia de la carga en los patios.

4.4 Ventajas:

- Mayor eficiencia en la aduana, además el estímulo que representa para los comerciantes la agilización del levante de las mercancías en el canal verde, mejorando el cumplimiento por parte de los mismos, de las leyes y reglamentos.
- Colaboración entre operadores del comercio exterior y la Administración Aduanera. Así ayudando a la mejora de la comunicación entre las aduanas y los comerciantes, formando parte del proceso de evaluación de los riesgos relacionados con las mercancías que importan.
- Reducción de tiempos de espera por el levante de las mercancías, de manera eficiente se reduce los tiempos de despacho de los operadores de comercio exterior y de las mercancías que representan un menor riesgo para la Administración Aduanera.

- Disminución del costo en las transacciones de cada gestión de control. En un aforo físico, por ejemplo, el operador de comercio exterior debe incurrir en costos de comisiones a su agente de aduana por la inspección: Costos de movilización de la mercancía (posicionamiento de carga), un mayor costo de almacenaje, entre otros.

4.5 Desventajas:

- Malos procesos en su cadena logística y administrativa, problemas con proveedores y operadores de comercio exterior no asociados.
- La falta de información en tiempo real e información dispersa, problemas de trazabilidad y embarques con demoras.
- Sus proveedores de servicios como: Agencias de Aduana, Agencias de Carga, transportistas y demás, trabajan de forma aislada, entregando información dispersa al importador/exportador.

CONCLUSIONES

- a) El control aduanero puede ser determinado según el régimen aduanero sujeto al control establecido, tales como control de importaciones, exportaciones, regímenes especiales, regímenes de excepción, entre otros se debe analizar los procesos dependiendo el régimen que se utiliza. La administración aduanera se enfrenta a una disyuntiva entre la facilitación al comercio exterior y el control. La facilitación del comercio exterior corresponde a una reducción en los tiempos y en los trámites antes

del despacho de las mercancías para generar una mayor eficiencia en la aduana; el control por su lado tiene que ver con el cumplimiento de los requisitos y el pago de los tributos.

- b) Contar con un número amplio de declaraciones con el mismo riesgo, para poder establecer un proceso que integre los subprocesos de inspección y control, para así llegar a un mayor número de contribuyentes, analizando riesgos específicos en un corto periodo de tiempo. Los controles pretenden analizar un número amplio de declaraciones de un mismo contribuyente de manera absoluta.
- c) El control posterior permite identificar los riesgos y defectos de la mercancía en el despacho de manera expedita, estableciendo un proceso de inspección física y de control al contrabando, dejando a la Administración Aduanera la posibilidad de realizar el control una vez que las mercancías ya se encuentran a disposición del operador de comercio exterior.

Durante el despacho aduanero, si es que se presentan las mercancías objeto de delito aduanero por vía legal, se debe realizar un análisis completo de las declaraciones aduaneras emitidas, tanto documentalmente como físicamente, analizando el cumplimiento de obligaciones arancelarias y no arancelarias, en caso de encontrar irregularidades, sobre todo de la clasificación arancelaria, se debe proceder a realizar las correcciones pertinentes y aplicar las multas correspondientes de la legislación aduanera aplicable.

d) Un servicio estándar de regulaciones establecidas que determine un proceso de inspección previo antes de la inspección física de carga, que confirme que los productos se han producido en condiciones laborales decentes. También de confirmar que los productos no presentan un riesgo serio para la salud y la seguridad de los consumidores en los que quieren distribuir sus productos. De esta manera poder implementar los procedimientos para inspección física y procesos de control de mercancías, de manera simultánea, eficiente, eficaz y segura, con el fin de disminuir tiempos, costos y riesgos.

Recomendaciones:

- Las empresas Verificadoras Puertos y Aduanas deberían actuar sobre los procedimientos previamente establecidos para poder determinar la introducción de mejoras continuas para un mayor control de inspecciones y aforos simultáneos como estandarizados, así poder unificar los tiempos de cada proceso a realizar.
- Emitir a los agentes de aduana o a la autoridad que le concierne, que la información del tiempo promedio que se toma a las empresas Verificadoras en transmitir el certificado electrónico a la Aduana, sea similar al que les toma emitir el certificado físico durante la inspección y control previamente realizado por la misma.

BIBLIOGRAFÍA

- Cotecna. (2016). *Servicios*. Obtenido de <http://www.cotecna.com.ec/es-ES/Services>
- AQF. (Mayo de 2014). *Inspecciones de reconocimiento Previo y pre-embarque*. Obtenido de <https://blog.asiaqualityfocus.com/es/inspecciones-de-reconocimiento-previo-y-pre-embarque/>
- Armijos, A. (14 de Octubre de 2017). Ingeniero. (J. Serrano, Entrevistador)
- Aveiga, K. P. (2016). *ANÁLISIS DE LOS PROBLEMAS QUE TIENEN LOS IMPORTADORES EN ALMACENAMIENTO Y DESPACHO EN CARGA GENERAL DE IMPORTACIÓN EN AUTORIDAD PORTUARIA DE ESMERALDAS*. Obtenido de <https://repositorio.pucese.edu.ec/bitstream/123456789/1403/1/AVEIGA%20ROBINZON%20KAREN%20PAOLA%20.pdf>
- Cifuentes Casquete, T. L. (2004). *Determinación y utilización de índices de control de gestión aduanera para la optimización y regulación del proceso aduanero en las importaciones de consumo de Ecuador a través del Distrito Guayaquil Marítimo*. Obtenido de <https://www.dspace.espol.edu.ec/bitstream/123456789/3936/1/6463.pdf>
- Comunidad de Comercio Exterior. (13 de Diciembre de 2014). *QUE ES EL AFORO Y CUÁLES SON SUS MODALIDADES*. Obtenido de <http://comunidad.todocomercioexterior.com.ec/profiles/blogs/que-es-el-aforo-y-cuales-son-sus-modalidades>
- Contecon Guayaquil S.A. (s.f.). *GUIA DE TRÁMITE.- Programación de Servicios*. Obtenido de http://www.cgsa.com.ec/files/guia_tramites/servicio_al_cliente/Guia_Programacion_de_Servicios.pdf

- Corte Nacional de Justicia. (Septiembre de 2000). *REGLAMENTO GENERAL A LA LEY ORGANICA DE ADUANAS* . Obtenido de http://www.cortenacional.gob.ec/cnj/images/pdf/reglamentos/reglamento_ley_organica_aduanas.pdf
- Espinoza, R. (Noviembre de 2015). *Ley Orgánica de Aduanas: Que es el aforo de la mercancía*. Obtenido de <http://robertoespinozasalazar.blogspot.com/2009/11/que-es-el-aforo-de-la-mercancia.html>
- Gallegos , G. R. (2005). *PROPUESTA DE LA ESTRUCTURA DE UNA ORGANIZACIÓN ESTATAL QUE ADMINISTRE EL SISTEMA DE VERIFICACIÓN Y AFORO FÍSICO EN EL ECUADOR*. Obtenido de <http://repositorionew.uasb.edu.ec/bitstream/10644/2416/1/T0359-MBA-Rubio-Propuesta.pdf>
- Jaramillo, P. (Noviembre de 2009). *LEY ORGÁNICA DE ADUANAS INDIZADA*. Obtenido de <http://pablojaramilloluzuriaga.blogspot.com/2009/11/plazos-para-realizar-el-aforo-fisico-de.html>
- Merino Melendres, M., & Vélez Ruíz, V. (2015). *ANÁLISIS DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL AFORO AUTOMÁTICO EN EL SISTEMA DE RECAUDACIÓN ARANCELARIA EN IMPORTACIONES A CONSUMO*. Obtenido de <http://www.dspace.espol.edu.ec/xmlui/bitstream/handle/123456789/30770/D-CSH92.pdf?sequence=-1&isAllowed=y>. Ecuador.
- Noboa, J. (14 de Octubre de 2017). Ingeniero. (J. Serrano, Entrevistador)
- Organization of American States. (2007). *Red Hemisferica de Intercambio de Información para la asistencia mutua en Material Penal y Extradición*. Obtenido de https://www.oas.org/juridico/mla/sp/ecu/sp_ecu-mla-law-customs.html
- Peralta, F. (13 de Octubre de 2017). CPA. (J. Serrano, Entrevistador)

Pereira, A. (2008). *PROCESO DE INSPECCIÓN FÍSICA DE CARGA*. Obtenido de <https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/9202/tesis279.pdf?sequence=1>

Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador. (2007). *REGLAMENTO DE VERIFICACION*. Obtenido de https://www.aduana.gob.ec/files/pro/leg/res/2004/resolucion_7-2004-R2.pdf

The Organization of American States. (2007). *LEY ORGÁNICA DE ADUANAS*. Obtenido de https://www.oas.org/juridico/mla/sp/ecu/sp_ecu-mla-law-customs.html

ANEXO

Anexo A

TPG

Contenedores Aforar:

N	BU	MODUL	CONTENEDOR	TIP	OBSERVACION
1	CMA CGM TIGRIS	POR	CRLU7273862	RH	AFORO FISICO IMPO
2	CMA CGM TIGRIS	SIN	TCNU6621660	4	INSP. ANTINARCOTICO
3	COPI	SIN	CBHU4427883	2	AFORO EXPO
4	NORDIC MACAU	TPG1	SUDU6191496	RH	AFORO FISICO IMPO
5	NORDIC MACAU	TPG1	SUDU8702300	4	AFORO NO INTRUSIVO RAYOS
6	ITAL LAGUNA	TPG1	MAGU241004	2	AFORO NO INTRUSIVO RAYOS
7	NORDIC MACAU	TPG1	SUDU1979119	2	AFORO NO INTRUSIVO RAYOS
8	CAU	TPG1	HLXU3268241	2	AFORO NO INTRUSIVO RAYOS
9	ITAL LAGUNA	TPG1	TCLU6884355	2	AFORO NO INTRUSIVO RAYOS
10	NORDIC MACAU	TPG1	FESU2102598	2	AFORO NO INTRUSIVO RAYOS
11	ITAL LAGUNA	TPG1	CAIU8047958	4	AFORO NO INTRUSIVO RAYOS
12	CAUQUENES	TPG1	TRIU8670491	RH	AFORO FISICO IMPO
13	MINE	TPG1	HLBU9003366	RH	AFORO FISICO IMPO
14	MINE	TPG1	HLBU9057660	RH	AFORO FISICO IMPO
15	CAUQUENES	TPG1	TTNU8110147	RH	AFORO FISICO IMPO
16	NORDIC MACAU	TPG1	SUDU8121760	RH	AFORO FISICO IMPO
17	NORDIC MACAU	TPG1	SUDU8096076	RH	AFORO FISICO IMPO
18	NORDIC MACAU	TPG1	TTNU4172496	4	AFORO NO INTRUSIVO RAYOS
19	NORDIC MACAU	TPG1	CMAU141471	2	AFORO NO INTRUSIVO RAYOS
20	MINE	TPG1	SUDU6228430	RH	AFORO FISICO IMPO
21	CMA CGM TIGRIS	TPG1	TEMU776405	4	INSP. ANTINARCOTICO
22	CMA CGM TIGRIS	TPG1	CAIU9830295	4	INSP. ANTINARCOTICO
23	NORDIC MACAU	TPG1	SUDU1792750	2	AFORO NO INTRUSIVO RAYOS
24	NORDIC MACAU	TPG1	HASU1060865	2	AFORO NO INTRUSIVO RAYOS
25	ITAL LAGUNA	TPG1	BEAU2108270	2	AFORO NO INTRUSIVO RAYOS
26	CAUQUENES	TPG1	TTNU617496	PL2	AFORO FISICO IMPO
27	WAN HAI 516	TPG1	CSLU1212558	2	AFORO EXPO
28	ITAL LAGUNA	TPG1	BMOU305232	4	AFORO NO INTRUSIVO RAYOS
29	CAU	TPG1	CMAU556934	4	AFORO NO INTRUSIVO RAYOS
30	WAN HAI 515	TPG1	CBHU6398629	4	AFORO NO INTRUSIVO RAYOS
31	CORCOVADO	TPG1	TCLU7205145	2	AFORO NO INTRUSIVO RAYOS
32	CAUQUENES	TPG1	NYKU3578650	2	AFORO NO INTRUSIVO RAYOS
33	CMA CGM TIGRIS	TPG1	NYKU3724396	2	INSP. ANTINARCOTICO
34	CMA CGM TIGRIS	TPG1	BEAU4027389	4	INSP. ANTINARCOTICO
35	CMA CGM TIGRIS	TPG1	HASU1482520	2	INSP. ANTINARCOTICO
36	CMA CGM TIGRIS	TPG1	TEMU109131	2	INSP. ANTINARCOTICO
37	CMA CGM TIGRIS	TPG1	HLXU3310742	2	INSP. ANTINARCOTICO
38	WAN HAI 516	TPG1	TRLU9754462	2	AFORO EXPO
39	MINE	TPG1 A	SUDU7835485	2	AFORO FISICO IMPO
40	CAU	TPG2	HLBU1653940	4	AFORO FISICO IMPO
41	ITAL LAGUNA	TPG2	DRYU4152508	4	AFORO FISICO IMPO
42	CAUQUENES	TPG2	TCNU8598091	4	AFORO FISICO IMPO
43	CAUQUENES	TPG2	APZU4340965	4	AFORO FISICO IMPO
44	NORDIC MACAU	TPG2	TCNU9882543	4	AFORO FISICO IMPO
45	NORDIC MACAU	TPG2	HLBU1584984	4	AFORO FISICO IMPO

4	NORDIC MACAU	TPG2	HASU4881118	4	AFORO FISICO IMPO
4	NORDIC MACAU	TPG2	BMOU661002	4	AFORO FISICO IMPO
4	CAUQUENES	TPG2	TCKU1867379	2	AFORO FISICO IMPO

4	NORDIC MACAU	TPG2	TCNU7514120	4	AFORO FISICO IMPO
5	NORDIC MACAU	TPG2	SUDU8855850	4	AFORO FISICO IMPO
5	NORDIC MACAU	TPG2	SUDU6682904	4	AFORO FISICO IMPO
5	MINE	TPG2	HLXU1387909	2	AFORO FISICO IMPO
5	NORDIC MACAU	TPG2	CMAU158822	2	AFORO FISICO IMPO
5	ITAL LAGUNA	TPG2	TGHU698466	4	AFORO FISICO IMPO
5	ITAL LAGUNA	TPG2	TCNU5265137	4	AFORO FISICO IMPO
5	ITAL LAGUNA	TPG2	EISU2011581	2	AFORO FISICO IMPO
5	ITAL LAGUNA	TPG2	CAIU7082888	4	AFORO FISICO IMPO
5	ITAL LAGUNA	TPG2	PCIU8713184	4	AFORO FISICO IMPO
5	ITAL LAGUNA	TPG2	EITU1255817	4	AFORO FISICO IMPO
6	ITAL LAGUNA	TPG2	GLDU9765096	2	AFORO FISICO IMPO
6	CAUQUENES	TPG2	SUDU8726998	4	AFORO FISICO IMPO
6	NORDIC MACAU	TPG2	HASU1426023	2	AFORO FISICO IMPO
6	ITAL LAGUNA	TPG2	TLLU4169680	4	AFORO FISICO IMPO
6	ITAL LAGUNA	TPG2	WHLU564893	4	AFORO FISICO IMPO
6	NORDIC MACAU	TPG2	HLXU6441598	4	AFORO FISICO IMPO
6	NORDIC MACAU	TPG2	HASU4365338	4	AFORO FISICO IMPO
6	NORDIC MACAU	TPG2	SUDU8922619	4	AFORO FISICO IMPO
6	ITAL LAGUNA	TPG2	TCNU3058526	4	AFORO FISICO IMPO
6	NORDIC MACAU	TPG2	SUDU1763290	2	AFORO FISICO IMPO
7	NORDIC MACAU	TPG2	SUDU7687726	2	AFORO FISICO IMPO
7	NORDIC MACAU	TPG2	ECMU214141	2	AFORO FISICO IMPO
7	ITAL LAGUNA	TPG2	CAIU9531782	4	AFORO FISICO IMPO
7	ITAL LAGUNA	TPG2	PCIU9052290	4	AFORO FISICO IMPO
7	CAUQUENES	TPG2	FCIU9103669	4	AFORO FISICO IMPO
7	CAUQUENES	TPG2	CMAU568766	4	AFORO FISICO IMPO
7	NORDIC MACAU	TPG2	CRXU3446376	2	AFORO FISICO IMPO
7	NORDIC MACAU	TPG2	SUDU7348701	2	AFORO FISICO IMPO
7	CAUQUENES	TPG2	CMAU775760	2	AFORO FISICO IMPO
7	NORDIC MACAU	TPG2	TCKU9206190	4	AFORO FISICO IMPO
8	NORDIC MACAU	TPG2	SUDU8507731	4	AFORO FISICO IMPO
8	NORDIC MACAU	TPG2	HASU4935596	4	AFORO FISICO IMPO
8	CAUQUENES	TPG2	SUDU5611085	4	AFORO FISICO IMPO
8	ITAL LAGUNA	TPG2	YMLU883908	4	AFORO FISICO IMPO
8	ITAL LAGUNA	TPG2	TEMU225668	2	AFORO FISICO IMPO
8	KOTA LAYANG	TPG2	CBHU9584484	4	AFORO FISICO IMPO
8	CAUQUENES	TPG2	CPSU1737886	2	AFORO FISICO IMPO
8	CAUQUENES	TPG2	CMAU149145	2	AFORO FISICO IMPO
8	MINE	TPG2	TGHU984973	4	AFORO FISICO IMPO
8	KOTA LAYANG	TPG2	CCLU7697080	4	AFORO FISICO IMPO
9	ITAL LAGUNA	TPG2	CCLU7690640	4	AFORO FISICO IMPO
9	WAN HAI 515	TPG2	WHLU571423	4	AFORO FISICO IMPO
9	ITAL LAGUNA	TPG2	CAIU7086040	4	AFORO FISICO IMPO
9	ITAL LAGUNA	TPG2	GESU6223243	4	AFORO FISICO IMPO
9	NORDIC MACAU	TPG2	HLXU1336780	2	AFORO FISICO IMPO
9	CAU	TPG2	HLXU3429794	2	AFORO FISICO IMPO
9	SAN ANTONIO EXPRESS	TPG2	SUDU7995734	2	AFORO FISICO IMPO
9	ITAL LAGUNA	TPG2	TCLU3375122	2	AFORO FISICO IMPO
9	ITAL LAGUNA	TPG2	TLLU4724124	4	AFORO FISICO IMPO
9	CAUQUENES	TPG2	CMAU522054	4	AFORO FISICO IMPO
1	CAUQUENES	TPG2	CBHU9149234	4	AFORO FISICO IMPO
1	MINE	TPG2	SUDU1416943	2	AFORO FISICO IMPO
1	MINE	TPG2	SUDU1642920	2	AFORO FISICO IMPO
1	ITAL LAGUNA	TPG2	TEMU893685	4	AFORO FISICO IMPO
1	CAUQUENES	TPG2	FCIU3097677	4	AFORO FISICO IMPO

1	MINE	TPG2	HASU5048575	4	AFORO FISICO IMPO
1	ARICA EXPRESS	TPG2	HASU5031968	4	AFORO FISICO IMPO
1	KOTA LAYANG	TPG2	CCLU7697080	4	AFORO FISICO IMPO
1	KOTA LAYANG	TPG2	CBHU9584484	4	AFORO FISICO IMPO
1	NORDIC MACAU	TPG2	TCNU9633957	4	AFORO FISICO IMPO
1	ITAL LAGUNA	TPG2 A	TCNU8526790	4	AFORO NO INTRUSIVO RAYOS
1	CAUQUENES	TPG2 A	SUDU5994641	4	AFORO NO INTRUSIVO RAYOS
1	ARICA EXPRESS	TPG2 A	DRYU9091920	4	AFORO NO INTRUSIVO RAYOS
1	WAN HAI 515	TPG2 A	YMMU401097	4	AFORO NO INTRUSIVO RAYOS
1	CMA CGM TIGRIS	TPG2 A	TLLU4557198	4	INSP. ANTINARCOTICO
1	CMA CGM TIGRIS	TPG2 A	HLXU1211360	2	INSP. ANTINARCOTICO
1	WAN HAI 516	TPG2 A	CSLU1330503	2	AFORO EXPO
1	WAN HAI 516	TPG2 A	TEMU483279	2	AFORO EXPO
1	COPI	TPG2 A	TCLU2649050	2	AFORO EXPO
1	NORDIC MACAU	TPG2	TCNU4685578	4	AFORO FISICO IMPO
1	CAUQUENES	TPG2	TCNU6251586	4	AFORO FISICO IMPO
1	CAUQUENES	TPG2	AKLU6030897	2	AFORO FISICO IMPO
1	AUG	TPG2	YMLU870857	4	AFORO FISICO IMPO