

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI



FACULTAD DE COMERCIO INTERNACIONAL, INTEGRACIÓN, ADMINISTRACIÓN Y ECONOMÍA EMPRESARIAL.

CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACIÓN COMERCIAL INTERNACIONAL.

Tema: “La aplicación del Pilar 1 del Marco Normativo SAFE: Asociación aduana – aduana y la facilitación en los procesos aduaneros entre el SENAE y la DIAN en la zona fronteriza.”

Trabajo de titulación previa la obtención del
título de Ingeniero en Comercio Exterior y
Negociación Comercial Internacional.

AUTOR: León Pozo Roberto Carlos

TUTORA: Lcda. Realpe Delgado Ofelia Beatriz (MSc)

TULCÁN - ECUADOR

2020

CERTIFICADO JURADO EXAMINADOR

Certificamos que el estudiante LEÓN POZO ROBERTO CARLOS con el número de cédula 040139717-9 ha elaborado el trabajo de titulación: “La aplicación del Pilar 1 del Marco Normativo SAFE: Asociación aduana – aduana y la facilitación en los procesos aduaneros entre el SENA y la DIAN en la zona fronteriza.”

Este trabajo se sujeta a las normas y metodología dispuesta en el Reglamento de Titulación, Sustentación e Incorporación de la UPEC, por lo tanto, autorizamos la presentación de la sustentación para la calificación respectiva.

f.....

MSc. Realpe Delgado Ofelia Beatriz
TUTORA

f.....

MSc. Montenegro Ayala Diana Patricia
LECTORA

Tulcán, 13 de febrero de 2020.

AUTORÍA DE TRABAJO

El presente trabajo de titulación constituye requisito previo para la obtención del título de **Ingeniero** en la Carrera de Comercio Exterior y Negociación Comercial Internacional de la Facultad de Comercio Internacional, Integración, Administración y Economía Empresarial.

Yo, LEÓN POZO ROBERTO CARLOS con cédula de identidad número 040139717-9 declaro: que la investigación es absolutamente original, auténtica, personal y los resultados y conclusiones a los que he llegado son de mi absoluta responsabilidad.



f.....
LEÓN POZO ROBERTO CARLOS
AUTOR

Tulcán, 13 de febrero de 2020.

ACTA DE CESIÓN DE DERECHOS DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

Yo, LEÓN POZO ROBERTO CARLOS declaro ser autor de los criterios emitidos en el trabajo de investigación: “La aplicación del Pilar 1 del Marco Normativo SAFE: Asociación aduana – aduana y la facilitación en los procesos aduaneros entre el SENAE y la DIAN en la zona fronteriza.” y eximo expresamente a la Universidad Politécnica Estatal del Carchi y a sus representantes legales de posibles reclamos o acciones legales.



f.....

LEÓN POZO ROBERTO CARLOS

AUTOR

Tulcán, 13 de febrero de 2020.

AGRADECIMIENTO

Quiero expresar un sincero agradecimiento a Dios quien con su bendición llena siempre mi vida de felicidad y a toda mi familia por estar siempre presente en mis momentos de lucha por salir adelante.

Un profundo agradecimiento a todos quienes conforman la Universidad Politécnica Estatal del Carchi – UPEC por abrir las puertas de esta casona universitaria a tanto joven para llegar a cumplir su mayor sueño, que es ser profesional para tener una vida digna y estable.

De igual manera quiero expresar un fraterno agradecimiento a todos los funcionarios públicos de la Dirección de Impuestos y Aduana de la ciudad de Ipiiales - DIAN, por su valioso aporte para que esta investigación se llegue a culminar, por ser una institución que le gusta colaborar a los estudiantes con el acceso a la información pública y gratuita.

Finalmente quiero expresar mi más sincero agradecimiento a la MSc. Beatriz Realpe docente tutor y la MSc. Patricia Montenegro docente lector del trabajo de investigación, por ser principales colaboradores durante este proceso, quien con su dirección, conocimiento, enseñanza y colaboración permitió el desarrollo de este trabajo.

DEDICATORIA

El presente trabajo de titulación es dedicado principalmente a Dios por darme salud y fuerza para salir adelante con mi formación personal y profesional, por ser mi mayor inspiración para continuar en este proceso de obtener uno de los anhelos más deseados.

A mis padres, Germania Esperanza Pozo y Carlos Aníbal León, por su amor, trabajo y sacrificio en todos estos años, ha sido un orgullo ser su hijo, y el triunfo que he logrado es de ustedes, por ser los mejores padres del mundo, por haber soportado el entumecedor frío de las madrugadas y el enardecedor sol de las tardes por su trabajo constante en el campo, son unas personas duras y dignas de admirar.

A todas las personas que han estado aportando de manera significativa en mi vida y han hecho que este trabajo de grado se realice con el mayor de los éxitos, en especial aquellos profesores que fueron amigos y abrieron las puertas del conocimiento y la ciencia.

RESUMEN

Es necesario conocer e identificar que el Marco Normativo SAFE, es un instrumento internacional único diseñado por la Organización Mundial de Aduanas (OMA), para asegurar y facilitar el comercio mundial, y anuncia un nuevo enfoque para la gestión integrada de las mercancías transportadas entre fronteras, para este caso de estudio, se procede a realizar un estudio comparativo entre la Dirección Distrital de Aduana de la ciudad de Tulcán (SENAE) y la Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de la ciudad de Ipiales (DIAN), en base a las 11 Normas del Pilar 1 de esta norma internacional, la cual es Asociación Aduanera.

La presente investigación de campo consta de siete capítulos, en el primer capítulo se puede apreciar la problemática aduanera detectada en base al Pilar 1 del Marco Normativo SAFE: asociación aduanera, caso SENAE – DIAN, en esencia, en este capítulo se establece que existe escasa adopción de mejores prácticas internacionales en materia aduanera, la inadecuada aplicación de procedimientos aduaneros integrados dentro de la cadena logística internacional, la falta de tecnología moderna en los equipamientos de inspección, han desencadenado el fallo de un sistema de gestión de riesgos único para detectar cargas y medios de transporte que podrían ser de alto riesgo y llevarlo a un proceso automático; además se justifica el porqué de esta investigación, pues es importante que las aduanas, deben conocer que existe un instrumento normativo de respaldo a sus procedimientos para realizar una posible cooperación aduanera en frontera, en base a lo expuesto se procedió a plantear objetivos y cuestionamiento a ser demostrado del entorno aduanero. En el segundo capítulo se establece los antecedentes investigativos y teorías filosóficas que sirvieron de sustento para que este estudio se pueda culminar, promoviendo en nivel de importancia de realizar esta clase de investigación en la zona fronteriza, identificando las causas y efectos de la operatividad tradicional que mantienen las administraciones aduaneras. En el tercer capítulo se evidencia la metodología científica necesaria para la recolección de información, en donde se identifica el enfoque, los tipos de investigación, las clases de investigación, la idea a defender, la operacionalización de variables, los métodos utilizados, y las técnicas para la obtención de datos como encuestas cerradas aplicadas a los Operadores de Comercio Exterior (OCE) de la ciudad de Tulcán e Ipiales y una entrevista no estructurada dirigida a los señores Directores del SENAE y la DIAN de las ciudades anteriormente mencionadas. En el cuarto capítulo se puede apreciar el análisis e interpretación de resultados de la investigación de campo realizada, seguido de la discusión hacia casos realizados con anterioridad en el lapso de cinco años anteriores a la fecha de la investigación, y puesto en cuestión con la información primaria ofertada por parte de las Direcciones de las aduanas estudiadas para posteriormente llegar a concluir y recomendar en base a los resultados obtenidos.

PALABRAS CLAVE: Asociación Aduanera, Pilar 1 del Marco Normativo SAFE, Aseguramiento de la Cadena Logística Internacional, Facilitación en Procedimientos Aduaneros, Mejores Prácticas Internacionales, Modernización Aduanera, Aduanas.

ABSTRACT

It is necessary to know and identify that the SAFE Regulatory Framework, is a unique international instrument designed by the World Customs Organization (WCO), to ensure and facilitate world trade. It announces a new approach to integrated management of goods transported across borders, for this case study, it is carried out comparison between District Customs Directorate in Tulcan city (SENAE) and Sectional Directorate of Taxes and Customs in Ipiiales city (DIAN). It is based on the 11 Rules of Pillar 1 from international standard, which is Association Customs.

This field research consists of seven chapters, in the first one you can see customs problem identified on Pillar 1 of the SAFE Regulatory Framework: SENAE – DIAN customs association case, establishes that there is scale adoption of international best practices in customs matters, the inadequate application of customs procedures integrated within the international logistics chain, the lack of modern technology in inspection equipment. These have triggered unique risk management system failure to detect loads and means of transport that could have high risk and lead to an automatic process; in addition, that is why this investigation is justified, because it is important that customs has to know about a normative instrument to support their procedures for possible customs cooperation at the border, based on these, objectives and questioning were set to be demonstrated from customs environment. The second chapter establishes the research background and philosophical theories that support this study to be completed. It promotes the level of importance on conducting this kind of research in border area, identifying causes and effects on the traditional operability that maintains customs administrations. The third chapter shows scientific methodology used to collect information, identify approach, define types and kinds of research, defend the idea, the variables operationalization, use of methods, and the techniques to obtain data such as closed surveys applied to the Foreign Trade Operators (OCE) in Tulcan and Ipiiales cities. An unstructured interview addressed to the SENAE and DIAN Directors of the aforementioned cities. In the fourth chapter you can see the analysis and interpretation of results of the investigation, followed by the discussion of cases previously made within five years prior to the date of the investigation, and questioned with the information primary offered by the Customs Directorates studied to give conclusions and recommendations based obtained results.

KEY WORDS: Customs Association, Pillar 1 of the SAFE Regulatory Framework, International Logistics Chain Assurance, Customs Procedures Facilitation, Best International Practices, Customs Modernization, Customs.

INTRODUCCIÓN

La creciente dinámica del comercio exterior de bienes y servicios, conjuntamente de la mano del proceso de la globalización de las cadenas logísticas internacionales, aumentan de manera constante las exigencias a las que se enfrentan las aduanas del mundo, generando en ellas la necesidad de adoptar las mejores prácticas internacionales de operatividad para ser más eficientes y seguras en sus procedimientos, la modernización aduanera es un reto que las aduanas deben proponerse para ofrecer un servicio de calidad, apoyadas por una aplicación efectiva de la tecnología y basadas en la adopción inteligente de medidas de control aduanero integrado con otras instituciones, dando facilidad al tráfico internacional de mercancías en todas sus modalidades de transporte para contribuir al crecimiento y competitividad de sus países.

La cooperación aduanera es otro tema que demandan las administraciones aduaneras en la actualidad, con la vigencia del Acuerdo de Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio (OMC), en el artículo 8 y 12, se establece las medidas para promover el cumplimiento y la cooperación aduanera, tal es el caso del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE) y la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN); el Marco Normativo SAFE es un instrumento diseñado por la Organización Mundial de Aduanas (OMA) en cooperación con la OMC, para fomentar la cooperación aduanera en beneficio del comercio lícito entre países, el Pilar 1 del Marco Normativo establece 11 normas de cumplimiento para que las aduanas entren al proceso de asociatividad: Norma 1 – Gestión integrada de la cadena logística, Norma 2 – Facultad para inspeccionar la carga, Norma 3 – Tecnología moderna en los equipos de inspección, Norma 4 – Sistema de gestión de riesgos, Norma 4 – Selectividad, establecimiento de perfiles y selección, Norma 6 – Información electrónica anticipada, Norma 7 – Selección y comunicación, Norma 8 – Medición del rendimiento, Norma 9 – Evaluación de la seguridad, Norma 10 – Integridad de los funcionarios, y la Norma 11 – Inspecciones de seguridad de mercancías destinadas al exterior.

Conscientes de este contexto, se alienta a los miembros de la OMA y OMC bajo normas internacionales, al intercambio de información sobre las mejores prácticas de gestión para el cumplimiento de procedimientos aduaneros de calidad, el SENAE y la DIAN deberán cooperar en materia de orientación técnica, asistencia y de apoyo para la creación de capacidades a los efectos de administrar las medidas en materia de cumplimiento y mejorar su eficiencia. El SENAE y la DIAN deben trabajar conjuntamente, utilizando normas comunes para maximizar la seguridad de las unidades de transporte y la facilitación de la cadena logística internacional en las diversas etapas del sistema comercial mundial.

Sin embargo, en el transcurso de esta investigación y en base a la información recolectada a través de entrevistas y encuestas aplicadas a Operadores de Comercio Exterior (OCE) y Directores distritales de aduana de las ciudades de Tulcán e Ipiales respectivamente, se determinó que el sistema aduanero se apega en mínima participación a la aplicabilidad del Pilar 1 del Marco Normativo SAFE y obediencia de los artículos anteriormente mencionados del Acuerdo de la OMC, en consecuencia las aduanas están sujetas a regir sus procedimientos aduaneros en base a normas nacionales e internacionales; las operaciones aduaneras las realizan de manera independiente sin realizar procesos integrados de gestión, cada administración aduanera opera como establece las normas y estatutos nacionales, de manera significativa, no comparten información sobre sus mejores prácticas de gestión aduanera.

Mediante la investigación de campo aplicada en la Zona de Integración Fronteriza (ZIF – EC), se pudo socializar ante las Aduanas (SENAE – DIAN) y Operadores de Comercio Exterior que realizan sus actividades económicas en frontera a través del Puente Internacional de Rumichaca, que existe un instrumento internacional de cumplimiento, el cual sustenta procesos aduaneros de calidad y orienta a las administraciones aduaneras a perfilarse como aduanas del futuro, al demostrar mayor eficacia y eficiencia en sus procedimientos aduaneros basados en el Pilar 1 del Marco Normativo SAFE.

Es importante recalcar que esta investigación de campo se encuentra sustentada fundamentalmente en el Pilar 1 del Marco Normativo SAFE de la OMA, para los procedimientos aduaneros del SENAE y la DIAN en frontera.

ÍNDICE

CERTIFICADO JURADO EXAMINADOR.....	2
AUTORÍA DE TRABAJO.....	3
ACTA DE CESIÓN DE DERECHOS DEL TRABAJO DE TITULACIÓN.....	4
AGRADECIMIENTO.....	5
DEDICATORIA.....	6
RESUMEN.....	7
ABSTRACT.....	8
INTRODUCCIÓN.....	9
I. PROBLEMA.....	17
1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	17
1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.....	18
1.3. JUSTIFICACIÓN.....	18
1.4. OBJETIVOS Y PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN.....	20
1.4.1. Objetivo General.....	20
1.4.2. Objetivos Específicos.....	20
1.4.3. Preguntas de Investigación.....	20
II. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA.....	22
2.1. ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS.....	22
2.2. MARCO TEÓRICO.....	32
2.2.1. Teoría de la cooperación aduanera de Bela Balassa.....	33
2.2.2. Teoría de gestión administrativa de Edward Deming.....	34
III. METODOLOGÍA.....	35
3.1. ENFOQUE METODOLÓGICO.....	35
3.1.1. Enfoque.....	35
3.1.2. Tipo de Investigación.....	35

3.1.3. Clases de Investigación	37
3.1.4. Métodos de Investigación.....	38
3.1.5. Técnicas para recolección de datos.	40
3.2. IDEA A DEFENDER	41
3.3. DEFINICIÓN Y OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES	41
3.3.1. Definición de variables.....	41
3.3.2. Operacionalización de variables.....	42
3.4. MÉTODOS UTILIZADOS	44
3.4.1. Análisis estadístico.	44
3.4.2. Población.	45
3.4.3. Muestra.	45
3.5. ANÁLISIS DE DATOS Y RESULTADOS	62
3.5.1. Estudio comparativo de la aplicación del Pilar 1 del Marco Normativo asociación aduanera, entre el SENA E y la DIAN de la zona fronteriza Ecuador - Colombia.....	62
3.5.2. Determinar el grado de aplicabilidad del Pilar 1 del Marco Normativo SAFE ente las gestiones aduaneras de Tulcán e Ipiales.....	66
3.6. ANÁLISIS ESTADÍSTICO METODOLOGÍA SENA E.....	83
3.6.1. Procesos de la Dirección Distrital de Aduanas de Tulcán - SENA E.....	83
3.7. ANÁLISIS ESTADÍSTICO METODOLOGÍA DIAN.....	99
3.7.1. Procesos de la Dirección Seccional de Impuestos de Aduanas de Ipiales - DIAN.....	99
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN	107
4.1. RESULTADOS.....	107
4.1.1. Norma 1: Gestión integrada de la cadena logística.	107
4.1.2 Norma 2: Facultad para inspeccionar la carga.....	115
4.1.3. Norma 3: Tecnología moderna en los equipos de inspección.	117
4.1.4. Norma 4: Sistemas de gestión de riesgo.	120
4.1.5. Norma 5: Selectividad, establecimiento de perfiles y selección.	123
4.1.6. Norma 6: Información electrónica anticipada.	124

4.1.7. Norma 7: Selección y comunicación.	126
4.1.8. Norma 8: Medición del rendimiento.	127
4.1.9. Norma 9: Evaluación de la seguridad.	128
4.1.10. Norma 10: Integridad de los funcionarios.	129
4.1.11. Norma 11: Inspecciones de seguridad de mercancías destinadas al exterior.	131
4.2. Coeficiente de Concordancia W. Kendall	131
4.3. DISCUSIÓN	136
V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	147
5.1. CONCLUSIONES	147
5.2. RECOMENDACIONES.....	150
VI. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	152

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Operadores de Comercio Exterior vinculados al SENA – DIAN.....	52
Figura 2. Recaudación tributaria Dirección Distrital de Aduana Tulcán – SENA.	84
Figura 3. Participación porcentual por tipo de tributo.....	85
Figura 4. Tiempos de nacionalización (Días) - SENA.....	86
Figura 5. Tiempos de atención en aduana (Horas) – SENA.	87
Figura 6. Tiempos de nacionalización por etapa (Días) – SENA.	87
Figura 7. Proceso de nacionalización de mercancías, metodología SENA.....	88
Figura 8. Comparativo de las importaciones sujetas a procesos aduaneros SENA 89	89
Figura 9. Comparativo de la cantidad de DAI presentadas ante el SENA.....	90
Figura 10. Comparativo de exportaciones en base a las DAE – SENA.....	90
Figura 11. Cantidad de DAE presentadas ante el SENA.	91
Figura 12. Declaraciones aduaneras simplificadas - SENA.....	91
Figura 13. Recaudación mensual, 2017 - 2018	92
Figura 14. Cantidad de declaraciones juramentadas de turista, 2017- 2018	92
Figura 15. Ubicación geográfica del SENA – Tulcán.....	93
Figura 16. Variación porcentual principales productos aprehendidos	93

Figura 17. Variación anual Aprehensiones – SENAE.....	94
Figura 18. Aforos documentales – SENAE.....	96
Figura 19. Aforos automáticos - SENAE.....	97
Figura 20. Aforos físicos intrusivos.	98
Figura 21. Número de aforos registrados en la Dirección Distrital de Aduana de Tulcán.....	99
Figura 22. Proceso de nacionalización de mercancías – DIAN.	100
Figura 23. Aprehensiones Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiales.....	105
Figura 24. Participación % en el proceso de aprehsiones por sectores afectados – DIAN.	106
Figura 25. Participación porcentual del proceso de aprehsiones por sectores afectados...	106
Figura 26. Comparativo control aduanero anterior SENAE – DIAN.....	108
Figura 27. Comparativo control aduanero concurrente SENAE – DIAN.....	109
Figura 28. Comparativo control aduanero posterior SENAE – DIAN.....	110
Figura 29. Comparativo tiempo de autorización del levante de mercancías.....	110
Figura 30. Nivel de eficacia de las aduanas en proceso de nacionalización de mercancías..	111
Figura 31. Comparativo del nivel de eficacia en el proceso de despachos de carga.....	112
Figura 32. Nivel de frecuencia entre aduanas en proceso de control en lugares de partida. .	112
Figura 33. Comparativo enmarcado en programas de inviolabilidad de precintos.	113
Figura 34. Nivel de frecuencia en proceso de control aduanero permanente.....	114
Figura 35. Declaraciones electrónicas anticipadas ante la autoridad aduanera.....	114
Figura 36. Nivel de frecuencia elaboración de instructivos de carga.....	115
Figura 37. Facultades de inspección de carga en territorio aduanero.....	116
Figura 38. Personal capacitado para procesos de aforo físico intrusivo.....	116
Figura 39. Tecnología moderna para monitoreo del contenedor.....	117
Figura 40. Implementos tecnológicos para inspecciones ágiles y seguras.....	118
Figura 41. Empleo de sistemas automatizados integrales aduaneros.....	118
Figura 42. Fiscalización de fronteras a través de laboratorios químicos.....	119
Figura 43. Nivel de satisfacción de los OCE por no contar con laboratorios químicos.....	120
Figura 44. Empleo de análisis de riesgos en frontera.....	122
Figura 45. Sistemas informáticos basados en las mejores prácticas internacionales.	123
Figura 46. Métodos sofisticados aduaneros para identificar cargas de alto riesgo.....	124
Figura 47. Métodos informáticos para el intercambio de información OCE - ADUANAS.	124
Figura 48. Uso de sistemas aduaneros automatizados para agilizar procedimientos.....	125
Figura 49. Uso de firmas electrónicas OCE.....	126

Figura 50. Uso de programas conjuntos de selección y evaluación por los OCE.	126
Figura 51. Nivel de frecuencia en la elaboración de informes de gestión aduanera.	127
Figura 52. Uso de instrumentos para el diseño de informes estadísticos aduaneros.	128
Figura 53. Cooperación con otras instituciones de control y fiscalización.	129
Figura 54. Nivel de frecuencia con que los OCE son capacitados por las aduanas.	130
Figura 55. Área de trabajo a la cual realiza capacitaciones la aduana.....	130
Figura 56. CEBAF Huaquillas interconexión entre Ecuador - Perú.....	167
Figura 57. Pirámide Jurídica de Hans Kelsen.....	167

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Operacionalización de variable independiente	42
Tabla 2. Operacionalización de variable dependiente	43
Tabla 3. Muestreo probabilístico estratificado proporcional.....	47
Tabla 4. Administraciones aduaneras en frontera	48
Tabla 5. Agentes de aduana habilitados en la ciudad de Tulcán	53
Tabla 6. Depósitos temporales habilitados en la ciudad de Tulcán.....	54
Tabla 7. Operadoras de transporte pesado de la ciudad de Tulcán.....	55
Tabla 8. Agentes de aduana habilitados en la ciudad de Ipiales.....	57
Tabla 9. Depósitos temporales habilitados en la ciudad de Ipiales	59
Tabla 10. Operadoras de transporte pesado de la ciudad de Ipiales	60
Tabla 11. Comparativo del Modelo SAFE entre el SENA E y la DIAN.	62
Tabla 12. Recaudación tributaria Dirección Distrital de Aduana de Tulcán - SENA E.....	84
Tabla 13. Despachos de carga por Depósito Habilitado - TULCÁN	89
Tabla 14. Número de declaraciones aduaneras simplificadas - SENA E.....	91
Tabla 15. Aprehensiones realizadas por la Dirección Distrital de Aduana Tulcán.	93
Tabla 16. Principales productos aprehendidos en el Distrito Tulcán	94
Tabla 17. Variación anual Aprehensiones - SENA E.....	94
Tabla 18. Aforos documentales - SENA E.....	96
Tabla 19. Aforo automático - SENA E.....	97
Tabla 20. Aforos físicos intrusivos.....	98
Tabla 21. Tipos de canales de aforos - SENA E.	98
Tabla 22. Declaraciones de importación Anticipadas con Entrega en Lugar de Arribo.	101

Tabla 23. Declaraciones de importación Anticipadas con Entrega en Depósito Aduanero...	102
Tabla 24. Declaraciones de importación Inicial con Entrega en Lugar de Arribo.....	103
Tabla 25. Declaraciones de importación Inicial con Entrega en Depósito.....	104
Tabla 26. Aprehensiones Aduana Seccional de Ipiiales (37).....	105
Tabla 27. Tipo de control aduanero SENA E - DIAN.....	107
Tabla 28. Sistema de Gestión de Riesgos SENA E - DIAN.....	120
Tabla 29. Inspecciones aduaneras previo solicitud razonable de la aduana extranjera.....	131
Tabla 30. Coeficiente de Concordancia W. Kendall.....	132
Tabla 31. Valores de la evaluación de expertos por categorías.....	133
Tabla 32. Valores de la evaluación de expertos por categorías con suma de rangos.....	134
Tabla 33. Rangos de calificación de los expertos sobre indicadores.....	134

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo 1: Información sobre las Empresas de Transporte Pesado de Carchi – ANT.....	154
Anexo 2: Solicitud de información sobre tiempos en aduana, metodología DIAN.....	155
Anexo 3: Comprobante de solicitud de información - DIAN.....	156
Anexo 4: Solicitud de entrevista Dirección Distrital de Aduana Tulcán - SENA E.....	157
Anexo 5: Solicitud de entrevista a la DIAN de Ipiiales.....	158
Anexo 6: Entrevista Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiiales – DIAN.....	159
Anexo 7: Entrevista Dirección Distrital de Aduanas de Tulcán – SENA E.....	161
Anexo 8: Encuesta aplicada a los OCE de las ciudades de Tulcán e Ipiiales.....	163
Anexo 9: Modelo del CEBAF de Huaquillas, interconexión Ecuador – Perú.....	167
Anexo 10: Fundamentación Legal.....	167
Anexo 11: Contextualización de variables.....	168
Anexo 12: Acta de sustentación de predefensa.....	169

I. PROBLEMA

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

En un mundo globalizado, la competitividad y la innovación son temas que se escuchan en todo tipo de empresa u organización jurídica, ya sea pública o privada; la Organización Mundial de Aduanas (OMA) en cooperación con la Organización Mundial del Comercio (OMC), ha establecido un Marco Normativo con los parámetros para establecer un sistema de seguridad en los procesos aduaneros dentro de la cadena logística internacional, formando un sistema aduanero único atravesando fronteras sin retardos administrativos con el objetivo de dar mejor facilidad al tráfico internacional de mercancías a fin de fomentar las exportaciones de bienes y servicios entre países. (OMA, 2015, p.11)

Según el Foro Económico Mundial (2017) afirma que, la falta de eficiencia en las fronteras dificulta en gran medida la capacidad de la región para capitalizar el comercio mundial, en América Latina, la mayoría de los países tienen prácticas anticuadas y excesivamente burocráticas, incluyendo un proceso de inspección de luz roja o luz verde que provoca retrasos y mayores costos de transacción, sin apoyarse en la modernización aduanera y un comercio sin fricciones, aprovechar la tecnología y las normas internacionales reconocidas de gestión de riesgos para agilizar el proceso de importación.

En la zona fronteriza colombo ecuatoriana el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE), conjuntamente con la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) son las dos instituciones públicas que se encargan de hacer cumplir que las operaciones de comercio exterior sean justas y legales, como determina su constitución y reglamento nacional; el Marco Normativo SAFE (seguridad) fue elaborado con el fin de optimizar procesos con el intercambio de información entre aduanas, el SENAE y la DIAN demuestran un alto nivel de deficiencia e incumplimiento de lo establecido en la normativa que rige los procedimientos aduaneros en frontera.

En el Ecuador, el sistema aduanero coordinado por el SENAE, ha demostrado ser deficiente en operatividad de sus procedimientos aduaneros según criterios de los Operadores de Comercio Exterior (OCE) de la ciudad de Tulcán e Ipiales, la escasa adopción de tecnología moderna en pasos fronterizos de mayor afluencia comercial, ha sido factor indispensable para la agilización de procedimientos aduaneros; la inaplicabilidad de mejores prácticas internacionales en el entorno aduanero ecuatoriano es un eslabón de la cadena logística internacional que debe ser fortalecido a través de la implementación de las 11 normas del Pilar

1 del Marco Normativo SAFE y los artículos 8 y 12 del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC.

La Dirección Distrital de Aduana de Tulcán, es la institución encargada de hacer cumplir las formalidades aduaneras en la Zona 1 del Ecuador conformada por cuatro provincias: Carchi, Imbabura, Sucumbíos y Esmeraldas, según la Secretaria Nacional de Planificación y Desarrollo del Ecuador; y, la Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiiales, es la institución encargada de controlar y fiscalizar las transacciones comerciales realizada en los Departamento de Nariño y Putumayo, ambas aduanas fronterizas están obligadas por su Estado a ser instituciones regulatorias del comercio internacional a fin de generar mayor ingreso en la caja fiscal en base a la recaudación tributaria e impuestos aduaneros.

El sistema aduanero fronterizo muestra deficiencia en procesos de cooperación aduanera, tales como: incumplimiento en procesos de control aduanero integrado, compatibilidad de días y horarios de trabajo, intercambio de información electrónica anticipada, inspecciones aduaneras realizadas bajo previa solicitud razonable de la aduana extranjera, no existe facilitación de información por parte del SENA, escasa modernización aduanera (...).

La ausencia de acuerdos entre estas dos instituciones públicas ubicadas en la zona fronteriza, no permiten a las administraciones aduaneras solicitar un tipo de colaboración específica, en una carga determinada para un país solicitante, es decir, el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador o la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales puede solicitar a otro una inspección física de la mercadería en el país de origen con el objetivo de simplificar procesos y no hacer trámites repetitivos como se los ha venido llevando tradicionalmente en cada país.

1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Cómo incide la aplicación del Pilar 1 del Marco Normativo SAFE: Asociación aduana – aduana en la facilitación de los procesos aduaneros Tulcán e Ipiiales?

1.3. JUSTIFICACIÓN

Esta investigación es factible desarrollarla puesto que el SENA de Tulcán – Ecuador y la DIAN de Ipiiales – Colombia forman parte de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), la cual ha implementado el Marco Normativo SAFE en cooperación con la Organización Mundial del Comercio (OMC) para mejorar la seguridad de procedimientos que las aduanas deben

cumplir; el análisis, la evaluación y el diagnóstico que se realizará con este estudio, serán expuestos al lector conjuntamente con las posibles soluciones a la problemática detectada entre las dos administraciones aduaneras.

La importancia de desarrollar y analizar el tema conjuntamente con la problemática de la investigación formulados, es con el fin de determinar y hacer conocer cómo contribuyen las aduanas para dar mejor facilitación al comercio exterior y su aporte como instituciones públicas para dar un proceso logístico seguro y confiable dentro de la cadena logística internacional de mercancías. Dicha problemática involucra al SENA y la DIAN que no pueden cumplir con los parámetros establecidos en el Marco Normativo SAFE ni demostrar competitividad y eficiencia entre sus administraciones y procesos aduaneros respectivamente, sin respetar lo establecido por la Organización Mundial de Aduanas que lucha constantemente para la mejora de operatividad aduanera.

El impacto que genera esta investigación tiene incidencia directa en la situación económica del sector aduana frontera, considerando que aporta de manera positiva a la transformación y reformas constantes que realizan las aduanas, garantizando el impulso a mejoras continuas de recursos adaptables en los procesos aduaneros, para proveer agilidad en los procesos de nacionalización de mercancías por carretera en la zona norte del Ecuador y Colombia.

Es importante realizar esta investigación de campo puesto que se dará a conocer a los Operadores de Comercio Exterior (OCE) de las ciudades de Tulcán e Ipiales, que existe un instrumento de aseguramiento y facilitación del comercio exterior, en el cual las administraciones aduaneras deben adoptar su esquema y estructura de operatividad a través del fortalecimiento de cooperación aduanera entre el SENA y la DIAN, al existir asociación aduanera se enfrentarían a la ampliación de roles como ente regulador y fiscalizador del comercio exterior, a fortalecer sus funciones y mejorar sus capacidades administrativas y operativas para ser la aduana del siglo XXI, tales como equipamiento moderno de inspección, laboratorios químicos de fiscalización, un control aduanero integrado a un sistema de gestión de riesgos; para promover el movimiento fluido y seguro de las mercancías a través de la cadena logística internacional.

Una de las principales obligaciones de los Ingenieros en Comercio Exterior y Negociación Comercial Internacional, es dar soluciones respectivas a la problemática que se presente en el entorno del intercambio comercial entre países, para el caso de estudio se realizará la introducción y socialización de lo estipulado en el Pilar 1 del Marco Normativo SAFE para la facilitación de los procedimientos aduaneros entre el SENA y la DIAN, con la adopción de

esta normativa internacional el rol de la administración aduanera es ser una institución cooperadora, ágil y segura en beneficio del comercio exterior entre Ecuador y Colombia.

1.4. OBJETIVOS Y PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN

1.4.1. Objetivo General

- Diagnosticar la aplicación del Pilar 1 del Marco Normativo SAFE: Asociación aduana – aduana en la facilitación de procesos aduaneros Tulcán e Ipiales.

1.4.2. Objetivos Específicos

- Fundamentar bibliográficamente la aplicación del Pilar 1 del Marco Normativo SAFE en el contexto de la administración aduanera en frontera.
- Realizar un estudio comparativo de la aplicación del Pilar 1 del Marco Normativo asociación aduanera, entre el SENAE y la DIAN de la zona fronteriza Ecuador - Colombia.
- Determinar el grado de aplicabilidad del Pilar 1 del Marco Normativo SAFE ente las gestiones aduaneras de Tulcán e Ipiales.

1.4.3. Preguntas de Investigación

- ¿Han implementado las administraciones aduaneras mecanismos tecnológicos que permitan inspeccionar la carga y los medios de transporte antes de su llegada?
- ¿El SENAE y la DIAN poseen tecnologías modernas para inspeccionar envíos de alto riesgo, como máquinas de rayos gama, rayos X y dispositivos para detectar radiación?
- ¿Las aduanas trabajan con procesos continuos y compartidos relacionados con la seguridad de la mercancía dentro de la cadena logística integral?
- ¿Se ha implementado mecanismos de cooperación institucional con el fin de realizar controles intrusivos y no intrusivos de mercancías que se encuentren en tránsito aduanero?
- ¿El SENAE y la DIAN demuestran cooperación institucional en la elaboración de guías de autoevaluación para las administraciones aduaneras como establece la OMA?
- ¿Se practican los principios y directrices de gestión de riesgo en las aduanas como estipula el Convenio de Kyoto Revisado a favor del control aduanero?

- ¿Las administraciones aduaneras han recibido capacitación y asistencia técnica permanente por parte de los expertos de la OMA, en materia de modernización aduanera?
- ¿La gestión de riesgo es administrada de manera eficiente con información anticipada electrónica emitida por diferentes agentes de comercio exterior?
- ¿Las administraciones aduaneras cumplen con planificación y control de operaciones para establecer un sistema de gestión aduanera de calidad?

II. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

2.1. ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS

Estos antecedentes han sido tomados en cuenta por la relación que existe con la presente investigación, mismos que ayudarán como guía de referencia para el desarrollo de la investigación.

ANTECEDENTE INVESTIGATIVO NRO. 1

TEMA: Eficiencia de la administración pública aduanera a través del modelo DEA.

INSTITUCIÓN: Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, México.

AUTOR: América Ivonne Zamora Torres y José César Lenin Navarro Chávez

AÑO DE PUBLICACIÓN: 2016

RESUMEN: El crecimiento y evolución del comercio internacional ha hecho cada vez más compleja la tarea asignada a las aduanas. La administración aduanera es un importante regulador de las operaciones de comercio internacional, así como un facilitador y acelerador del comercio. Sin embargo, el estudio de la eficiencia en el sector público resulta más complejo que el estudio de la eficiencia en el sector privado, debido a que la medición de eficiencia en el sector público implica un mayor esfuerzo en la identificación de las variables relevantes. El objetivo de esta investigación es determinar la eficiencia relativa de las aduanas como un factor determinante del comercio internacional, considerando 4 inputs y 3 outputs. Los resultados muestran que de las 29 economías analizadas, solamente 13 resultaron eficientes, siendo estas: Alemania, Chile, China, Corea, España, Francia, Hong Kong, India, Panamá, Rusia, Singapur, Suiza y Turquía. (Zamora y Navarro, 2016, p. 1)

APORTE A LA INVESTIGACIÓN: El modelo matemático DEA (Análisis de la Evolvente de Datos) es una técnica de evaluación que utiliza el investigador con el objeto de medir la eficiencia de los procesos aduaneros de diferentes países, utilizando entradas y salidas dentro del modelo de gestión, una de las limitaciones de la metodología DEA es el número total de inputs y outputs que pueden ser incluidos en el análisis, se puede considerar los principales indicadores de gestión tales como, control aduanero integrado, tiempo de despachos aduaneros, números de documentos requeridos, uso de tecnologías modernas para agilizar procesos de inspección, recaudación tributaria establecida en metas, el volumen y valor del comercio internacional, (...).

ANTECEDENTE INVESTIGATIVO NRO. 2

TEMA: Cumplimiento de la Norma SAFE en el contexto de la zona aduanera del Ecuador, caso: Agentes de Aduanas.

INSTITUCIÓN: Universidad de Guayaquil.

AUTOR: Cisneros Claudia y Matamoros Alfredo.

AÑO DE PUBLICACIÓN: 2016

RESUMEN: Según Cisneros y Matamoros (2016) afirma que, a raíz de los atentados del 11 de septiembre en los EEUU, se inicia la búsqueda de una normativa que ayude a controlar estrictamente el comercio internacional, es así que se da a conocer el Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Mundial, sus siglas en inglés SAFE. Este nuevo marco normativo establece principios y normas que ayudan a la seguridad de la mercancía y de un país soberano con erradicar todo acto ilícito y terrorista, fue acogido por la mayoría de los países miembros de la OMA. De este marco normativo se desarrolla el programa, Operador Económico Autorizado para los eslabones que interfieren en toda la cadena logística del comercio exterior que deseen ser parte de esta nueva iniciativa. (p.16)

En el país se encuentra desarrollando el programa OEA para el sector exportador, sin embargo el SENA E se encuentra desarrollando estudios para la implementación de los demás eslabones del comercio exterior. Por tal motivo se ha investigado utilizando los métodos deductivo y analítico: las opciones en mejoras para el desarrollo de un programa para los agentes de aduana. Se demuestra la importancia del desarrollo y la implementación del programa OEA para los Agentes de Aduana que decidan obtener esta certificación; podrán formar parte del programa cumpliendo todos los estándares y requisitos de control y calidad que mide el marco normativo. Requisitos desarrollados como resultado de la investigación y no solo se creará un programa de certificación, este trabajo ayudará a determinar los factores por los que actualmente existe un alto índice de contaminación, peligros y problemas dentro de la cadena logística. (Cisneros y Matamoros, 2016, p.16)

Una vez terminada la investigación se propuso la pronta implementación de este programa en el SENA E y motivaremos a los agentes de aduana a adherirse a estos beneficios que permitirán aumentar su cartera de clientes, tener mayor seguridad en la responsabilidad de la transmisión de datos, realización de trámites de exportación, contratación de personal, selección de clientes. (Cisneros y Matamoros, 2016, p.16)

APORTE A LA INVESTIGACIÓN: Uno de los elementos básicos del Marco Normativo SAFE es facilitar los procesos aduaneros entre la cadena logística internacional el cual entran a participar los agentes de aduana privados, como uno de los principales eslabones de esta cadena logística para operar y dar mayor facilidad a los procesos aduaneros entre el exportador o importador y la aduana, vinculándose al tema a estudiar que es la aplicación de esta normativa y la facilitación aduanera entre el SENA y la DIAN directamente en el contexto aduanero y en la aplicación del marco normativo SAFE del cual Ecuador y Colombia es parte.

ANTECEDENTE INVESTIGATIVO NRO. 3

TEMA: Tecnología en Exportaciones e Importaciones.

INSTITUCIÓN: Universidad de las Américas – UDLA.

AUTOR: María Fernanda Baquero.

AÑO DE PUBLICACIÓN: 2015

RESUMEN: Baquero (2016), coordinadora académica de la UDLA en su artículo científico afirma que dentro de la facilitación aduanera se encuentran los OEA nace en el seno de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) como una herramienta para asegurar y facilitar el comercio, para lo cual en el año 2005 se adoptó el Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global, llamado también Marco SAFE, que en español significa “seguridad”, buscando a través de éste el fortalecimiento de la colaboración Aduana – Aduana y Aduana – Empresa. (p.5)

En Ecuador el Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversiones (2010) define al Operador Económico Autorizado como la persona natural o jurídica involucrada en el movimiento internacional de mercancías, cualquiera que sea la función que haya asumido, que cumpla con las normas equivalentes de seguridad de la cadena logística establecidas por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, para acceder a facilidades en los trámites aduaneros. Los Operadores Económicos Autorizados incluyen, entre otros, a fabricantes, importadores, exportadores, transportistas, consolidadores, desconsolidadores, agentes de carga internacional, puertos, aeropuertos, depósitos aduaneros, depósitos temporales, courier, operadores de terminales, (...) es decir que cualquier actor de comercio exterior podrá ser calificado como OEA. (Baquero, 2015, p.6)

APORTE A LA INVESTIGACIÓN: La publicación de la Universidad de las Américas (UDLA) se vincula con la investigación a realizar puesto que se le da un enfoque a los pilares fundamentales del marco normativo la cual es el fortalecimiento y la colaboración Aduana – Aduana y Aduana – Empresa para dar mayor agilidad a los procesos aduaneros y al intercambio de información, basándose en los beneficios de la creación de un OEA como lo ampara la ley.

ANTECEDENTE INVESTIGATIVO NRO. 4

TEMA: La fiscalización, recaudación y facilitación del comercio exterior de la aduana a partir de su modernización: un estudio de caso.

INSTITUCIÓN: Universidad de Colima, México; Centro Universitario de Ciencias Económico-Administrativas, Universidad de Guadalajara, Jalisco, México; Universidad de Camagüey Ignacio Agramonte Loynaz, Cuba.

AUTOR: Oscar Bernardo Reyes Real¹, Dra. Martha Elba Palos Sosa y Dra. C. Ana de Dios Martínez.

AÑO DE PUBLICACIÓN: 2018

RESUMEN: Se estudiaron las relaciones entre las mejores prácticas de la aduana moderna en el caso de la Aduana de Manzanillo, Colima, México, llamadas también dimensiones o constructos y su efecto en las funciones aduaneras, no solo como entidad administrativa, sino como servicio público. Los resultados parciales muestran que la aduana no se limita a la recolección de tributos en las fronteras, sino que gestiona funciones estatales relacionadas con el paso fronterizo, tales como la facilitación y control del comercio y la fiscalización, y que se produce un efecto positivo y significativo de las mejores prácticas de la modernización aduanera en sus funciones esenciales. (Reyes, Palos y Martínez, 2018, párr.3)

Entre los métodos se empleó los modelos de ecuaciones estructurales. Se considera que este trabajo contribuirá a mejorar la gestión aduanera una vez que se perciba qué lugar ocupan las mejores prácticas de la aduana mexicana, desde qué dimensiones se producen más efectos para lograr una actuación eficaz, eficiente, transparente y competitiva y se deriven consecuentemente proposiciones y recomendaciones para lograr mayor eficiencia. Como resultado de este trabajo se propone un modelo medible de modernización aduanera. (Reyes, et al., 2018, párr.4)

APORTE A LA INVESTIGACIÓN: La modernización de sistemas tecnológicos implementados por las administraciones aduaneras con el objetivo de mejorar las prácticas que

faciliten el comercio exterior y su servicio, han ido adaptándose a los cambios constantes del mundo competitivo y globalizado del siglo XXI. Tomando el caso SENA y DIAN son instituciones públicas que no solo se encargan de recaudar tributos como se las conoce normalmente, cumplen distintas funciones como las de gestionar funciones estatales como la de facilitar el comercio y ejecutar controles aduaneros a través de los eslabones que componen la cadena logística internacional, obteniendo un modelo medible demostrando eficiencia y eficacia con una gestión aduanera de calidad con la modernización de su sistema de procesos administrativos.

ANTECEDENTE INVESTIGATIVO NRO. 5

TEMA: La modernización de la gestión aduanera para la facilitación del comercio.

INSTITUCIÓN: ALADI, BID, OMA.

AUTOR: Carlos Álvarez, Mario Vergara.

AÑO DE PUBLICACIÓN: 2014

RESUMEN: Según la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) en el seminario, La modernización de la gestión aduanera para la facilitación del comercio, conjuntamente con el Ministerio de Economía y Finanzas del Uruguay (MEF), la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), organizó en su sede, una capacitación en aspectos de modernización de las Aduanas para la Facilitación del Comercio entre fronteras. El objetivo fundamental del seminario fue presentar y analizar las principales experiencias que surgidas del marco global, han sido aplicadas a nivel regional y subregional, sobre todo en lo que refiere a los temas contemplados en el Acuerdo de Bali de la Organización Mundial del Comercio (OMC), que fueran a su vez objeto de una declaración de interés por parte de la OMA, a través de la Resolución de Dublín de 2013. El evento persiguió poner de relieve los diversos programas existentes en la región que persiguen la facilitación del comercio, incluyendo aquellos que presuponen una mejora en la eficiencia de las Aduanas. (Vargas y Álvarez, 2014, p.39)

APORTE A LA INVESTIGACIÓN: Enmarcando la publicación de ALADI con las gestiones aduaneras en frontera, el SENA y la DIAN presentan grandes desafíos de la logística y su relacionamiento con el sistema aduanero, debido a que son dos instituciones que trabajan bajo una política fiscal a beneficio nacional, las administraciones aduaneras son eficientes y

mantienen imperativos publico privado, en este contexto, los participantes representantes de las distintas experiencias multilaterales, regionales y subregionales, quienes presentaron el estado de situación de los programas y herramientas existentes en materia de facilitación del comercio y de mejora de la gestión aduanera demostrando eficiencia en sus procesos administrativos.

ANTECEDENTE INVESTIGATIVO NRO. 6

TEMA: Competitividad de la administración de las aduanas en el marco del comercio internacional.

INSTITUCIÓN: Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo

AUTOR: América Ivonne Zamora Torres y José César Lenin Navarro Chávez

AÑO DE PUBLICACIÓN: 2015

RESUMEN: El paso por aduanas es un acto obligado para todos aquellos agentes que buscan participar en el comercio exterior. No obstante, el despacho aduanero y todos los actos aduaneros pueden ser procesos desalentadores para quienes incursionan en nuevos mercados. Por lo tanto, resulta fundamental que las aduanas funjan como facilitadores del proceso comercial brindando seguridad y garantizando la entrega oportuna de las mercancías y la reducción de costos del comercio internacional. Ello conlleva la optimización de la logística internacional y la ventaja competitiva de las empresas y naciones en la cadena de valor global. Este trabajo evalúa, a través del análisis de componentes principales, la competitividad de las aduanas en el marco del comercio internacional. Para ello, se consideraron las variables más importantes que inciden en la competitividad de las aduanas en veintinueve países. Los resultados se muestran a través del indicador denominado índice de competitividad de las aduanas y señalan que los países más competitivos en materia aduanal de acuerdo con las variables analizadas y en orden descendente son Panamá seguido de China, India, Alemania, Corea, Suecia, Singapur, Turquía, Tailandia y Chile. (Zamora y Navarro, 2015, p.206)

APORTE A LA INVESTIGACIÓN: En la globalización la competitividad entre instituciones públicas y privadas ha sido el principal objetivo a alcanzar de muchas organizaciones frente a países en desarrollo, dado sea el caso, las administraciones aduaneras del mundo, instituciones reguladoras del comercio internacional y encargadas de recaudar tributos al comercio exterior. Los gobiernos de turno, cada vez dando mejora continua en aspectos tecnológicos implementados en las aduanas de cada nación, demostrando ser cada vez

más competitivos en la región con el objeto de simplificar procesos de controles aduaneros, usar medios electrónicos para el intercambio de información demostrando mejor eficiencia y eficacia en la nacionalización de mercancías y el tránsito de las mismas. La OMA conjuntamente con la OMC trabaja coordinadamente para que se armonicen procedimientos aduaneros para que no haya retardos en la nacionalización y despachos de carga, demostrando ser organizaciones reguladoras ante problemas presentados en el comercio mundial.

ANTECEDENTE INVESTIGATIVO NRO. 7

TEMA: El Operador Económico Autorizado, sus beneficios y desventajas para la agilización del comercio internacional.

INSTITUCIÓN: Universidad Dr. José Matías Delgado

AUTOR: Javier Obdulio Arévalo Flores

AÑO DE PUBLICACIÓN: 2016

RESUMEN: El comercio internacional, basado en la circulación de mercancías en todo el mundo globalizado y competitivo, es el principal generador de riqueza y prosperidad económica mundial. Sin embargo, también es una fuente de vulnerabilidad para los Estados y su soberanía en materia de seguridad internacional. De cara a contrarrestar esta vulnerabilidad, se ha propuesto la creación del Operador Económico Autorizado (OEA) fundamentado en el Pilar 2 del Marco Normativo SAFE propuesto por la OMA. (Arévalo, 2015, p.5)

El OEA es definido como la parte implicada en el movimiento internacional de mercancías que ejerce cualquier función aprobada o en nombre de una administración aduanera nacional de acuerdo con la norma de la Organización Mundial de Aduanas u otras normas de seguridad equivalente de la cadena logística. En el presente artículo, se exponen las características del OEA. Los OEA deberán mantener sistemas de registros que permitan a las Administraciones de Aduana llevar a cabo cualquier auditoría sobre movimientos de carga que se requiera efectuar, tanto en materia de importación como de exportación. Así pues, la aduana podrá tener acceso total a los registros necesarios, con sujeción a las exigencias que impone la legislación nacional. Igualmente, dispondrá de sistemas internos de control y de acceso a los registros que la administración aduanera encargada de dar la autorización estime satisfactorios. (Arévalo, 2015, p.5)

APORTE A LA INVESTIGACIÓN: Uno de los pilares parte del Marco Normativo SAFE de la OMA es la Asociación entre aduanas y empresas del sector privado para asegurar la cadena logística internacional, la constitución de los Operadores Económicos Autorizados OEA amparados en esta norma, se basa en la acreditación de las rutinas aduaneras que utilizan los avances tecnológicos de la información para dar facilitación a los procedimientos asociados con el tráfico transfronterizo de mercancías ofreciendo beneficios especiales a los importadores, exportadores, despachadores, transportistas. Prevalecerá la libre comunicación entre las administraciones y las organizaciones privadas que sean calificadas como OEA para crear dispositivos, planes y procedimientos que optimicen la continuidad de las actividades de la cadena logística internacional en el caso de ser interrumpidas.

ANTECEDENTE INVESTIGATIVO NRO. 8

TEMA: Revisión y análisis de la aplicación del acuerdo de la Organización Mundial del Comercio (OMC) sobre facilitación del comercio en países de América Latina y el Caribe (ALC).

INSTITUCIÓN: Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe (SELA)

AUTOR: Econ. Juan Acuña

AÑO DE PUBLICACIÓN: 2015

RESUMEN: La facilitación del comercio, en el contexto de la OMA, significa la eliminación de las restricciones innecesarias al comercio. La OMA argumenta que esto puede alcanzarse a través de la aplicación de técnicas y tecnologías modernas, al mismo tiempo que se mejora la calidad de los controles de una manera internacionalmente armonizada. Una herramienta de facilitación del comercio clave de la OMA es el Convenio de Kyoto para la Armonización de los Procedimientos Aduaneros que entró en vigor en 1974, el que fue seguido por el Convenio de Kyoto Revisado en 1999. Otros instrumentos importantes incluyen el Sistema Armonizado y el marco SAFE. (Acuña, 2015, párr.5)

El Marco SAFE promueve la celebración de acuerdos de cooperación entre las Aduanas y otros organismos gubernamentales, lo que se espera ayude a los gobiernos a garantizar el control integrado de fronteras y permitir a los gobiernos ampliar la autoridad y las responsabilidades de las administraciones aduaneras. Muchas administraciones aduaneras ya están trabajando en acuerdos bilaterales de reconocimiento mutuo, especialmente cuando se

han conformado cadenas de logística, que aplican las normas del marco SAFE. El reconocimiento mutuo de las autorizaciones de OEA entre las autoridades aduaneras en los distintos países es considerado como un beneficio principal de este mecanismo. (Acuña, 2015, párr.5)

APORTE A LA INVESTIGACIÓN: El vínculo de los Operadores Económicos Autorizados respaldados su operatividad y constitución en el Pilar 2 del Marco Normativo SAFE, en el contexto aduanero, es una de las herramientas económicas para dar mejor cumplimiento, seguridad, y facilidad en los procesos vinculados a las administraciones aduaneras, por lo tanto la asociación aduanera entre países lograra simplificar procesos haciéndolos expeditos y sin dar problemas a los actores vinculantes en las transacciones comerciales, los importadores o exportadores de bienes y servicios necesitan que las aduanas demuestren cooperación y transparencia en sus actividades desarrolladas, mejorando la calidad de sus administraciones.

ANTECEDENTE INVESTIGATIVO NRO. 9

TEMA: La Organización Mundial de Aduanas y la facilitación del comercio internacional.

INSTITUCIÓN: THEMIS, Revista de Derecho.

AUTOR: Alexis Meza Mitacc

AÑO: 2016

RESUMEN: El ámbito aduanero de la facilitación del Comercio Internacional viene siendo abordado por la OMA. “Al respecto, debemos señalar que en la década de los noventa del siglo pasado apreciamos una corriente importante de las administraciones aduaneras para lograr su modernización, profesionalización, y conducta ética y transparente de los funcionarios aduaneros” (Meza, 2016, p.251).

Debemos destacar que la Organización Mundial de Aduanas es el principal propulsor de un instrumento sustancial e importante en materia de armonización de la legislación aduanera, la que se tiene en el conocido Convenio Simplificación y Armonización de Procedimientos Aduaneros de la Organización Mundial de Aduanas, Convenio de Kioto, en sus diversas versiones revisadas. En este Convenio se establecen los criterios sustanciales del procedimiento aduanero y la aplicación de los regímenes aduaneros. (Meza, 2016, p.252)

Otro de los aportes actuales de la Organización Mundial de Aduanas, en materia de facilitación de comercio, está referido al mecanismo del Operador Económico Autorizado. En

junio de 2005, el Consejo de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), en su periodo de sesiones en Bruselas, aprobó normas destinadas a garantizar y facilitar la circulación cada vez mayor de mercancías que se observa en el Comercio Internacional, considerando los criterios de seguridad en la cadena de suministro en la parte correspondiente de la logística del comercio internacional. Las normas emitidas por la Organización Mundial de Aduanas están contenidas en el denominado Marco Normativo SAFE, documento básico que contiene los principios fundamentales con respecto a la seguridad y facilitación de la cadena mundial de suministro. (Meza, 2016, p.252)

APORTE A LA INVESTIGACIÓN: La lucha constante de la OMC y la OMA para que las aduanas nacionales se modernicen ha sido uno de sus principales objetivos en el transcurso de la historia, vinculando el tema a investigar, en SENAE y la DIAN siendo aduanas fronterizas demuestran competitividad en sus procesos, respetando las políticas que establece cada país a fin de lograr mayor recaudación tributaria omitiendo reglamentos de cooperación institucional como el Convenio de Kyoto Revisado para armonizar procesos aduaneros y el Marco Normativo SAFE con sus pilares estructurales de asociación aduanera.

ANTECEDENTE INVESTIGATIVO NRO. 10

TEMA: La Organización Mundial de Aduanas (OMA) y la institucionalización del marco normativo para asegurar y facilitar el comercio (SAFE).

INSTITUCIÓN: Universidad Nacional Autónoma de México

AUTOR: Juan Carlos Amador Hernández & Leonor Hernández Sánchez

AÑO DE PUBLICACIÓN: 2017

RESUMEN: La facilitación del comercio, en el contexto de la OMA, significa la eliminación de las restricciones innecesarias al comercio mediante la aplicación de técnicas y tecnologías modernas, al mismo tiempo que se busca mejorar la calidad de los controles de una manera internacionalmente armonizada. Del mismo modo, el Convenio de Kyoto para la Armonización de los Procedimientos Aduaneros que entró en vigor en 1974 y que fue seguido por el Convenio de Kyoto (revisado en 1999) se ha erigido en una herramienta excepcional de facilitación del comercio clave de la OMA. (Hernández y Hernández, 2017, p.32)

Lo interesante es que después de los ataques del 11 de septiembre de 2001, las operaciones aduaneras han experimentado cambios de amplio alcance y los servicios de aduanas han tenido

que contribuir a las políticas de seguridad nacional e internacional. En consecuencia, la OMA ha buscado reconciliar la necesidad de facilitar el comercio legítimo y aumentar la efectividad de los controles fronterizos, a través de planes de acción que incluyen el manejo de riesgo. (Hernández y Hernández, 2017, p.32)

Bajo esta lógica, en junio de 2005, el Consejo de la OMA adoptó el Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio (Marco SAFE) que ha venido actuando como un elemento disuasivo contra el terrorismo internacional y en favor tanto de la recaudación segura de ingresos como de la promoción de la facilitación del comercio en todo el mundo.

Más recientemente, la versión 2015 del Marco Normativo SAFE estableció un nuevo Pilar 3 sobre Cooperación entre Aduanas y otras agencias gubernamentales para asegurar una eficiente y efectiva respuesta, con el fin de garantizar la seguridad en la cadena de suministro. También introdujo un paquete de herramientas para el Pilar 1, actualizando al mismo tiempo el compendio OEA y las directrices con la finalidad de adquirir y poner en funcionamiento el equipo de exploración/captación de imágenes. (Hernández y Hernández, 2017, p.32)

APORTE A LA INVESTIGACIÓN: Las constantes modificaciones del Marco Normativo SAFE han sido en beneficio de las organizaciones públicas y privadas involucradas en el comercio internacional de bienes y servicios, la OMA ha demostrado ser una organización no gubernamental encargada de gestionar herramientas de facilitación para los procesos aduaneros, facilitación comercial, seguridad en la cadena logística internacional y reguladora de medidas políticas adoptadas en un país perjudicando tributariamente al comercio. La institucionalización de las aduanas, tomando el caso de estudio SENAE – DIAN, ha demostrado desfavorable preocupación por simplificar y armonizar procesos, suprimiendo acuerdos y reglamentos de las instituciones regulatorias.

2.2. MARCO TEÓRICO

Esta investigación medirá el efecto de la aplicación del Pilar 1 del Marco Normativo SAFE para mejorar los procesos aduaneros entre el SENAE y la DIAN en la zona fronteriza, en este capítulo se planteará y se hará la relación de las teorías vinculadas con la asociación aduanera con mayor relevancia para su desarrollo, y que brindarán un panorama para mejorar el entendimiento del progreso de este caso de estudio.

2.2.1. Teoría de la cooperación aduanera de Bela Balassa.

Según la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), en su publicación *Retos de la Unión Aduanera en Centroamérica* (2011), desde la perspectiva más precisa y rigurosa, las características de una Unión Aduanera en términos institucionales se refleja en la necesidad de crear una administración aduanera común basada en el Pilar 1 del Marco Normativo SAFE, y cambiar el papel de las aduanas intrafronterizas, fortaleciendo las aduanas periféricas en sus papeles de control aduanero de mercancías. (CEPAL, 2011, p.8)

Según el economista húngaro Bela Balassa, la unión aduanera es el tercer nivel del proceso de integración económica, las etapas consideran que la economía internacional es un fenómeno de tipo comercial en la cual contiene el comercio de bienes y servicios, pagos internacionales, movilización de personas, transporte y relaciones internacionales, (...).

La teoría de Balassa se vincula directamente con la investigación a realizar, “La aplicación del Pilar 1 del Marco Normativo SAFE: Asociación aduana – aduana y la facilitación en los procesos aduaneros entre el SENA E y la DIAN en la zona fronteriza”; considerando que el comercio internacional es el motor fundamental para la prosperidad económica de una nación y las administraciones aduaneras operan en relación a su dependencia política, la asociación aduana – aduana es una de las variables del caso de estudio y se sustenta en el nivel de integración económica Unión Aduanera ya que establece procesos estandarizados de cooperación interinstitucional para facilitar los procesos aduaneros entre las dos instituciones públicas, sea el caso del SENA E y la DIAN.

La vinculación de la teoría de Balassa y la Asociación aduanera del Marco Normativo busca aprovechar las ventajas y beneficios que se esperan de este proceso; una mayor fluidez del comercio, disminución de los costos de transporte, de la cadena logística integral y de la administración pública de sus instituciones, usar de forma racional su infraestructura y recursos tecnológicos.

La cooperación aduanera se encuentra sustentada en el artículo 8 y 12 del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC) de la Organización Mundial del Comercio (OMC), en donde establece la cooperación entre organismos que intervienen en frontera en procedimientos de compatibilidad de los días y horarios de trabajo, estandarización de procedimientos y formalidades aduaneras, establecimiento y utilización compartida de servicios comunes, control aduanero conjunto e integrado, intercambio de información, (...); y en el Pilar 1 del Marco Normativo SAFE de la Organización Mundial de Aduanas (OMA).

2.2.2. Teoría de gestión administrativa de Edward Deming.

En la actualidad los mercados globales, la hiper competencia empresarial e institucional y la constante evolución e innovación de las tecnologías de la información y comunicación, son algunos de los elementos más considerados para formar una economía cada vez más perfecta y competitiva, las organizaciones han optado por los retos de una gestión de calidad total en sus procesos como instituciones productoras de bienes o servicios.

Según Deming y su filosofía enmarcada en la gestión y mejora de procesos, las organizaciones al estar sometidas en un entorno comparativo, competitivo y con cambios constantes cada vez más frecuentes; se pretende vincular la teoría de la calidad con el tema a investigar, “La aplicación del Pilar 1 del Marco Normativo SAFE: Asociación aduana – aduana y la facilitación en los procesos aduaneros entre el SENA y la DIAN en la zona fronteriza”, contextualizando esta teoría con las gestiones aduaneras de la zona fronteriza, se evaluará la calidad y la mejora de procesos que se convierten en un imperativo de cada sistema aduanero acogiéndose a su normativa interna, con el propósito de dar facilidad al comercio internacional y a los procesos aduaneros, tal es el caso del SENA y la DIAN.

Las instituciones estatales necesitan gestionar sus actividades aduaneras con la finalidad de orientarlos hacia la consecución de buenos resultados, usando herramientas y metodologías que permitan a las aduanas a configurar sus procesos de gestión y mejora continua a través del Marco Normativo SAFE de la Organización Mundial de Aduanas (OMA).

En el contexto de la mejora continua para alcanzar una gestión aduanera de calidad total, se adaptará las cuatro etapas que opera este modelo cíclico, planificar, hacer, verificar y actuar, de esta manera los procesos aduaneros serán reevaluados periódicamente para incorporar nuevas mejoras en el sistema aduanero fronterizo para garantizar un servicio efectivo y eficiente en beneficio de los Operadores de Comercio Exterior (OCE).

Como lo afirma la Organización Mundial del Comercio (2018), las demoras burocráticas y los trámites engorrosos representan una carga para los comerciantes que participan en el comercio transfronterizo de mercancías. La facilitación del comercio, la simplificación, modernización y armonización de los procedimientos de exportación e importación, se ha convertido, en un tema importante para el sistema mundial de comercio (OMC, 2018). Por lo tanto, la adopción del Pilar 1 del Marco Normativo SAFE, es indispensable para la facilitación de los procesos aduaneros y por lo tanto del comercio internacional de mercancías en todas sus modalidades.

III. METODOLOGÍA

3.1. ENFOQUE METODOLÓGICO

3.1.1. Enfoque

3.1.1.1. Enfoque cualitativo

Niño (2011) afirma que, la investigación cualitativa toma como misión recolectar y analizar la información en todas las formas posibles, exceptuando la numérica. Tiende a centrarse en la exploración de un limitado pero detallado número de casos o ejemplos que se consideran interesantes o esclarecedores, y su meta es lograr profundidad y no amplitud. (p.30)

Al existir una idea a defender dentro de la investigación, se utilizará un enfoque cualitativo con el fin de identificar las características y valorar las cualidades de los procesos aduaneros en la zona fronteriza, utilizando el Pilar 1 del Marco Normativo SAFE: asociación aduanera como principal herramienta de evaluación aplicada al SENA y la DIAN.

La adopción de Pilar 1 del Marco Normativo estará enfocado al desarrollo y mejoramiento de los acuerdos de red entre aduanas para promover el movimiento fluido de las mercancías a través de las cadenas logísticas internacionales seguras, con procesos óptimos, rendidores y seguros, a fin de mejorar las capacidades de control y procedimientos, caso del objeto de estudio.

3.1.2. Tipo de Investigación

Significa llevar a cabo diferentes acciones o estrategias con el fin de descubrir algo. Así, dichos actos se dirigen a obtener y aplicar nuevos conocimientos, explicar una realidad determinada o a obtener maneras de resolver cuestiones y situaciones de interés. La indagación es la base del conocimiento científico y debe ser efectuada de manera sistémica, con objetivos claros que parten de aspectos y elementos que pueden llegar a ser demostrados y replicados, el estudio utiliza los siguientes tipos de investigación:

3.1.2.1. Documental

Es un proceso basado en la búsqueda, recuperación, análisis, crítica e interpretación de datos secundarios, es decir, los obtenidos y registrados por otros investigadores en fuentes documentales: impresas, audiovisuales o electrónicas. Como en toda investigación, el propósito de este diseño es el aporte de nuevos conocimientos. (Arias, 2012, p.27)

Se indagará en temas vinculados directamente a la asociación aduanera y la facilitación de los procesos operativos y administrativos del SENA E y la DIAN, se hará una revisión a los estudios realizados con anterioridad aportando con nuevos conocimientos a las investigaciones o casos de estudio realizados en el entorno de modernización de la gestión aduanera como lo establece la OMC y la OMA. En el campo de aplicación de la investigación documental, se comparará un modelo de gestión y sus tendencias operativas.

3.1.2.2. De Campo

Según Arias, F. (2012) afirma que la investigación es de campo porque consiste en la recolección de datos directamente de los sujetos investigados, o de la realidad donde ocurren los hechos, datos primarios, sin manipular o controlar variable alguna, es decir, el investigador obtiene la información pero no altera las condiciones existentes. (p.31)

Se realizará la recolección de información primaria a través de los Operadores de Comercio Exterior (OCE) de las ciudades de Tulcán e Ipiiales, en donde realizan sus operaciones y procesos vinculadas al tráfico internacional de mercancías en cooperación con el SENA E y la DIAN, fortaleciendo la facilitación al comercio internacional.

Es intensiva más no extensiva, puesto que se concentra en un caso en particular, lo cual es medir los procesos aduaneros entre el SENA E y la DIAN, como lo establece el Pilar 1 del Marco Normativo SAFE propuesto por la OMA, sin la posibilidad de generalizar los resultados de la investigación.

Para la recolección de información se utilizará una encuesta cerrada estándar, aplicada a todos los OCE de Tulcán e Ipiiales en relación del cumplimiento normativo aduanero al cual están sujetos el SENA E y la DIAN, respectivamente; a través de este instrumento de investigación se obtendrá información precisa para diagnosticar el grado de aplicabilidad del Pilar 1 del Marco Normativo SAFE en las administraciones aduaneras en frontera.

La encuesta será medida o valorada a través de la herramienta Likert, que permitirá evaluar las actitudes y conocer el grado de conformidad de los Operadores de Comercio Exterior en relación a los procesos actuales de las administraciones aduaneras con las afirmaciones que se propondrá, a través de Likert se medirá el nivel de frecuencia, eficiencia y eficacia de los procesos aduaneros contemplados en el Pilar 1 del Marco Normativo SAFE.

3.1.3. Clases de Investigación

3.1.3.1. Exploratoria

Niño (2011) afirma que, se trata de una investigación cuyo propósito es proporcionar una visión general sobre una realidad o un aspecto de ella, de una manera tentativa o aproximativa. Este tipo de estudios es necesario cuando todavía no se dispone de los medios o no hay acceso para abordar una investigación más formal o de mayor exhaustividad. Justamente, la mayoría de las veces, se hace una investigación exploratoria previamente a otra, que se encuentra en proceso de planeación. (p.32)

El investigador tendrá la posibilidad de formular la problemática de la investigación partiendo de estudios realizados con anterioridad, en el entorno normativo aduanero para extraer datos y términos que permitirá generar preguntas y cuestionamientos necesarios en la investigación, basados en literatura y criterios de expertos en el entorno de los procesos aduaneros, a través de esta investigación se conocerá el contexto del objeto de estudio que es la aplicación del Pilar 1 del Marco Normativo determinando la eficiencia y eficacia de los procesos aduaneros, encaminados a un comercio sin restricciones y limitantes, partiendo desde lo macro en las gestiones aduaneras hasta determinar la realidad de sus procesos operativos y administrativos, el estudio de los procedimientos aduaneros no necesariamente recorrerá todo el proceso requerido para un proyecto formal completo, pues será un gran logro para avanzar a otras etapas de la investigación.

3.1.3.2. Descriptiva

Según Hernández, R. (2010) afirma que la investigación es de tipo descriptiva porque se busca especificar propiedades, características, rasgos importantes y los perfiles administrativos del caso de estudio que es la asociación aduanera y sus procedimientos, se describirá las tendencias de sus administraciones en beneficio del comercio internacional. (p.80)

El propósito de la investigación es describir la realidad del objeto de estudio que es la aplicabilidad del Pilar 1 del Marco Normativo SAFE en las aduanas fronterizas entre Ecuador y Colombia, y comparar la eficiencia entre sus procesos aduaneros en su entorno geográfico, en cooperación con agentes de aduana, empresas de transporte pesado, almaceneras; debido a que son un vínculo directo con las aduanas para el levantamiento de información en dependencia del SENA y la DIAN.

3.1.3.3. Explicativa

La investigación de tipo explicativa se acerca y busca explicar las causas que originaron la situación analizada, es la interpretación de una realidad o la explicación del por qué y para qué del objeto de estudio, busca establecer las causas en distintos tipos de estudio, estableciendo conclusiones y explicaciones para enriquecer o esclarecer las teorías, confirmando o no la tesis inicial. (Niño, 2011, p.34)

Contextualizando la investigación explicativa con el caso de estudio, se encontrará las razones por las que no existe una adecuada asociación aduanera entre el SENA y la DIAN, en base a la comprensión se podrá establecer y perfeccionar las preguntas de investigación diseñadas en base al Pilar 1 del Marco Normativo SAFE, para llegar posteriormente a establecer las respectivas conclusiones del caso de estudio.

3.1.4. Métodos de Investigación

3.1.4.1. Método deductivo

Es el razonamiento que parte de un marco general de referencia hacia algo en particular, se lo utiliza para inferir de lo general a lo específico, de lo universal a lo individual. Mediante este método de razonamiento se obtienen conclusiones, partiendo de lo general, aceptado como válido, hacia aplicaciones particulares. Este método se inicia con el análisis de los postulados, teoremas, leyes, principios, (...), de aplicación universal y, mediante la deducción, el razonamiento y las suposiciones, entre otros aspectos, se comprueba su validez para aplicarlos en forma particular. (Arias, 2006, p.24)

Contextualizando el método deductivo con el caso de estudio, se establecerá una inferencia de Pilar 1 del Marco Normativo SAFE: asociación aduana – aduana entre el SENA y la DIAN como aspecto general, y como referencia específica se considerará el análisis de los principales procesos aduaneros establecidos por ley en la variable asociación aduana – aduana, como una aplicación particular en la facilitación del comercio exterior.

3.1.4.2. Método inductivo

Es un razonamiento que analiza una porción de un todo; parte de lo particular a lo general, va de lo individual a lo universal. La característica de este método es que utiliza el razonamiento para obtener conclusiones que parten de hechos particulares, aceptados como válidos para llegar a conclusiones, cuya aplicación es de carácter general. El método se inicia con la observación

individual de los hechos, se analiza la conducta y características del fenómeno, se hacen comparaciones, experimentos (...), y se llega a conclusiones universales para postularlas como leyes, principios o fundamentos. (Arias, 2006, p.25)

Se aplicará al caso de estudio, por el hecho que se analizará lo esencial de las funciones que desempeñan las administraciones aduaneras, como aspecto particular, por medio del razonamiento, se establecerá conclusiones enmarcadas en la eficiencia y eficacia de los procesos aduaneros, para llegar a una conclusión general midiendo lo estipulado en el Pilar 1 del Marco Normativo SAFE, la asociación aduanera, como lo establece la OMA y cuya aplicación es de carácter general entre sus miembros, dado el caso del SENAE y la DIAN.

3.1.4.3. Método analítico

“Es el proceso cognoscitivo por medio del cual una realidad es descompuesta en partes para su mejor comprensión. Separación de un todo en sus partes constitutivas con el propósito de estudiar éstas por separado, así como las relaciones que las unen” (Arias, 2006, p.26).

Contextualizando el método analítico con el trabajo de investigación, se realizará la descomposición del Pilar 1 del Marco Normativo SAFE: asociación aduana – aduana, en 11 normas las cuales están estipuladas por ley para comprender de mejor manera lo establecido por la OMA para mejorar el rendimiento aduanero en las zonas fronterizas, con propósito de examinar y razonar las partes estructurales para entender de mejor manera el ámbito de aplicación respectivamente.

3.1.4.4. Método sintético

Procede de lo simple a lo compuesto, de las partes al todo, de la causa a los efectos, del principio a las consecuencias. Es la reunión de las partes o elementos para analizar, dentro de un todo, su naturaleza y comportamiento con el propósito de identificar las características del fenómeno observado. (Arias, 2006, p.26)

A través de método sintético se obtendrá las conclusiones respectivas del diagnóstico realizado con anterioridad, considerando los indicadores y parámetros que establece el Pilar 1 del Marco Normativo SAFE: Asociación aduana – aduana, determinando el nivel de eficacia y eficiencia de las administraciones aduaneras como lo establece la OMA en su instrumento de apoyo.

3.1.5. Técnicas para recolección de datos.

3.1.5.1. Entrevista

“Es una técnica de investigación, fundamentalmente de tipo oral, basada en preguntas y respuestas entre investigador y participantes, que permite recoger las opiniones y puntos de vista de dichos participantes o, eventualmente, según objetivos, intercambiar con ellos en algún campo” (Niño, 2011, p.64).

Existen algunos tipos de entrevista la cual se seleccionará, la entrevista no estructurada, informal, abierta o no dirigida, implica más grados de libertad, flexibilidad y adaptabilidad; puede llegar a tener visos de conversación sobre un tema. De todas maneras, es muy importante respetar cierta libertad de responder o hablar del entrevistado, aún en la entrevista formal. (Niño, 2011, p.65)

Este instrumento de investigación, será aplicado a los directores de las Aduanas fronterizas colombo – ecuatoriana respectivamente, por parte del SENA al Sr. Director Distrital de la ciudad de Tulcán, MSc. José Alejandro Arauz Rivadeneira y por parte de la DIAN al Sr. Director Seccional de Impuestos y Aduanas Nacionales de la ciudad de Ipiales al Dr. Camilo Andrés Torres Segura; con el fin de obtener información sobre el tema a desarrollar “La aplicación del Pilar 1 del Marco Normativo SAFE: Asociación aduana – aduana y la facilitación en los procesos aduaneros entre el SENA y la DIAN en la zona fronteriza”, y posteriormente hacer la interpretación de resultados al hacer uso de esta técnica de investigación.

3.1.5.2. Encuesta

Es la técnica que permite la recolección de datos que proporcionan los individuos de una población, o más comúnmente de una muestra de ella, para identificar sus opiniones, apreciaciones, puntos de vista, actitudes, intereses o experiencias, entre otros aspectos, mediante la aplicación de cuestionarios, técnicamente diseñados para tal fin. (Niño, 2011, p.63)

Existen diferentes tipos de encuestas, por su modalidad de aplicación, se identifican las encuestas abiertas y las cerradas. Y de acuerdo con la finalidad, se mencionan las encuestas descriptivas y explicativas, entre otras varias.

Dado el caso de estudio se utilizará las encuestas cerradas, cuyas preguntas y respuestas son específicas y concisas, según este tipo de cuestionarios. En nuestros días, se ha convertido en el procedimiento más utilizado en las investigaciones de corte social y educativo, y también en

los estudios empresariales, de mercadeo y en los sondeos de carácter político. (Niño, 2011, pp.63 - 64)

La investigación utilizará una encuesta cerrada y estándar, como una técnica a utilizar para la recolección de información en donde los partícipes y actores principales serán los Operadores de Comercio Exterior de la zona fronteriza, que se encuentren activos en los procesos de Comercio Exterior. Los OCE seleccionados para el sondeo de opinión, serán las empresas que se dedican al Servicio de Transporte Pesado por Carretera, Agentes de Aduana, Depósitos Temporales, Importadores, Exportadores.

La encuesta estándar aplicada a los OCE de la ciudad de Tulcán e Ipiales, será valorada a través de la escala del psicólogo Rensis Likert, según sea el caso correspondiente en los ítems propuestos, los tipos de escala de medición de la investigación se acogen a las necesidades y parámetros que sean considerados por el investigador, apegándose a las 11 normas del Pilar 1 del Marco Normativo SAFE: asociación aduanera.

3.2. IDEA A DEFENDER

La aplicación del Pilar 1: Asociación aduana – aduana del Marco Normativo SAFE facilita los procesos aduaneros entre el SENA y la DIAN.

3.3. DEFINICIÓN Y OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

3.3.1. Definición de variables

3.3.1.1. Variable independiente: Pilar 1 del Marco Normativo SAFE: asociación aduana – aduana.

Según el Marco Normativo SAFE implementado por la OMA (2015), la asociación aduanera es el proceso por el cual las gestiones aduaneras deben trabajar conjuntamente, utilizando normas comunes para maximizar la seguridad y la facilitación de la cadena logística internacional cuando las unidades de carga circulan en las diversas etapas del sistema comercial mundial. (p.11)

Y según la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), en su publicación científica Integración Económica Centroamericana del 2016, sustenta que la Unión Aduanera, la creación de un área de comercio entre dos o más países en la que existe: i) libre

movilidad de bienes intrarregionales y extrarregionales; ii) libre comercio de servicios; iii) un arancel externo común y restricciones comunes hacia terceros países; iv) una administración aduanera común, con un mecanismo de recaudación, administración y distribución de los ingresos tributarios provenientes de las importaciones extrarregionales, y v) aduanas periféricas e intrarregionales. (p.47)

3.3.1.2. Variable dependiente: Facilitación en los procesos aduaneros.

La Organización Mundial de Aduanas establece que las administraciones aduaneras deben trabajar conjuntamente en materia de armonización de los procedimientos aduaneros internacionales con el objetivo de dar facilidad al comercio internacional. (SENAE, 2018)

El Convenio de Kyoto revisado (CKR) es el principal instrumento de facilitación del comercio y los procesos aduaneros, fue elaborado por la OMA y entró en vigor el 3 de febrero de 2006. El CKR busca facilitar el comercio armonizando y simplificando los procedimientos y las prácticas aduaneras, establecida como una respuesta al crecimiento de la carga internacional, al desarrollo de la tecnología de la información y a un medio comercial internacional extremadamente competitivo, basado en los servicios de calidad y en la satisfacción del cliente, factores que han producido un conflicto con los procedimientos y los métodos tradicionales de la aduana, tal sea el caso del SENAE y la DIAN como aduanas integrantes de la OMA. (SENAE, 2016, párr.14)

3.3.2. Operacionalización de variables

Tabla 1. Operacionalización de variable independiente.

VARIABLE	DIMENSIONES	INDICADORES	TÉCNICA	INSTRUMENTO
V.I. Pilar 1 del Marco Normativo SAFE: Asociación aduana – aduana.	Control aduanero	Control por movimiento	Encuesta/entrevista	Cuestionario/guía de preguntas
		Control tributario	Encuesta/entrevista	Cuestionario/guía de preguntas
		Control por acción	Encuesta/entrevista	Cuestionario/guía de preguntas
	Alianzas estratégicas institucionales	SENAE – DIAN	Encuesta/entrevista	Cuestionario/guía de preguntas
	Fiscalización aduanera	Formalidades aduaneras	Encuesta/entrevista	Cuestionario/guía de preguntas
	Análisis de riesgo	Sistemas tecnológicos	Encuesta/entrevista	Cuestionario/guía de preguntas
		Evaluación de riesgos	Encuesta/entrevista	Cuestionario/guía de preguntas
Seis campos operativos		Encuesta/entrevista	Cuestionario/guía de preguntas	

Fuente: Elaboración propia con base en información oficial.

En constancia de la *Tabla 1* se puede apreciar, la operacionalización de la variable independiente, para favorecer la elaboración de las técnicas de recolección de información, la cual será destinada a los Operadores de Comercio Exterior (OCE) y a las Aduanas fronterizas colombo – ecuatorianas, los indicadores de evaluación fueron extraídos del Convenio de Kioto Revisado y el Pilar 1 del Marco Normativo SAFE, estos instrumentos aduaneros son de vital apoyo para realizar los procedimientos operativos y administrativos a ser cumplidos conjuntamente con los actores vinculados al Tráfico Internacional de Mercancías de una manera eficaz y eficiente, sin violar las normas internacionales y dando facilidad al comercio internacional de mercancías por carretera.

Tabla 2. Operacionalización de variable dependiente.

VARIABLE	DIMENSIONES	INDICADORES	TÉCNICA	INSTRUMENTO
V.D. Facilitación en los procesos aduaneros.	Eficiencia y eficacia	Just in time	Encuesta/entrevista	Cuestionario/guía de preguntas
		Tecnologías modernas	Encuesta/entrevista	Cuestionario/guía de preguntas
		Cooperación	Encuesta/entrevista	Cuestionario/guía de preguntas
		Procesos simplificados y estandarizados	Encuesta/entrevista	Cuestionario/guía de preguntas
	Facilitación al comercio internacional de mercancías	Uso de normas internacionales	Encuesta/entrevista	Cuestionario/guía de preguntas
		Cooperación e intercambio de información	Encuesta/entrevista	Cuestionario/guía de preguntas
		Buena fe	Encuesta/entrevista	Cuestionario/guía de preguntas
		Publicidad	Encuesta/entrevista	Cuestionario/guía de preguntas
	Procesos operativos	Aplicación de buenas prácticas internacionales	Encuesta/entrevista	Cuestionario/guía de preguntas
		Eficiencia del despacho aduanero	Encuesta/entrevista	Cuestionario/guía de preguntas
		Facilidad para coordinar embarques a precios competitivos	Encuesta/entrevista	Cuestionario/guía de preguntas
		Tecnología	Encuesta/entrevista	Cuestionario/guía de preguntas
		Frecuencia de arribo de embarques al destinatario dentro del plazo previsto	Encuesta/entrevista	Cuestionario/guía de preguntas

Fuente: Elaboración propia con base en información oficial.

En la *Tabla 2* se estableció la operacionalización de la variable dependiente, la cual es la facilitación en los procesos aduaneros entre el SENA y la DIAN, los indicadores se los obtuvo del Pilar 1 del Marco Normativo SAFE: Asociación aduana – aduana y del Convenio de Kyoto

Revisado establecidos por la Organización Mundial de Aduanas para la adopción y mejoramiento continuo de sus procesos para que sean óptimos y eficaces.

3.4. MÉTODOS UTILIZADOS

3.4.1. Análisis estadístico.

Para el análisis estadístico se definió como universo a todos los Operadores de Comercio Exterior (OCE) de las ciudades de Tulcán e Ipiales, y en el marco de muestreo a los Agentes Habilitados de Aduana, Depósitos Temporales Habilitados, y Operadoras de Transporte Pesado de las ciudades anteriormente mencionadas, posteriormente se procedió a estratificar la muestra de manera proporcional para que todos los miembros tengan la misma posibilidad de ser seleccionados para el proceso de recolección de información.

Se seleccionó a los operadores de comercio, debido a que son los principales receptores del servicio aduanero en frontera, vale mencionar que solo se evaluó las gestiones aduaneras de la Dirección Distrital de Aduana de la ciudad de Tulcán – SENA, y la Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de la ciudad de Ipiales – DIAN, el diagnóstico efectuado es en estricto cumplimiento de las 11 Normas del Pilar 1 del Marco Normativo SAFE.

De igual manera, se solicitó colaboración directa a los directores de las administraciones aduaneras que realizan sus operaciones en frontera, por un lado, el MSc. José Arauz en calidad de Director Distrital de Aduana – SENA, y el Dr. Camilo Torres en calidad de Director Seccional de Impuestos y Aduanas – DIAN.

Las técnicas e instrumentos que se utilizaron en la investigación cualitativa fueron: la entrevista no estructurada aplicada a los señores directores de aduanas, de la cual se obtuvo criterios profesionales sobre los procedimientos aduaneros, la guía de preguntas se la realizó enfocado a los elementos constitutivos de las 11 Normas del Pilar 1 del Marco Normativo SAFE; la encuesta cerrada fue aplicada a los Operadores de Comercio Exterior que efectúan sus actividades económicas en frontera colombo ecuatoriana, esta actividad se la realizó a través de un cuestionario estándar se recolectó información precisa para el diagnóstico de los procedimientos aduaneros en frontera efectuados por el SENA y la DIAN, y midiendo si existe facilidad en sus procedimientos o no. Posteriormente se trabajó con los sistemas estadísticos SPSS y Excel para la recolección e interpretación de información.

3.4.2. Población.

La población o universo es el conjunto de todos los casos que concuerdan con determinadas especificaciones. Cuando se trata de detallar el objeto de estudio, es necesario partir de la identificación de la población que se va a estudiar, constituida por una totalidad de unidades, vale decir, por todos aquellos elementos (personas, animales, objetos, sucesos, fenómenos...) que pueden conformar el ámbito de una investigación, y una muestra es una porción representativa de una cantidad. (Niño, 2011, p.55)

Para el caso de estudio la población estará representada por todos los Operadores de Comercio Exterior (OCE) de la ciudad de Tulcán e Ipiales, tal sea el caso, Empresas de Carga Pesada por Carretera, Agentes de Aduana, Depósitos Temporales o Almaceneras, Importadores, Exportadores, Administraciones Aduanera, (...), quienes cumplen un papel primordial en el tráfico internacional de mercancías por carretera, se constituyen uno de los principales factores del desarrollo económico de las naciones y forma parte de la agenda política de los países respecto al bienestar, a la reducción de la pobreza y al desarrollo económico de los países y sus ciudadanos.

En la actualidad en las ciudades de Tulcán e Ipiales existe un estimado de 154 OCE, entre los cuales existen subgrupos que desarrollan actividades económicas vinculadas al comercio exterior, 72 Agentes de Aduana, 14 Depósitos Temporales, 68 Empresas de Transporte Pesado entre compañías anónimas y cooperativas que desarrollan esta actividad, en la zona fronteriza.

3.4.3. Muestra.

Es un subconjunto o parte del universo o población en que se llevará a cabo la investigación, hay procedimientos para obtener la cantidad de los componentes de la muestra como fórmulas, lógica, la muestra es una parte representativa de la población. (López, 2015, párr.5)

3.4.3.1. Muestreo probabilístico.

El muestreo probabilístico es una técnica de muestreo en donde las muestras son recogidas en un proceso que brinda a todos los individuos de la población las mismas oportunidades de ser seleccionados. La selección probabilística se interpreta como una selección aleatoria, es decir, que se rige al azar. Son dos las condiciones que el muestreo probabilístico debe cumplir para su aplicación correcta: a) que todos los elementos o unidades de la población tengan las mismas probabilidades de ser elegidos, y b) que se apliquen procedimientos e instrumentos que garanticen que la selección sea aleatoria. (Niño, 2011, p. 56)

Para el caso de estudio se utilizará el tipo de muestreo probabilístico estratificado proporcional, se dividirá la población en grupos homogéneos en relación a sus procedimientos y características idénticas en funcionalidad y operatividad encaminada a las Operaciones Aduaneras y al Comercio Exterior, la selección de los operadores para la recolección de información a través de la encuesta cerrada.

Fórmula para la determinación del tamaño de la muestra.

$$n = \frac{Z^2 P Q N}{Z^2 P Q + N e^2}$$

n = tamaño de la muestra

$$Z = \text{nivel de confiabilidad } 95\% = \frac{0.95}{2} = 0.4750 = 1.96$$

P = probabilidad de ocurrencia 0.5

Q = probabilidad de no ocurrencia 1 - 0.5 = 0.5

N = población 154

e = error de muestreo 0.05% (5%)

$$n = \frac{(1.96)^2 * (0.5) * (0.5) * (154)}{(1.96)^2 * (0.5) * (0.5) + (154) * (0.05)^2}$$

$$n = \frac{147,9016}{1.3454}$$

$$n = 109,931322$$

En la *Tabla 3* se determinó el tamaño de la muestra estratificada, consta de 109 Operadores de Comercio Exterior (OCE), se someterá al proceso de recolección de información en la ciudad de Tulcán a 11 Agentes de Aduana, 24 Empresas de Transporte Pesado, 6 Depósitos Temporales; y en la ciudad de Ipiales a 41 Agentes de Aduana, 25 Empresas de Transporte Pesado y 4 Depósitos Temporales, respectivamente.

Tabla 3. Muestreo probabilístico estratificado proporcional.

Operador de Comercio Exterior (OCE)	NRO.	% de representación	Muestra estratificada
Ciudad de Tulcán			
Agentes de Aduana	15	0.09740260	11
Empresas de Transporte Pesado por Carretera	33	0.21428571	24
Depósitos Temporales	8	0.051948052	6
Ciudad de Ipiales			
Agentes de Aduana	57	0.37012987	41
Empresas de Transporte Pesado por Carretera	35	0.227272727	25
Depósitos Temporales	6	0.038961039	4
TOTAL DE OCE.	154	1	109

Fuente: Elaboración propia con base en información oficial.

En base a la *Tabla 3* se puede apreciar el muestreo probabilístico proporcional de los Operadores de Comercio Exterior, que se encuentran realizando sus actividades comerciales en Tulcán e Ipiales, para realizar la recolección de información en base a la estratificación realizada por el investigador.

3.4.3.1.1. Administraciones aduaneras en frontera.

La administración aduanera constituye una oficina pública y/o fiscal que se encuentra bajo las órdenes de un Estado o gobierno político, las aduanas cumplen un papel fundamental dentro de una economía las cuales son; fiscalizar, controlar y regular el tráfico internacional de mercancías en todas sus modalidades, aéreo, terrestre, fluvial y marítimo.

El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador y la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, se manifiestan cómo los centros únicos habilitados por la autoridad para cruzar las fronteras del Estado de que se trate y a donde deben dirigirse, imperativamente de todos los que pretenden atravesarlas conduciendo mercancías, las aduanas se encuentran ubicadas en puertos, aeropuertos y dado el caso de estudio en fronteras terrestres constituyendo las puertas ineludibles de entradas y salidas de mercancías.

Las administraciones aduaneras cumplen un rol fundamental no sólo en responder a los objetivos fijados por los gobiernos, sino, en garantizar controles eficaces para asegurar los ingresos fiscales, el respeto de la legislación nacional, la seguridad y la protección de la sociedad. La eficacia y eficiencia de los procedimientos aduaneros influyen considerablemente en la competitividad económica de las naciones, en el crecimiento del comercio internacional y en el desarrollo del mercado global. (SENAE, 2019, p.3)

Las aduanas son instituciones públicas de control y fiscalización, donde se registran y cobran los tributos a cada uno de los bienes, servicios y personas que ingresan y salen de un país. Todas las operaciones de carácter internacional deben pasar por las aduanas y sus agentes, la aduana ha pasado de ser una institución recaudadora, a ser una organización de estado de facilitación al comercio exterior, a través de la adopción de normas internacionales emitidas por la OMC y la OMA. Las acciones de la administración aduanera es monitorear, verificar e identificar que la información emitida debe coincidir con los documentos que se presenten ante la autoridad aduanera, con sus respectivos aranceles de ser el caso. El control aduanero es ejercido en tres etapas como se establece en la norma, anterior, concurrente y posterior, desde la transmisión de información por parte de las empresas de transporte, hasta el posterior despacho de la carga legalmente nacionalizada.

Tabla 4. Administraciones aduaneras en frontera.

NRO.	RAZÓN SOCIAL	DIRECTOR	DIRECCIÓN
1	Servicio Nacional de Aduana del Ecuador – SENA E	ARAUZ RIVADENEIRA JOSÉ ALEJANDRO	Av. 24 de mayo y Alfonso Mena (Sector El Capulí)
2	Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN	TORRES SEGURA CAMILO ANDRÉS	Carrera 6 #1563, Ipiales, Nariño, Colombia.

Fuente: Elaboración propia con base en información oficial.

3.4.3.1.2. Aduanas.

El Pilar 1 del Marco Normativo SAFE, es uno de los elementos clave para el desarrollo y mejoramiento de los acuerdos de red, entre administraciones aduaneras con el fin de promover la fluidez de mercancías y unidades de transporte, a través de las cadenas logísticas internacionales de forma segura, al existir un acuerdo de red entre aduanas tendrán como resultado el intercambio de información oportuna y precisa, permitiendo así analizar riesgos sobre las base más efectiva, mejorando continuamente sus procesos de control a lo largo de la cadena logística, logrando una adecuada distribución de sus recursos para ser más eficientes en sus procesos operativos y administrativos.

El Marco SAFE a través de su Pilar 1, permitirá a las Aduanas enfrentar los desafíos del nuevo entorno comercial internacional, aplicando los fundamentos necesarios para llevar a cabo la reforma y modernización aduanera y llegar a ser las aduanas del siglo XXI, las instituciones fiscalizadoras y de control tradicionales solo miden sus capacidades enfocada en tiempos de desaduanización de mercancías, recaudación tributaria y aprensiones aduaneras.

La modernización aduanera se encuentra fundamentada en el Marco Normativo SAFE y el artículo 12 del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC) en donde establece que la cooperación aduanera es considerada como uno de los principales mecanismos para conocer y adoptar mejores prácticas internacionales, para cambiar el modo en que las mercancías cruzan las fronteras y se trasladan por todo el mundo.

3.4.3.1.3 Sistema aduanero colombiano.

MUISCA.

En base a información obtenida de la plataforma informática de la DIAN, el sistema aduanero MUISCA, es el Modelo Único de Ingresos y Servicios de Control Automatizado, representa la nueva manera de gestionar e integrar áreas, conceptos y datos; por esta razón, facilita el cumplimiento de los deberes y el ejercicio de los derechos. El MUISCA es un modelo de gestión integral que establece aspectos organizacionales, de procesos y tecnología como ejes fundamentales del mismo. (ICESI, 2015, párr.4)

Objetivo y servicios del muisca.

Cambiar la forma de gestionar los impuestos y aduanas en Colombia, por medio de la unión de importantes factores como: la relación entre ciudadanos, gobierno y la comunidad internacional, además de consolidarse como una autoridad técnica y competitiva en el país, con el ánimo de controlar y facilitar el comercio y la tributación.

Los servicios informáticos electrónicos ofrecidos por la DIAN a través del MUISCA son:

- Servicios relacionados con el Registro Único Tributario RUT: solicitud de inscripción, actualización, consulta, solicitud de actualización de datos de identificación y solicitudes especiales.
- Servicio informático electrónico de prestación de información por envíos de archivos: permite la presentación de la información de gran volumen a través de medios virtuales, facilitando el cumplimiento oportuno de esta obligación o requerimiento.

- Servicio informático electrónico de diligenciamiento virtual de formularios: permite al usuario, desde el portal de la DIAN, de una manera ágil, sencilla y segura, diligenciar los formularios habilitados por la entidad, haciendo uso de las diferentes ayudas incorporadas, con la ventaja además de ahorrar costos en la compra de los mismos y efectuar las correcciones que se requieran, e incluso revisar o complementar la información del formulario desde lugares y momentos diferentes.

SYGA / Siglo XXI.

Sistema informático aduanero que viene siendo utilizado por la DIAN desde 1993 para el trámite de las declaraciones de importación con la utilización física de los formularios oficiales y el cual es manejado por empleados de los depósitos habilitados y por funcionarios de la DIAN.

En materia aduanera el servicio de diligenciamiento de documentos para los formularios Declaración de Importación, Declaración de Importación Simplificada, Declaración de Exportación y Declaración de Exportación Simplificada se seguirá prestando a través del sistema informático de gestión aduanera (SYGA y Siglo XXI) al cual puede ingresar a través del Portal de la DIAN Virtual.

3.4.3.1.4. Sistema aduanero ecuatoriano.

ECUAPASS.

Es el sistema aduanero ecuatoriano, que permite a los Operadores de Comercio Exterior (OCE) poder realizar todas sus operaciones aduaneras de importación y exportación. A partir del año 2012, el ECUAPASS es el sistema informático, con el que el Servicio Nacional de Aduana facilita los procesos de comercio exterior, refuerza y asegura el control aduanero del país, optimizando tiempo en los trámites aduaneros, este sistema fue implementado para que los procesos aduaneros sean más fáciles y seguros, ya que con la firma electrónica se pueden realizar los trámites desde cualquier lugar por medio de la plataforma informática y un dispositivo que permite operar de manera segura.

Lo utilizan las Instituciones Públicas y Operadores que intervienen en el comercio exterior del Ecuador, en virtud de las normas contenidas en el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversión (COPCI) y sus reglamentos, respectivamente.

Objetivo y servicios del Ecuapass.

- Los principales objetivos del sistema informático son:
- Transparencia y eficiencia de las operaciones aduaneras Minimizar el uso de papel.

- Simultáneamente asegurar el control aduanero y facilitar el comercio.
- Establecer el sistema de operaciones aduaneras basado en el modelo del sistema de despacho electrónico coreano (UNI-PASS).
- Establecer la Ventanilla Única de Comercio Exterior.

¿Cómo está formado el sistema informático Ecuapass?

En base a información publicada en la página oficial del SENA, el sistema informático ECUAPASS está conformado por diez (10) módulos articulados que permiten realizar todo trámite de procedimiento aduanero. A continuación, descripción de los mismos:

Portal de Comercio Exterior y Ventanilla Única Ecuatoriana. - En este módulo se realizarán la generación de la Declaración Juramentada de Origen (DJO), Certificado de Origen (CO) y todo tipo de licencia de importación, registro sanitario, permiso y otros documentos de acompañamiento.

- Procesos de Importaciones y Exportaciones (Despacho y Carga). - En estos módulos se generarán todo tipo de declaración de importación y exportación de productos, relacionado con todos los regímenes aduaneros.
- Control Posterior. - Este módulo es manejado exclusivamente por el área de “Control Posterior” de la Aduana, que consiste en el control post nacionalización de mercancías, basados en variables pre establecidas.
- Gestión de Litigios Aduaneros. - En este módulo se gestionarán todos los actos administrativos que los operadores de comercio exterior interpongan ante Aduana.
- Data Warehouse. - Este módulo almacenará la base de datos y será administrada por parte de Aduana.
- Devolución Condicionada de Tributos. - En este módulo se gestionará la solicitud de los operadores de comercio exterior de devolución de tributos al comercio exterior.
- Sistema de Alerta Temprana. - Este módulo, que será administrado por Aduana, monitoreará el funcionamiento del sistema ECUAPASS, permitiendo enviar alertas cuando se generen fallas en los procesos pre establecidos en el sistema o un aplicativo no se cumpla.
- Gestión de Riesgos (Incluye la Gestión Avanzada). - Este módulo, que será administrado por la Aduana, manejará los perfiladores de riesgo del ECUAPASS.

- Gestión del Conocimiento. - En este módulo encontrarán todos los manuales de procedimientos y demás documentación relacionada a los procedimientos implementados en el ECUAPASS (biblioteca aduanera).
- Sistema de Manejo de Pistas de Auditoria. - Este módulo permitirá realizar el seguimiento de los procesos aduaneros (trazabilidad).

3.4.3.1.5. Operadores de comercio exterior (SENAE – DIAN).

Según la ICICAT (2019), se entiende por Operador de Comercio Exterior (OCE) la persona natural, la persona jurídica o sucursal de sociedad extranjera, que hace parte o interviene, directa o indirectamente, en los destinos, regímenes, operaciones aduaneras o en cualquier formalidad aduanera. (ICICAT, 2019, párr.1)

En el esquema propuesto según la *Figura 1* se identifica los principales OCE que se vinculan directamente en los procesos aduaneros que realiza el SENAE y la DIAN, establecidos en el Convenio de Kyoto revisado y el Marco Normativo SAFE establecido por la OMA como instrumentos de apoyo en procesos aduaneros y la facilitación del Comercio Exterior y la seguridad de la mercancía que atraviesa la cadena logística internacional. Es de vital importancia identificar y clasificar a los OCE que realizan sus actividades comerciales en frontera, puesto que son los principales receptores del servicio aduanero del SENAE y la DIAN, y a la vez, son los principales emisores de información sobre el servicio percibido por la administración aduanera.

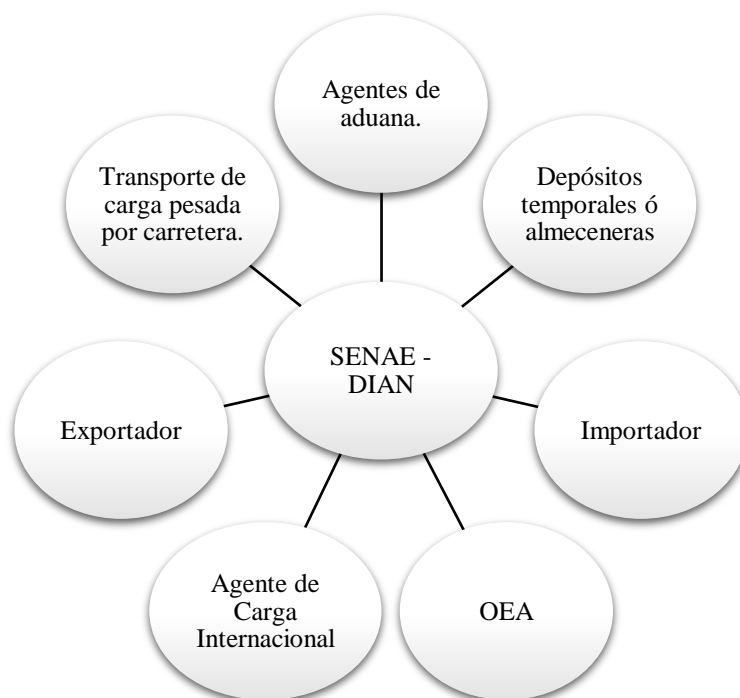


Figura 1. Operadores de Comercio Exterior vinculados al SENAE – DIAN.

Es necesario identificar a los OCE que realizan sus operaciones comerciales en la ciudad de Tulcán e Ipiales, puesto a que, son las principales fuentes de información receptoras del servicio aduanero en frontera.

3.4.3.1.6. Operadores de Comercio Exterior – Tulcán.

Agentes de Aduana habilitados en la ciudad de Tulcán.

El Agente de Aduanas es un profesional de comercio exterior altamente capacitado, que debe poseer un conocimiento profundo de la normativa aduanera, así como estar al tanto de las modificaciones de las leyes y reglamentos administrativos, es el declarante que efectúa la declaración en aduana en nombre propio o la persona en cuyo nombre se realiza la declaración en aduana. Un agente de aduanas facilita la importación y exportación de mercancías, que estén sujetos a la inspección de aduanas y restricciones. (MAITSA, 2018, párr.3)

El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador – SENA E será el encargado de regular y controlar las actividades y procedimientos de los Agentes de Aduana habilitados de la ciudad de Tulcán, el importador o el exportador tendrá la facultad para seleccionar a un Agente de Aduana quién será el encargado de realizar los procedimientos aduaneros de manera eficiente como lo determina la administración aduanera, a continuación se mencionan los agentes aduaneros habilitados para realizar los procedimientos y formalidades aduaneras en la ciudad de Tulcán.

Tabla 5. Agentes de aduana habilitados en la ciudad de Tulcán.

NRO.	RAZÓN SOCIAL	RUC	DIRECCIÓN
1	ARQUÍMEDES PATRICIO MAFLA MEJÍA – AGENTE DE ADUANA	0401025812001	Calle 10 de agosto y Esmeraldas
2	BENAVIDES BENAVIDES GALO EDMUNDO – AGENTE DE ADUANA	0400297545001	Calle Atahualpa y Sucre
3	BURBANO YÉPEZ PAOLA LORENA – AGENTE DE ADUANA	0400722104001	Av. Manabí y Bolívar
4	CAICEDO YÉPEZ WILSON MANUEL – AGENTE DE ADUANA	0400161972001	Av. Brasil y Calderón
5	CANO ENRÍQUEZ NELSON RAÚL – AGENTE DE ADUANA	0400594149001	Av. Calderón y Roberto Grijalva
6	ENRÍQUEZ CASTILLO LUÍS HUMBERTO – AGENTE DE ADUANA	0400577516001	Av. Manabí y Bolívar
7	GONZÁLEZ ESCOBAR NORA CATALINA – AGENTE DE ADUANA	0400938064001	Av. Julio Rosero y 24 de mayo
8	GOYES BURBANO WILSON LIBARDO – AGENTE DE ADUANA	0400769154001	Av. Coral y Brasil
9	HERRERA GUERRERO NELSON HUMBERTO – AGENTE DE ADUANA	0400727376001	Av. Manabí y Brasil
10	HIGUERA SUÁREZ EDUARDO SALOMÓN – AGENTE DE ADUANA	0400186383001	Av. Roberto Grijalva, entre Olmedo y Sucre

11	JÁTIVA LÓPEZ WILMER HERNÁN – AGENTE DE ADUANA	0401045273001	Av. Centenario
12	VIZCAÍNO ANDRADE ELIZABETH LUCÍA – AGENTE DE ADUANA	0400825261001	Calle Río Guayas y Av. Centenaria
13	WORLDLOGISTIC S.A.	0491517700001	Av. Calderón y Roberto Grijalva
14	TORRES & TORRES AGENTES DE ADUANAS TTDAD C.A.	0991370226001	Calle Brasil & Av. Coral – Sucre
15	YÉPEZ NARVÁEZ MIGUEL RODRIGO – AGENTE DE ADUANA	0400412128001	Av. Coral y Brasil

Fuente: Elaboración propia con base en información oficial.

Depósitos Temporales habilitados en la ciudad de Tulcán.

Los depósitos habilitados, son los lugares autorizados por la autoridad aduanera para el almacenamiento de mercancías bajo control aduanero, los depósitos podrán ser públicos o privados y en ellos la mercancía puede permanecer almacenada durante el término determinado según lo requiera el cliente o la autoridad aduanera. Las mercancías descargadas serán entregadas por el transportista a las bodegas de depósito temporal en los casos que establezca el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (Chavarro, 2019, párr.1)

El SENA E será el encargado de autorizar la prestación de servicios de los depósitos temporales aduaneros, el exportador o importador podrán designar en qué depósito temporal deberán ingresar su carga para el cumplimiento de los procesos y formalidades aduaneras, en conformidad a las normas que para el efecto dicte la administración aduanera, a continuación se mencionan los datos de los Depósitos Temporales habilitados en la ciudad de Tulcán.

Tabla 6. Depósitos temporales habilitados en la ciudad de Tulcán.

NRO	RAZÓN SOCIAL	REPRESENTANTE LEGAL	RUC	DIRECCIÓN
1	BODEGAS Y SERVICIOS ECUADOR FORTALEZA S.A. BOSEFO	SAIDA ARGOTI	1791352246001	Av. Tulcanaza y España
2	TRANSCOMERINTER CIA. LTDA.	SANDRA IBARRA	1791121104001	Av. Panamericana Norte sector El Rosal
3	ADUANAS Y COMERCIO EXTERIOR DEL NORTE ADUANOR CIA. LTDA.	MARCELO ARGOTI	0490042431001	Av. San Francisco y Pablo Aníbal Vela
4	SYTSA CIA. LTDA.	NARCISA HERRERA	1791770358001	Av. Panamericana Sur sector EL Rosal
5	BODEGAS PRIVADAS TERÁN CIA. LTDA.	MARÍA DE LOS	0490041818001	Antigua Panamericana Norte sector los Capulíes
6	MIDECAR MOVIMIENTOS INTERNOS DE CARGA CIA LTDA	ÁNGELES OBANDO NELSON CANO	0491501731001	Av. Panamericana Sur & Obelisco s/n y Av. Veintimilla

7	ALMAROS CIA. LTDA. EL ROSAL	ANTONIO LUCERO	0491504447001	Av. Panamericana Norte sector El Rosal
8	TRANSBOLIVARIANA C.A.	HARRISON VIZCAÍNO	0490041826001	Av. Panamericana Sur y Andrés Bello Esquina

Fuente: Elaboración propia con base en información oficial.

Operadoras de Transporte Pesado en la ciudad de Tulcán.

Los Operadores de Transporte Pesado son todas las personas naturales o jurídicas autorizadas por la aduana, para realizar operaciones comerciales regulares de transporte internacional ya sea marítimo, aéreo o terrestre de mercancías, utilizando uno o más medios o unidades de transporte. Es uno de los principales eslabones dentro de cadena logística internacional receptores del servicio aduanero en frontera.

A continuación, se detalla las empresas que se encuentran registradas en la Asociación de Transporte Pesado de la ciudad de Tulcán – Carchi, como empresas dedicadas a realizar la actividad económica de transporte pesado por carretera a nivel nacional e internacional.

Tabla 7. Operadoras de transporte pesado de la ciudad de Tulcán.

NRO	RAZÓN SOCIAL	DIRECCIÓN	TELÉFONOS
1	CIA. ADLER	TULCÁN, AVDA. CORAL Y URUGUAY (REF. FRENTE A PAPELERÍA ORBE)	0991446767
2	COOP. AUTOMOTORES DEL NORTE	TULCAN, BARRIO EL OBELISCO, CALLE PANAMERICANA SUR S/N Y JUAN ROMUALDO NAVARRO (REF. DIAGONAL A LA GASOLINERA EL OBELISCO)	0997721632
3	CIA. BOD TERAN	AV. 24 DE MAYO Y ALFONSO MENA (SECTOR EL CAPULÍ)	0999835035
4	COOP. BOLIVARIANA	CALLE PANAMERICANA SUR Y AV. VEINTIMILLA (REF. FRENTE A LA GASOLINERA CENTENARIO)	0995740184
5	CIA. CIAPRUTE	JULIO ANDRADE / PANAMERICANA SUR AV. VEINTIMILLA	0993860937
6	CIA. CITRAPCAR S.A.	AV. VEINTIMILLA REFERENCIA A UNA CUADRA DE LA ESCUELA VICENTE ROCAFUERTE	0983558707
7	CIA. COMITRAPSA	CALLE JUNIN N° 318 Y BOLIVAR, PISO 2 (REF. FRENTE A SERVIENTREGA)	0979500706
8	COOP. CONTINENTAL DEL NORTE	RAFAEL ARELLANO Y ROBERTO SIERRA (FRENTE AL COLEGIO TULCAN)	0983777093
9	CIA. ECUATRASCARGO	AV. CORAL N° 61-073 Y AV. BRASIL, (REF. A UNA CUADRA Y MEDIA DEL PARQUE ISIDRO AYORA)	0997134332
10	CIA. GONZALO MONTENEGRO	TULCAN, CALLE SARGENTO CHIMBORAZO Y CABO SOLIS (REF. TRAS LOS CONDOMINIOS TIWINZA)	0997681104

11	CIA. NUEVO TRANSPORTE AMERICA	AVENIDA MANABÍ Y BRASIL – EDIFICIO EL NAVEGANTE	0994019493
12	CIA. ROCA LOBA	AV. LAS TEJERÍAS Y SAN CRISTÓBAL/ AV. VEINTIMILLA 21 VEINTE Y CUATRO DE MAYO	0994567554
13	CIA. RUNORT	JULIO ANDRADE	0997504519
14	COOP. RUTAS DEL CARCHI	CALLE EXPRESO ORIENTAL Y AV. VEINTIMILLA (REF. FRENTE AL OBELISCO)	0997608261
15	CIA. SETRAINCE	TULCÁN, BARRIO LAS JUNTAS, AV. ORIENTAL S/N Y MANABI, (REF. A 80 METROS DEL OBELISCO)	0993342234
16	CIA. SURAMERICANA	TULCANAZA Y SUECIA	0987672541
17	CIA. TRANSBISAM	GENERAL LANDAZURI 144 y BOLIVAR	0991211872
18	CIA. TRANSCOMERINTER	AV. PANAMERICANA NORTE SECTOR EL ROSAL	0994322233
19	CIA. TRANS. BOLIVARIANA	BARRIO LA RINCONADA, CALLE ANDRÉS BELLO S/N Y PANAMERICANA NORTE (REF. FRENTE AL SECAP)	0997317838
20	CIA. TRUECA		0998700543
21	CIA. TULCAN EXPRESS	PANAMERICANA SUR S/N Y AV. VEINTIMILLA EDIFICIO ASO. TRANSPORTE PESADO CARCHI 2º PISO (REF. FRENTE GASOLINERA CENTENARIO.)	0984453321
22	COOP. UTRANH	AV. CALDERÓN N° 61095 Y AV. BRASIL	0983508276
23	CIA. DELISERTRANS	TULCÁN, CDLA. DEL CHOFER N° 1, CALLE RÍO NAPO S/N Y JUAN RAMÓN ARELLANO (REF. A UNA CUADRA DEL PARQUE DEL CIVISMO)	0992333212
24	CIA. TRASCARET	TULCÁN, BARRIO MARISCAL SUCRE, CALLE CHIMBORAZO N° 5045 ENTRE SUCRE Y OLMEDO, EDIFICIO TORRES ENRÍQUEZ. (REF. FRENTE AL CENTRO COMERCIAL POPULAR)	0994392572
25	CIA. YANCA	SUCRE Y S/N Y PARAGUAY (TRAS EL MERCADO DE CEPÍA)	0991465879
26	CIA. SEMMOVICAR	BARRIO EL EJIDO NORTE Y AV. MANABI (REF. A TRES CUADRAS DEL COLISEO 19 DE NOVIEMBRE)	0999625753
27	CIA. CETPANOR S.A.	SAN GABRIEL - RIO BABAHOYO 4-09 RIO GUAYAS SAN JOSÉ	0994913643
28	CIA. J.J. HOGO	OLMEDO 501 Y AYACUCHO EDIFICIO MUTUALISTA 5 PISO OFICINA 502	0998777432
29	TRANSPORTES SANCHEZ POLO	AV. TULCANAZA ENTRE ISRAEL Y PORTUGAL	0984680349
30	CIA. REINOSO ARCOS	AV. CORAL N° 61-73 Y AV. BRASIL (REF. ANTIGUAS DEPENDENCIAS DE LA FISCALÍA)	0993401713
31	CIA. CIATEGI	CDLA. 5 DE JUNIO, AV. EXPRESO ORIENTAL Y CALLE VICENTE FIERRO (REF. A 500 METROS DE LA ESTACIÓN DE SERVICIO LA RINCONADA)	0982236674
32	CIA. NEWROADS	AV. DEL CEMENTERIO Y MANABI (ENTRADA AL CEMENTERIO)	0945534432
33	CÍA CERRO NEGRO	AV. CORAL N° 61-73 Y AV. BRASIL (REF. ANTIGUAS DEPENDENCIAS DE LA FISCALÍA)	0994344212

Fuente: Elaboración propia con base en información oficial.

3.4.3.1.7. Operadores de Comercio Exterior – Ipiales.

Agentes de Aduana habilitados en la ciudad de Ipiales.

El Agente de Aduanas es un profesional de comercio exterior altamente capacitado, que debe poseer un conocimiento profundo de la normativa aduanera, así como estar al tanto de las modificaciones de las leyes y reglamentos administrativos, es el declarante que efectúa la declaración en aduana en nombre propio o la persona en cuyo nombre se realiza la declaración en aduana. Un agente de aduanas facilita la importación y exportación de mercancías, que estén sujetos a la inspección de aduanas y restricciones. (MAITSA, 2018, párr.3)

La DIAN será la encargada de regular y controlar las actividades y procedimientos de los Agentes de Aduana habilitados de la ciudad de Ipiales, el importador o el exportador tendrá la facultad para seleccionar a un Agente de Aduana, quién será el encargado de realizar los procedimientos aduaneros de manera eficiente como lo determina la administración aduanera, a continuación se mencionan los agentes aduaneros habilitados para realizar los procedimientos y formalidades aduaneras en la ciudad de Ipiales – Nariño.

Tabla 8. Agentes de aduana habilitados en la ciudad de Ipiales.

NRO	RAZÓN SOCIAL	REPRESENTANTE LEGAL	DIRECCIÓN
1	ABC REPECEV S.A.	WILLIAM EBERT CERÓN BENAVIDES	Carrera 6a No. 13 – 09 edificio Markus Oficina 603
2	ACODEX	CARMELITA BOLAÑOS ÑOPEZ	Carrera 11 No. 14 – 19 Piso 2
3	ADUANAMIENTOS LTDA.	MANUEL ALFONSO BOLAÑOS PAZMIÑO	1 No. 11 – 32 barrio Victoria Norte Edificio Boranda
4	ADUANERA GRANCOLOMBIANA NIVEL 1	RUTH DEL CARMEN FUERTES MEJÍA	Cr 7 No. 9 – 39 C.C. Victoria Plaza local 110 A
5	ADUANIMEX S.A.	RICARDO TORRES FIERRO	Carrera 6 # 13 – 09 Edificio Marcus Oficina 502
6	AGECOLDEX S.A.	JOSÉ B. CORREA CÁRDENAS	Cra. 6 No. 13 – 09 Edificio Marcus Oficina 702
7	ALMACENES GRALES DE DEPÓSITO ALMAVIVA S.A.	DORIS ADRIANA SÁNCHEZ	Cra. 6 No. 14 – 33 Edificio Bastidas 3er Piso Oficina 203
8	ALMAGRARIO S.A.	PAULA HIDALGO	Calle 3 este 2 – 732 perimetral
9	ALPOPULAR ALMACÉN GENERAL DE DEPÓSITOS S.A.	DYANNA ANDREA GUERRERO CHALACA	Km 2 vía Rumichaca
10	ANDINOS LTDA NIVEL 1	ALBEIRO PINO ORTIZ	Calle 17 No. 2N-03 Barrio Obrero
11	ANI AGENCIA DE ADUANAS	DANIELA BENAVIDES	Centro Comercial Rumichaca Local 15
12	AR EXIMPORT Y COMPAÑÍA LTDA.	YISELA VELAZCO POVEDA	Carrera 6a No. 15-77 Oficina 105
13	ARNEL SAS NIVEL 2	HERNÁN DARIO MALES	Av. 7 21 n – 55 Oficina 311 y Oficina 410
14	ASOCOMEX LTDA. SIA	JOSÉ MIGUEL TERÁN ORTIZ	Carrera 6 No. 19-54 Piso 2

15	ASENCOMEX SAS NIVEL 2	FREDY GERMAN AYALA	Calle 17 No. 3N – 07 B/ OBRERO
16	ASERCOL S.A.	PAULA HIDALGO	CR 6 No. 14-64 P 2 OF 5
17	ATLANTIS S.A.	HERNÁN DARÍO PASTAS	Carrera 7 # 16-59 piso 3 Oficina 302
18	AVIATUR LTDA.	ARTEAGA VICTOR HUGO	Calle 16 No. 6-34 Edificio Angasmayo
19	BURBANO BENAVIDES	CUASAPUD MOLINA	Carrera 4a No. 14-86
20	ASOCIADOS SIA LTDA.	DIANA MARISOL	
20	CARLOS E. CAMPUZANO	BURBANO	Calle 15 No. 7-106 Edificio FAOS
21	R. SIA Y CIA S.A.	SONIA MILENA	Oficina 301
21	CARGO ADUANA LTDA	SANCHEZ CANDO	Calle 5E 1N-43 Barrio Los Chilcos
22	NIVEL 2	WILLIAM VICENTE	
22	CEVA LOGISTIC LTDA	CEBALLOS CEBALLOS	Cra. 6 # 10-71 Oficina 301
23	COEXNORT COMERCIO	MARTHA FUEL	Calle 15 N° 7-10 Edificio Sandra
24	EXTERIOR DEL NORTE		Oficina 201
24	COLOMBIANA DE	JAIME ARMANDO PEREZ	Calle 6 No. 3-265 esquina Barrio
25	ADUANAS SIA LTDA.		Golgota
25	CORAL VISIÓN S.A.S.	OSCAR BENALCÁZAR	Carrera 9a No. 12ª-63 Barrio Antonio
26	NIVEL 1.	CORAL	Galán
26	CUSTOM	ANGEL FELIPE PUERRES	Calle 16 No. 7-34 Oficina 201
27	INTERNACIONAL SIA.		
27	FEDERICO GALVEZ	JIMENA CORTES	Calle 15 No. 5-21
28	FEDEGAL		
28	FENIX S.A.S.	JUDY PAOLA RAMIREZ	Calle 5E No. 1N – 43 junto a ISERVI
29	GAMA S.A.S	FARNAN	
30	GRANANDINA	ROSALBA MUÑOZ	NN
31	GRANCOLOMBIANA S.A.	REVELO	
31	NIVEL 1	GUSTAVO PARRA	Carrera 7 No. 13-41 Oficina 305
32	INTERNACIONAL SAS	LONDOÑO	Carrera 7 No. 13-41 Oficina 305
32	NIVEL 2	ERIKA ESTUPIÑAN	Carrera 7 No. 11-52 Oficina 304
33	JF ASOCIADOS NIVEL 1	POVEDA	C.C. Victoria Plaza Oficina 109 A
34	LIDERES S.A.S. NIVEL 1	RUTH DEL CARMEN	
35	LOGIEAR S.A.S. NIVEL 2	FUERTES MEJÍA	No hay oficina en Ipiales
36	MAR Y AIRE S.A.S.	OSCAR JESUS TERÁN	Carrera 7 No. 23-41 Oficina 301
37	MARIO LONDOÑO SIA	OSCAR CEBALLOS	Edificio Davivienda
37	S.A. MALCO S.A. & CIA		CL 5E 1N-43 Barrio Los Chilcos
38	LTDA.	WILLIAM VICENTE	
38	MERCANDINO LTDA.	CEBALLOS CEBALLOS	Carrera 6 N° 14-31 Oficina 403
39	SIA	PATRICIA RUANO	edificio Bastidas
39	MERCO S.A. NIVEL 1	ESCOBAR	
40	MIRCANA S A NIVEL 1	AMANDA VIVIANA	Carrera 7 # 14-67 oficina 202
41	OPERADUANAS S.A.	CEBALLOS LÓPEZ	
41	NIVEL 2	LUÍS CARLOS RICAURTE	Calle 15 N° 7-60 oficina 302
42	PANADUANAS LTDA	CAROLINA VARGAS	CR 7-14 99 oficina 302 ED DANNA
43	PASAR LTDA NIVEL 1		SOFIA
44	PROFESIONAL S.A. SIAP	GABRIEL PAZMIÑO	Calle 13 N°7-17 segundo piso
45	ROLDAN SIA S.A.	JORGE ALIRIO MORENO	Calle 17 N° 4-52 Piso 2 Oficina 102
46	SERCOMEX LTDA. SIA	CUERVO	
		MYRIAM ROSERO	Miramar III Casa 182
		BOLAÑOS	
		MARTHA CECILIA	C.C. Rumichaca Local 22
		CHAMORRO GUERRERO	
		INÉS CRISTINA MEDINA	Carrera 6a N° 14-33 Oficina 402
		CARLOS SOTO VIÑUEZA	Calle 15 N° 7-23

47	SERIMEX SARMIENTO S.A.S NIVEL 2	YESID SARMIENTO	Calle 15 N° 7-10 edificio Sandra Oficina 206
48	SERVICIOS ADUANEROS ESPECIALIZADOS S A NIVEL 1	MARÍA TERESA VANEGAS	CR 6 13-09 Oficina 402 edificio MARKUS
49	SIACOMEX LIMITADA	NN	No hay oficina en Ipiales
50	SIACO S.I.A LIMITADA	INÉS NUBIA MORÁN – ROBERTO PINCHAO VILLAREAL	Calle 13 N° 4N-06 oficina 201 edificio Mera Pepinosa
51	SIN LIMITE		NN
52	SUCOMEX	WILLIAM ANDRÉS HERRERA	Carrera 6a N° 13-09 edificio MARKUS Oficina 505
53	SUDECO.		NN
54	TECHCOMEX LTDA	HUGO ARMANDO CORAL OSEJO	Carrera 6 N° 15-44 Tercer piso
55	UNIVERSAL LOGISTIC LTDA (CUSTOM INTERNACIONAL SIA)	ADRIANA PATIÑO	Urbanización Miramar Casa 125
56	VALLEY CUSTOMS	SEGUNDO EFRAÍN VALLEJO RIVADENEIRA	Calle 15 N° 7-106 edificio FAOS oficina 306
57	VENUS PLASTICAUCHO	NN	NN

Fuente: Elaboración propia con base en información oficial.

Depósitos Temporales habilitados en la ciudad de Ipiales.

Los depósitos habilitados, son los lugares autorizados por la autoridad aduanera para el almacenamiento de mercancías bajo control aduanero, los depósitos podrán ser públicos o privados y en ellos la mercancía puede permanecer almacenada durante el término determinado según lo requiera el cliente o la autoridad aduanera. Las mercancías descargadas serán entregadas por el transportista a las bodegas de depósito temporal en los casos que establezca la Unidad Administrativa Especial de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales. (Chavarro, 2019, párr.1)

La DIAN, habilita a una persona natural o jurídica a la prestación de servicios de almacenamiento de mercancías bajo control aduanero, esta mercancía estará en el depósito temporal hasta que todas las formalidades aduaneras se encuentren cumplidas previo a su despacho, la habilitación de estos centros de almacenamiento se lo realizan mediante resoluciones expedidas por la DIAN.

Tabla 9. Depósitos temporales habilitados en la ciudad de Ipiales.

NRO.	RAZÓN SOCIAL	REPRESENTANTE LEGAL	NIT	DIRECCIÓN
1	ALMACENADORA DE MERCANCÍAS DEL GRUPO ANDINO	JUAN CARLOS GARZÓN	800122459	Carrera 7 No. 30- 130
2	ALPOPULAR ALMACÉN GENERAL DE DEPÓSITOS S.A.	LEONARDO DELGADO	860020382	Av. Panamericana Km. 3

3	ALMACENADORA LA FRONTERA LTDA.	EMIGDIO FLORES GALEANO	800185067	Carrera 1 No. 0-69. Panamericana Km. 1
4	BODEGAS ASOCIADAS LIMITADA	OMAR GONZÁLEZ	837000606	Cl. 3 Este No. 2-732 , El Tejar
5	MEGA BODEGAS DE NARIÑO LTDA.	NN	900073049	Av. Panamericana Norte Calle 3ª Este Nro.2 - 10
6	ALMACENADORA DE MERCANCÍA DE COMERCIO INTERNACIONAL LTDA A.C.I.	NN	900193063	NN

Fuente: Elaboración propia con base en información oficial.

Operadoras de Transporte Pesado de la ciudad de Ipiales.

Los Operadores de Transporte Pesado, son todas las personas naturales o jurídicas autorizadas por la DIAN, para realizar operaciones comerciales regulares de transporte internacional ya sea marítimo, aéreo o terrestre, de mercancías utilizando uno o más medios o unidades de transporte. Es uno de los principales eslabones dentro de cadena logística internacional receptores del servicio aduanero en frontera.

A continuación, se detallan las empresas de Carga Pesada que efectúan sus actividades económicas por carretera y se encuentran habilitadas y registradas en la DIAN, perteneciente a la ciudad de Ipiales.

Tabla 10. Operadoras de transporte pesado de la ciudad de Ipiales

NRO	RAZÓN SOCIAL	DIRECCIÓN	TELÉFONOS
1	LOGÍSTICA TANSPORTE & CONSTRUCCIÓN S.A.S	CALLE 10 Nro. 5-54 OFICINA 406 TORRE EMPRESARIAL PLAZA CENTRO.	3164907692
2	VOLQUETEROS UNIDOS DEL PACIFICO SAS	CALLE PRINCIPAL -RICAURTE	3166261381
3	TITAN CONEXION S.A.S.	CRA 4 NRO. 1-67 BRR JESUS NAZARENO	3167215080
4	TRANSPORTES REEFER LOGISTIC S.A.S.	CARRERA 3 NRO. 1-75 BRR CHAMPAGNATH	3153452788
5	TRANSPORTES PP S.A.S ZOMAC	CRA 6 N° 12-43 C.C. POLO OF 12	3003332121
6	TRANSPORTES FEDRACK S.A.S	CRA 1 NO. 12-15 AV. PANAMERICANA FRENTE AL ÉXITO	7752026
7	COMERCIALIZADORA CHAMORRO S.A.S	REFUGIOS DEL BOSQUE CONJUNTO LOS CEDROS CASA 39	3183789450
8	TRANSPORTE Y COMERCIO INTERNACIONAL LIMITADA	CR 2 NORTE NRO. 16 ESTE -181	7733222
9	MC MATERIALES Y AGREGADOS PARA LA CONSTRUCCION S.A.S.	URB MISTARES ETAPA 4 CASA 41	3155228726
10	SOLUCIONES Y ENVIOS DE NARIÑO S.A.S.	MZ 2 CS 21 B/ COLINAS DEL NORTE	7737895

11	TRANSPORTES PANANDINA S.A EN LIQUIDACION	CALLE 16 NO. 6-10 OF. 201	NN
12	TRANSPORTE DE CARGA DE LA FRONTERA SUR S.A.S.	ET 3 CA 167 URB MIRAMAR	3185576089
13	TRANSPORTILLA S.A.S.	CR. 4 Nro. 3 - 48 BRR. JESUS NAZARENO	7730475
14	TRANSPORTES QUIROZ QUIROZ S.A.S.	CL 16 NO. 7-34 OF 201	3175098155
15	TRANSPORTES Y OPERACIONES INTERNACIONALES S.A.S.	CR. 2 NORTE 16 ESTE 181	7733222
16	LOGISTICA INTEGRAL EN COMERCIO EXTERIOR S.A.S.	CL 17A 3N 21	3172602000
17	ALIANZA PARA EL TRANSPORTE Y COMERCIO INTERNACIONAL S.A.S.	CALLE 19 NO. 4A -10 OFICINA 507 ED SANTANDER	7736177
18	ADUANAR CARGO TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA S.A.S.	CALLE 17 NRO. 2-37 BRR BELLAVISTA CIUDAD: IPIALES	3116330795
19	COMERCIALIZADORA AIT S.A.S	CLL 16 N° 7- 34	7255421
20	RAPIDO HUMADEA S.A.S.	AV. PANAMERICANA NRO. 8-64	7730092
21	TRANSPORTES & LOGISTICA EN COMERCIO EXTERIOR S.A.S.	CALLE 26 BIS NRO. 6 BIS-40 URB GUALCALA CASA 112	7734315
22	TRANSLOGEX S.A.S. TRANSPORTE DE CARGA CARCHITRUCKS-COLCARGA S.A.S	CALLE 15 NRO. 7-10	7255624
23	GONZALO E. MONTENEGRO RODRIGUEZ SERVICIOS DE TRANSPORTE DE CARGA S.A.	MZ B CASA 4 URBANIZACION ALAMOS NORTE	7253590
24	GRUPO BYZA S.A.S.	CRA 1 NO. 1-15 AV. PANAMERICANA	7251311
25	TRANSPORTES LA SIERRA LIMITADA	CRA. 1 NO. 6E - 53 AV PANAMERICANA	7734143
26	TRANSPORTE NACIONAL DE CARGA LTDA.	CENTRO COMERCIAL RUMICHACA OFICINA N°9	7737602
27	TRANSPORTES INTERNACIONALES DE CARGA COLOMBIANA LTDA.	CRA 7 N° 16-93 OF 301	7731027
28	N.T.A. NUEVO TRANSPORTE DE AMERICA COMPAÑIA LIMITADA	AV. PANAMERICANA SUR CENTRO COMERCIAL RUMICHACA LOCAL 2	3219305162
29	TRANSPORTE Y SERVICIOS URGENTES INTERNACIONALES COMPAÑIA LIMITADA	CRA 1 NO 8-17	7252146
30	TRANSPORTE INTERNACIONAL ROCALOBA CIA. LTDA.	CRA 7 NRO. 30-130 B/ PUENES	7254668
31	TRANSPORTES A.I.C. LTDA.	MISTARES 1 ETAPA CASA 37	7731548
32	TRANSPORTES Y SERVICIOS ASOCIADOS SYTSA CIA. LTDA.	C.C. RUMICHACA OFICINA 21	7256259
33	TRANSBISAM S.A.	CARRERA 7 NO. 14 -99 EDIFICIO DANA SOFIA OFICINA 304	7734392
34	COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA RUTAS DEL CARCHI	BRR MISTARES ETAPA II CASA 306	3115911236

Fuente: Elaboración propia con base en información oficial.

3.5. ANÁLISIS DE DATOS Y RESULTADOS

3.5.1. Estudio comparativo de la aplicación del Pilar 1 del Marco Normativo asociación aduanera, entre el SENAE y la DIAN de la zona fronteriza Ecuador - Colombia.

NORMAS Y ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARA SU APLICACIÓN

Tabla 11. Comparativo del Modelo SAFE entre el SENAE y la DIAN.

<i>Normas de cumplimiento</i>	<i>Indicador de Gestión Aduanera</i>	<i>Dirección Distrital de Aduana Tulcán – SENAE.</i>	<i>Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiiales – DIAN.</i>
Norma 1 – Gestión integrada de la cadena logística.	Control aduanero	La Dirección Distrital de Aduana de la ciudad de Tulcán, de aquí en adelante SENAE, realiza sus operaciones de control aduanero en tres etapas, anterior, concurrente y posterior como establece la norma; y en base a criterios de los Operadores de Comercio Exterior de la localidad han calificado el 48.5% como muy eficaz al proceso de control aduanero anterior; el 51.4% han calificado al control aduanero concurrente como muy eficiente; y 51.5% han calificado al control aduanero posterior como medianamente eficaz. Por lo tanto, si posee un control aduanero integrado en todas sus etapas.	La Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de la ciudad de Ipiiales, de aquí en adelante DIAN, realiza sus operaciones de control aduanero en tres etapas, previo, simultáneo y de fiscalización como establece la norma; y en base a criterios de los Operadores de Comercio Exterior de la localidad han calificado el 60.9% como medianamente eficaz al proceso de control aduanero previo; el 53.6% han calificado al control aduanero simultáneo como medianamente eficiente; y 58.7% han calificado al control aduanero de fiscalización como medianamente eficaz. Por lo tanto, si posee un control aduanero integrado en todas sus etapas.
	Evaluación de riesgo	En base a la investigación realizada el SENAE y la DIAN no tienen establecido un proceso de reconocimiento mutuo de control aduanero como establece la norma, el SENAE mantiene un control aduanero integrado a la evaluación de riesgo para designar el perfilamiento del cliente receptor de del servicio aduanero en base a una piscina de información, pero es una gestión interna y no se divulga la información.	La DIAN, si posee procesos continuos y compartidos en base a la evaluación de riesgos, puesto a que la aduana se encuentra modificando y actualizando sus normas en base a gestiones aduaneras de calidad, no se ha podido establecer un sistema coordinado en frontera puesto a que el SENAE y autosuficiente y sigiloso en la información que mantienen en su base de datos. La DIAN divulga cualquier tipo de información que necesiten los OCE de Colombia y otros países.

<p>Norma 2 – Facultad para inspeccionar la carga.</p>	<p>Inspecciones</p>	<p>Es potestad aduanera la realización de inspeccionar las unidades de transporte que se encuentren en procesos de ser rexpeditas, tránsito aduanero comunitario, control de ingreso y salida de mercancías en zona primaria; el SENA E tiene reglamentado la potestad y sujeción aduanera para fortalecer la facultad que tiene la aduana para la inspección del comercio exterior.</p>	<p>La DIAN tiene la facultad de inspeccionar la carga en todo proceso vinculado al comercio exterior, tales como, inspeccionar las unidades de transporte que se encuentren en procesos de ser rexpeditas, tránsito aduanero comunitario, control de ingreso y salida de mercancías en zona primaria; como lo afirma el 69.2% de opiniones profesionales remitidas de la ciudad de Ipiales.</p>
<p>Norma 3 – Tecnología moderna en los equipos de inspección.</p>	<p>Modernización aduanera</p>	<p>El SENA E posee un equipamiento móvil para la realización de procedimientos de control no intrusivo, se encuentra establecido en un Depósito Temporal y se realiza las inspecciones de manera aleatoria; pero según criterios de los OCE el equipo se encuentra obsoleto y no poseen personal altamente capacitado para su mantenimiento según el 88.5% de afirmaciones, la aduana no posee laboratorios químicos sujetos a fiscalización como lo afirma el 65.7% de los receptores del servicio aduanero, el SENA E no tiene establecido antenas de radio frecuencia en el Puente Internacional de Rumichaca. La carencia de modernización aduanera hace que la aduana realice sus procesos de aduaneros de manera ambigua retardando tiempos e incrementos de costos de almacenamiento. Existe una desconformidad del 57.1% de estos eventos no realizados.</p>	<p>En base a la investigación realizada la DIAN no posee tecnología moderna en los equipos de inspección según el 87.8% de afirmaciones, la aduana no posee laboratorios químicos de fiscalización el 65.8% se encuentra muy insatisfecho, la aduana no posee antenas de radio frecuencia en pasos hábiles, no realiza inspecciones por pasos clandestinos con en uso de drones. Según el 80.4% de afirmaciones la institución posee una plataforma virtual muy variada y ágil para la realización de todo procedimiento aduanero.</p>
<p>Norma 4 – Sistemas de gestión de riesgos.</p>	<p>Gestión de riesgos</p>	<p>El SENA E no tiene reglamentado en el COPCI ni en su REGLAMENTO, la funcionalidad del sistema de gestión de riesgos, pero según la Dirección Distrital de Tulcán, si se encuentra reglamentada pero no se divulga la información por confidencialidad institucional y no alertar al cliente del servicio aduanero, según el 40% de OCE el SENA E siempre aplica este proceso en sus operaciones comerciales.</p>	<p>La DIAN si tiene reglamentado un sistema de gestión de riesgos en su Decreto 1165 actualizado en el presente año, este sistema se encuentra funcionando en base a las mejores prácticas internacionales para la realización de perfiles de clientes, la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) podrá utilizar prácticas y procedimientos de gestión de riesgo con el fin de prevenir o combatir el uso o destinación del comercio para fines que atenten contra la seguridad nacional o las disposiciones de carácter aduanero, según el 41,4% de OCE receptores del servicio, la aduana siempre aplica este procedimiento en base al habeas data de la DIAN.</p>

<p>Norma 5 – Selectividad, establecimiento de perfiles y Métodos sofisticados de selección</p>	<p>El SENA E mantiene activo un sistema de datos comerciales informatizados como uno de los métodos sofisticados de selección y establecimiento de perfiles, según en 43% de OCE reafirman este elemento de selectividad usado por la aduana.</p>	<p>La DIAN mantiene activa esta norma usando dos de los métodos de selección, tales como, información electrónica anticipada según el 36% de criterios y el uso de datos comerciales informatizados según el 34% de afirmaciones.</p>	
<p>Norma 6 – Información electrónica anticipada.</p>	<p>Sistemas aduaneros informatizados</p>	<p>El SENA E posee un sistema aduanero informático integrado a todo procedimiento de comercio exterior denominado ECUAPASS, es un sistema en el cual si admite el ingreso de información electrónica anticipada antes de que llegue la unidad de transporte con las mercancías a zona primaria, los agentes de aduana son los encargados de realizar este procedimiento aduanero.</p>	<p>La DIAN posee dos elementos receptores de información en el ámbito aduanero, MUISCA y SYGA/Siglo XXI, son sistemas aduaneros que vienen siendo un instrumento de facilitación al comercio exterior, según criterios de los OCE, la información electrónica anticipada lo realizan a través del formato XML, como establece la norma, el uso del método ONU/EDIFACT es utilizado por el programa OEA de la ciudad de Ipiales.</p>
<p>Norma 7 – Selección y comunicación.</p>	<p>Selección y comunicación</p>	<p>La aduana provee a los OCE resoluciones aduaneras a través de correo electrónico y manuales de procedimientos estandarizados a fin de mantener el uso conjunto de criterios homologados entre el SENA E y los operadores de la localidad; el SENA E y la DIAN no mantienen un sistema de reconocimiento mutuo de control aduanero, en base al 91.4% de afirmaciones.</p>	<p>El 78% de criterios aseveran que la DIAN si otorga a los OCE manuales de procedimientos aduaneros y resoluciones, a fin de garantizar un programa conjunto de selección y evaluación a los receptores del servicio aduanero, las aduanas no mantienen un sistema de reconocimiento de control aduanero a falta de coordinación en frontera.</p>

<p>Norma 8 – Medición del rendimiento.</p>	<p>Informes estadísticos</p>	<p>El SENA E mide su rendimiento aduanero en el lapso de tiempo de 1 año, este informe se diseña en base a tiempos de nacionalización por etapas utilizando la metodología SENA E, la cual consta de 5 etapas, llegada del medio de transporte, ingreso al depósito, pago de tributos, aforos, y salida del almacén; este proceso se lo realiza en un tiempo promedio de 3.8 días sin salirse del promedio nacional. El número de aprehensiones realizadas lo cual consta de un promedio estimado de 1774 actas elaboradas anualmente y los ingresos fiscales que deja el comercio exterior en promedio anual de \$170,871.22 al año en recaudación tributaria, en los que intervienen, AD-VALOREM, FODINFA, ICE, IVA, OTROS.</p>	<p>Resaltando las principales metas de cumplimiento de la DIAN a través de su informe anual 2018; el proceso de nacionalización de mercancías esta subdividida en, aviso de la llegada del medio de transporte, finalización de descargue, informe detallado de la carga, informe descargue e inconsistencias, reconocimiento, planilla de envío, planilla de recepción, envío a SYGA, presentación de la declaración, aceptación de la declaración, pagos bancarios, solicitud de levante, aforo, levante; el tiempo de nacionalización de mercancías está dividida en, sin permanencia en depósito aduanero es de (48:56) horas un equivalente a 2 días, y con permanencia en depósito temporal es de (138:22) horas equivalente a 5.8 días; la aduana ha logrado un promedio de 3143 actas de aprehensión el cual equivale al 6.4% del total aprehendido.</p>
<p>Norma 9 – Evaluación de la seguridad.</p>	<p>Cooperación interinstitucional</p>	<p>En base a la investigación realizada el SENA E trabaja con otras autoridades competentes para efectuar la evaluación de seguridad en el transcurso de la cadena logística internacional, la aduana trabaja en cooperación con UMA, MAGAP, INEN, AGROCALIDAD, ARCSA, FGE, (...); esta participación institucional está enfocada a comprometerse a resolver con rapidez los problemas detectados en el comercio exterior efectuado por el Puente Internacional de Rumichaca.</p>	<p>La DIAN trabaja en cooperación interinstitucional con ICA, INVIMA, FGE, POLFA, MINCIT, DIRAN, a efecto de resolver los problemas detectados a lo largo de la cadena logística internacional. Según el 47% de criterios establecidos por los OCE, la DIAN opera en su mayoría con la Policía Fiscal Aduanera de Colombia - POLFA.</p>
<p>Norma 10 – Integridad de los funcionarios.</p>	<p>Capacitación a funcionarios aduaneros</p>	<p>El SENA E, posee un Comité de Seguridad el cual permite establecer el adecuado procedimiento a la falta de integridad de funcionarios públicos, la aduana ejecuta capacitaciones constantes a sus funcionarios y tiene establecido un canal directo con gerencia. El SENA E realiza capacitaciones de manera ocasional a los OCE de la ciudad de Tulcán según el 42.8% de encuestados.</p>	<p>La DIAN hacen pruebas psicotécnicas y verificación de criterios de moralidad a través de polígrafos y evaluaciones constantes de conocimiento basado en el perfil ocupacional, el propósito y alcances de la DIAN es contar con un personal altamente capacitado para la seguridad y la facilitación de la cadena logística internacional. No se realiza capacitaciones técnicas a los OCE de la ciudad de Ipiales.</p>

Norma 11 – Inspecciones de seguridad de mercancías destinadas al exterior.

Inspección previa solicitud

El SENAЕ no realiza inspecciones de seguridad de mercancías, previa solicitud razonable efectuada por la DIAN, el SENAЕ solo realiza procedimientos de intercambio de información con la DIAN sobre valores declarados de importación y valores declarados en exportación para controlar de manera efectiva el contrabando.

De igual manera, la DIAN no realiza inspecciones de seguridad de mercancías, previa solicitud razonable efectuada por el SENAЕ, puesto que la aduana ya tiene establecido un sistema de gestión de riesgos y evalúa los perfiles de los importadores y transportistas.

3.5.2. Determinar el grado de aplicabilidad del Pilar 1 del Marco Normativo SAFE ente las gestiones aduaneras de Tulcán e Ipiales.

Previo el diagnóstico del grado de aplicabilidad del Pilar 1 del Marco Normativo SAFE, entre la Dirección Distrital de Aduana de Tulcán, y la Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiales, es de vital importancia considerar y analizar la normativa que regula la facilitación de los procedimientos aduaneros a nivel macro, meso y micro; cabe mencionar sobre este punto, que el Marco Normativo SAFE es un instrumento de estandarización de procedimientos que han sido desarrollados en diferentes ámbitos, intentando la facilitación aduanera en combinación con controles efectivos por parte de las aduanas. El Marco Normativo es un instrumento para Asegurar y Facilitar el Comercio Global (SAFE), recoge y complementa los principios contenidos en otros instrumentos y programas de la OMA, incluyendo el CKR.

Según ALADI (2019), en su publicación, Procedimientos Aduaneros Susceptibles de ser Armonizados en el Ámbito de la ALADI, afirma que, el Marco tiene por finalidad establecer normas que garanticen la seguridad de la cadena logística y que faciliten el comercio a escala mundial, con el objeto de aumentar la certidumbre y la predictibilidad; permitir una gestión integral de la cadena logística en todos los medios de transporte; ampliar el papel, las funciones y las capacidades de las aduanas de modo que puedan hacer frente a los desafíos y aprovechar las oportunidades del siglo XXI; reforzar la cooperación entre las administraciones de aduanas a fin de mejorar sus capacidades para la detección de los envíos de alto riesgo; reforzar la cooperación entre las aduanas y las empresas; y fomentar la circulación fluida de las mercancías a través de cadenas logísticas internacionales seguras (p.14).

3.5.1.1. Análisis de la normativa para la aplicación del Pilar 1 del Marco Normativo SAFE.

3.5.1.1.2. Organización Mundial del Comercio (OMC)

La OMC es la única organización internacional que se ocupa de las normas que rigen el comercio entre los países. Los pilares sobre los que descansa son los Acuerdos de la OMC, que han sido negociados y firmados por la gran mayoría de los países que participan en el comercio mundial y ratificados por sus respectivos parlamentos. El objetivo es ayudar a los productores de bienes y servicios, los exportadores e importadores a llevar adelante sus actividades. (OMC, 2019, párr.3)

La OMC, a través del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC) que entró en vigor el 22 de febrero de 2017 tras su ratificación por dos tercios de los Miembros de la OMC, contiene disposiciones para agilizar el movimiento, el levante y el despacho de las mercancías, incluidas las mercancías en tránsito aduanero. De igual forma, en él se establecen medidas para la cooperación efectiva entre las autoridades aduaneras y otras autoridades competentes en las cuestiones relativas a la facilitación del comercio, el cumplimiento de los procedimientos aduaneros eficientes y efectivos, además de disposiciones sobre asistencia técnica y creación de capacidad en esta esfera. (OMC, 2019, párr.2)

El artículo 8 del AFC establece que, cada miembro de este acuerdo, se asegurará de que sus autoridades y organismos encargados de los controles en frontera y los procedimientos relacionados con la importación, la exportación y el tránsito de mercancías, cooperen entre sí y coordinen sus actividades para facilitar el comercio y fortalecer la Cooperación entre los Organismos que Intervienen en la Frontera. En el caso de estudio el SENA y la DIAN, al ser las instituciones públicas que se encargan de regular, controlar y fiscalizar las actividades comerciales que se efectúan de manera correcta a través del Puente Internacional de Rumichaca, están llamadas a coordinar de manera conjunta las actividades y procedimientos aduaneros en beneficio de la facilitación al comercio exterior.

El SENA y la DIAN deben cooperar en condiciones mutuamente convenidas al encontrarse en una frontera en común, con miras a coordinar sus procedimientos en los puestos fronterizos para facilitar el comercio exterior, incluyendo compatibilidad en días y horarios de trabajo, procedimientos y formalidades, establecimiento y la utilización compartida de servicios comunes, controles conjuntos y el establecimiento del control en puestos fronterizos de una sola parada, como lo establece la norma de AFC.

El artículo 12 Cooperación Aduanera del AFC establece que, el SENA E y la DIAN deberán emplear medidas para para promover el cumplimiento y la cooperación entre estas dos instituciones fiscalizadoras, se alienta a las aduanas a intercambiar información sobre las mejores prácticas de gestión del cumplimiento de los procedimientos aduaneros, de igual forma deberán cooperar en materia de orientación técnica y apoyar a la creación de capacidad a los efectos de administrar las medidas en materia de cumplimiento y mejorar su eficacia.

A continuación se mencionan las medidas considerables para promover el cumplimiento de del artículo 12 del AFC; intercambio de información, verificación de declaraciones aduaneras, solicitudes en modelo OMC para fines las administraciones aduaneras consideren pertinentes, protección y confidencialidad de información y documentación aduanera, facilitación de información específica en las declaraciones aduaneras previa solicitud de la aduana extranjera, aplazamiento o denegación de una solicitud, reciprocidad, carga administrativa en materia de recursos y costos de los solicitado, limitaciones a lo solicitado, utilización o divulgación no autorizada de información aduanera, y la formulación de acuerdos bilaterales y regionales entre aduanas. Las administraciones aduaneras en frontera SENA E – DIAN están llamadas al cumplimiento las ya mencionadas medidas para promover la cooperación aduanera y facilitar sus procedimientos.

3.5.1.1.3. Organización Mundial de Aduanas (OMA)

La Organización Mundial de Aduanas (OMA) es un organismo intergubernamental independiente cuya misión es incrementar la eficiencia de las administraciones de aduanas, contribuyendo al bienestar económico y a la protección social de sus Miembros, favoreciendo de esta forma un entorno aduanero honesto, transparente y previsible. Esto permite el desarrollo del comercio internacional lícito y lucha eficaz contra las actividades ilegales. La OMA fue creada en 1952 bajo el nombre de Consejo de Cooperación Aduanera y actualmente cuenta con 165 Miembros, siendo la única organización intergubernamental mundial idónea para abordar materias aduaneras. (OMA, 2019, párr.1)

La OMC y la OMA cooperan en varias esferas del comercio internacional, entre ellas la Facilitación del Comercio y la Cooperación Aduanera, la OMA es la encargada de diseñar instrumentos de aplicación para la simplificación de procedimientos aduaneros en fronteras, a fin de reducir costos y tiempos en el proceso de nacionalización de mercancías. La OMA al ser el ente regulador de las normas que rigen a las aduanas en todo procedimiento operativo, en

perspectiva macro, ha diseñado el Convenio de Kyoto revisado (CKR) y el Marco Normativo SAFE para facilitar las transacciones comerciales transfronterizas y la cooperación institucional pública de las instituciones que se encargan de fiscalizar y controlar el flujo comercial, como son las aduanas en fronteras, puertos y aeropuertos de todos los países.

La OMA desarrolla y mantiene instrumentos, estándares y herramientas relacionadas con todas las incumbencias aduaneras, incluidas la clasificación de los productos y su valoración, normas de origen, lucha contra el contrabando, la seguridad de la cadena de suministro, la lucha contra la corrupción, y la facilitación del comercio. La relevancia del trabajo que realiza este Organismo Intergubernamental especializado es de importancia superlativa para el desarrollo económico mundial y para la agilización y transparencia de sus flujos comerciales. La OMA es un potente faro que ayuda a las Administraciones de Aduanas a enfrentar los cambios y los desafíos globales que permanentemente emergen de un entorno cada vez más complejo y en constante evolución. (Juárez & Conde, 2019, p.14)

El Convenio de Kyoto revisado (CKR) es el principal acuerdo que busca facilitar el comercio exterior, armonizando y simplificando procedimientos, en esencia, este convenio recomienda a las aduanas la adopción de prácticas aduaneras con estándares internacionales de calidad, estableciendo procesos aduaneros sencillos, previsibles y un control aduanero eficaz, este convenio entró en vigor el 3 de febrero de 2006. Con la adhesión de del convenio de Kyoto podríamos mencionar algunos beneficios, tales como, reducción de tiempos, atracción de inversiones, asistencia técnica, e incremento de recaudación. El ámbito de aplicación del Convenio de Kyoto revisado se efectúa en los territorios soberanos de todas los Estados Parte contratantes, que hasta septiembre del 2018 cuenta con 116 Estados Contratantes, según la revista mexicana de comercio exterior.

El Marco Normativo SAFE es otro de los instrumentos diseñados por la OMA para asegurar y facilitar el comercio mundial, a través de esta norma las aduanas (SENAE - DIAN) se encuentran en una posición única para brindar mayor seguridad a la cadena logística y contribuir al desarrollo socioeconómico mediante la recaudación de ingresos y la facilitación del comercio. El Marco SAFE establece principios y normas de estricto cumplimiento por los miembros de la OMA.

El Pilar 1 del Marco Normativo SAFE denominado aduana – aduana, establece una serie de normas de cooperación interinstitucional entre aduanas de una zona fronteriza, en donde menciona que, una de las principales ideas del Marco SAFE es establecer y mejorar los acuerdos de la red entre aduanas para promover el movimiento fluido de mercancías mediante cadenas

logísticas seguras de comercio internacional. Estos acuerdos de red darán lugar, entre otras cosas, al intercambio de información oportuna y precisa que colocará a las administraciones aduaneras en la posición de gestionar el riesgo de manera más efectiva. Esto no solo mejorará la capacidad de las aduanas de detectar envíos de alto riesgo, sino que también permitirá a las administraciones aduaneras mejorar sus controles a lo largo de la cadena logística del comercio internacional y lograr una asignación mejor y más eficiente de los recursos aduaneros. Los acuerdos de la red aduana – aduana fortalecerán la cooperación entre las administraciones aduaneras y permitirán a estas llevar a cabo controles previos en la cadena logística, por ejemplo, cuando la administración de un país importador solicite a la administración del país exportador que realice un examen en su nombre. (SAFE, 2018, p.4)

El Pilar 1 del Marco Normativo SAFE permitirá a las aduanas hacer frente a los desafíos del nuevo entorno comercial internacional al sentar los fundamentos para emprender la reforma y modernización aduanera, el SENA y la DIAN se encuentran sometidas a este proceso de cambio y actualización de procedimientos aduaneros, trabajando de manera conjunta y adoptando normas comunes para proporcionar un mecanismo eficaz para asegurar la cadena logística del comercio internacional contra el crimen organizado y otras formas de delincuencia transnacional.

3.5.1.1.4. Comunidad Andina de Naciones (CAN)

La Comunidad Andina de Naciones (CAN) es una organización internacional que cuenta con diversos órganos e instituciones que integran el Sistema Andino de Integración (SAI) cuyo objetivo es alcanzar un desarrollo integral, equilibrado y autónomo, mediante la integración andina, con proyección hacia una integración sudamericana y latinoamericana. (CAN, 2019, párr.1)

El 26 de mayo de 1969, se suscribió el Acuerdo de Cartagena, Tratado Constitutivo que fija los objetivos de la integración andina, define su sistema institucional y establece mecanismos y políticas que deben ser desarrolladas por los órganos comunitarios. De esa manera, se puso en marcha el proceso andino de integración conocido, en ese entonces como Pacto Andino, hoy Comunidad Andina. (CAN, 2019, párr.2)

Uno de los logros de la CAN es la conformación de Zonas de Integración Fronteriza (ZIF), reguladas por la Decisión 501 aprobada por el Consejo Andino de Ministros de Relaciones exteriores de este bloque regional, en donde establece acciones que se procuraran emprender

en las ZIF, una de ellas y la más importante que se vincula al trabajo de titulación es, el establecer o perfeccionar, según sea el caso, regímenes de tránsito de personas, vehículos y mercancías a fin de dinamizar los procesos de integración fronteriza (...). A continuación, se establece la decisión y artículos más relevantes que se vinculan al trabajo de titulación, debido a que una de las variables de estudio es la cooperación aduanera en una Zona de Integración Fronteriza dividida por el Puente Internacional de Rumichaca.

Decisión 501 - Zonas de Integración Fronteriza (ZIF) en la Comunidad Andina.

A los efectos de esta Decisión, se entiende por Zona de Integración Fronteriza (ZIF) los ámbitos territoriales fronterizos adyacentes de Países Miembros de la Comunidad Andina para los que se adoptarán políticas y ejecutarán planes, programas y proyectos para impulsar el desarrollo sostenible y la integración fronteriza de manera conjunta, compartida, coordinada y orientada a obtener beneficios mutuos, en correspondencia con las características de cada uno de ellos. (CAN, 2019, p.3)

Las Zonas de Integración Fronteriza (ZIF) se establecen con la finalidad de generar condiciones óptimas para el desarrollo fronterizo sostenible y para la integración fronteriza entre los Países Miembros de la Comunidad Andina, conforme a los siguientes criterios:

d) EN LA DIMENSIÓN INSTITUCIONAL: promover la participación activa de las instituciones públicas y privadas de las ZIF en los procesos de planificación, seguimiento y evaluación de los planes, programas y proyectos que permitan consolidar el desarrollo de esos ámbitos, buscando compartir obligaciones y responsabilidades. (CAN, 2001, p.26)

e) “EN LA DIMENSIÓN DE LA INTEGRACIÓN: promover en las ZIF el libre tránsito de personas, vehículos, mercancías y servicios, así como armonizar y simplificar los procedimientos migratorios, **aduaneros** y fitozoosanitarios” (CAN, 2001, p.26).

Es de vital importancia definir la norma que establece la conformación de Zonas de Integración Fronteriza (ZIF) a nivel de la Comunidad Andina, debido a que esta conformación sustenta legalmente la cooperación institucional en fronteras, tal es el caso de la Asociación Aduanera entre el SENA y la DIAN a fin de agilizar y simplificar procedimientos en beneficio de la Facilitación al Comercio Exterior.

3.5.1.1.5. Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI)

En base a la variable Facilitación en los procesos aduaneros entre el SENA E y la DIAN en la zona fronteriza, se establece la normativa que sustenta el trabajo de investigación obtenido del COPCI, el artículo 104 menciona los Principios fundamentales por el cual la Dirección Distrital de Aduana – SENA E realiza sus operaciones de control y fiscalización aduanera en la zona fronteriza, la facilitación aduanera se la debe construir en base a normas internacionales de calidad para beneficiar a la facilitación del comercio. A continuación se detalla los Principios fundamentales establecidos en el Libro V, Título II, Capítulo I del COPCI.

De la Facilitación Aduanera para el Comercio

Art. 104.- Principios Fundamentales. - A más de los establecidos en la Constitución de la República, serán principios fundamentales de esta normativa los siguientes:

A: Facilitación al Comercio Exterior. - Los procesos aduaneros serán rápidos, simplificados, expeditos y electrónicos, procurando el aseguramiento de la cadena logística a fin de incentivar la productividad y la competitividad nacional. **B:** Control Aduanero. - En todas las operaciones de comercio exterior se aplicarán controles precisos por medio de la gestión de riesgo, velando por el respeto al ordenamiento jurídico y por el interés fiscal. **C:** Cooperación e intercambio de información. - Se procurará el intercambio de información e integración a nivel nacional e internacional tanto con entes públicos como privados. **D:** Buena fe. - Se presumirá la buena fe en todo trámite o procedimiento aduanero. **E.** Publicidad. - Toda disposición de carácter general emitida por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador será pública. **F:** Aplicación de buenas prácticas internacionales. - Se aplicarán las mejores prácticas aduaneras para alcanzar estándares internacionales de calidad del servicio (Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversión [COPCI], 2015).

3.5.2. Aplicación del modelo SAFE

El Pilar 1 del Marco Normativo SAFE de la OMA, establece 11 normas comunes que las administraciones aduaneras deben utilizar de manera conjunta en sus procesos operativos, a fin de maximizar la seguridad y la facilitación de la cadena logística internacional, a medida que los envíos de carga y los medios de transporte circulen a lo largo de los nodos del sistema mundial de comercio sin someterse al crimen organizado y otros delitos transnacionales.

Ese pilar se centra en la presentación de información electrónica anticipada para la identificación de mercancía y unidades de transporte de alto riesgo, las aduanas deben utilizar tecnologías modernas para inspeccionar los envíos que representan riesgo para la aduana, esto significa la adopción de buenas prácticas internacionales en materia aduanera.

3.5.2.1. Pilar 1 del Marco Normativo SAFE

A continuación se detalla el diagnóstico del grado de aplicabilidad del Pilar 1 del Marco Normativo SAFE entre las gestiones aduaneras de Tulcán e IpiALES, es indispensable mencionar que no existe asociación aduanera entre el SENA E y la DIAN como lo establece la norma y según criterios de sus Direcciones aduaneras; por consiguiente se procede a estructurar su adaptabilidad normativa de manera individual, debido a que cada administración aduanera realiza sus operaciones en base del Convenio de Kyoto revisado pero sin plantear una posible unión aduanera, cada aduana realiza sus operaciones de manera independiente respetando las normas de sus naciones en lucha del crimen organizado.

Norma 1: Gestión integrada de la cadena logística.

“Las Administraciones aduaneras deberán aplicar los procedimientos de control aduanero integrados como se describe en las Directrices sobre Gestión Integrada de la Cadena Logística de la OMA” (SAFE, 2015, p.13).

La Dirección Distrital de Aduana de la ciudad de Tulcán – SENA E, considerando el contexto y lo esencial de la Norma 1: Gestión integrada de la cadena logística, realiza sus operaciones aduaneras bajo tres tipos de control aduanero, anterior, concurrente y posterior; el 48.57% de OCE de la ciudad de Tulcán afirman que el control aduanero anterior es muy eficaz, proceso que es ejecutado antes de la emisión de la declaración aduanera de mercancías; el 51.43% afirma que el control aduanero concurrente es muy eficiente, el cual es ejercido desde el momento de la emisión de la declaración por la aduana hasta el momento de levante de las mercancías; y el 51.52% de OCE afirma que el control aduanero posterior es medianamente eficaz, este proceso se lo realiza una vez que las mercancías ya se encuentran en propiedad del consignatario. Según versión de José Arauz (2019), en su despacho, afirma que el SENA E si posee un proceso continuo y compartido entre el control aduanero y la evaluación de riesgos para fines de seguridad, desde el momento en que el operador prepara las mercancías para su exportación.

Considerando la otra aduana, la Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de la ciudad de IpiALES – DIAN, para los fines de la Norma 1: Gestión integrada de la cadena logística, la

aduana realiza sus operaciones aduaneras bajo tres tipos de control aduanero, previo, simultáneo y de fiscalización; el 60.98% de OCE de la ciudad de Ipiiales afirman que el control aduanero previo es medianamente eficaz, proceso que es ejercido por la autoridad aduanera antes de la presentación de la declaración aduanera de mercancías; el 53.66% afirma que el control aduanero simultáneo es medianamente eficiente, el cual es ejercido desde el momento de la presentación de la declaración aduanera y hasta el momento en que se nacionalicen de las mercancías o finalice el régimen o modalidad de que se trate; y el 48.78% de OCE afirma que el control aduanero de fiscalización es medianamente eficaz, esta etapa el control se llevará a cabo sobre las mercancías, los documentos relativos a las operaciones comerciales, las operaciones de perfeccionamiento. Según versión de Camilo Torres (2019), en su despacho, afirma que la DIAN si posee un proceso de control aduanero integrado a una evaluación de riesgos, debido a que se encuentra normado en la Decisión 1165 de la DIAN, con el fin de asegurar las unidades de transporte y mercancías que se encuentran en tránsito o en un proceso de importación o exportación. Entre las dos aduanas no se comparte los perfiles de inteligencia y riesgo, ni el intercambio de datos generados en las declaraciones aduaneras puesto a que son datos confidenciales para la aduana.

Considerando el contexto de la Norma 1: Gestión integrada de la cadena logística, el SENA y la DIAN si poseen procedimientos continuos y compartidos a fin de preservar la seguridad de las mercancías que se encuentran en movimiento, este procedimiento es efectuado a través del control aduanero integrado a una evaluación exhaustiva de riesgo por cada administración aduanera.

Norma 2 – Facultad para inspeccionar la carga.

“Las Administraciones de Aduana deberán estar facultadas para inspeccionar la carga que ingresa o sale, que está en tránsito (incluyendo la que permanece a bordo) o que esté en proceso de ser reexpedida desde un país” (SAFE, 2015, p.19).

La Dirección Distrital de Aduana de la ciudad de Tulcán – SENA, enmarcado en lo esencial de la Norma 2: Facultad para inspeccionar la carga, al ser una institución pública encargada de controlar y fiscalizar las transacciones comerciales, tiene potestad aduanera, y está facultada a inspeccionar la carga y unidades de transporte en situaciones de ingreso o salida de territorio aduanero, a realizar inspecciones en procesos de tránsito aduanero comunitario, y transbordo de cargas, según José Arauz (2019) en su despacho. Esta afirmación fue respaldada por el 51.43% de los OCE de la ciudad de Tulcán.

La Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de la ciudad de Ipiales – DIAN, para los fines de la Norma 2: Facultad para inspeccionar la carga, la aduana goza de prerrogativas para la inspección de carga y sus unidades de transporte, la inspección aduanera es la actuación que realiza la autoridad aduanera con el fin de verificar la naturaleza, descripción, estado, cantidad, peso, y medida; así como el origen, valor y clasificación arancelaria de las mercancías, (...), para asegurar el cumplimiento de la legislación aduanera, como lo afirma Camilo Torres en su despacho. El 68.29% de OCE declaran de forma afirmativa en cumplimiento de esta norma, la inspección aduanera es realizada en base a los servicios informáticos electrónicos, con fundamento en criterios de basados a la técnica de gestión de riesgos, ya sea física o documental dentro de un proceso de importación. (MINHACIENDA, 2019, p.121)

Contextualizando la Norma 2: Facultad para inspeccionar la carga es evidente que el SENA E y la DIAN, gozan de potestad para realizar inspección de carga a toda mercancía y personas en movimiento, esta facultad que gozan las administraciones aduaneras se encuentra normalizadas en el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversión (COPCI), y en la Decisión 1165; de manera respectiva a las administraciones aduaneras.

Norma 3 – Tecnología moderna en los equipos de inspección.

Se deberá contar con equipos de inspección no intrusivos y con equipos de detección por radiación para realizar las inspecciones cuando sea necesario y de conformidad con la evaluación de riesgos. Estos equipos son necesarios para la inspección rápida de carga y/o contenedores de alto riesgo, sin interrumpir el flujo del comercio lícito. (SAFE, 2015, p.19)

La Dirección Distrital de Aduana de la ciudad de Tulcán – SENA E, enmarcado en lo esencial de la Norma 3: Tecnología moderna en los equipos de inspección, la aduana posee un equipo móvil para inspecciones no intrusivas de mercancías y unidades de transporte, la aduana no posee equipos de detección de radiación ubicados en sitios estratégicos en frontera; la modernización aduanera incluye someterse a los protocolos de Red de Tecnología (TeN) que propone la OMA, ente ellos, la aduana debe adquirir y desplegar equipos de imagen e inspección no intrusiva en territorio aduanero. La nueva TeN aspira a convertirse en un centro líder en la tecnología de Aduanas y otros organismos fronterizos, los proveedores de soluciones de tecnología, organizaciones internacionales y todos los demás interesados en la gestión de fronteras. (OMA, 2019, párr.1)

En base a la investigación realizada, el 88.57% de los receptores del servicio aduanero en frontera afirman que el SENA E, si ha implementado tecnologías que contribuyan al monitoreo

e integridad del contenedor a lo largo de la cadena logística, tales como el equipo móvil de rayos X que se encuentra operando de manera aleatoria en un Depósito Temporal de la ciudad de Tulcán, pero según criterios de los OCE, este equipamiento no goza de personal altamente capacitado para la manipulación y mantenimiento de este equipo tecnológico por lo que no se encuentra en uso.

La Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de la ciudad de Ipiales – DIAN, para los fines de la Norma 3: Tecnología moderna en los equipos de inspección, según versiones de los OCE receptores del servicio aduanero de la ciudad de Ipiales, el 90.24% afirman que la DIAN no posee equipo de inspección no intrusiva, ni equipos de detección de radiación en su territorio aduanero. Según versión de Dirección aduanera de la ciudad de Ipiales, la aduana está a la espera de la conformación de un Centro Binacional de Atención Fronteriza (CEBAF), para la implementación de equipos modernos para optimizar los procedimientos aduaneros que se realiza a través del Puente Internacional de Rumichaca.

En base a la investigación realizada y contextualizando la Norma 3: Tecnología moderna en los equipos de inspección, el SENA E goza de un equipo móvil de rayos X pero carece de personal altamente capacitado para realizar las operaciones aduaneras, la DIAN no posee ningún equipamiento moderno para realizar inspecciones no intrusivas de mercancías; las dos administraciones aduaneras no poseen laboratorios químicos sujetos a fiscalización de mercancías de dudosa procedencia; no hacen uso de drones para realizar control aduanero en pasos ilegales sujetos de contrabando.

Norma 4 – Sistemas de gestión de riesgos.

Las Administraciones de aduanas deberán crear un sistema de gestión de riesgos para identificar la carga y/o los medios de transporte que podrían ser de alto riesgo, y automatizarlo. Este sistema deberá incluir un mecanismo que permita validar las evaluaciones de amenazas y las decisiones tomadas en materia de selección y, además, aplicar las mejores prácticas. (SAFE, 2015, p.19)

La Dirección Distrital de Aduana de la ciudad de Tulcán – SENA E, enmarcado en lo esencial de la Norma 4: Sistemas de gestión de riesgos, la aduana realiza control de todas las declaraciones aduaneras y documentos de transporte en base a los criterios de selectividad o indicadores de riesgo a través de una herramienta de informática, que se denomina perfilamiento de usuarios, este aplicativo se lo realiza en base a un sistema de información almacenado de manera electrónica, verificando el nivel de cumplimiento de toda formalidad aduanera. Según

versiones de los OCE receptores del servicio aduanero de la ciudad de Tulcán, el 40% afirman que el SENA, siempre emplea análisis de riesgo para designar mercancías y medios de transporte que deberán ser controlados, sin embargo, la aduana no emplea métodos sofisticados para fortalecer el sistema de gestión de riesgos, según fuente oficial de los OCE, la aduana emplea en un 51% el método de identificación, evaluación, seguimiento y control sobre la mercancía y unidades de transporte que atraviesan por el Puente Internacional de Rumichaca.

El SENA ha expedido la resolución Nro. SENA-SENA-2018-0074-RE, mediante el cual se norma la Regulación para la Operación Aduanera de Monitoreo Georreferenciado de Mercancías, el objetivo de esta resolución es regular la operación aduanera, respecto a la obligatoriedad de la instalación del Precinto Electrónico de Monitoreo Aduanero (PEMA), para la operación aduanera de traslado, el régimen aduanero de tránsito y para la movilización de las mercancías, en los casos que corresponda. El Centro Único de Monitoreo Aduanero (CUMA), de la Dirección Nacional de Gestión de Riesgos y Técnica Aduanera (SENA), a través del perfilador de riesgo, podrán seleccionar la mercancía que deberá contar obligatoriamente con un PEMA para su custodia y control en la zona primaria, debiendo la Dirección Distrital correspondiente realizar los controles aduaneros pertinentes, como lo establece el sistema de gestión de riesgos. (SENA, 2018, párr.2)

La Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de la ciudad de Ipiales – DIAN, para los fines de la Norma 4: Sistemas de gestión de riesgos, según versiones de los OCE receptores del servicio aduanero de la ciudad de Ipiales, el 41,16% afirman que la DIAN siempre aplica perfilamiento de riesgo antes de realizar procedimientos aduaneros; apegándose a las mejores prácticas aduaneras la aduana ha establecido un sistema de divulgación de información aduanera para los OCE y público en general, como un método utilizado para fortalecer la gestión de riesgos.

En base al sistema de gestión de riesgos, la DIAN trabaja de manera conjunta con la Dirección de Gestión de Policía Fiscal y Aduanera de Colombia – POLFA, en donde una de sus principales funciones es desempeñar como institución gubernamental, es garantizar que el personal ubicado en las Divisiones de Gestión de Control Operativo ejerza el control posterior sobre las mercancías ingresadas al país en las vías de comunicación terrestre del territorio nacional y en los establecimientos de comercio abiertos al público, así como en aquellos lugares que el Director General de la DIAN autorice para realizar procesos aduaneros tendientes a controlar el contrabando y la evasión fiscal. (Policía Fiscal y Aduanera de Colombia [POLFA], 2020, párr.2)

En base a la Norma 4: Sistemas de gestión de riesgos, el SENA y la DIAN si cumplen con los parámetros establecidos en la norma internacional de adoptar las mejores prácticas aduaneras en base a la gestión de riesgos; a través de este instrumento las aduanas realizan perfilamiento de los receptor del servicio aduanero para la asignación de canales de aforo, ya sea automático, automático no intrusivo, documental o físico intrusivo; este procedimiento aduanero se lo realiza en base a la información recolectada por cada administración aduanera.

Norma 5 – Selectividad, establecimiento de perfiles y selección.

Las Aduanas deberá utilizar métodos sofisticados para identificar y seleccionar la carga de alto riesgo potencial, incluyendo entre otros, información electrónica anticipada sobre envíos de carga, hacia y desde un país, antes de su salida o llegada; inteligencia estratégica; datos comerciales informatizados; análisis de anomalías; y la seguridad relativa de la cadena logística de un comerciante. Por ejemplo, la certificación del Pilar Aduanas Empresas y la validación de la seguridad del punto de origen reducen el riesgo y, por lo tanto, el alcance de la selección del objetivo. (SAFE, 2015, p.20)

La Dirección Distrital de Aduana de la ciudad de Tulcán – SENA, enmarcado en lo esencial de la Norma 5: Selectividad, establecimiento de perfiles y selección, la aduana emplea uno de los métodos sofisticados para identificar y seleccionar carga de alto riesgo potencial, la presentación de información electrónica anticipada ante la autoridad aduanera, según el 43% de afirmaciones, consecutivamente la cooperación del Centro Único de Monitoreo Aduanero (CUMA) en frontera.

Para los efectos de la Norma 5, la Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de la ciudad de Ipiales – DIAN, según fuente oficial de los OCE receptores del servicio aduanero, la aduana emplea el método de información electrónica anticipada según el 36%, y se ha consolidado una base de datos comerciales de forma informática según el 34% de afirmaciones recolectadas en la Zona de Integración Fronteriza. Vale mencionar que las administraciones aduaneras deben utilizar métodos sofisticados para identificar y seleccionar objetivos relativos a la carga de alto riesgo que se encuentra en zona aduanera.

En conclusión, el SENA y la DIAN carecen de conocimiento en base a los que establece la Norma 5: Selectividad, establecimiento de perfiles y selección, en consecuencia no aplican en su mayoría métodos sofisticados para identificar y seleccionar la carga de alto riesgo potencial.

Norma 6 – Información electrónica anticipada.

“Las Administraciones de Aduanas deberán solicitar información electrónica anticipada con la suficiente antelación para llevar a cabo una evaluación adecuada de los riesgos” (SAFE, 2015, p.20).

En base a la Norma 6, la Dirección Distrital de Aduana de la ciudad de Tulcán – SENA, exige a sus operadores de comercio que la información se la presente vía electrónica y de manera oportuna, con el fin de verificar si la información ingresada es correcta, esta información aduanera se la recepta a través de un sistema informático denominado ECUAPASS, según el 60% de encuestados, a efectos de lo establecido en las directrices del Convenio de Kyoto revisado sobre el uso de las Tecnologías de la Información y Comunicación (TIC). Vale mencionar que las empresas de carga pesada realizan sus operaciones aduaneras en el ECUAPASS y MUISCA, según sea el caso necesario de la transacción comercial.

Para los efectos de la Norma 6, la Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiales – DIAN, la información electrónica anticipada se la presenta a través del sistema informático MUISCA y SYGA, sistemas aduaneros automatizados para preservar el principio de transmisión electrónica anticipada como establece la norma, según el 42% de opiniones. Hay que mencionar que el programa Operador Económico Autorizado (OEA) de la ciudad de Ipiales hace uso del formato ONU/EDIFACT como método sofisticado para el intercambio de información de datos; en función de lo establecido en las directrices sobre las TIC’S del convenio de Kyoto Revisado.

En el marco de la Norma 6: Información electrónica anticipada, el SENA y la DIAN cumplen de manera precisa con los parámetros que establece la norma; apoyan sus procedimientos en las directrices que establece las TIC del convenio de Kyoto revisado, utilizan sistemas aduaneros automatizados, y el uso de la firma electrónica para asegurar de mejor forma las transacciones comerciales.

Norma 7 – Selección y comunicación.

Las Administraciones aduaneras deberán prever programas conjuntos de selección y evaluación, el uso de conjuntos de criterios de selección estandarizados, así como mecanismos compatibles de comunicación y/o de intercambio de información; estos elementos servirán para el futuro desarrollo de un sistema de reconocimiento mutuo de los controles. (SAFE, 2015, p.23)

En cumplimiento de la Norma 7, el SENA, otorgan a los OCE programas conjuntos de selección y evaluación a efectos de garantizar la seguridad de los envíos y de luchar contra el crimen organizado transfronterizo; tales como resoluciones, manuales de procesos aduaneros, según el 91.43% de afirmaciones. En el caso de la DIAN, según el 78.05% de OCE, la aduana sí prevé programas conjuntos de selección de objetivos y de control mediante análisis de datos e información acumulada el sistema.

El SENA y la DIAN, trabajan constantemente para luchar contra el crimen organizado en frontera, este procedimiento se lo realiza a través del uso del sistema de gestión de riesgos, la norma establece que las administraciones aduaneras puedan realizar actividades conjuntas de selección y control para mejorar su eficacia a efectos de garantizar la seguridad de las unidades de transporte y mercancías, este procedimiento aduanero no se lo cumple puesto a que cada administración aduanera es independiente y opera en relación a los intereses nacionales.

Norma 8 – Medición del rendimiento.

La Administración aduanera deberán preparar informes estadísticos que contengan criterios de medición del rendimiento, incluyendo, en entre otras, número de envíos revisados, subconjunto de envíos de alto riesgo, verificaciones de envíos de alto riesgo realizadas, revisiones de envíos de alto riesgo efectuadas mediante tecnologías de inspección no intrusiva, verificaciones de envíos de alto riesgo efectuadas mediante tecnologías de inspección no intrusiva y por medios físicos, revisiones de envíos de alto riesgo realizadas únicamente por medios físicos, duración de los despachos en aduana, así como resultados positivos y negativos. La OMA consolidará estos informes. (SAFE, 2015, p.23)

A efectos de la Norma 8, la Dirección Distrital de Aduana de la ciudad de Tulcán – SENA, elabora de forma anual informes sobre el rendimiento de sus actividades y procedimientos aduaneros, la base de su estructura son las aprehensiones, tiempos de nacionalización de mercancías, recaudación tributaria, y competitividad. En ese contexto, es determinable el valor numérico de los indicadores anteriormente mencionados, vale mencionar que los datos asignados son estrictamente para la aduana de Tulcán; el tiempo promedio de nacionalización de mercancías es de 3.8 días utilizando la metodología SENA; un promedio de USD \$170,871.22 (en miles de dólares) al año en recaudación tributaria que deja el comercio exterior, considerando, un promedio anual de 1774 actas en proceso de aprehensiones realizadas bajo control aduanero posterior; bajo estos indicadores se puede demostrar la competitividad aduanera en la región.

La Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiales – DIAN, enmarcado en lo esencial de la Norma 8, la aduana mide su rendimiento a través de la elaboración anual de informes, a fin de medir su desempeño administrativo y funcional; en base a los estudios de tiempos de despacho aduanero, el tiempo promedio de nacionalización de mercancías sin permanencia en depósito aduanero es de (48:56) horas un equivalente a 2 días, y con permanencia en depósito temporal es de (138:22) horas equivalente a 5.8 días; con respecto al proceso de aprehensiones la Seccional Aduanera de Ipiales tuvo una participación porcentual de 6.4% en el año 2018 de un total de 3134 actas de aprehensión efectuadas por la Seccional de Ipiales con código aduanero (37), a través del trabajo conjunto de la Policía Fiscal y Aduanera de Colombia (POLFA).

Contextualizando la Norma 8: Medición del rendimiento, el SENA E y la DIAN desconocen como las administraciones aduaneras parte de la OMA deben elaborar los informes de gestión, las aduanas fronterizas establecen 4 elementos principales para el diseño de sus informes, tiempos de nacionalización, aprehensiones, recaudación tributaria y competitividad; sin sujetarse a los indicadores y parámetros de gestión que establece el modelo SAFE.

Norma 9 – Evaluación de la seguridad.

“La Administración aduanera deberá trabajar con otras autoridades competentes para efectuar las evaluaciones de seguridad relacionadas con el movimiento de mercancías en la cadena logística internacional y comprometerse a resolver, con rapidez, los problemas detectados” (SAFE, 2015, p.24).

Para efectos de cumplimiento de la Norma 9, el SENA E a fin de precautelar la evaluación de seguridad de las mercancías en tránsito, trabaja en cooperación con otras instituciones competentes en frontera; en base a los criterios emitidos por los OCE de la ciudad de Tulcán, el SENA E desarrolla sus actividades aduaneras en cooperación con el Unidad de Monitoreo Aduanero (UMA), Fiscalía General del Estado (FGE), Ministerio de Agricultura, Ganadería, Acuacultura y Pesca (MAGAP), Agencia de Regulación y Control Fito y Zoonosanitario (AGROCALIDAD), Agencia Nacional de Regulación, Agencia Nacional de Regulación, Control y Vigilancia Sanitaria (ARCSA), (...); en su mayoría esta acción es efectuada por el Centro Único de Monitoreo Aduanero (CUMA) según el 43% de afirmaciones.

Para los fines pertinentes, la DIAN trabaja en cooperación directa con el Instituto Colombiano Agropecuario (ICA), Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos (INVIMA), Policía Fiscal y Aduanera (POLFA), Fiscalía General del Estado (FGE),

a fin de resolver los problemas detectados que afectan la fluidez del comercio exterior; en su mayoría esta acción es supervisada por la POLFA según el 47% de criterios emitidos por OCE de la ciudad de Ipiales.

En cumplimiento de la Norma 9: Evaluación de la seguridad, el SENA y la DIAN cumplen con los parámetros establecidos en la norma internacional, las dos administraciones aduaneras trabajan con otras autoridades competentes para efectuar evaluaciones de seguridad, la Unidad de Monitoreo Aduanero (UMA) y la Policía Fiscal y Aduanera de Colombia (POLFA) respectivamente, son las instituciones encargadas de resolver los problemas detectados en el intercambio comercial.

Norma 10 – Integridad de los funcionarios.

“La Administración aduanera y otras autoridades competentes deberán implementar programas para prevenir la falta de integridad del personal e identificar y combatir los comportamientos deshonestos en la medida, en que sea posible” (SAFE, 2015, p.24).

La Dirección Distrital de Aduana de la ciudad de Tulcán – SENA, enmarcado en lo esencial de la Norma 10: Integridad de los funcionarios, el 42.86% de receptores del servicio aduanero en frontera afirma que son capacitados de manera ocasional en el ámbito de control aduanero, en su mayoría esta norma es aplicable a personal Auxiliar de Agente de Aduana según el 45% y personal de Despachos de Carga según el 24% de respuestas; y a la vez el SENA fortalece competencias de toda la familia aduanera de manera constante para prevenir la falta de integridad del personal en su fuente de trabajo, con el fin de combatir comportamientos deshonestos desarrollados en la institución.

En base a la norma 10, la Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas – DIAN de la ciudad de Ipiales, realiza capacitaciones en un 46.34% de manera ocasional a las operadoras de comercio, sin embargo, esta acción se la realiza en su mayoría a personal que se encuentra constituido como Auxiliar de Agente de Aduana en un 38% debido a que debe tener en conocimiento las nuevas reformas tributarias que propone la DIAN para efectuar un comercio justo y libre de corrupción, pero según Dirección de la DIAN no se realiza capacitaciones técnicas a los OCE de la ciudad de Ipiales puesto a que las normas y decisiones le son compartidas y públicas.

En base a la información primaria recolectada a través de las Direcciones, las aduanas han implementado programas para prevenir la falta de integridad del personal, al detectar comportamiento deshonesto las administraciones aduaneras aplican sanciones respectivas como establece la norma interna aduanera.

Norma 11 – Inspecciones de seguridad de mercancías destinadas al exterior.

“Las Administraciones aduaneras deberán, previa solicitud razonable del país de importación, realizar inspecciones de seguridad de la carga y/o medios de transporte de alto riesgo destinados al exterior” (SAFE, 2015, p.23).

De acuerdo con los datos obtenidos, en el escenario del SENA y según fuente oficial de la Dirección Distrital de Aduana de la ciudad de Tulcán, José Arauz (2019) afirma que, la aduana no realiza inspecciones de seguridad de mercancías destinadas al exterior previa solicitud razonable de inspección de la aduana extranjera, esta acción es normalizada antes del embarque de las mercancías, procedimiento que no es efectuable debido a que cada administración aduanera es independiente y opera en relación de los intereses nacionales.

Para el lado colombiano, según Camilo Torres (2019), Director Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiales, en su despacho afirma que, la aduana es totalmente independiente en control aduanero, no realiza inspección de carga previo solicitud razonable del país extranjero, caso SENA, al momento que la aduana detecta mercancía que represente riesgo para la población, la DIAN activa automáticamente el Sistema de Gestión de Riesgo para cumplir con los protocolos de inspección que maneja la DIAN, este procedimiento se lo realiza bajo normas y mejores prácticas internacionales en materia aduanera, pero no se realiza inspecciones de mercancías peligrosas bajo el proceso previa solicitud razonable.

Considerando la Norma 11: Inspecciones de seguridad de mercancías destinadas al exterior, el SENA y la DIAN no aplican esta norma internacional, la norma establece que las aduanas deberán previa solicitud razonable, solicitar a la aduana del país de importación realizar inspecciones de seguridad a mercancías consideradas como peligrosas.

3.6. ANÁLISIS ESTADÍSTICO METODOLOGÍA SENA.

3.6.1. Procesos de la Dirección Distrital de Aduanas de Tulcán - SENA.

Recaudación Tributaria

De acuerdo a lo estipulado en el Artículo 108, del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones COPCI, se consideran tributos al comercio exterior: los derechos arancelarios; los impuestos establecidos en leyes orgánicas y ordinarias, cuyos hechos generadores guarden relación con el ingreso o salida de mercancías; y, las tasas por servicios aduaneros. (SENA, 2019, párr.1)

“Los tributos recaudados reflejan información de las prestaciones pecuniarias que el Estado exige de los consignatarios y exportadores, con motivo de la realización de operaciones aduaneras y por la prestación de servicios públicos inherentes a la actividad aduanera” (SENAE, 2019, párr.3).

“El rubro otros incluye: Costos procesales, derechos consulares, gastos remate y venta directa, intereses, licencias de salida, multas, salvaguarda, sobretiempos petroleros, valor de la garantía, valor de rectificación, valor del remate, tasas y el valor de las notas de crédito” (SENAE, 2019, párr.4).

Tabla 12. Recaudación tributaria Dirección Distrital de Aduana de Tulcán - SENAE

RECAUDACIÓN TRIBUTARIA - COMERCIO EXTERIOR							
DIRECCIÓN DISTRITAL TULCÁN (EN MILES DE DÓLARES)							
AÑOS	TIPO DE TRIBUTOS						TOTAL
	AD-VALOREM	FODINFA	IVA	ICE	OTROS		
2014	\$ 10,553.07	\$ 6,615.16	\$ 147,127.71	\$ 9,961.81	\$ 1,211.68	\$ 175,469.43	
2015	\$ 9,465.13	\$ 4,843.49	\$ 111,455.76	\$ 5,152.25	\$ 81,694.74	\$ 212,611.37	
2016	\$ 8,126.15	\$ 3,768.66	\$ 95,531.65	\$ 6,996.10	\$ 56,521.47	\$ 170,944.03	
2017	\$ 16,909.66	\$ 5,154.50	\$ 118,257.16	\$ 9,759.17	\$ 20,272.73	\$ 170,353.22	
2018	\$ 16,526.69	\$ 6,026.77	\$ 131,741.00	\$ 15,617.59	\$ 2,273.43	\$ 172,185.48	
2019	\$ 7,131.39	\$ 4,643.56	\$ 99,566.84	\$ 11,325.77	\$ 996.21	\$ 123,663.77	
TOTAL	\$ 68,712.09	\$ 31,052.14	\$ 703,680.12	\$ 58,812.69	\$ 162,970.26	\$ 1,025,227.30	
				PROMEDIO		\$ 170,871.22	

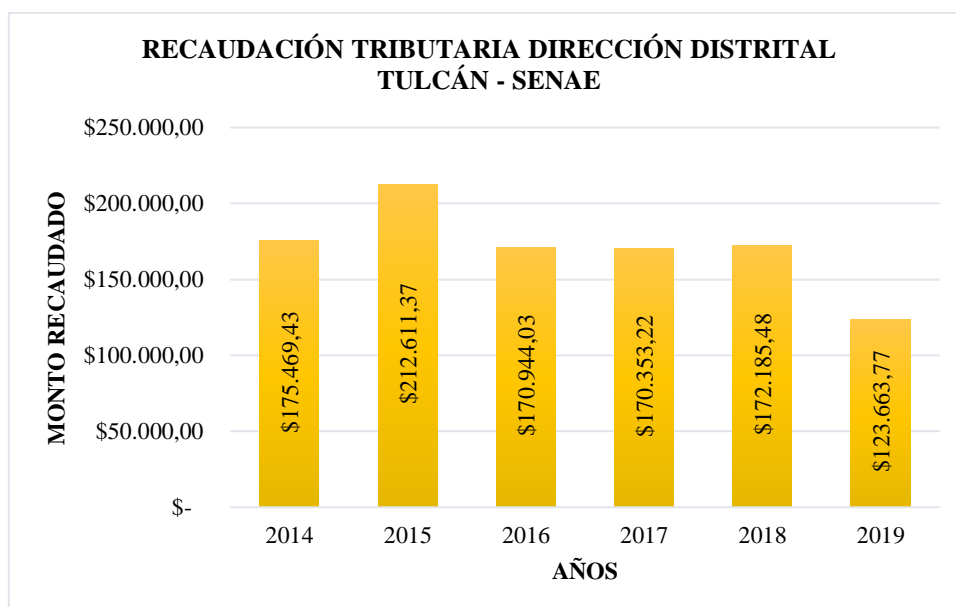


Figura 2. Recaudación tributaria Dirección Distrital de Aduana Tulcán – SENAE.

En constancia de la *Figura 2*, se puede apreciar la variación de los derechos arancelarios e impuestos establecidos en la ley del Ecuador; en promedio, la Dirección Distrital de Aduanas

de la ciudad de Tulcán – SENA E logra recaudar anualmente la cantidad de USD 170,871.22, acción que se la realiza bajo el cumplimiento de todas las formalidades aduaneras que el COPCI lo establece; es de gran importancia para esta investigación, la identificación del monto promedio anual de recaudación tributaria, debido a que es un indicador de gestión por el cual el SENA E mide su rendimiento aduanero y a la vez se compara con otras aduanas de la región, los tributos recaudados es uno de los procedimientos que es ejecutado por el SENA E bajo control aduanero, es necesario recalcar que el indicador recaudatorio se vincula directamente al tema de investigación ya que a través de la adopción del Pilar 1 del Marco Normativo SAFE, facilitará los una de las etapas de nacionalización de mercancías, constituyéndose un proceso de aduana.

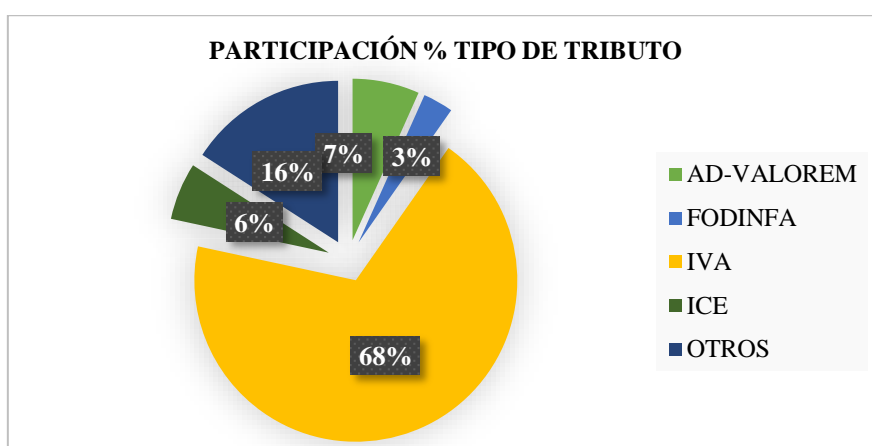


Figura 3. Participación porcentual por tipo de tributo.

En base a la *Figura 3* se puede apreciar, la participación porcentual de la recaudación tributaria realizada por la Dirección Distrital de Aduanas de la ciudad de Tulcán – SENA E; considerando el tipo de tributo recaudado por la aduana, el IVA constituye el de mayor participación con el 68% de aporte al Estado, es decir USD 703,680.12; consecutivamente, el rubro OTROS aporta el 16% de recaudo, lo que es un equivalente a USD 162,970.26 lo cual incluye; costos procesales, derechos consulares, gastos remate y venta directa, intereses, licencias de salida, multas, salvaguarda, sobretiempos petroleros, valor de la garantía, valor de rectificación, valor del remate, tasas, notas de crédito, (...), se excluye el valor pagado por concepto de TSCA (Tasa de Servicio de Control Aduanero).

Vale mencionar que el SENA E mide sus procedimientos aduaneros a través de tiempos de nacionalización de mercancías, recaudación tributaria, número de aprehensiones y competitividad como lo afirma María Alejandra Muñoz (2019), Directora General de Aduana del Ecuador - SENA E.

Tiempos de nacionalización de mercancías - SENA E.

Para potencializar los resultados del componente procesos aduaneros y asegurar su permanencia en el tiempo, el SENA E y la DIAN se encuentran en constantes cambios adoptando prácticas internacionales aplicadas a la administración aduanera en frontera, las directriz de cumplimiento obligatorio inspirada en reglamentos y estatutos nacionales e internacionales, exige la aplicación de un conjunto de estándares y buenas prácticas de gestión, reconocido internacionalmente por su efectividad para vincular la estrategia y la operatividad de todo tipo de organizaciones, al instrumentar la mejora continua de sus procesos de negocio para una mayor agregación de valor al cliente y un mejor aprovechamiento de recursos.

A constancia de lo estipulado, se analizará el modelo institucional del SENA E enfocado a la operatividad de sus procesos, la medición de su rendimiento y el nivel de eficacia y eficiencia partiendo de su metodología institucional, sus resultados, las etapas de desaduanización, se ilustran a continuación.

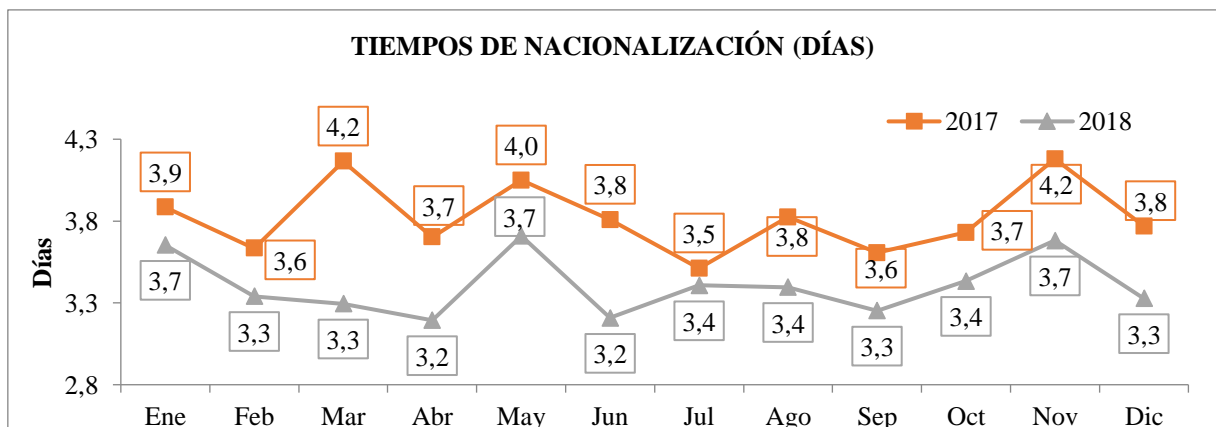


Figura 4. Tiempos de nacionalización (Días) - SENA E

Una de las variables del caso de estudio es la facilitación de los procesos aduanero que se efectúan en frontera, el SENA E mantiene un principio administrativo el cual es optimizar tiempos de nacionalización de mercancías que se encuentran en territorio aduanero, y a la vez es uno de los indicadores de gestión por el cual el SENA E mide su rendimiento administrativo utilizando su propia metodología. Para el año 2018, en base a la Figura 4, se establece el tiempo promedio de nacionalización de mercancías el cual fue de 3,80 días, incrementando en 0,4 días en proceso tardío en relación al tiempo promedio de nacionalización del año 2017, la Dirección Distrital de Aduana de la ciudad de Tulcán – SENA E no puede alejarse del promedio en tiempos a nivel país en cual es 3,5 días de nacionalización.

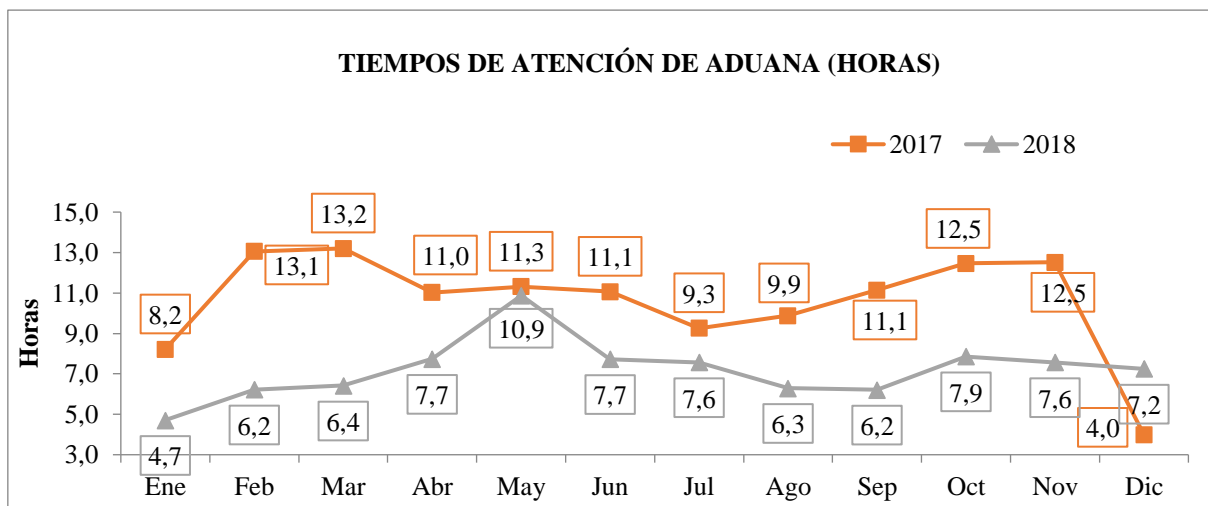


Figura 5. Tiempos de atención en aduana (Horas) – SENAE.

En base a la *Figura 5* se puede apreciar que durante el año 2018, se evidenció una reducción del 32% en los tiempos de atención de aduana, en comparación con el año 2017, enfocado a la atención de aduana al cliente utilizando los tiempos con metodología del SENAE. Vale mencionar que el tiempo de atención en aduana es un servicio emitido a los Operadores de Comercio Exterior y público en general, lo cual constituye un procedimiento aduanero para la facilitación del comercio fronterizo.

A través de la adopción del Pilar 1 del Marco Normativo SAFE, la OMA llama a las aduanas a optimizar los tiempos de sus procedimientos con el uso de normas y estándares de calidad, para el año 2018, el tiempo de atención en aduana ha sido en promedio de 7.2 horas, en consecuencia la aduana realiza sus actividades operativas en base a normas y equipamiento obsoleto sujetos a la no modernización aduanera, sin adaptarse a las 11 normas de cumplimiento que propone la OMA en el Pilar 1 del Marco Normativo.

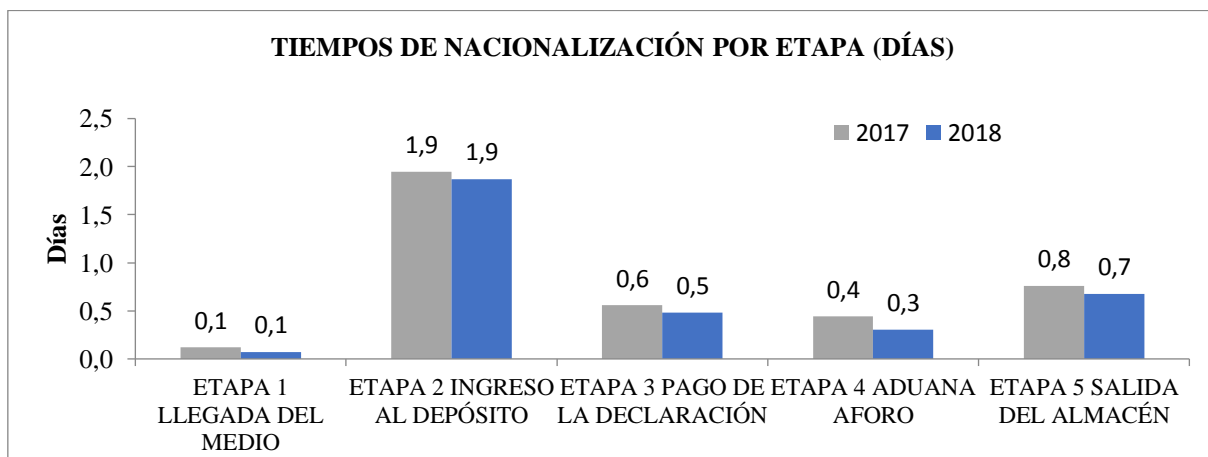


Figura 6. Tiempos de nacionalización por etapa (Días) – SENAE.

En base a la *Figura 6*, el proceso de nacionalización está dividido por etapas utilizando los tiempos con metodología SENAE, el mayor tiempo se da en la etapa 2, desde el ingreso al depósito habilitado y designado respectivamente, hasta la transmisión de la declaración aduanera, la segunda etapa de este proceso muestra un tiempo promedio de 1.9 días para el año 2018, sumados los tiempos el proceso de desaduanamiento termina en un promedio de 3.5 días, según la Dirección Distrital de Aduanas – Tulcán. Es importante mencionar que hay que identificar la metodología aduanera en el proceso de nacionalización, puesto que se realizará un estudio comparativo de sus procedimientos operativos, con la aduana fronteriza DIAN.

Proceso de nacionalización de mercancías – SENAE.

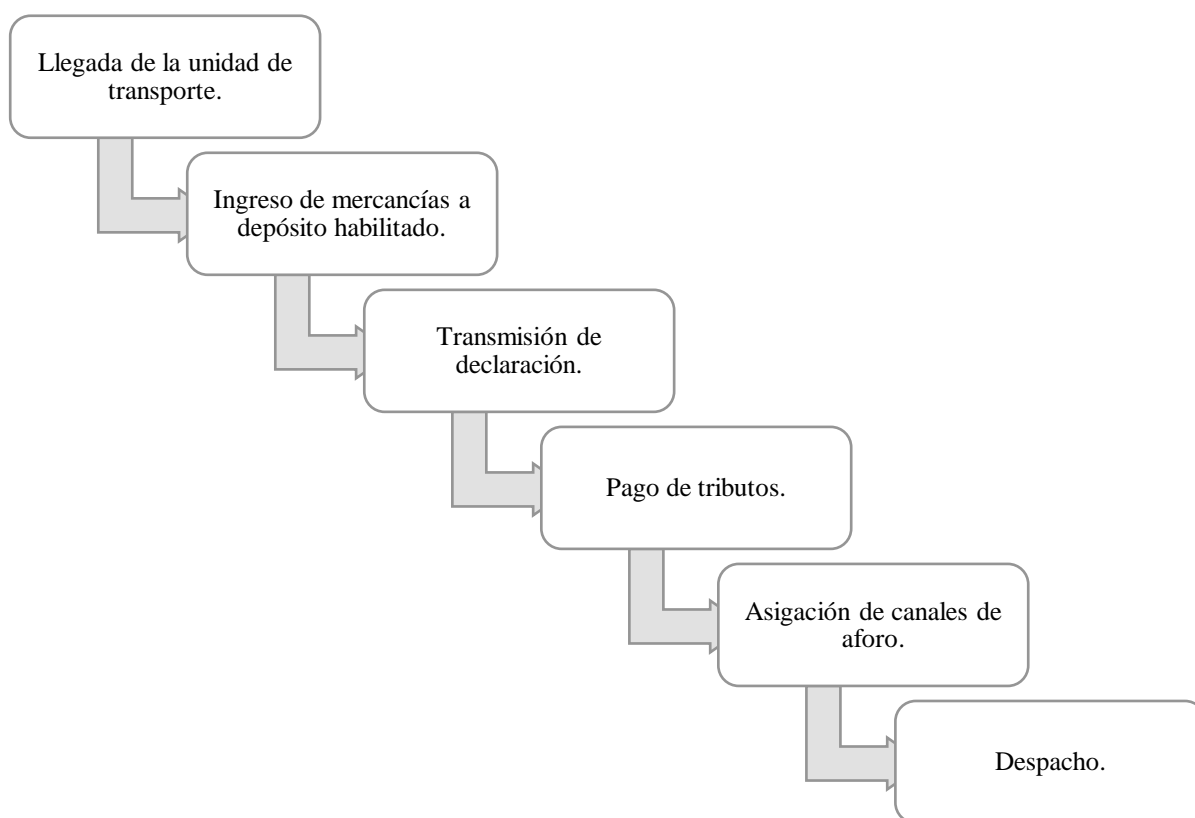


Figura 7. Proceso de nacionalización de mercancías, metodología SENAE

En evidencia de la *Figura 7* se puede observar el proceso de nacionalización de mercancías (metodología SENAE) dividido por etapas según el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador – SENAE, desde la llegada de las unidades vehiculares a Zona Primaria, hasta la autorización de salida de mercancías designada por el Agente de Aduana o Depósito habilitado en la ciudad.

Despachos de carga por Depósito habilitado.

Tabla 13. Despachos de carga por Depósito Habilitado – TULCÁN.

DEPÓSITO HABILITADOS	PESO TM	% PART.
31000001-ZPE TULCAN*	412.235	81%
05908903-TRANSPORTE Y COMERCIO INTERNACIONAL - TRANSCOMERIN	82.977	16%
05909443-BOLIVARIANA DE TRANSPORTES DE CARGA TRANSBOLIVARIA	9.965	2%
05908310-TRANSPORTES Y SERVICIOS ASOCIADOS SYTSA CIA. LTDA	2.742	1%
05909678-BODEGAS Y SERVICIOS ECUADOR FORTALEZA S.A. BOSEFO	1.835	0%
05906600-ALMAROS CIA. LTDA.	670	0%
05906090-MIDECAR MOVIMIENTOS INTERNOS DE CARGA CIA. LTDA	359	0%
05909371-ADUANAS Y COMERCIO EXTERIOR DEL NORTE ADUANOR CIA.	116	0%
05906012-BODEGAS PRIVADAS TERAN CIA. LTDA.	60	0%
TOTAL GENERAL	510.958	100%

Fuente: Elaboración propia con base en información oficial. La ZPE Tulcán fue autorizada como Zona de Aforo de Exportaciones mediante Resolución SENAE-DGN-2012-0362-RE, en octubre de 2012.

En la *Tabla 13* se puede apreciar las exportaciones despachadas por los diferentes depósitos temporales de la ciudad de Tulcán, el 81% de la carga exportada, sale desde la Zona Primaria habilitada en Tulcán, la cual consta de 8 operadores de comercio exterior, TRANSPORTE Y COMERCIO INTERNACIONAL – TRANSCOMERIN es el agente que realiza mayor operación con una participación del 16% de las exportaciones, con un peso en toneladas métricas de 82.977 TM.

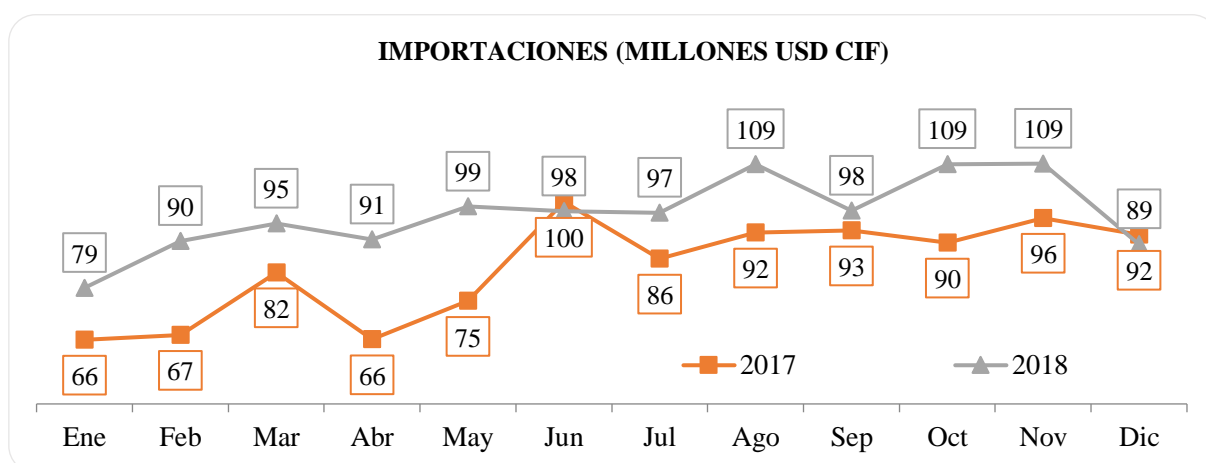


Figura 8. Comparativo de las importaciones sujetas a procesos aduaneros SENAE.

En constancia de la *Figura 8*, se puede apreciar las importaciones que se realizaron bajo régimen aduanero de importación a consumo, perteneciente al código 10, se evidencia una participación en millones CIF con un incremento anual del 16% de la actividad. Destacándose

el mes de febrero y abril con un incremento de 35% y 37% respectivamente, como lo establece el SENA E, Dirección Distrital de la ciudad de Tulcán en su base de datos.

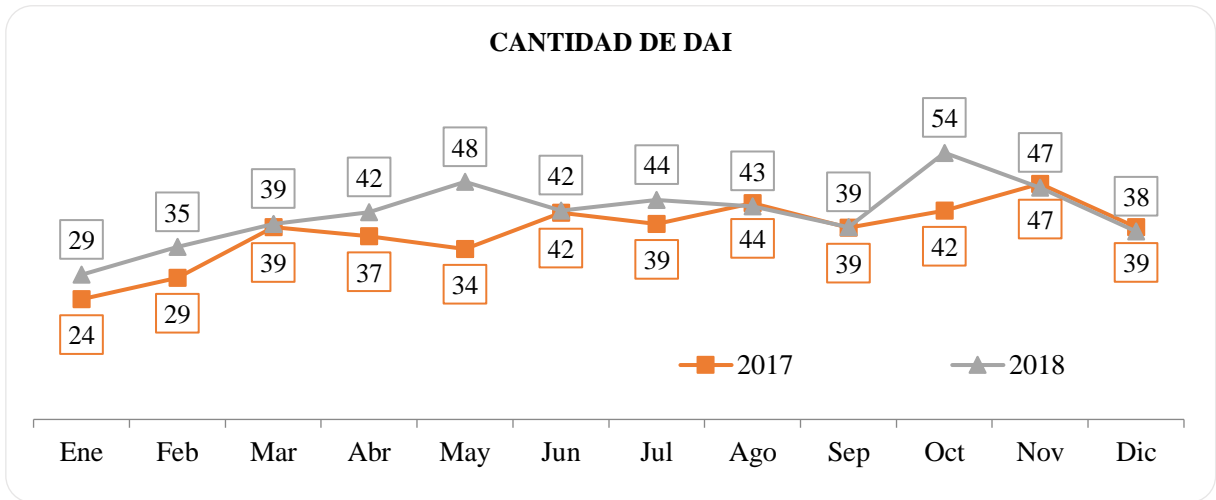


Figura 9. Comparativo de la cantidad de DAI presentadas ante el SENA E.

En constancia de la *Figura 9*, el número de importaciones incrementan un 10% para el año 2018. En los meses de noviembre y diciembre reduce 2% el número de importaciones respecto al mismo período en el año 2017.

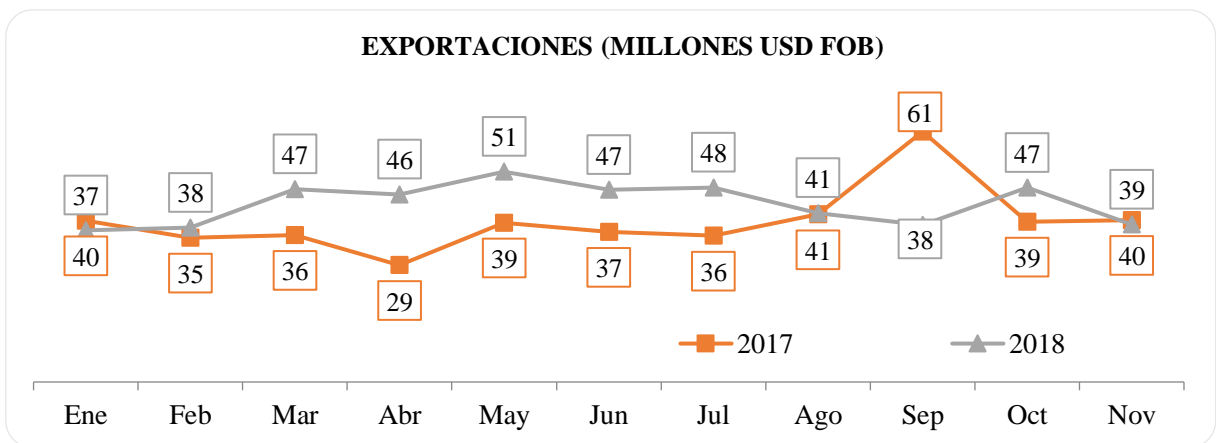


Figura 10. Comparativo de exportaciones en base a las DAE – SENA E.

En base a la *Figura 10*, las exportaciones expresadas en millones de dólares término FOB, incrementan 11% para el año 2018 según la base de datos del SENA E determinada por el proceso de elaboración de las declaraciones aduaneras de exportación (DAE), en abril reporta el mayor incremento con 61% respecto al mismo período en el 2017.

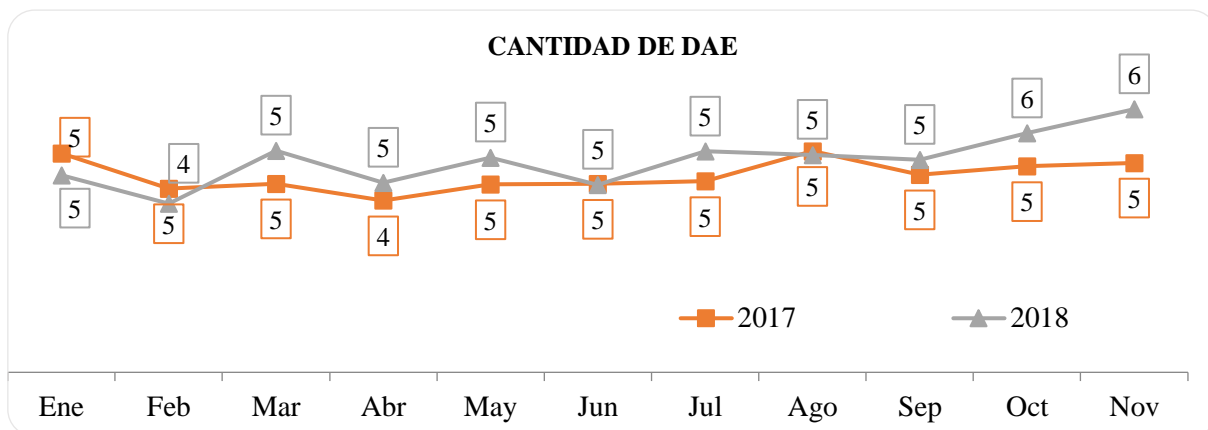


Figura 11. Cantidad de DAE presentadas ante el SENAE.

En base a la *Figura 11*, el número de exportaciones incrementa 8% para el año 2018. En los meses de octubre y noviembre incrementan 16% y 26% respectivamente, considerando las declaraciones aduaneras de exportación registradas en la base de datos del SENAE.

Tabla 14. Número de declaraciones aduaneras simplificadas - SENAE
ENE – DIC 2018

	NRO. DECLARACIONES	FOB	TRIBUTOS
2018	14.257	\$ 7,70	\$ 2,42
2017	9.410	\$ 3,46	\$ 1,60
Var.	-34%	-55%	-34%

En constancia de la *Tabla 14* y según el SENAE, el número de declaraciones aduaneras simplificadas (DAS) en el Distrito de Tulcán se reduce en 34% en el año 2018 y en la misma proporción el tributo recaudado. El valor FOB disminuye en 55% de sus exportaciones.

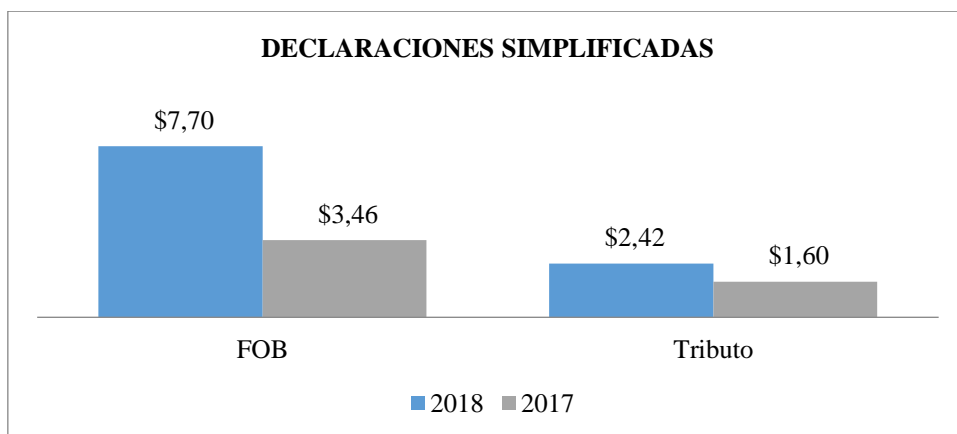


Figura 12. Declaraciones aduaneras simplificadas - SENAE

En base a la *Figura 12* se puede apreciar información que corresponde al monto recaudado por el SENA bajo todos los regímenes aduaneros menos la Tasa de Control Aduanero (TCA).

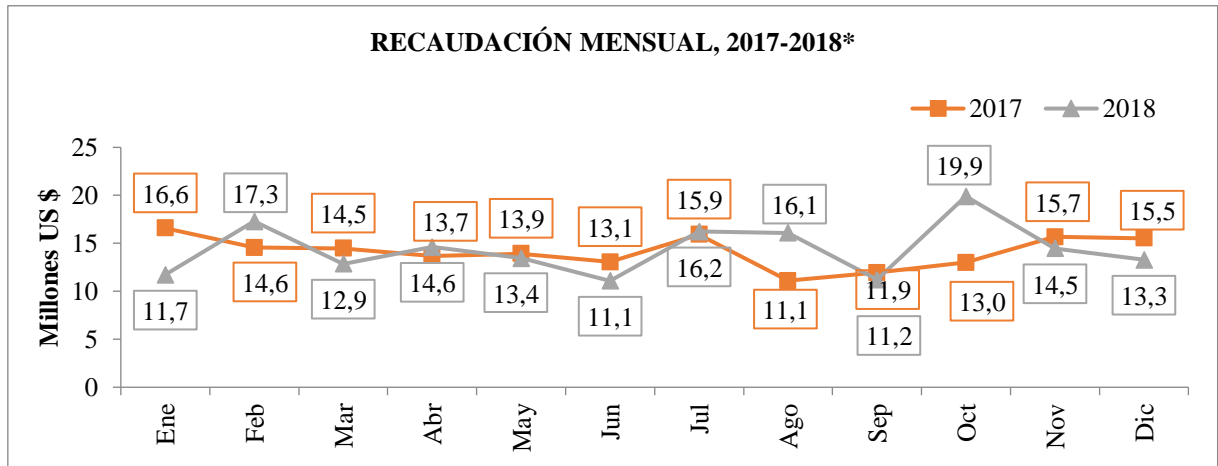


Figura 13. Recaudación mensual, 2017 – 2018.

En base a la *Figura 13*, se determina que durante el año 2018, la recaudación total fue de 172 millones de dólares, y fue superior en 2% al monto recaudado en el 2017, la cual fue de un estimado de 169 millones de dólares. En el mes de enero del 2018 fue el de mayor participación evidenciando el 16.6 millones de dólares americanos en tributos.

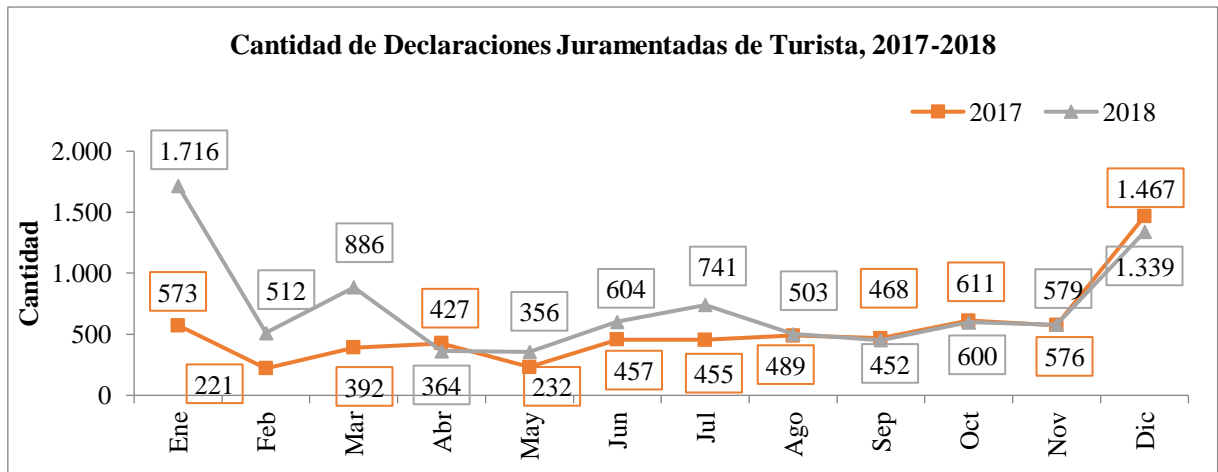


Figura 14. Cantidad de declaraciones juramentadas de turista, 2017- 2018.

En base a la *Figura 14*, se puede apreciar que durante el año 2018, se registró un incremento del 36% en las Declaraciones Juramentadas de Turista (DJT), que pasaron de 6.368 en el 2017 a 8.652 en el 2018.

Tabla 15. Aprehensiones realizadas por la Dirección Distrital de Aduana Tulcán.

Aprehensiones Totales (USD \$M)	2017	2018	Var. %
Tulcán	8,6	4,5	-4.7%



Figura 15. Ubicación geográfica del SENAE – Tulcán.

En constancia de la *Tabla 15*, se puede apreciar la variación porcentual del proceso de aprehensiones registradas en el Distrito de Tulcán, en donde representan el 12% de aprehensiones totales realizadas por el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador, para el año 2018 el porcentaje de aprehensión bajo control aduanero tuvo una incidencia del 4.5% de este resultado de defraudación aduanera.

Principales productos aprehendidos Tulcán (USD \$MM)

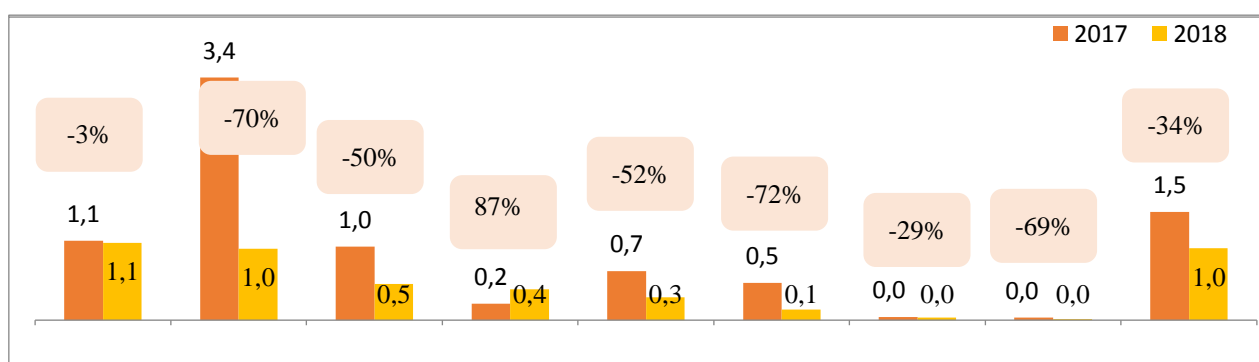











Figura 16. Variación porcentual principales productos aprehendidos

En base a la *Figura 16*, se puede apreciar que en el año 2018 existe un decremento porcentual de forma significativa en comparación al año 2017, esto significa que en el año 2018 disminuyó el contrabando y por lo tanto no incrementa el índice porcentual de aprehensiones que se realiza bajo control aduanero posterior.

Tabla 16. Principales productos aprehendidos en el Distrito Tulcán.

Electrónica y sus partes	Cigarrillos	Textiles	Medicina	Calzados	Frutas y comestibles	Vehículos buses y otros	Licores	Otros productos
								
Celulares: 10 mil.	3 millones	28 mil unidades.	35 mil unidades.	12 mil pares.	9 mil litros.	2 unidades	1 millón de botellas	Varios

Fuente: Elaboración propia en base a información oficial.

En base a la *Tabla 16* se puede evidenciar los principales productos aprehendidos bajo el proceso de control aduanero permanente efectuado por el SENA, siendo objeto de este acto ilegal se menciona los principales productos, tales como, teléfonos celulares, cigarrillos, textiles, medicamentos, calzado, frutas y comestibles, vehículos, licores, entre otros productos.

Tabla 17. Variación anual Aprehensiones - SENA

TOTAL ACTAS DE APREHENSIÓN - SENA			
AÑOS	Nro. de Actas	Total de Montos en Aprehensiones	
2015	1631	\$	5,858,659.45
2016	1717	\$	6,018,567.22
2017	1913	\$	8,762,855.98
2018	1838	\$	5,009,195.72

En base a la *Tabla 17*, se puede apreciar en número de actas realizadas por la Dirección Distrital de Aduana de la ciudad de Tulcán – SENA, es importante mencionar que el proceso de aprehensiones es uno de los indicadores de gestión para medir su rendimiento, y de igual forma es uno de los procesos que realiza la aduana en beneficio de la seguridad nacional.

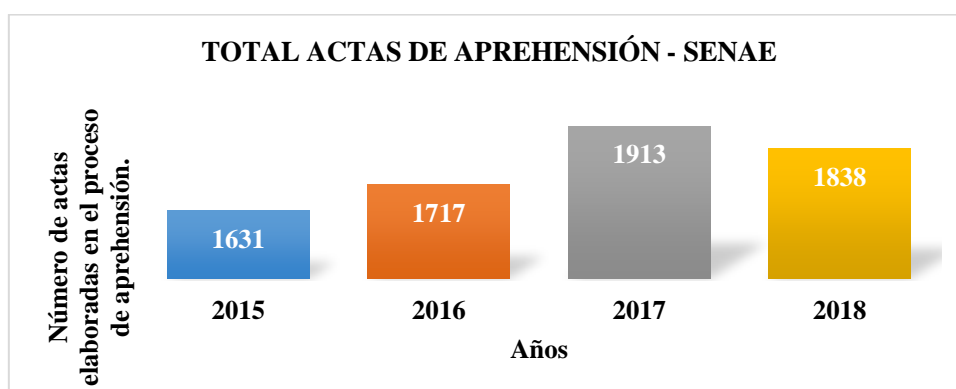


Figura 17. Variación anual Aprehensiones – SENA.

En base a la *Figura 17* se puede apreciar que, bajo el proceso de control aduanero efectuado por la Dirección Distrital de Aduana de Tulcán, se evidencia que en el año 2017 fue uno de los

mayores logros para la administración aduanera, logrando 1913 aprehensiones de mercancías ilegales sujetas al contrabando, el control aduanero es permanente y evidencia de esta actividad tenemos resultados medibles y cuantificables en el tiempo. Considerando estos cuatro años objeto de estudio el monto estimado es de US\$ 25,649,278.37 (dólares americanos) de mercancías que intentaron ingresar a territorio nacional y defraudar al Ecuador.

Aforos realizados por la Dirección Distrital de Aduana de Tulcán.

La diligencia de aforo comprende la verificación de la naturaleza, descripción, estado, cantidad, peso y medida de la mercancía, así como la verificación del origen, valor, clasificación arancelaria y cumplimiento de la legislación aduanera y demás disposiciones en materia de comercio exterior. (ICICAT, 2019, párr. 1)

Para el despacho de las mercancías que requieran Declaración Aduanera, se utiliza cualquiera de las siguientes modalidades de aforo:

- Canal de Aforo Automático;
- Canal de Aforo Automático No Intrusivo;
- Canal de Aforo Documental; o
- Canal de Aforo Físico Intrusivo.

La selección de la modalidad de aforo se realiza de acuerdo al análisis de perfiles de riesgo implementado por el SENA E. En cualquier etapa del proceso del control aduanero, el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador puede realizar inspecciones de la mercancía a través de un sistema tecnológico de escaneo con rayos X o similares, inclusive indistintamente de la modalidad de despacho al que esta fuere sometida. (SENAE, 2019, p.1)

Canal de Aforo Documental. - Consiste en la verificación de la Declaración Aduanera y de sus documentos de soporte, contrastados con la información que conste registrada en el sistema informático del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, con el objeto de determinar la correcta liquidación de tributos al comercio exterior y el cumplimiento de las disposiciones aduaneras exigidas según el régimen aduanero declarado. (SENAE, 2018, p.3)

Tabla 18. Aforos documentales - SENAE.

Dirección Distrital de Aduanas Tulcán – SENAE				
AFORO DOCUMENTAL				
	2015	2016	2017	2018
Enero	255	54	29	88
Febrero	97	37	63	10
Marzo	127	44	50	63
Abril	70	34	30	13
Mayo	52	40	43	70
Junio	32	64	64	7
Julio	84	18	62	52
Agosto	49	100	73	43
Septiembre	57	65	34	76
Octubre	53	80	71	90
Noviembre	32	66	67	35
Diciembre	55	63	89	29
TOTAL	963	665	675	576

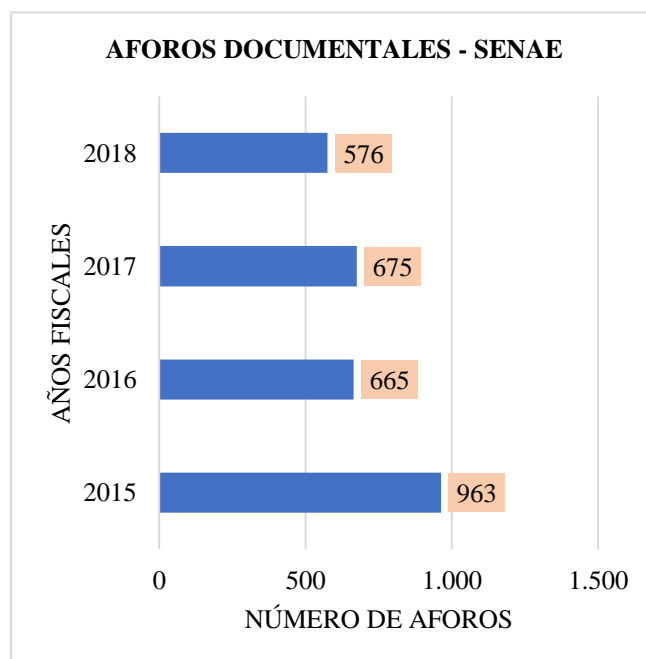


Figura 18. Aforos documentales – SENAE.

En base a la *Figura 18*, se puede apreciar la variación anual de la asignación de canales de aforo realizado por la Dirección Distrital de Aduana de Tulcán, es evidente el decremento de la asignación de este tipo de canal de aforo o inspección, puesto a que la aduana realiza procedimientos automatizados en base a un sistema de gestión de riegos, para el año 2018 el SENAE realizó 576 aforos documentales.

Canal de Aforo Automático. - Es la modalidad de despacho que se efectúa mediante la validación y análisis electrónico de la Declaración Aduanera a través del sistema informático con la aplicación de perfiles de riesgo establecidos por la Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (SENAE, 2018, p.3)

Tabla 19. Aforo automático - SENAE.

Dirección Distrital de Aduanas Tulcán – SENAE				
AFORO AUTOMÁTICO				
	2015	2016	2017	2018
Enero	6,209	5,193	5,045	5,267
Febrero	6,392	6,059	4,452	770
Marzo	6,013	6,392	4,657	5,280
Abril	5,754	6,520	4,248	1,070
Mayo	4,887	6,327	4,358	4,683
Junio	5,639	4,975	4,608	739
Julio	5,701	3,249	4,840	5,165
Agosto	5,342	6,527	5,741	5,394
Septiembre	5,832	6,074	1,168	5,139
Octubre	5,963	6,983	5,351	5,738
Noviembre	5,621	5,248	5,364	6,016
Diciembre	7,147	6,425	5,418	5,524
TOTAL	70,500	69,972	55,250	50,785

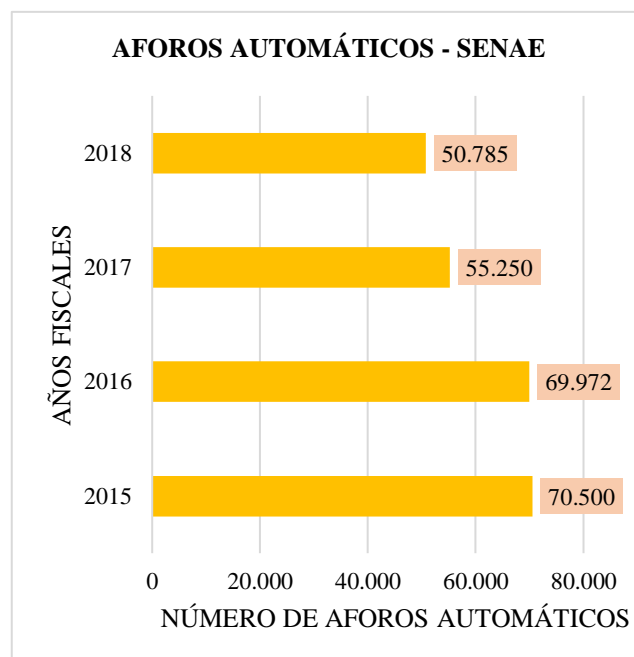


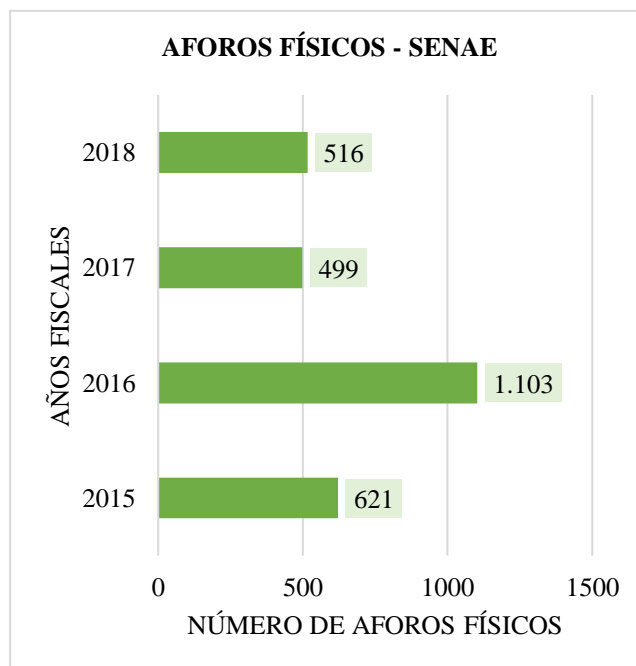
Figura 19. Aforos automáticos - SENAE.

En base a la *Figura 19* se puede apreciar la asignación del canal de aforo automático, realizado por la Dirección Distrital de Aduana de Tulcán, es de gran importancia que este procedimiento aduanero se efectúa mediante la validación y análisis electrónico de la DAE a través del sistema ECUAPASS con la aplicación de perfiles de riesgo que maneja el SENAE, en el año 2018 se realizaron 50.785 asignaciones de canal de aforo automático, existe un decremento significativo puesto a que el riesgo de veracidad de los datos presentados en las declaraciones fueron sometidos a verificación física por la autoridad aduanera.

Canal de Aforo Físico. - Es el reconocimiento físico de las mercancías, para comprobar su naturaleza, origen, condición, cantidad, peso, medida, valor en aduana y clasificación arancelaria, en relación a los datos contenidos en la Declaración Aduanera y sus documentos de soporte, contrastados con la información que conste registrada en el sistema informático del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (SENAE, 2018, p. 3)

Tabla 20. Aforos físicos intrusivos.

Dirección Distrital de Aduanas Tulcán – SENA E				
AFORO FÍSICO INTRUSIVO				
	2015	2016	2017	2018
Enero	142	307	40	38
Febrero	13	29	15	3
Marzo	19	37	53	41
Abril	15	24	87	15
Mayo	11	25	24	40
Junio	17	263	147	3
Julio	60	11	27	65
Agosto	37	275	6	59
Septiembre	28	31	3	73
Octubre	29	19	24	61
Noviembre	229	16	44	80
Diciembre	21	66	29	38
TOTAL	621	1,103	499	516

**Figura 20.** Aforos físicos intrusivos.

En base a la *Figura 20*, se puede apreciar la variación numérica de la asignación de canal de aforo físico intrusivo, efectuados por la Dirección Distrital de Aduana de Tulcán, este procedimiento se lo realiza en base a el reconocimiento físico de las mercancías, para comprobar su naturaleza, origen, condición, cantidad, (...), en relación a los datos contenidos en la DAI y sus documentos de soporte, corroborando con la información almacenada en el ECUAPASS. La asignación de este canal de aforo es reducida debido a que la aduana debe automatizar los aforos utilizando tecnología moderna y no generar retraso en los OCE en su proceso de nacionalización generando mayores costos de almacenamiento. En el año 2016 se puede evidenciar que, en base al perfilamiento de riesgo se realizaron 1.103 asignaciones físicas intrusivas de mercancías sujetas a control aduanero. Para el año 2018 solo se realizaron 516 asignaciones de este tipo de aforo facilitando el despacho de carga que se encuentra almacenada.

Tabla 21. Tipos de canales de aforos - SENA E.

Dirección Distrital de Aduanas Tulcán – SENA E						
AÑOS						
TIPOS DE AFOROS	2015	2016	2017	2018	TOTAL	VARIACIÓN %
Aforo automático	70,500	69,972	55,250	50,785	246,507	97.77
Aforo documental	963	665	675	576	2,879	1.14
Aforo físico intrusivo	621	1,103	499	516	2,739	1.09
TOTAL	72,084	71,740	56,424	51,877	252,125	100

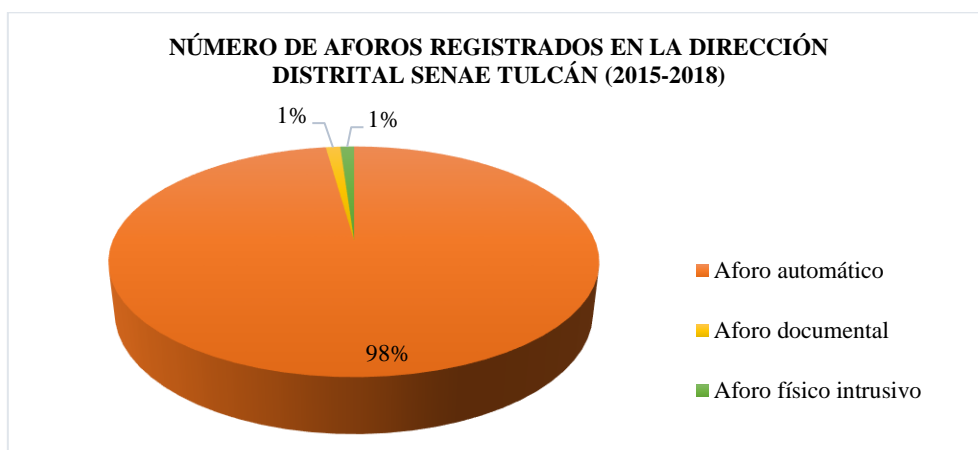


Figura 21. Número de aforos registrados en la Dirección Distrital de Aduana de Tulcán.

En base a la *Figura 21*, se puede apreciar la variación porcentual de la asignación de canales de aforo a las mercancías sujetas de control aduanero, este procedimiento aduanero es efectuado por la Dirección Distrital de Aduana de Tulcán – SENAE, se puede evidenciar que el 98% de asignaciones son realizables por medio del canal de aforo automático, equivalente a 246.507 inspecciones; 2.879 asignaciones de aforo documental y 2.739 asignaciones de aforo físico.

3.7. ANÁLISIS ESTADÍSTICO METODOLOGÍA DIAN.

3.7.1. Procesos de la Dirección Seccional de Impuestos de Aduanas de Ipiales - DIAN.

A continuación se detalla los resultados de medición de rendimiento y estudios de tiempo de despacho aduanero, elaborado por la Dirección de Gestión de Aduanas de Colombia, hay que mencionar que es de vital importancia mencionar los principales componentes de gestión, debido a que a través de esta investigación de campo, pretende realizar un estudio comparativo de procedimientos aduaneros enmarcados en el Pilar 1 del Marco Normativo SAFE de la OMA y la facilitación aduanera en frontera como lo establece el artículo 8 y 12 del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC.

3.4.2.2.1. Proceso de nacionalización de mercancías – DIAN.

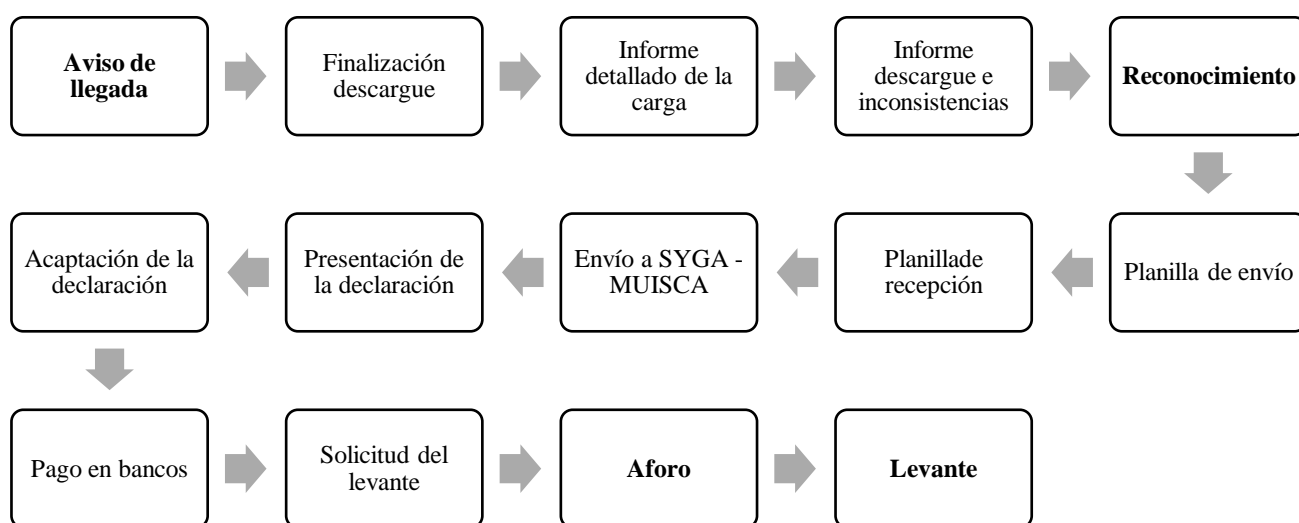


Figura 22. Proceso de nacionalización de mercancías – DIAN.

En base a la *Figura 18* se puede apreciar el proceso de nacionalización de mercancías, utilizando la metodología DIAN, este procedimiento se clasifica en varias actividades desde el aviso de la llegada de la unidad vehicular, hasta la autorización de levante de mercancías realizado por los OCE de la ciudad de Ipiales, como lo establece el resultado de medición de rendimiento aduanero DIAN.

En la conformación de mapeo realizado en este estudio se ha identificado 8 actores bajo el proceso de importación, tales como, transportador, DIAN, declarante, importador, ICA, INVIMA, entidades bancarias y depósitos. Es de gran importancia su identificación debido a que el Marco Normativo en un instrumento de la OMA para asegurar y facilitar los eslabones que conforman la cadena logística internacional.

3.4.2.2.2. Tiempos de nacionalización de mercancías – DIAN

En el escenario de tiempos de desaduanización de mercancías, la DIAN maneja un sistema complejo de tiempos en relación a la modalidad de transporte a utilizar; considerando el medio de transporte terrestre y aéreo los tiempos son estudiados y desglosados a través de: las **Declaraciones de importación Anticipadas con Entrega en Lugar de Arribo**; la cual consta desde el aviso de la llegada de la unidad de transporte (hora 0), finalización de descargue en

01:43 horas, informe de descargue e inconsistencias 5:02 horas, solicitud de levante 09:59 horas sin reconocimiento, y con reconocimiento 14:23 horas, y el levante de la mercancía, la cual se vincula el levante automático (0 horas) y con inspección 08.03 horas; el tiempo promedio de nacionalización sin reconocimiento ni levante automático es de 17:15 horas.

Tabla 22. Declaraciones de importación Anticipadas con Entrega en Lugar de Arribo.

Actividades	Declaraciones de importación Anticipadas con Entrega en Lugar de Arribo	
	Horas	Días
Aviso de llegada	00:00	-
Finalización descargue	01:47	-
Informe descargue e inconsistencias	05:02	-
<i>Sin reconocimiento</i>	09:59	-
<i>Con reconocimiento</i>	14:23	-
Solicitud de Levante	10:31	-
<i>Levante automático</i>	00:00	-
<i>Con Inspección</i>	08:03	-
Levante	00:10	-
PROMEDIO TOTAL	17:15	-

Fuente: Elaboración propia en base a información oficial.

En el marco de nacionalización de mercancías bajo **Declaraciones de importación Anticipadas con Entrega en Depósito Aduanero**, inicia con el aviso de la llegada vehicular (hora 0), finalización de descargue 01:47 horas, informe descargue e inconsistencias 05:02 horas, planilla de envío 41:46 horas (sin reconocimiento 46:37 horas equivalente a 1.9 días, con reconocimiento 26:02 horas), planilla de recepción 05:27 horas, solicitud de levante 89:25 horas equivalente a 3.7 días, y el levante 3:00 horas (levante automático 00:00 horas y con inspección 40:37 horas equivalente a 1.7 días). En conclusión, el tiempo de desaduanización de mercancías sin permanencia en depósito aduanero es de 48:56 horas (2 días) y con permanencia en depósito 138:22 horas (5.8 días).

Tabla 23. Declaraciones de importación Anticipadas con Entrega en Depósito Aduanero.

Actividades	Declaraciones de importación Anticipadas con Entrega en Depósito Aduanero	
	Horas	Días
Aviso de llegada	00:00	-
Finalización descargue	01:47	-
Informe descargue e inconsistencias	05:02	-
<i>Sin reconocimiento</i>	46:37:00	1.9
<i>Con reconocimiento</i>	26:02:00	-
Planilla de envío	41:46:00	-
Planilla de recepción	5:27:00	-
Solicitud del levante	89:25:00	3.7
<i>Levante automático</i>	00:00	-
<i>Con Inspección</i>	40:37:00	1.7
Levante	03:00	-
PROMEDIO TOTAL		
Sin permanencia en depósito	48:56:00	2
Con permanencia en depósito	138:22:00	5.8

Fuente: Elaboración propia en base a información oficial.

A través de las **Declaraciones de importación Inicial con Entrega en Lugar de Arribo**, el proceso de nacionalización y tiempos se desglosa en; inicia con el aviso de llegada (hora 0), finalización descargue 01:47 horas, informe descargue e inconsistencias 05:02 horas, presentación y aceptación de la declaración 38:34 horas equivalente a 1.6 días (sin reconocimiento 38:32 horas, 1.6 días y con reconocimiento 17:51 horas), presentación 02:11 horas, solicitud de levante de mercancía 01:00 horas, y levante 0:12 horas (levante automático 00:00 horas y con inspección 07:33 horas); el promedio total es de 48:34 horas equivalente a 2 días.

Tabla 24. Declaraciones de importación Inicial con Entrega en Lugar de Arribo.

Actividades	Declaraciones de importación Inicial con Entrega en Lugar de Arribo	
	Horas	Días
Aviso de llegada	00:00	-
Finalización descargue	01:47	-
Informe descargue e inconsistencias	05:02	-
<i>Sin reconocimiento</i>	38:32:00	1.6
<i>Con reconocimiento</i>	17:51	-
Presentación y aceptación declaración	38:34:00	1.6
Presentación declaración en bancos	02:11	-
Solicitud de levante	01:00	-
<i>Levante automático</i>	00:00	-
<i>Con Inspección</i>	07:35	-
Levante	00:12	-
PROMEDIO TOTAL	48:34:00	2

Fuente: Elaboración propia en base a información oficial.

En base a las **Declaraciones de importación Inicial con Entrega en Depósito**; inicia con el aviso de llegada (hora 0), finalización descargue 01:47 horas, informe descargue e inconsistencias 05:02 horas, planilla de envío 38:24 horas equivalente a 1.6 días (sin reconocimiento 31:36 horas, 1.3 días y con reconocimiento 33:46 horas, 1.4 días), planilla de recepción 07:06 horas, presentación y aceptación de la declaración 183:22 horas equivalente a 7.6 días, presentación declaración en bancos 05:37 horas, solicitud de levante 02:08 horas y el levante 0.30 horas (levante automático 00:00 horas y con inspección 24:23 horas). En conclusión, sin permanencia en depósito tarda 65:29 horas equivalente a 2.7 días, y con permanencia en depósito 249:01 horas lo que equivale a 10.4 días.

Tabla 25. Declaraciones de importación Inicial con Entrega en Depósito.

Actividades	Declaraciones de importación Inicial con Entrega en Depósito	
	Horas	Días
Aviso de llegada	00:00	-
Finalización descargue	01:47	-
Informe descargue e inconsistencias	05:02	-
<i>Sin reconocimiento</i>	31:36:00	1.3
<i>Con reconocimiento</i>	33:46:00	1.4
Planilla de envío	38:24:00	1.6
Planilla de recepción	07:06	-
Presentación y aceptación declaración	183:22:00	7.6
Presentación declaración en bancos	05:37	-
Solicitud de levante	02:08	-
<i>Levante automático</i>	00:00	-
<i>Con Inspección</i>	24:23:00	-
Levante	00:30	-
PROMEDIO TOTAL		
Sin permanencia en depósito	65:29:00	2.7
Con permanencia en depósito	249:01:00	10.4

Fuente: Elaboración propia en base a información oficial.

3.4.2.2.3. Aprehensiones de la Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiales

Según el ICICAT (2019) el acta de aprehensión indica que, establecida la existencia de una causal de aprehensión y decomiso de mercancías, la administración aduanera expedirá un acta, con la cual se inicia el proceso de decomiso. Dicha acta contendrá, entre otros aspectos: la dependencia que la práctica; el lugar y fecha de la diligencia; la causal o causales de aprehensión; identificación del medio de transporte en que se moviliza la mercancía, cuando a ello hubiere lugar; identificación y dirección de las personas que intervienen en la diligencia y de las que aparezcan como titulares de derechos o responsables de las mercancías involucradas; descripción de las mercancías en forma tal que se identifiquen plenamente por su naturaleza, marca, referencia, serial, cantidad, peso cuando se requiera, avalúo unitario y total; y la Dirección Seccional donde continuará el proceso de decomiso. Así mismo, cuando no se incorporen al acta de hechos, en el acta de aprehensión se registrarán las objeciones presentadas por el interesado durante la diligencia y la relación de las pruebas aportadas por el interesado (p.1).

Tabla 26. Aprehensiones Aduana Seccional de Ipiales (37).

AÑOS	Número de aprehensiones	Valor de aprehensión (COP)	Valor de aprehensión (USD)
2014	3557	\$ 13,014,756,409.01	\$ 3,744,714.83
2015	2895	\$ 17,176,930,566.25	\$ 4,942,290.48
2016	3314	\$ 18,990,727,660.00	\$ 5,464,171.39
2017	2609	\$ 21,936,791,534.00	\$ 6,311,837.59
2018	3554	\$ 19,122,670,039.12	\$ 5,502,134.96
2019	2872	\$ 14,093,034,889.00	\$ 4,054,966.16

Fuente: Elaboración propia en base a información oficial.

En base a la Tabla 22 se puede apreciar el número de aprehensiones realizadas desde el año 2014 al 2019, los montos están expresados en moneda oficial, el peso colombiano (COP) dólares americanos con tipo de cambio oficial a la fecha 27 de noviembre del 2019, 3,475.50 (COP) por 1 (USD).

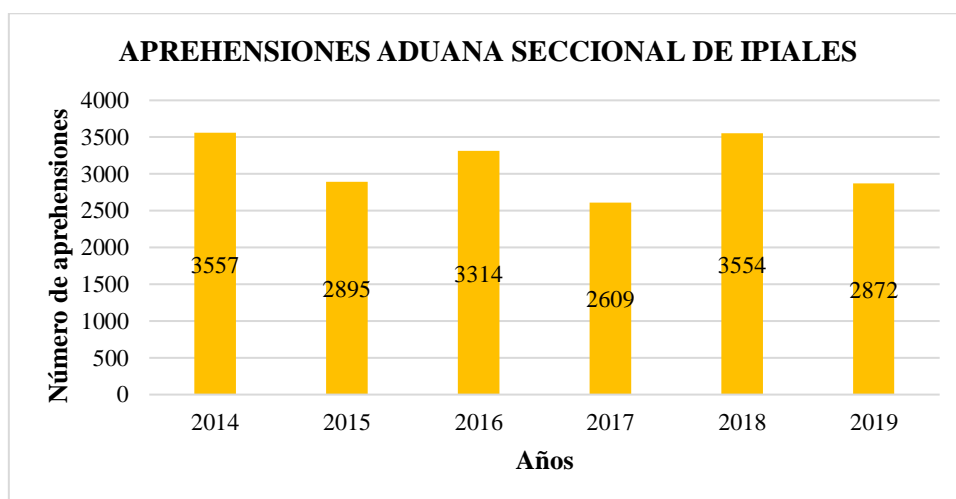


Figura 23. Aprehensiones Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiales

En base a la *Figura 19* se puede apreciar, el número de aprehensiones realizadas bajo control aduanero efectuadas por la Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de la ciudad de Ipiales – DIAN, en promedio la aduana realiza **3134** aprehensiones de mercancías sujetas al tráfico ilegal de mercancías; hay que mencionar que las aprehensiones es un indicador de rendimiento por el cual las aduanas regionales demuestran ser más competitivas y eficientes, la información expuesta fue proporcionada por la Aduana Seccional de la ciudad de Bogotá D.C. – Colombia. Para el año 2019 los datos se exponen con corte al 17 de noviembre, debido a que la investigación está en proceso, por lo cual se encuentra sometida a cambios.

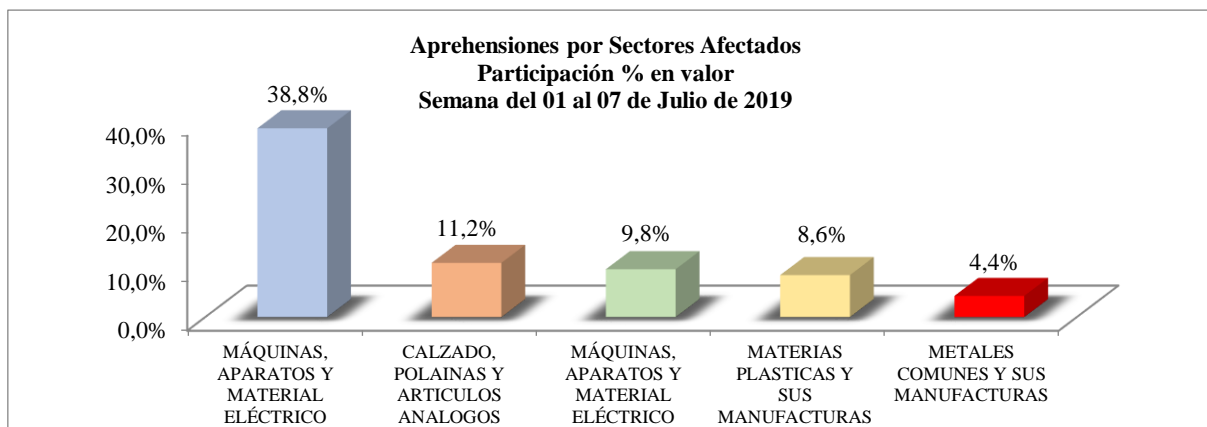


Figura 24. Participación % en el proceso de aprehensiones por sectores afectados – DIAN.

En base a la *Figura 20*, se puede apreciar que, durante la semana del 01 de julio al 07 de julio de 2019, como producto de las acciones de control realizadas por la DIAN tenemos como sectores afectados más destacado por su participación porcentual en valor las materias textiles y sus manufacturas, con 38.8%; calzado, polainas y artículos análogos, con 11.2%; máquinas, aparatos y material eléctrico, con 9.8%; materias plásticas y sus manufacturas, con 8.6% y metales comunes y sus manufacturas, con 4.4%.

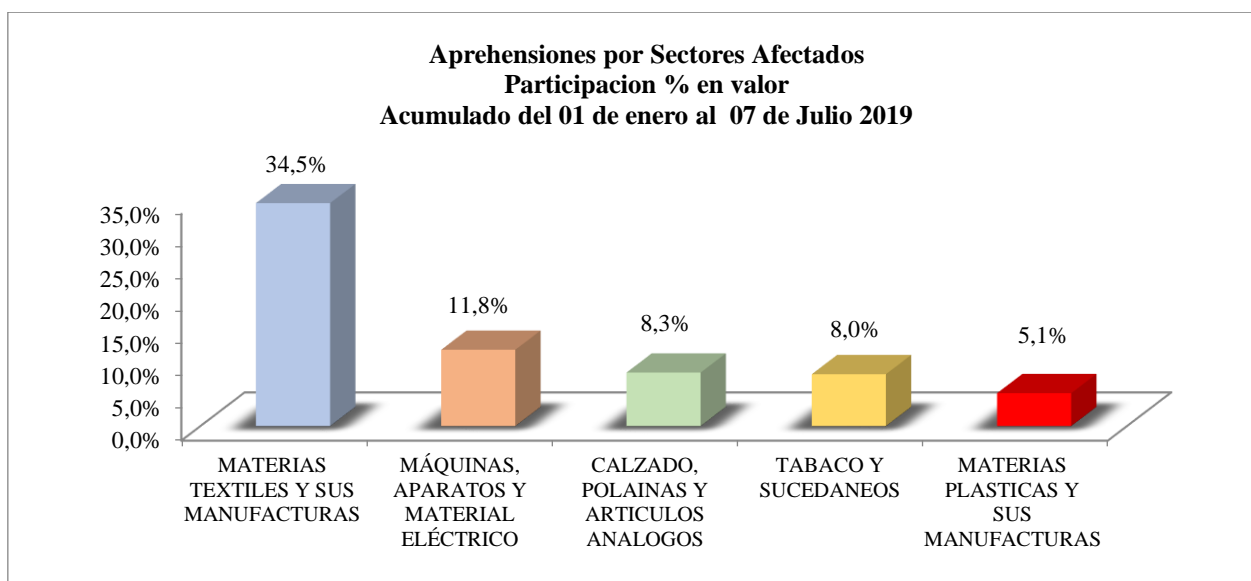


Figura 25. Participación porcentual del proceso de aprehensiones por sectores afectados

En evidencia de la *Figura 21*, durante lo corrido del año 2019, como producto de las acciones de control realizadas por la DIAN tenemos como sectores afectados más destacado por su participación porcentual en valor las: materias textiles y sus manufacturas, con 34.5%; máquinas, aparatos y material eléctrico, con 11.8 %, calzado, polainas, y artículos análogos, con 8.3%; tabaco y sucedáneos, con 8.0% y materias plásticas y sus manufacturas, con 5.1%.

IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. RESULTADOS

Pilar 1 del Marco Normativo SAFE: Asociación Aduana – Aduana

4.1.1. Norma 1: Gestión integrada de la cadena logística.

“Las Administraciones aduaneras deberán aplicar los procedimientos de control aduanero integrados como se describe en las Directrices sobre Gestión Integrada de la Cadena Logística de la OMA” (SAFE, 2015, p.13).

Tipo de control aduanero aplicado a las diferentes operaciones aduaneras.

Control Aduanero Ecuador – Colombia

Tabla 27. Tipo de control aduanero SENAE - DIAN

<i>Servicio Nacional de Aduana del Ecuador –SENAE</i>	<i>Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN</i>
<p>Control Anterior. Es el control ejercido por la administración aduanera antes de la presentación de la Declaración Aduanera de mercancías. Comprende acciones de inspección o investigación directa sobre operadores de comercio exterior y mercancías seleccionadas a través del sistema de perfiles de riesgo o coordinadas entre la administración aduanera y otras instituciones encargadas del control previo a la importación de mercancías. La investigación se podrá extender a las empresas de transporte, a las unidades de carga, al depósito temporal u otros, para lo cual se podrá determinar inspección física de las mercancías en presencia del consignatario o su representante, de ser el caso. Del resultado del control anterior, se podrán tomar acciones previstas en el presente reglamento para el control concurrente y el control posterior (Reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio, [RCOPCI], 2011).</p>	<p>Control Anterior o Previo. El ejercido por la autoridad aduanera antes de la presentación de la declaración aduanera de mercancías. La autoridad aduanera, de acuerdo con la información recibida de los documentos de viaje adoptará las medidas de control que procedan, respecto de determinados grupos de riesgo, sectores sensibles, los sujetos involucrados, el medio de transporte, la unidad de carga y la mercancía transportada (Decreto No 1165, 2019).</p>
<p>Control Concurrente. Es el control ejercido por la administración aduanera desde el momento de la presentación de la Declaración Aduanera y hasta el momento del levante o el embarque de las mercancías hacia el exterior. Comprende el conjunto de acciones de control e investigación que se realicen sobre los operadores de comercio exterior y sobre las mercancías seleccionadas a través del sistema de perfiles de riesgo. Estos controles serán efectuados de acuerdo a las modalidades de despacho correspondientes. La Autoridad Aduanera podrá solicitar a los importadores y demás operadores intervinientes en el proceso, los documentos de acompañamiento y de soporte que acrediten los datos consignados en la Declaración Aduanera, de acuerdo a las consideraciones contempladas en el Código Orgánico de la</p>	<p>Control Simultáneo o durante el proceso de nacionalización. El ejercido desde el momento de la presentación de la declaración aduanera y hasta el momento en que se nacionalicen de las mercancías o finalice el régimen o modalidad de que se trate. La autoridad aduanera podrá actuar sobre las mercancías, sobre la declaración aduanera y, en su caso, sobre toda la documentación aduanera exigible. El control incluye la totalidad de las prácticas comprendidas en el reconocimiento y la inspección. Para llevar a cabo este control, la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) determinará, mediante técnicas de gestión de riesgo, los porcentajes de inspección física de las mercancías destinadas a los regímenes y modalidades aduaneras (Decreto No 1165, 2019).</p>

Producción, Comercio e Inversiones y este Reglamento. Los controles durante el despacho se podrán ejercer en cualquier lugar de la zona primaria (Reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio, [RCOPCI], 2011).

Control Posterior.

Corresponde todas las acciones de verificación de declaraciones aduaneras o de investigación que se inicien a partir del levante o embarque de mercancías hacia el exterior despachadas para un determinado régimen aduanero. En casos en los que se someta a verificación posterior las declaraciones aduaneras, los controles podrán realizarse dentro de los 5 años contados desde la fecha en que se debieron pagar los tributos al comercio exterior, aun cuando estos hubieren estado liberados o suspendidos (Reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio, [RCOPCI], 2011).

Control posterior o de fiscalización.

El ejercido con posterioridad a la nacionalización de las mercancías o a la finalización del régimen o modalidad de que se trate.

En esta etapa el control se llevará a cabo sobre las mercancías, los documentos relativos a las operaciones comerciales, las operaciones de perfeccionamiento. Esto, mediante comprobaciones, estudios o investigaciones que buscan establecer el acatamiento de la obligación aduanera por parte de los usuarios aduaneros, la exactitud de los datos consignados en declaraciones aduaneras presentadas durante un determinado periodo de tiempo, el cumplimiento de los requisitos exigidos para un régimen o modalidad aduanera determinada, así como de los requisitos exigidos a las mercancías sometidas a un régimen aduanero con o sin pago de tributos aduaneros (Decreto No 1165, 2019).

Fuente: Elaboración propia en base a información oficial.

En base al Reglamento al Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversión (COPCI) de la República del Ecuador, y al Decreto 1165 publicado el 2 de julio del 2019 por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, sobre la operatividad del Régimen Aduanero de la República de Colombia, se puede apreciar la tipología del control aduanero que se aplica bajo todo procedimiento de Comercio Exterior que se ejecuta en frontera, con la finalidad de verificar el cumplimiento de las obligaciones según su normativa y estatutos aduaneros.

N.1.1. ¿Qué tan eficaz es la administración aduanera en el control aduanero anterior antes de la admisión de las declaraciones aduaneras de las mercancías?

Dirección Distrital de Aduanas Tulcán – SENA E

Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiales – DIAN

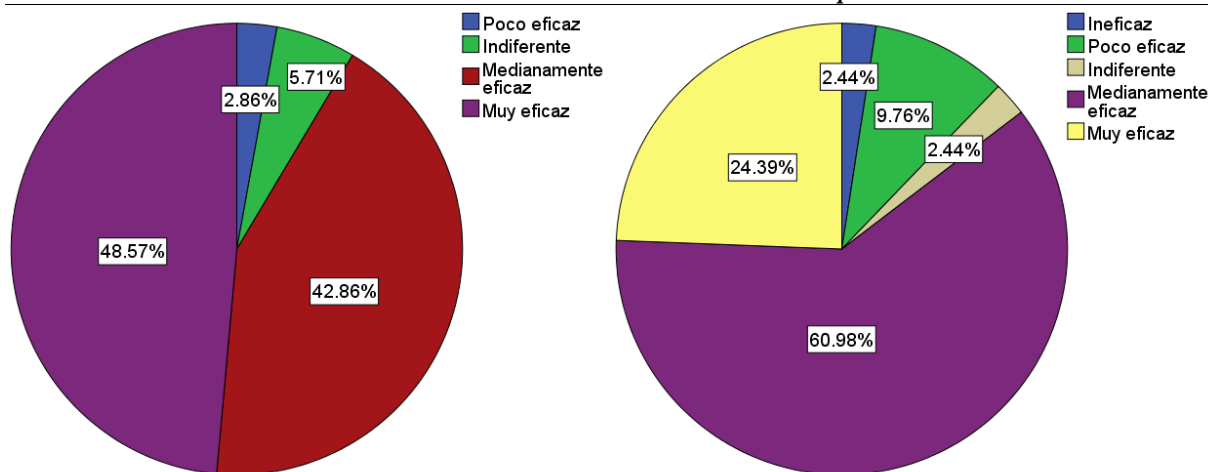


Figura 26. Comparativo control aduanero anterior SENA E – DIAN.

En base a la *Figura 22*, se puede observar los resultados emitidos por los Operadores de Comercio Exterior (OCE) de las ciudades de Tulcán e Ipiales, en lo concierne al proceso de control aduanero anterior (previo) realizado por el la Dirección Distrital de Aduanas de la ciudad de Tulcán, de aquí en adelante SENA E, y por la Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de la ciudad de Ipiales, de aquí en adelante DIAN; en donde, el 48.57% de OCE de Tulcán han determinado a este procedimiento como muy eficaz, y el 60.98% de OCE de Ipiales han determinado como medianamente eficaz, de manera respectiva a la aduana de la cual reciben el servicio aduanero, hay que mencionar que este procedimiento se lo realiza, antes de la admisión de la declaración aduanera de mercancías a ser desaduanizadas.

N.1.2 ¿Qué tan eficiente es la administración aduanera en el control aduanero concurrente desde el proceso de admisión de las declaraciones y hasta el levante o embarque de las mercancías?

Dirección Distrital de Aduanas Tulcán – SENA E

Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiales – DIAN

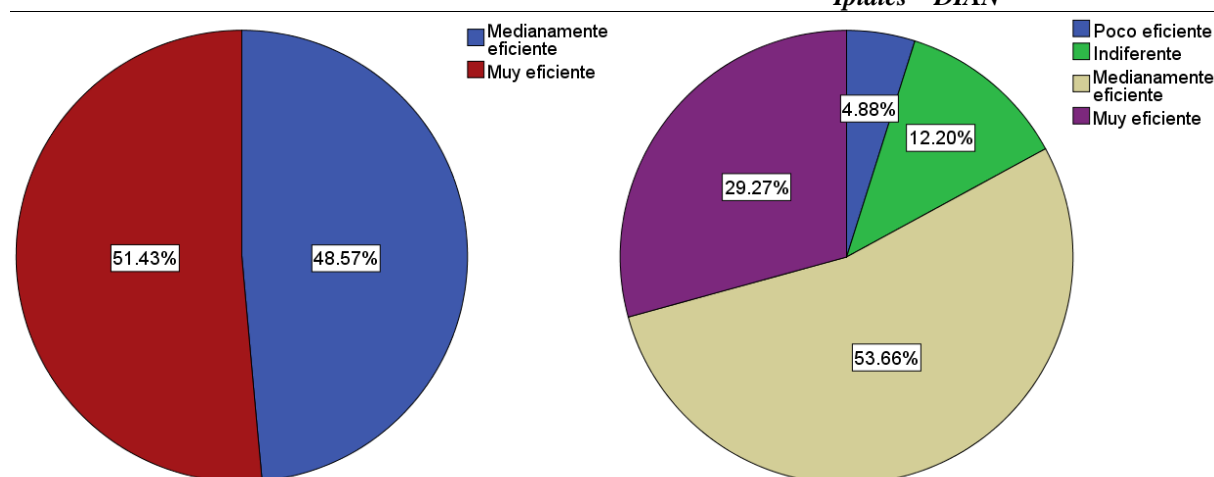


Figura 27. Comparativo control aduanero concurrente SENA E – DIAN.

En constancia de la *Figura 23*, se puede determinar los resultados emitidos por los OCE de las ciudades de Tulcán e Ipiales, en lo concierne al proceso de control aduanero concurrente (simultaneo) realizado por el SENA E, y por la DIAN; en donde, el 51.43% de OCE de Tulcán han determinado a este procedimiento como muy eficiente, y el 53.66% de OCE de Ipiales han determinado como medianamente eficiente, de manera respectiva a la aduana de la cual reciben el servicio aduanero, hay que mencionar que este procedimiento es ejercido desde el momento de la admisión de la declaración por la aduana hasta el momento de levante de las mercancías, sujeto a control y fiscalización. En consecuencia, el SENA E demuestra ser más eficiente en el proceso de control aduanero concurrente o simultaneo, puesto a que logra sus metas utilizando la menor cantidad de recursos, es decir en la asignación de aforos según la aduana lo considere necesario en base a su sistema de gestión de riesgos.

N.1.3 ¿Qué tan eficaz es la administración aduanera en el control posterior, a partir del levante de las mercancías despachadas bajo un régimen aduanero?

Dirección Distrital de Aduanas Tulcán – SENA

Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiales – DIAN

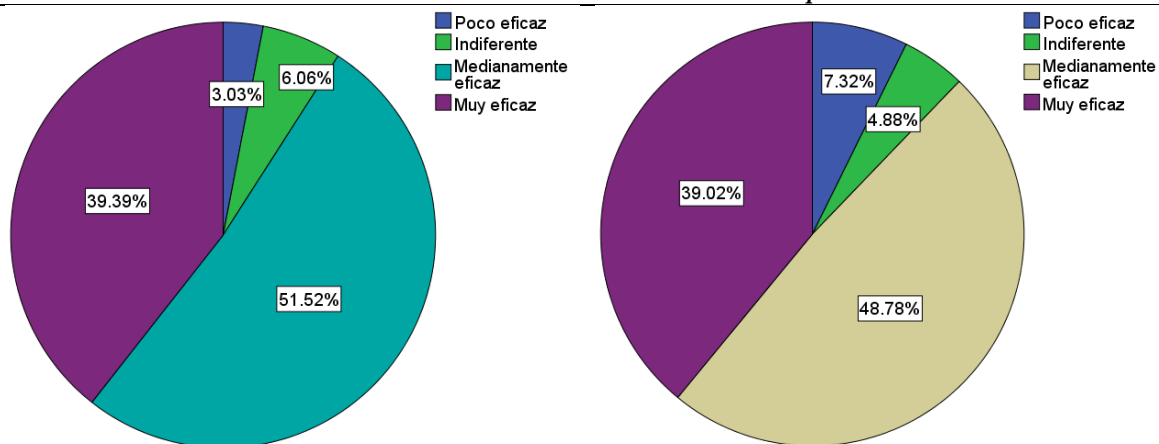


Figura 28. Comparativo control aduanero posterior SENA – DIAN.

En base a la *Figura 24* se puede observar los resultados emitidos por los OCE que realizan sus actividades comerciales en las ciudades de Tulcán e Ipiales, en lo concierne al proceso de control aduanero posterior (fiscalización) realizado por el SENA, y por la DIAN; en donde, el 51.52% de OCE de Tulcán han determinado a este procedimiento como medianamente eficaz, y el 48.78% de OCE de Ipiales han determinado como medianamente eficaz, de manera respectiva a la aduana de la cual reciben el servicio aduanero, hay que mencionar que este procedimiento es ejercido una vez que las mercancías ya se encuentran en propiedad del consignatario.

N.1.4 ¿En qué tiempo la administración aduanera autoriza el levante de las mercancías, luego que los Operadores de Comercio Exterior solicitan el destino aduanero a través de las declaraciones para su posterior embarque?

Dirección Distrital de Aduanas Tulcán – SENA

Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiales – DIAN

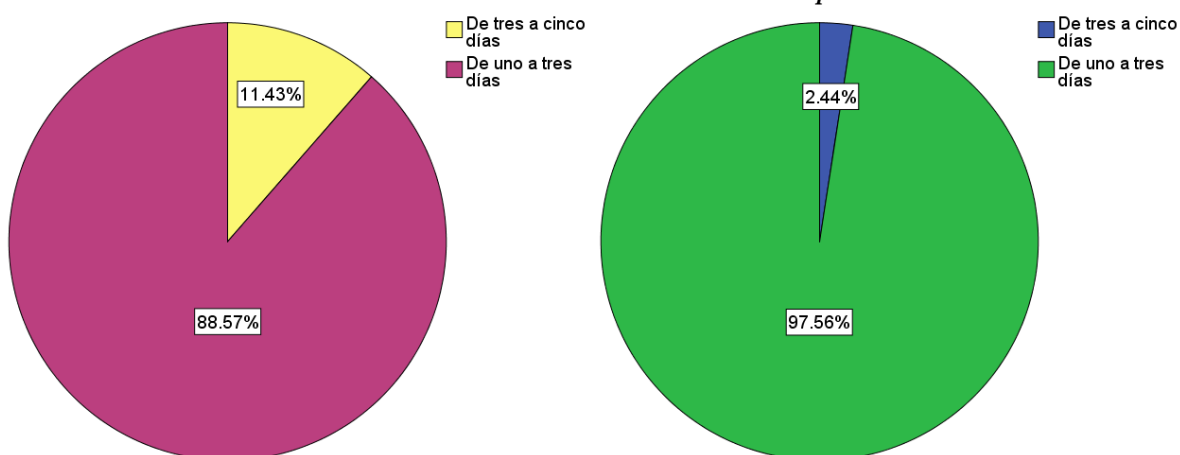


Figura 29. Comparativo tiempo de autorización del levante de mercancías.

En base a la *Figura 25* se puede apreciar los resultados emitidos por los OCE que realizan sus actividades comerciales en las ciudades de Tulcán e Ipiales, en lo que respecta al tiempo promedio de autorización del levante de las mercancías que se encuentran en territorio aduanero, por un lado, el 88.57% de OCE de la ciudad de Tulcán afirman que este procedimiento es realizable en un promedio de 1 a 3 días bajo custodia del SENA, y, el 97,56% han determinado que este proceso se lo realiza de igual forma de 1 a 3 días en su mayoría o dependiendo de la mercancía que se encuentre en bodega, vale mencionar que este procedimiento se lo realiza una vez que se solicita el destino a través de la declaración aduanera para su posterior embarque.

N.1.5 ¿Cuál es el nivel de eficacia de la administración aduanera para la nacionalización de mercancías que se encuentran bajo régimen de importación a consumo, previo la presentación de la DAI?

Dirección Distrital de Aduanas Tulcán – SENA

Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiales – DIAN

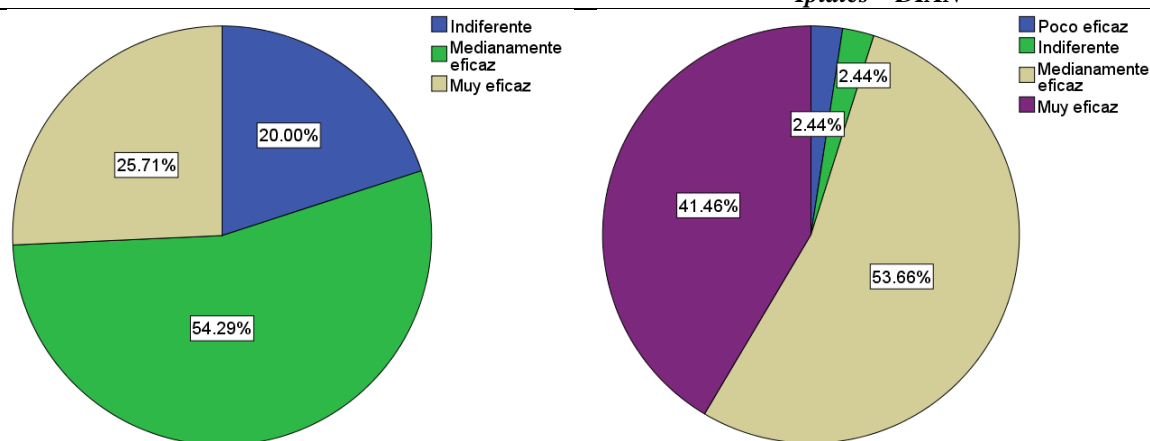


Figura 30. Nivel de eficacia de las aduanas en proceso de nacionalización de mercancías.

En base a la *Figura 26*, se puede apreciar que el 54.29% de OCE de la ciudad de Tulcán, han cualificado al proceso de nacionalización de mercancías que se encuentran bajo régimen de importación a consumo, previo la presentación de la DAI como medianamente eficaz, el cual se encuentra sujeto a control y fiscalización por el SENA; y, el 53.66% de OCE de la ciudad de Ipiales, han determinado a este procedimiento de igual forma como medianamente eficaz, proceso que se encuentra en potestad de los Agentes de Aduana hasta cumplir todas las formalidades aduaneras que se crean convenientes, según criterios de los OCE de Ipiales el procedimiento de nacionalización de mercancías en Ecuador es muy lento puesto a que no respetan la norma arancelaria y desconocen convenios internacionales, como lo afirman los Agentes Aduanales en su despacho.

N.1.6 ¿Cómo evalúa el nivel de eficacia en el proceso de despacho de carga por parte de la administración aduanera?

Dirección Distrital de Aduanas Tulcán – SENA

Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiales – DIAN

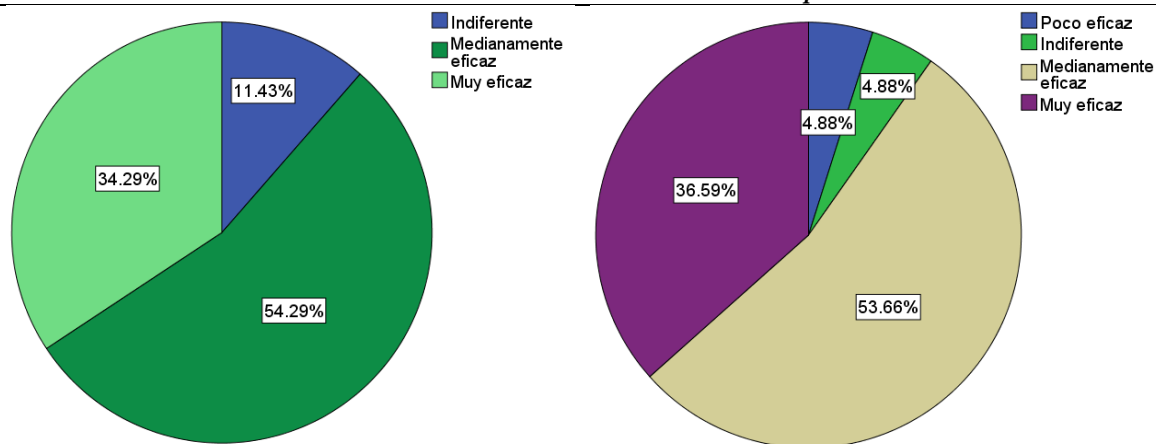


Figura 31. Comparativo del nivel de eficacia en el proceso de despachos de carga.

En base a la *Figura 27* se puede apreciar los resultados expuestos por los OCE de las ciudades de Tulcán e Ipiales, en donde se ha determinado a través de una escala de eficacia el proceso de despacho de carga que los operadores autorizan, previo al cumplimiento de toda formalidad aduanera, en donde el 54.29% de OCE de la ciudad de Tulcán han determinado que este procedimiento es medianamente eficaz; y, el 53.66% de OCE de la ciudad de Ipiales han determinado que los despachos de carga que se encuentran en bodega o zona primaria es medianamente eficaz, puesto a que no se cumple con optimización de tiempos ni se usa tecnología moderna para agilizar procesos de aduana, vale mencionar que para la autorización de despachos por parte de los OCE la mercancía se encuentra en custodia de la administración aduanera.

N.1.7 ¿Con qué nivel de frecuencia la administración aduanera realiza procesos de control en el lugar de partida de la mercancía?

Dirección Distrital de Aduanas Tulcán – SENA

Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiales – DIAN

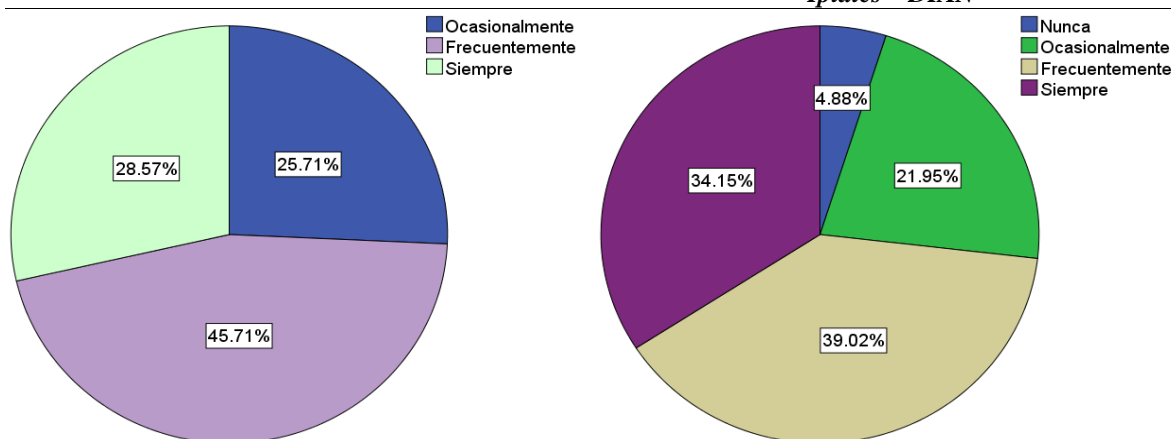


Figura 32. Nivel de frecuencia entre aduanas en proceso de control en lugares de partida.

En constancia con la *Figura 28*, se puede apreciar que el 45.71% de OCE de la ciudad de Tulcán han determinado que el SENA E realiza proceso de control aduanero en lugares de partida de manera frecuente, y el 39.02% de OCE de la ciudad de Ipiales afirman que la DIAN realiza este procedimiento de manera frecuente, proceso el cual se encuentra sujeto a control y fiscalización por parte de las administraciones aduaneras que operan en frontera.

N.1.8 ¿Aplica la administración aduanera programas de inviolabilidad de precintos a favor de garantizar el movimiento seguro de las mercancías en movimiento?

Dirección Distrital de Aduanas Tulcán – SENA E

Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiales – DIAN

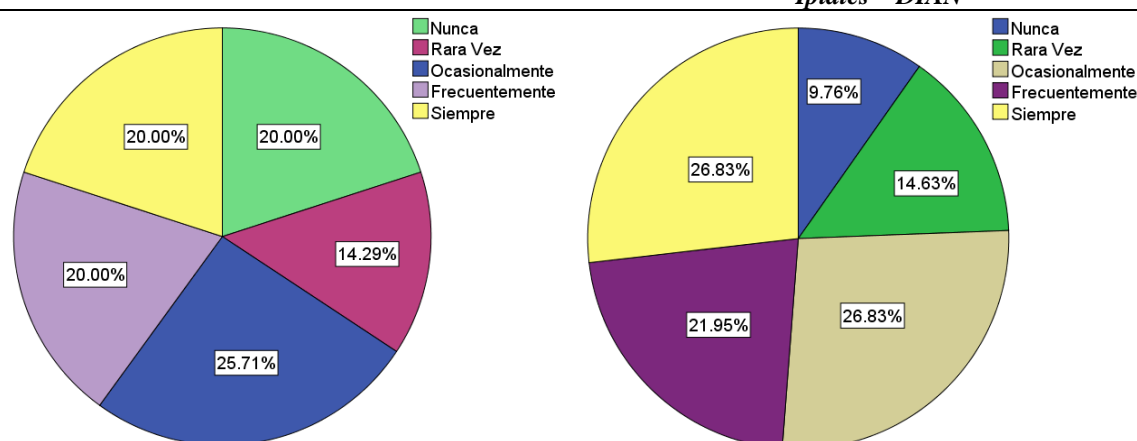


Figura 33. Comparativo enmarcado en programas de inviolabilidad de precintos.

En base a la *Figura 29* se puede apreciar que el 25,71 % de los OCE que ejecutan sus actividades económicas en Tulcán, han determinado que de manera ocasional el SENA E aplican programas de inviolabilidad de precintos en aras de la seguridad de la cadena logística y la cadena de control aduanero integrado a fin de preservar el movimiento total y seguro de las unidades de transporte hasta el momento que deja de estar sujeta de control aduanero; según la afirmación, sin base a la norma ISO 17712; y según el 28.83 % de los OCE que ejecutan sus actividades económicas en Ipiales, han determinado que la DIAN, aplica siempre programas de inviolabilidad de precintos, pero por desconocimiento del personal no se basan en el uso de precintos mecánicos de alta seguridad en el lugar donde se realiza la carga como se establece en la norma ISO 17712, en donde incluyen procedimientos para registrar la colocación, el cambio y la verificación de la integridad del precinto en puntos clave, por ejemplo durante cambio modal. Cabe mencionar que las administraciones aduaneras manejan un solo protocolo de seguridad al momento de realizar aforos y no sustentan su procedimiento en las normas internacionales, no se imparte programas de inviolabilidad de precintos a los OCE según Dirección Aduanera.

N.1.9 Según el momento de control ¿con qué frecuencia la administración aduanera realiza proceso de control aduanero permanente sobre la actividad comercial que usted realiza?

Dirección Distrital de Aduanas Tulcán – SENA

Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiales – DIAN

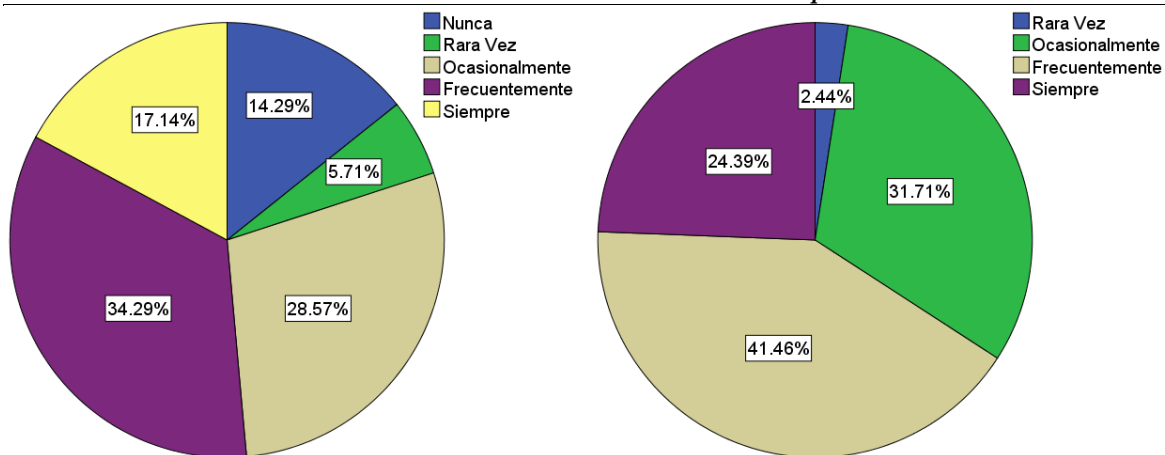


Figura 34. Nivel de frecuencia en proceso de control aduanero permanente.

En base a la *Figura 30*, se puede apreciar que el 34.29% de OCE que ejecutan sus actividades económicas en la ciudad de Tulcán, han determinado que el SENA realiza de forma frecuente el proceso de control aduanero permanente sobre las actividades comerciales que realizan los OCE; y, el 41.46% de OCE que operan en la ciudad de Ipiales, han determinado de igual forma, que la DIAN realiza frecuentemente el proceso de control aduanero permanente, a excepción de los Depósitos Temporales habilitados que gozan de una atención exclusiva de las administraciones aduaneras y permanecen en control aduanero constante.

N.1.10 ¿Presenta usted ante la autoridad aduanera declaraciones electrónicas anticipadas previo a la llegada de las unidades de transporte a zona primaria u oficina aduanera? Seleccione los documentos previos que usted realiza.

Dirección Distrital de Aduanas Tulcán – SENA

Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiales – DIAN

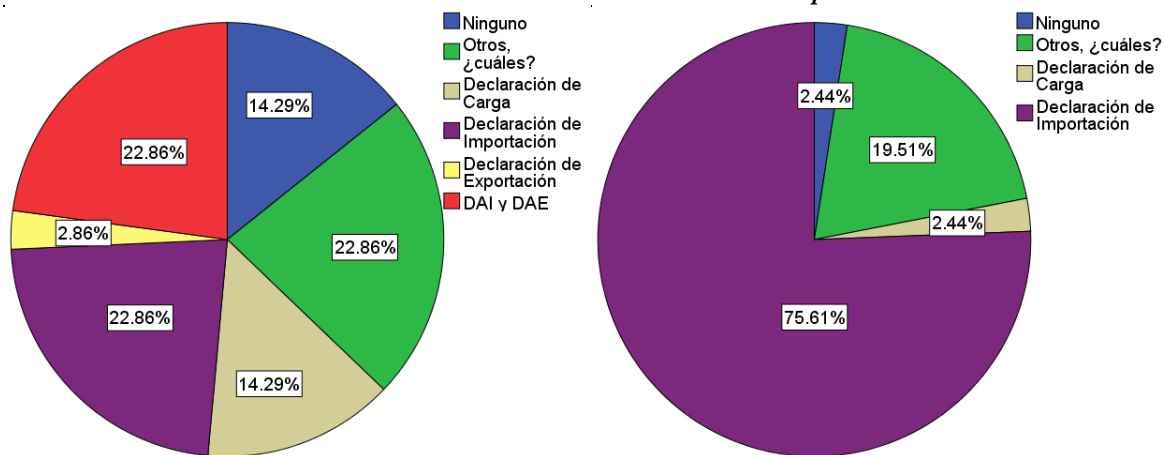


Figura 35. Declaraciones electrónicas anticipadas ante la autoridad aduanera.

En base al principio de presentación anticipada de información del Pilar 1 del Marco Normativo SAFE, en la *Figura 31* se puede apreciar que los OCE que realizan sus actividades comerciales en la ciudad de Tulcán e Ipiales, presentan ante la autoridad aduanera SENAE, Declaraciones Aduaneras de Importación (DAI), Declaraciones Aduaneras de Exportación (DAE), Manifiestos de Carga, Carta Porte Internacional (CPI), Informe de Ingreso de Mercancías (IMDT), Informe de Salida de Mercancías (SMDT), envío de Número de Referencia del Manifiesto de Carga (MRN); respectivamente según las operaciones que se ejecutan según su clasificación. Para el caso de la DIAN el 75.61% de sus Operadores presenta en su mayoría solo Declaraciones de Importación, al no poseer un software moderno para la facilitación del comercio exterior y la optimización de importaciones reflejando en tiempos y costos en estas operaciones aduaneras.

4.1.2 Norma 2: Facultad para inspeccionar la carga.

“Las Administraciones de Aduana deberán estar facultadas para inspeccionar la carga que ingresa o sale, que está en tránsito (incluyendo la que permanece a bordo) o que esté en proceso de ser reexpedida desde un país” (SAFE, 2015, p.19).

N2.1 ¿Con qué frecuencia la administración aduanera elabora instructivos de inspección de carga para ser revisada y aprobada respectivamente cuando se encuentra en zona aduanera?

Dirección Distrital de Aduanas Tulcán – SENAE

Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiales – DIAN

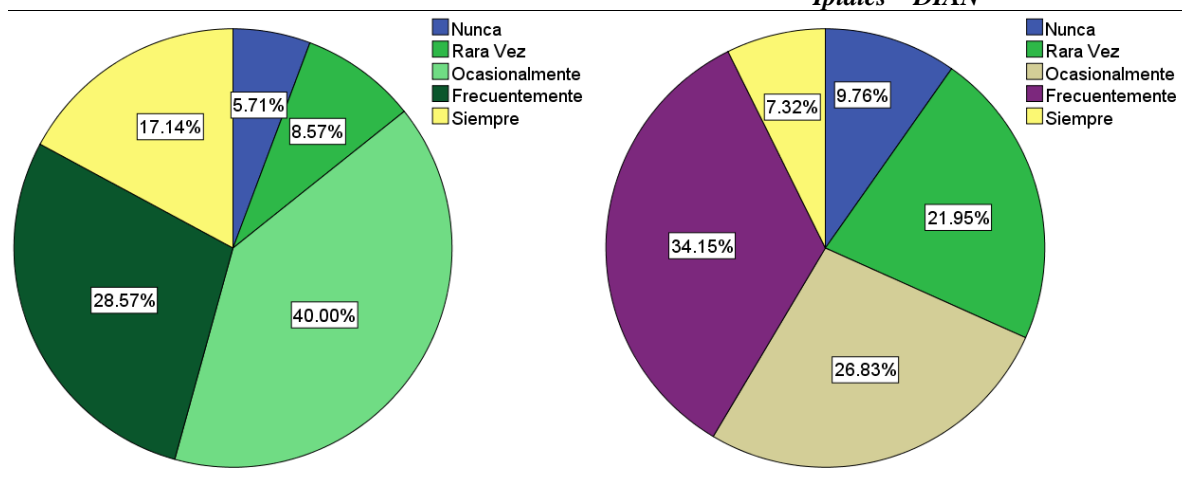


Figura 36. Nivel de frecuencia elaboración de instructivos de carga.

En base a la *Figura 32* se puede apreciar que el 40% de OCE de la ciudad de Tulcán afirman que la Dirección Distrital de Aduanas Tulcán – SENAE, elabora de manera ocasional instructivos de inspección de carga para ser revisada y aprobada respectivamente cuando se encuentra en zona aduanera; y, 34,15% de OCE operativos en la ciudad de Ipiales afirman que la Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiales – DIAN, elabora instructivos de

manera frecuente, un nivel por encima del SENA careciendo de la adopción de buenas prácticas internacionales como lo establece la norma.

N2.2 ¿Cuáles son los campos en los que la administración aduanera está facultada para realizar inspección de carga?

Dirección Distrital de Aduanas Tulcán – SENA

Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiiales – DIAN

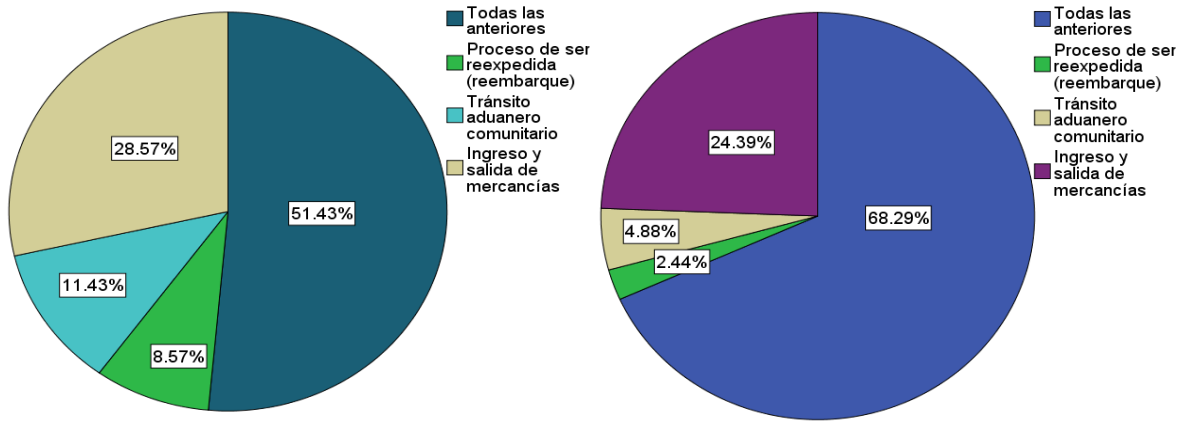


Figura 37. Facultades de inspección de carga en territorio aduanero.

En base a la *Figura 33* se puede apreciar que las administraciones aduaneras, respectivamente, tienen la potestad de realizar inspecciones de carga que se encuentren en territorio aduanero, tales como, ingreso y salida de mercancías, tránsito aduanero comunitario, proceso de ser reexpedida (reembarque); como lo establece la ley. El desconocimiento de las normas arroja resultados variantes para ambas administraciones, para el caso del SENA el 51.43% de operadores afirma que la aduana realiza inspecciones al ingreso y salida de mercancías; y para el caso de la DIAN el 68.29% de operadores afirma que la aduana tiene potestad para realizar inspección en todo campo de tráfico de mercancías y personas en movilidad.

N2.3 ¿Posee la administración aduanera personal altamente capacitado para la realización de procesos de aforo físico intrusivo de las mercancías que se encuentran en zona primaria (depósitos habilitados, zona de aforo)?

Dirección Distrital de Aduanas Tulcán – SENA

Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiiales – DIAN

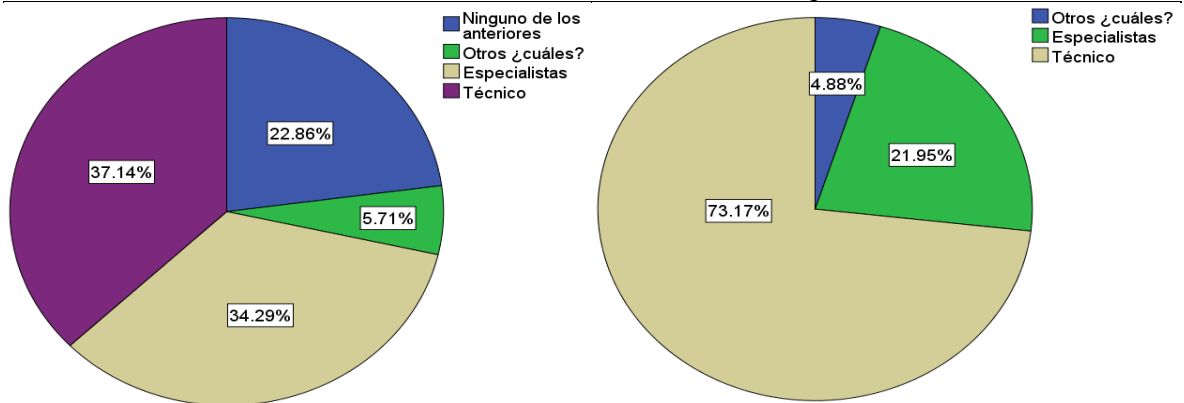


Figura 38. Personal capacitado para procesos de aforo físico intrusivo.

En constancia con la *Figura 34*, se puede apreciar según criterios de los OCE que realizan sus operaciones económicas en la ciudad de Tulcán, del total de encuestados afirman que el 37.14% del personal son técnicos en la Dirección Distrital de Aduanas Tulcán – SENA, y para el caso de la Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiiales – DIAN, según afirman los OCE de la ciudad de Ipiiales, el 73.17% afirma que su personal son técnicos, con escaso personal especializado en el área aduanera para la realización de procesos de aforo físico intrusivo de las mercancías que se encuentran en zona primaria.

4.1.3. Norma 3: Tecnología moderna en los equipos de inspección.

Se deberá contar con equipos de inspección no intrusivos y con equipos de detección por radiación para realizar las inspecciones cuando sea necesario y de conformidad con la evaluación de riesgos. Estos equipos son necesarios para la inspección rápida de carga y/o contenedores de alto riesgo, sin interrumpir el flujo del comercio lícito. (SAFE, 2015, p.19)

N.3.1 ¿Ha implementado la administración aduanera tecnologías que contribuyan al monitoreo e integridad del contenedor a lo largo de la cadena logística? en caso de ser si, mencione cuáles.

Dirección Distrital de Aduanas Tulcán – SENA

Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiiales – DIAN

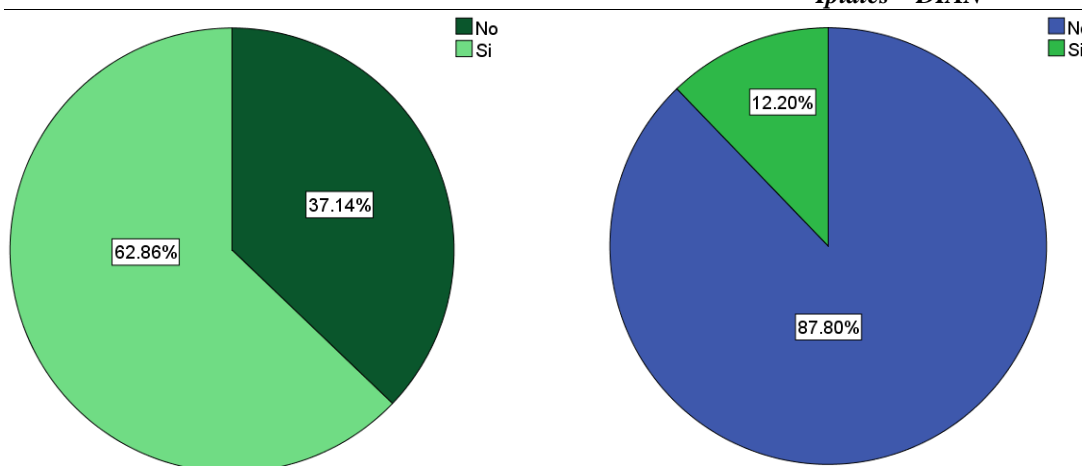


Figura 39. Tecnología moderna para monitoreo del contenedor.

En base a la *Figura 35*, se puede apreciar para la Dirección Distrital de Aduanas Tulcán – SENA, el 62.86% de los OCE que realizan sus actividades operativas y económicas en la ciudad de Tulcán, han determinado que el SENA si ha implementado tecnologías que contribuyan al monitoreo e integridad del contenedor a lo largo de la cadena logística; y, para el caso de la Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiiales – DIAN, se puede evidenciar que el 87.80% de OCE que realizan sus operaciones en la ciudad de Ipiiales, afirman que no se ha implementado tecnología moderna para realizar este proceso operativo aduanero.

N3.2 ¿La administración aduanera goza de implementos tecnológicos que permitan realizar inspecciones a las unidades de transporte y mercancías a fin de optimizar recursos y tiempo? Seleccione cuáles.

Dirección Distrital de Aduanas Tulcán – SENA *Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiales – DIAN*

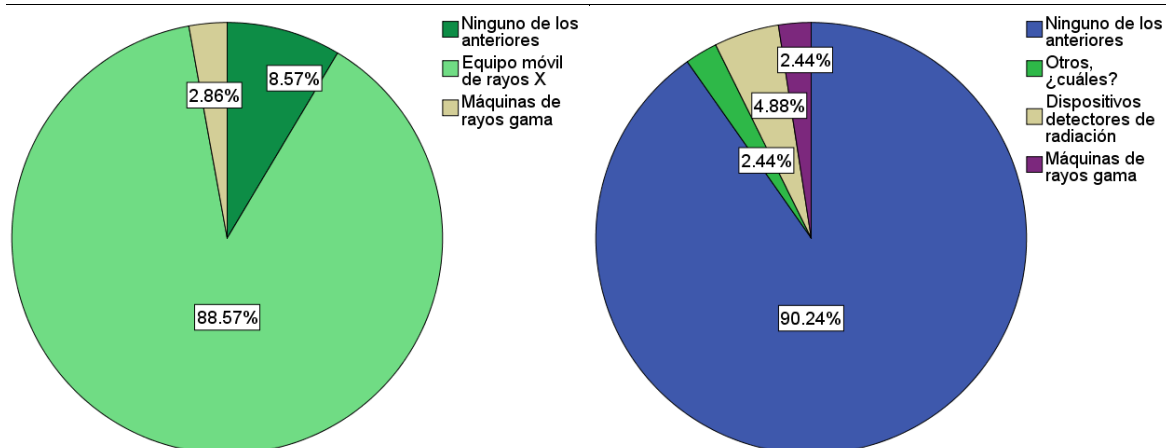


Figura 40. Implementos tecnológicos para inspecciones ágiles y seguras.

En base a la *Figura 36* se puede evidenciar que la Dirección Distrital de Aduanas Tulcán – SENA, posee un equipo móvil de rayos X para inspecciones no intrusivas, según el 88.57% de Operadores de Comercio Exterior encuestados de la ciudad de Tulcán, fortaleciendo el principio de adopción de buenas prácticas internacionales en materia de modernización aduanera; y, en el caso de la Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiales – DIAN, el 90.24% de los Operadores de Comercio Exterior que realizan sus actividades operativas en la ciudad de Ipiales, afirman que no posee ninguna de las tecnologías propuestas en la pregunta, sin aplicar el principio anteriormente expuesto.

N3.3 ¿La aduana emplea sistemas automatizados integrales como un medio de facilitación comercial a nivel internacional? Seleccione cuáles.

Dirección Distrital de Aduanas Tulcán – SENA *Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiales – DIAN*

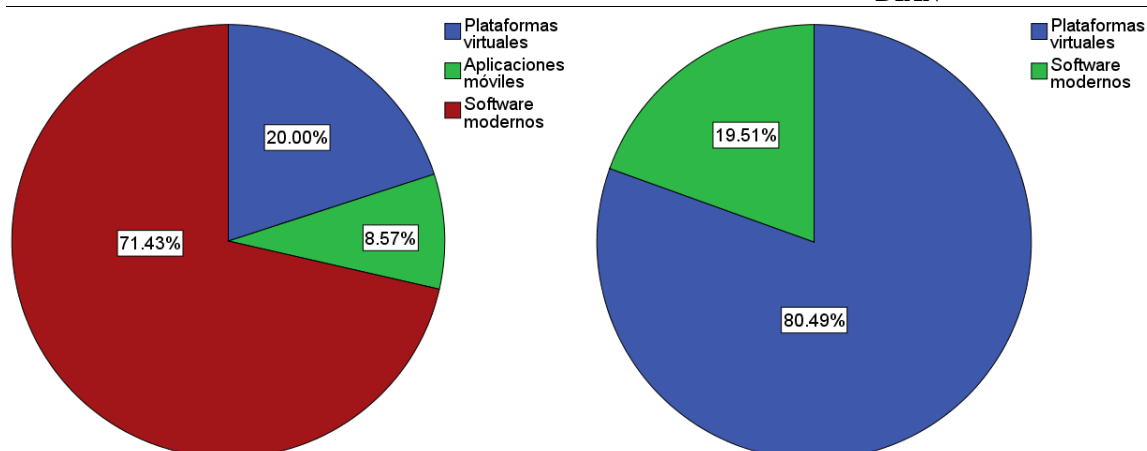


Figura 41. Empleo de sistemas automatizados integrales aduaneros.

Según la *Figura 37* se puede evidenciar que la Dirección Distrital de Aduanas Tulcán – SENA E, posee un Software moderno según el 71,43% de afirmaciones de los Operadores de Comercio Exterior de la ciudad de Tulcán para la realización de los procedimientos aduaneros, en cual de denomina ECUAPASS como un sistema informático ecuatoriano implementado en el año 2012 a fin de optimizar tiempos en procedimientos de nacionalización de mercancías; y, en el caso de la Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiiales – DIAN, el 80.49% de los Operadores de Comercio Exterior que realizan sus actividades operativas en la ciudad de Ipiiales, afirman que la administración aduanera posee una plataforma virtual con varios campos de aplicación enfocados a que los procedimientos aduaneros sean más fáciles y seguros, 2 sistemas aduaneros denominados MUISCA y SYGA/SIGLO XXI como principio fundamental para dar facilidad al comercio exterior y ser eficientes en la región.

N3.4 ¿Cuenta la administración aduanera con laboratorios químicos para proteger las fronteras y fiscalizar con mayor eficacia el comercio exterior?

Dirección Distrital de Aduanas Tulcán – SENA E *Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiiales – DIAN*

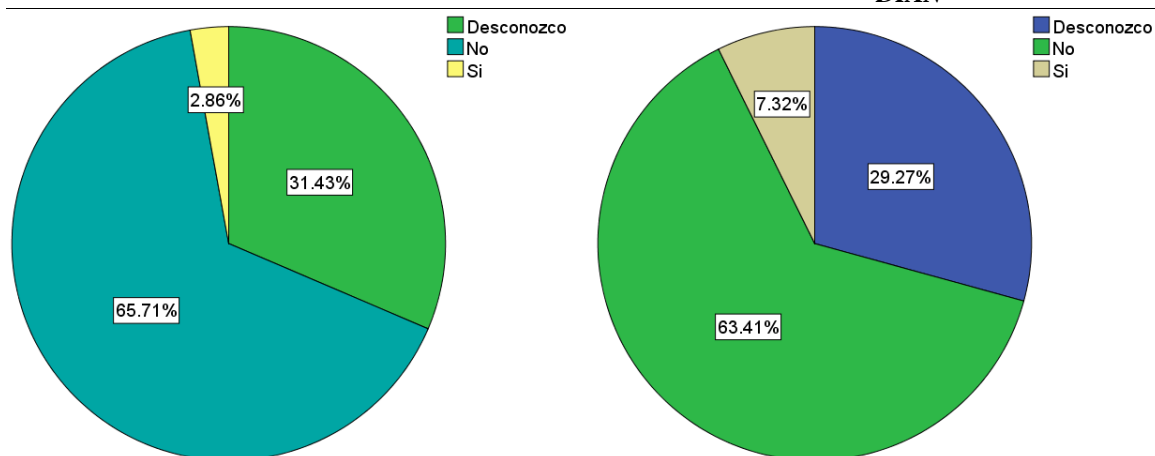


Figura 42. Fiscalización de fronteras a través de laboratorios químicos.

En base a la *Figura 38* se puede apreciar según criterios de los Operadores de Comercio Exterior que realizan sus operaciones aduaneras en la ciudad de Tulcán, el 65.71% afirma que la Dirección Distrital de Aduanas Tulcán – SENA E no posee laboratorios químicos; y, para el caso de la Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiiales – DIAN, en 63.41% de operadores encuestados afirman que no posee laboratorios químicos para proteger las fronteras y fiscalizar con mayor eficacia el comercio exterior en frontera colombo ecuatoriana.

N3.5 En caso de haber seleccionado si en la pregunta anterior, seleccione ¿qué tan satisfecho está usted con el uso los laboratorios químicos de fiscalización que posee la administración aduanera?

Dirección Distrital de Aduanas Tulcán – SENA E Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipi ales – DIAN

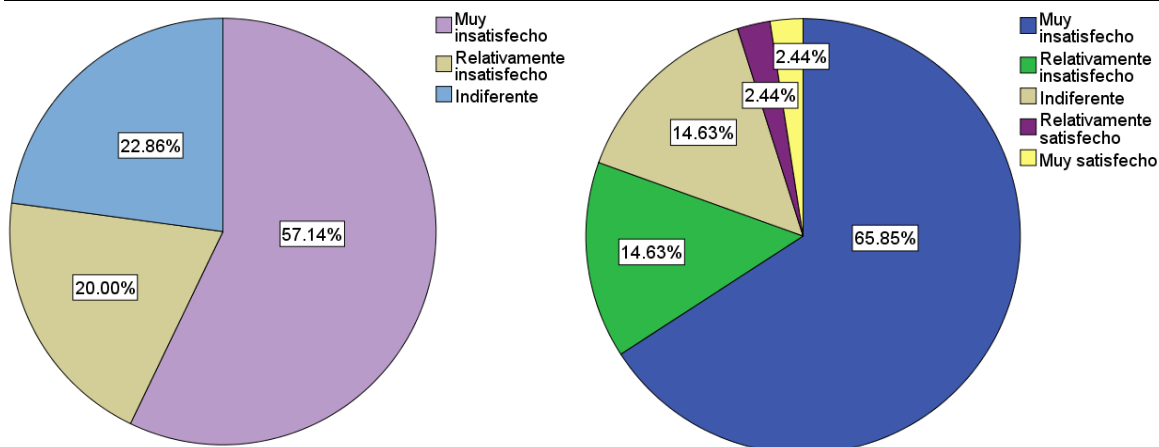


Figura 43. Nivel de satisfacción de los OCE por no contar con laboratorios químicos.

En base a la *Figura 39* se puede evidenciar que en un promedio del 61.5% los Operadores de Comercio Exterior que se encuentran realizando sus operaciones aduaneras en frontera, se encuentran muy insatisfechos al no poseer laboratorios químicos de fiscalización, ni la Dirección Distrital de Aduanas Tulcán – SENA E, ni la Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipi ales – DIAN, respectivamente.

4.1.4. Norma 4: Sistemas de gestión de riesgo.

Las Administraciones de Aduanas deberán crear un sistema de gestión de riesgos para identificar la carga y/o los medios de transporte que podrían ser de alto riesgo, y automatizarlo. Este sistema deberá incluir un mecanismo que permita validar las evaluaciones de amenazas y las decisiones tomadas en materia de selección y, además, aplicar las mejores prácticas. (SAFE, 2015, p.19)

Gestión de riesgos aplicado a las diferentes operaciones aduaneras.

Gestión de Riesgos Ecuador – Colombia

Tabla 28. Sistema de Gestión de Riesgos SENA E - DIAN.

<i>Servicio Nacional de Aduana del Ecuador –SENA E</i>	<i>Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN</i>
Artículo. 105.- PERFILES DE RIESGO.	Artículo 582.- RIESGO.
El Servicio Nacional de Aduana de Ecuador establecerá los niveles de control de todas las declaraciones aduaneras y documentos de transporte en base a criterios de selectividad o indicadores de riesgo a través de una herramienta informática. Los	“El riesgo es la probabilidad de que no se cumpla con la normativa aduanera vigente y, en general, con las obligaciones administradas por la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales” (Decreto No 1165, 2019).

critérios de selectividad se sustentarán en indicadores de percepción de riesgo que tenga la administración aduanera, con base en la información que esta posea sobre los operadores de comercio exterior. La funcionalidad y administración de la herramienta informática será regulada por la Dirección General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. Para efectos de la aplicación de este artículo, se entenderá por indicadores de riesgo al conjunto de medidas cuantitativas formadas por variables que recogen la información de la base de datos del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. Los criterios de jerarquización de la información del sistema de gestión de riesgo tendrán el carácter de reservada. (Reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio, [RCOPCI], 2011).

Artículo 583.- SISTEMA DE GESTIÓN DEL RIESGO.

La Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) podrá utilizar prácticas y procedimientos de gestión de riesgo con el fin de prevenir o combatir el uso o destinación del comercio para fines que atenten contra la seguridad nacional o las disposiciones de carácter aduanero. (Decreto No 1165, 2019)

Para ello, y con la debida observancia de las normas sobre habeas data y manejo de información de datos personales, la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) utilizará bases de datos que le permitan tener información, entre otros aspectos, sobre las operaciones y sobre las personas que actúan ante la Entidad, para evaluar la seguridad de la cadena logística en comercio exterior. (Decreto No 1165, 2019)

En desarrollo del sistema de gestión del riesgo, la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), para garantizar el cumplimiento de la obligación aduanera, dirigirá sus actividades de control con énfasis sobre las operaciones que representan mayor riesgo, con el propósito de asegurar y facilitar el comercio internacional. En consecuencia, se podrán implementar mecanismos de monitoreo del riesgo, establecer medidas de control en lugares de ingreso y salida de mercancías y utilizar los demás mecanismos internacionales debidamente reconocidos. (Decreto No 1165, 2019)

En lo concerniente a la defensa del medio ambiente, de la salud, la sanidad agropecuaria, seguridad en fronteras, prevención de la proliferación de armas, el control del lavado de activos y la financiación del terrorismo, se vigilará el movimiento transfronterizo de mercancías de alto riesgo. Este control podrá llevarse a cabo en el marco de los acuerdos

multilaterales ratificados por el Gobierno colombiano. (Decreto No 1165, 2019)

Parágrafo. El sistema de gestión de riesgo de la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) podrá estar coordinado con los sistemas de gestión de riesgo de las otras entidades de control relacionados con las operaciones aduaneras y de comercio exterior, tales como: Migración Colombia, ICA, INVIMA y Policía Nacional. (Decreto No 1165, 2019)

En base a la *Tabla 24* se puede apreciar las normas implementadas por la administración aduanera, que realiza sus procedimientos aduaneros en la frontera a través del Puente Internacional de Rumichaca, en materia de implementación de un Sistema de Gestión de Riesgo basado en información primaria como base de datos, para la designación de un perfil de riesgo para cada Operador de Comercio Exterior, según su interpretación e información endógena y exógena que poseen las administraciones aduaneras, tal sea el caso del SENA y la DIAN.

N4.1 ¿Con qué frecuencia la administración aduanera emplea análisis de riesgo para designar mercancías y medios de transporte que deberán ser controladas?

Dirección Distrital de Aduanas Tulcán – SENA

Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiales – DIAN

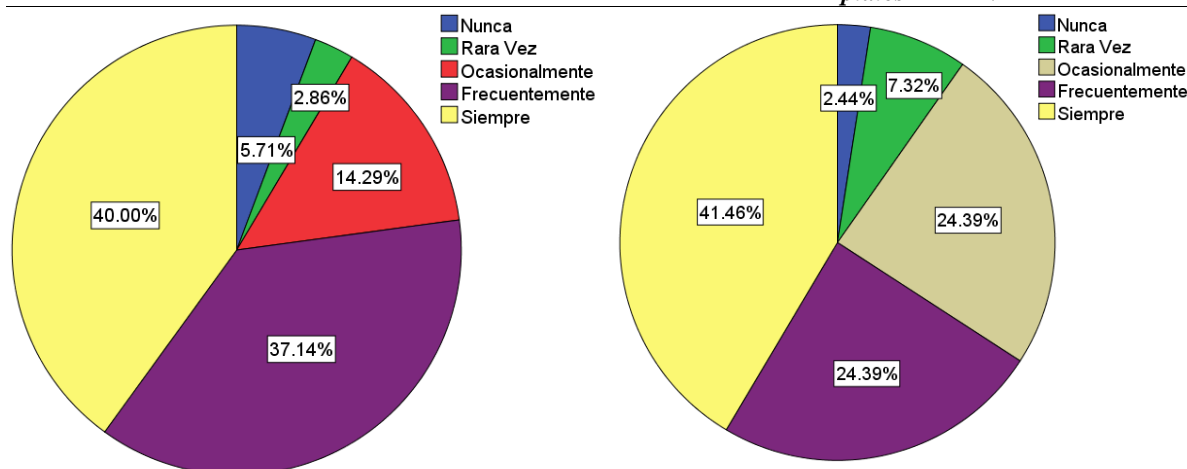


Figura 44. Empleo de análisis de riesgos en frontera.

En base a la *Figura 40* se puede apreciar según criterios de los Operadores de Comercio Exterior que realizan sus operaciones comerciales en la zona fronteriza colombo ecuatoriana, en el caso de la Dirección Distrital de Aduanas Tulcán – SENA, el 40% de encuestados en su recinto aduanero afirma que la aduana emplea análisis de riesgo de forma consecutiva y permanente; y, para el caso de la Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiales – DIAN, el 41.46% de encuestados en su recinto aduanero afirman que siempre emplean análisis

de riesgo para designar mercancías y medios de transporte que deberán ser controladas en zona primaria.

N4.2 ¿La administración aduanera ha implementado sistemas informáticos de selección basado en las mejores prácticas internacionales en beneficio de la gestión de riesgos? Seleccione cuáles.

Dirección Distrital de Aduanas Tulcán – SENA

Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiiales – DIAN

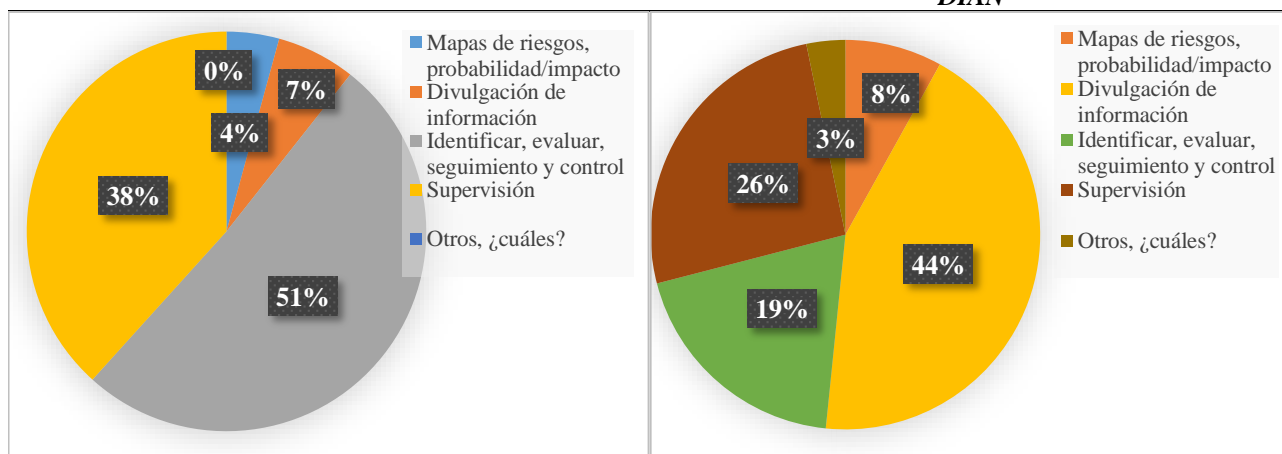


Figura 45. Sistemas informáticos basados en las mejores prácticas internacionales.

En base a la *Figura 41* se puede apreciar según criterios de los Operadores de Comercio Exterior que realizan sus operaciones comerciales en la ciudad de Tulcán, en donde el 51% afirman que la Dirección Distrital de Aduanas Tulcán – SENA, identifica, evalúa, realiza seguimiento y controla procedimientos aduaneros a través sistemas informáticos de selección basado en las mejores prácticas internacionales en beneficio de la gestión de riesgos; y, el caso de la Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiiales – DIAN, según el 44% de encuestados en recinto aduanero afirman que realizan divulgación de información, considerando los porcentajes de participación más representativos en el uso de sistemas informáticos en beneficio de la gestión de riesgos.

4.1.5. Norma 5: Selectividad, establecimiento de perfiles y selección.

Las Aduanas deberá utilizar métodos sofisticados para identificar y seleccionar la carga de alto riesgo potencial, incluyendo entre otros, información electrónica anticipada sobre envíos de carga, hacia y desde un país, antes de su salida o llegada; inteligencia estratégica; datos comerciales informatizados; análisis de anomalías; y la seguridad relativa de la cadena logística de un comerciante. (SAFE, 2015, p.20)

N5.1 ¿Utiliza la aduana métodos sofisticados para identificar y seleccionar carga de alto riesgo potencial? Selecciones cuáles métodos son más aplicables.

Dirección Distrital de Aduanas Tulcán – SENA

Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiales – DIAN

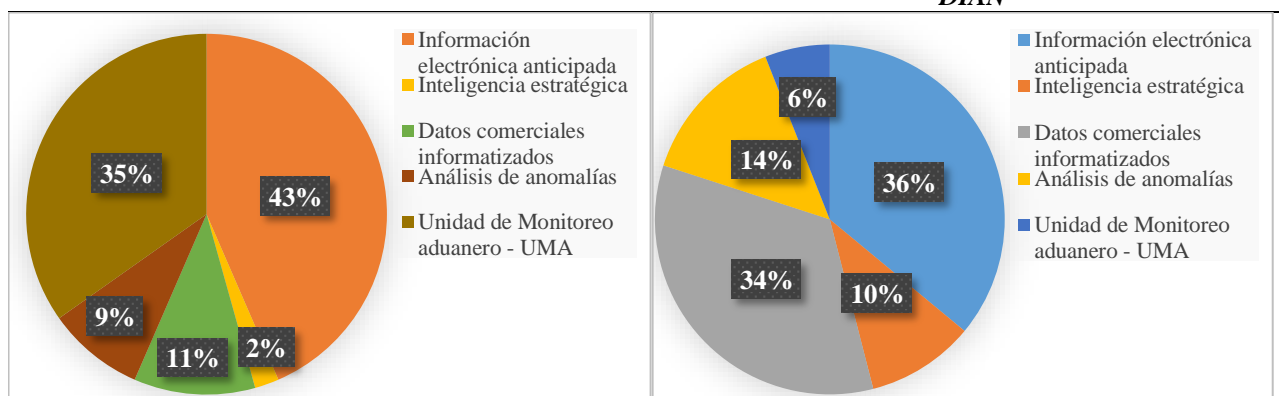


Figura 46. Métodos sofisticados aduaneros para identificar cargas de alto riesgo.

En base a la *Figura 42*, se puede evidenciar según criterios de los Operadores de Comercio Exterior que realizan sus operaciones comerciales en la ciudad de Tulcán, en donde el 43% de encuestados en su recinto aduanero afirman que la Dirección Distrital de Aduanas Tulcán utiliza información electrónica anticipada y la realización de análisis de anomalías; y, para el caso de la Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiales, el 36% de encuestados aseveran que utiliza información electrónica anticipada y datos comerciales informatizados, aplicados bajo estatuto aduanero, como fortalecimiento de la practica internacional del uso de métodos sofisticados para identificar y seleccionar carga de alto riesgo potencial.

4.1.6. Norma 6: Información electrónica anticipada.

“Las Administraciones de Aduanas deberán solicitar información electrónica anticipada con la suficiente antelación para llevar a cabo una evaluación adecuada de los riesgos” (SAFE, 2015, p.20).

N6.1 En función de lo establecido en las directrices sobre las TIC'S del convenio de Kyoto revisado, seleccione los métodos informáticos que aplican dentro de los procesos aduaneros para el intercambio de información de datos.

Dirección Distrital de Aduanas Tulcán – SENA

Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiales – DIAN

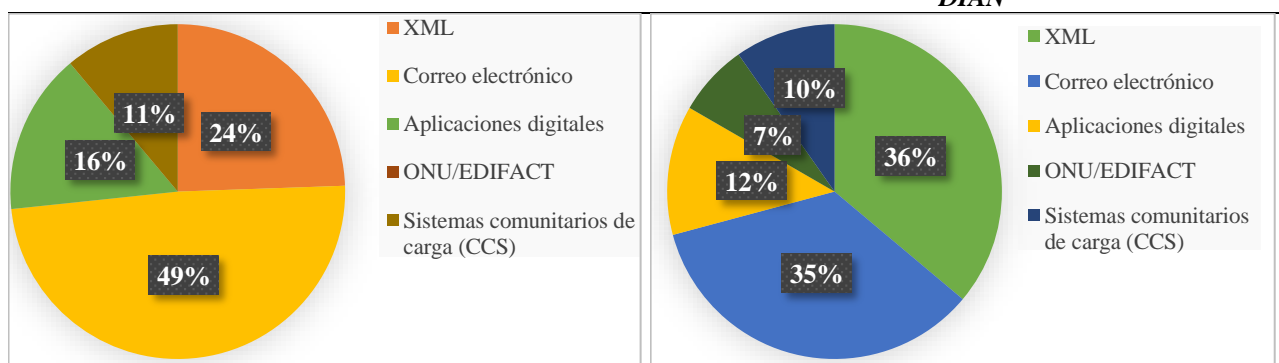


Figura 47. Métodos informáticos para el intercambio de información OCE - ADUANAS.

En base a la *Figura 43* se puede apreciar según criterios de los Operadores de Comercio Exterior (OCE) que se encuentran realizando sus actividades operativas aduaneras en la zona fronteriza, en donde el 49% de encuestados del recinto aduanero Tulcán, afirman que la Dirección Distrital de Aduanas Tulcán – SENA, el intercambio de información es realizado bajo la modalidad de correo electrónico y formatos XML en su mayoría; y, para la Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiiales – DIAN, según criterios establecidos del 35% hace uso de formatos XML y correo electrónico, vale mencionar que el programa Operador Económico Autorizado (OEA) hace uso del formato ONU/EDIFACT; en función de lo establecido en las directrices sobre las TIC’S del convenio de Kyoto revisado.

N6.2 La administración aduanera, ¿usa sistemas aduaneros automatizados a fin de preservar el principio de transmisión electrónica anticipada? Seleccione cuales.

Dirección Distrital de Aduanas Tulcán – SENA

Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiiales – DIAN

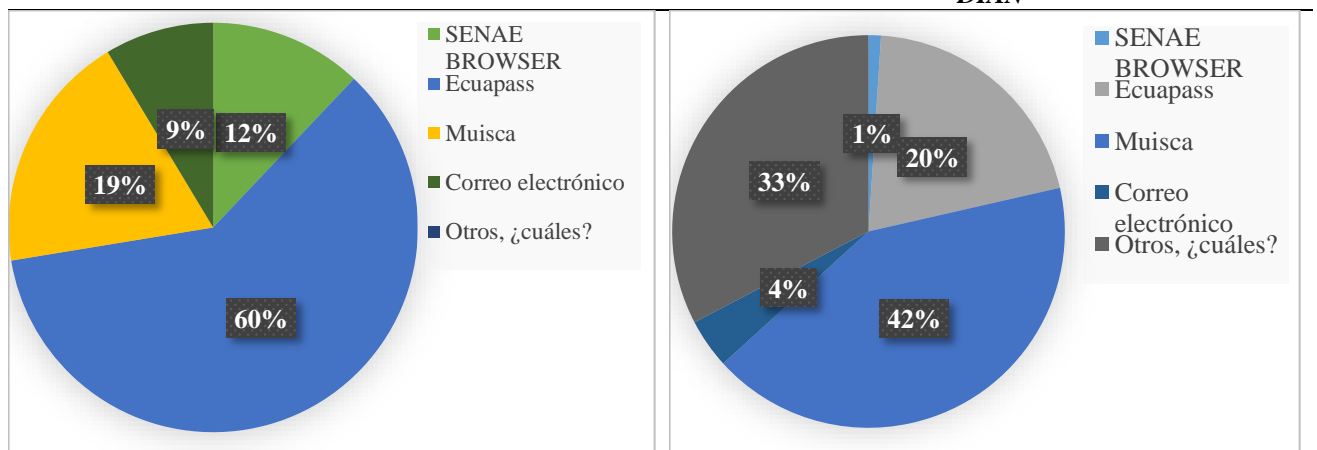


Figura 48. Uso de sistemas aduaneros automatizados para agilizar procedimientos.

En base a la *Figura 44*, se puede apreciar según criterios de los Operadores de Comercio Exterior (OCE) que se encuentran realizando sus actividades operativas aduaneras en la zona fronteriza, en donde el 60% de encuestados del recinto aduanero Tulcán, afirman que la Dirección Distrital de Aduanas Tulcán – SENA utiliza el ECUAPASS; y, la Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiiales – DIAN utiliza Muisca y Siglo XXI, como sistemas aduaneros automatizados para preservar el principio de transmisión electrónica anticipada como establece la norma.

N6.3 La organización, ¿cuenta con firmas electrónicas para confirmar procedimientos anticipados de importación o exportación, a fin de preservar la estrategia de dar facilitación al comercio internacional?

Dirección Distrital de Aduanas Tulcán – SENA *Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiales – DIAN*

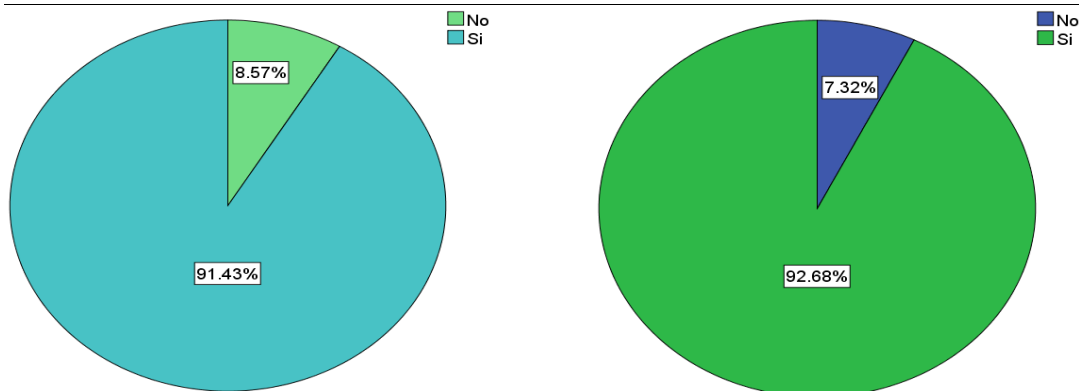


Figura 49. Uso de firmas electrónicas OCE.

En constancia a la *Figura 45* se puede apreciar según criterios de los Operadores de Comercio Exterior que se encuentran realizando sus actividades operativas aduaneras en la zona fronteriza, en donde el 91.43% de encuestados en las ciudades de Tulcán y el 92.68% de Ipiales si poseen firmas electrónicas para confirmar procedimientos anticipados de importación o exportación, a fin de preservar la estrategia de dar facilitación al comercio internacional.

4.1.7. Norma 7: Selección y comunicación.

Las Administraciones aduaneras deberán prever programas conjuntos de selección y evaluación, el uso de conjuntos de criterios de selección estandarizados, así como mecanismos compatibles de comunicación y/o de intercambio de información; estos elementos servirán para el futuro desarrollo de un sistema de reconocimiento mutuo de los controles. (SAFE, 2015, p.23)

N7.1 ¿La administración aduanera otorgan a los OCE programas conjuntos de selección y evaluación a efectos de garantizar la seguridad de los envíos y de luchar contra el crimen organizado transfronterizo? (resoluciones, manuales de procesos)

Dirección Distrital de Aduanas Tulcán – SENA *Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiales – DIAN*

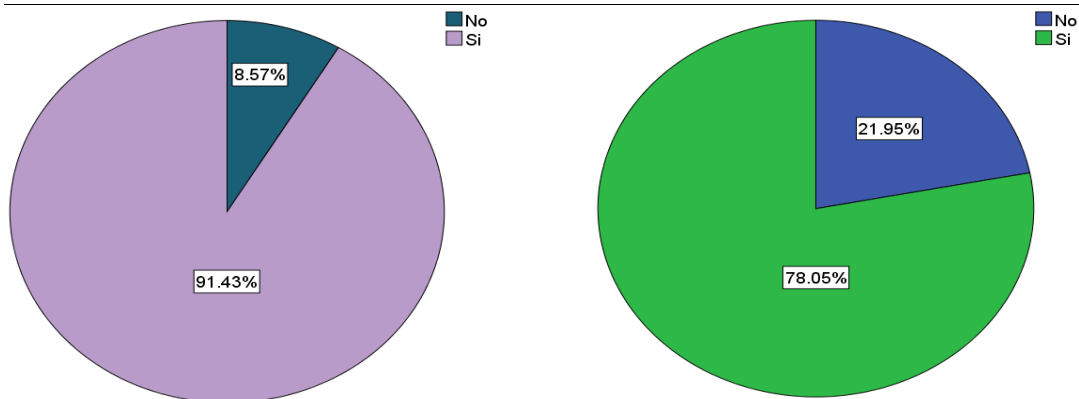


Figura 50. Uso de programas conjuntos de selección y evaluación por los OCE.

En base a la *Figura 46* se puede apreciar según criterios de los Operadores de Comercio Exterior (OCE) que se encuentran realizando sus actividades operativas aduaneras en la zona fronteriza, en donde el 91.43% de encuestados del recinto aduanero Tulcán, afirman que la Dirección Distrital de Aduanas Tulcán – SENA E si otorga manuales y resoluciones elaboradas por la aduana; y, en el caso de la Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiiales – DIAN, según los OCE encuestados en la ciudad de Ipiiales, afirma el 78.05% si elabora resoluciones y manuales de procesos aduaneros como programas conjuntos de selección y evaluación a efectos de garantizar la seguridad de los envíos y de luchar contra el crimen organizado transfronterizo.

4.1.8. Norma 8: Medición del rendimiento.

La Administración aduanera deberán preparar informes estadísticos que contengan criterios de medición del rendimiento, incluyendo, en entre otras, número de envíos revisados, subconjunto de envíos de alto riesgo, verificaciones de envíos de alto riesgo realizadas, revisiones de envíos de alto riesgo efectuadas mediante tecnologías de inspección no intrusiva, verificaciones de envíos de alto riesgo efectuadas mediante tecnologías de inspección no intrusiva y por medios físicos, revisiones de envíos de alto riesgo realizadas únicamente por medios físicos, duración de los despachos en aduana, así como resultados positivos y negativos. La OMA consolidará estos informes. (SAFE, 2015, p.23)

N8.1 ¿Con qué nivel de frecuencia la administración aduanera realiza informes de gestión a fin de comunicar a los OCE sobre la eficiencia de sus procedimientos operativos enfocados a facilitar el intercambio comercial?

Dirección Distrital de Aduanas Tulcán – SENA E Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiiales – DIAN

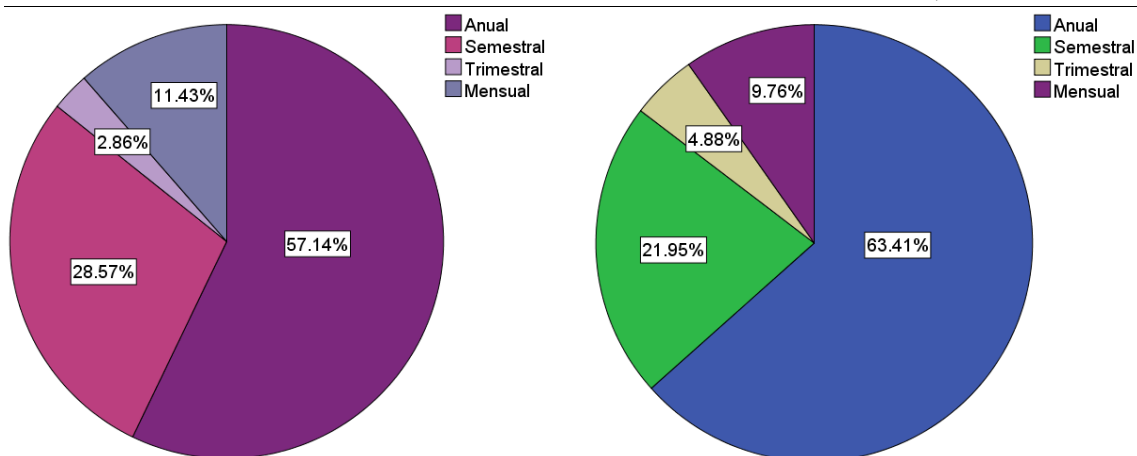


Figura 51. Nivel de frecuencia en la elaboración de informes de gestión aduanera.

En base al cumplimiento de la norma de medición del rendimiento aduanero, en la *Figura 47* se puede apreciar según criterios de los Operadores de Comercio Exterior (OCE) que realizan sus actividades operativas aduanera en la zona fronteriza, según los OCE de la ciudad

de Tulcán el 57.14% enfocado a la Dirección Distrital de Aduanas Tulcán – SENA; y, el 63.41% enfocado a la Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiales – DIAN, realizan los informes de gestión de manera anual a fin de comunicar a los OCE sobre la eficiencia de sus procedimientos operativos enfocados a facilitar el intercambio comercial.

N8.2 ¿Realiza la administración aduanera (SENAE/DIAN) informes estadísticos para medir el rendimiento de sus procesos aduaneros a fin de determinar su eficiencia organizativa? Seleccione cuáles.

Dirección Distrital de Aduanas Tulcán – SENA

Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiales – DIAN

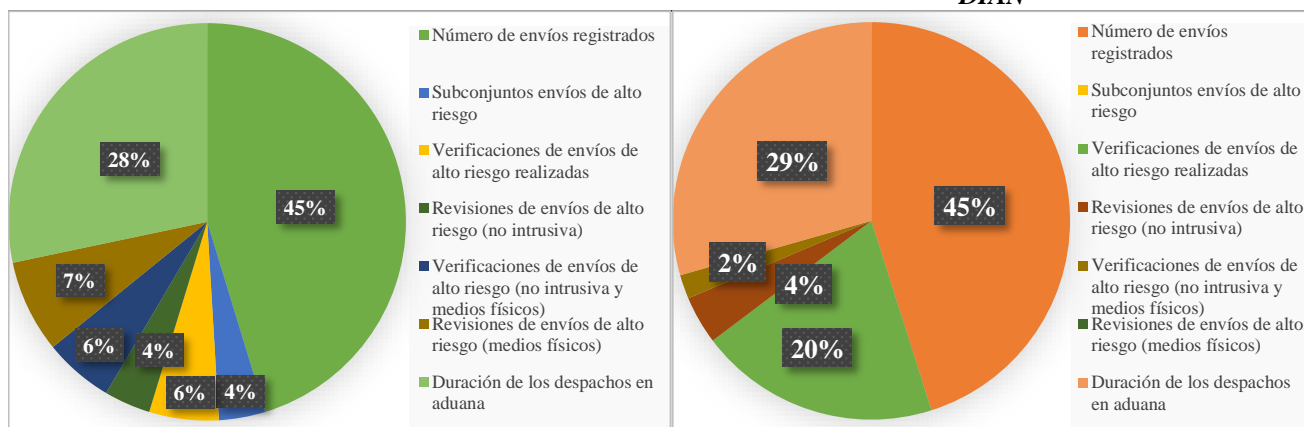


Figura 52. Uso de instrumentos para el diseño de informes estadísticos aduaneros.

En base al cumplimiento de la norma de medición del rendimiento aduanero, en la *Figura 48* se puede apreciar según criterios de los Operadores de Comercio Exterior (OCE) que realizan sus actividades operativas aduanera en la zona fronteriza, según los OCE de la ciudad de Tulcán el 45% de encuestados afirman que Dirección Distrital de Aduanas Tulcán – SENA elabora informes sobre el número de envíos registrados, y el 28% el tiempo de duración en despachos en aduana; para el caso de la Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiales – DIAN, el 45% asevera que realiza informes sobre número de envíos registrados en aduana, el 29% de duración de los despachos en aduana y el 20% verificaciones de envíos de alto riesgo. Los informes estadísticos realizados son sustento para medir el rendimiento de sus procesos aduaneros a fin de determinar su eficiencia organizativa y ser más competitivos en la región.

4.1.9. Norma 9: Evaluación de la seguridad.

“La Administración aduanera deberá trabajar con otras autoridades competentes para efectuar las evaluaciones de seguridad relacionadas con el movimiento de mercancías en la cadena logística internacional y comprometerse a resolver, con rapidez, los problemas detectados” (SAFE, 2015, p.24).

N9.1 Según su experiencia en el Comercio Exterior, ¿ha observado si la administración aduanera trabaja en cooperación con otras instituciones competentes para efectuar evaluaciones de seguridad dentro de la cadena logística? Mencione cuales.

Dirección Distrital de Aduanas Tulcán – SENA

Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiales – DIAN

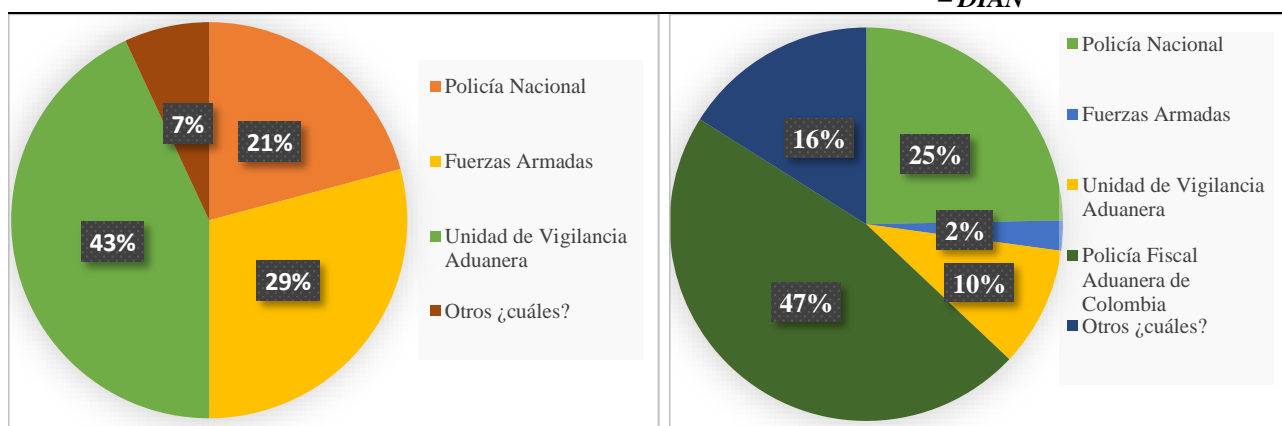


Figura 53. Cooperación con otras instituciones de control y fiscalización.

En base al cumplimiento de la norma de evaluación de la seguridad, en la *Figura 49* se puede apreciar según criterios de los Operadores de Comercio Exterior (OCE) que realizan sus actividades operativas aduanera en la zona fronteriza, la Dirección Distrital de Aduanas Tulcán – SENA trabaja en cooperación con diferentes instituciones públicas, tales como, Policía Nacional con 21% de participación, Fuerzas Armadas (FF.AA.) con 29% de participación, Unidad de Monitoreo Aduanera (UMA) con un 43% de participación, MAGAP, (...); y, en el caso de la Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiales – DIAN, las organizaciones públicas cooperadoras competentes para efectuar evaluaciones de seguridad dentro de la cadena logística es la Policía Fiscal Aduanera de Colombia (POLFA) con 47% de participación, Instituto Colombiano Agropecuario (ICA), Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos (INVIMA), Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (MINCIT), y la Dirección de Antinarcóticos (DIRAN).

4.1.10. Norma 10: Integridad de los funcionarios.

“La Administración aduanera y otras autoridades competentes deberán implementar programas para prevenir la falta de integridad del personal e identificar y combatir los comportamientos deshonestos en la medida, en que sea posible” (SAFE, 2015, p.24).

N10.1 ¿Ha recibido su organización capacitaciones por parte de funcionarios de la aduana a fin de mantener capacidades requeridas al momento de efectuar controles aduaneros efectivos y eficientes?

Dirección Distrital de Aduanas Tulcán – SENA E Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiales – DIAN

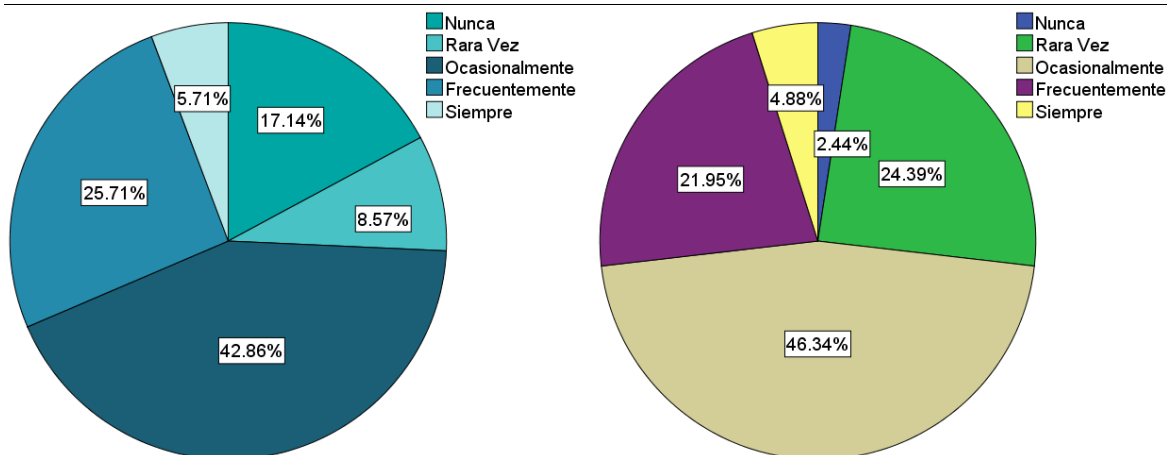


Figura 54. Nivel de frecuencia con que los OCE son capacitados por las aduanas.

En base al cumplimiento de la norma de integridad de los funcionarios, en la *Figura 50* se puede apreciar según criterios de los Operadores de Comercio Exterior (OCE) que realizan sus actividades operativas aduanera en la zona fronteriza, el 42.86% de Operadores afirman que han recibido capacitaciones de manera ocasional por la Dirección Distrital de Aduanas Tulcán – SENA E; y, para el caso de la Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiales – DIAN, el 46.34% afirman que han sido capacitados de manera ocasional, a fin de mantener capacidades requeridas para efectuar controles aduaneros efectivos y eficientes en zona primaria.

N10.2 En caso de haber respondido la anterior pregunta, seleccione el área de trabajo de su organización que haya sido capacitada por parte de funcionarios de la aduana.

Dirección Distrital de Aduanas Tulcán – SENA E Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiales – DIAN

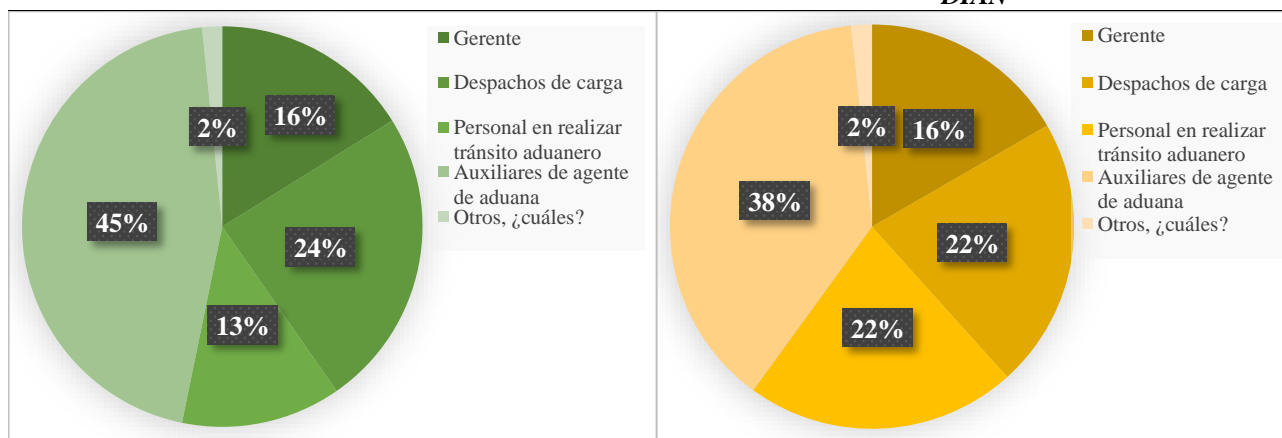


Figura 55. Área de trabajo a la cual realiza capacitaciones la aduana.

En base a la *Figura 51* se puede apreciar según criterios de los Operadores de Comercio Exterior (OCE) que se encuentran realizando sus actividades operativas aduaneras en la zona

fronteriza, afirman que las dos administraciones aduaneras, SENA E y DIAN, respectivamente, efectúan capacitaciones de forma ocasional a Auxiliares de Agentes de Aduana, como se muestra en la figura anteriormente mencionada.

4.1.11. Norma 11: Inspecciones de seguridad de mercancías destinadas al exterior.

“Las Administraciones aduaneras deberán, previa solicitud razonable del país de importación, realizar inspecciones de seguridad de la carga y/o medios de transporte de alto riesgo destinados al exterior” (SAFE, 2015, p.24).

Tabla 29. Inspecciones aduaneras previo solicitud razonable de la aduana extranjera.

<i>Servicio Nacional de Aduana del Ecuador –SENAE</i>	<i>Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales –DIAN</i>
Según José Alejandro Arauz (2019), Director Distrital de Aduana de la ciudad de Tulcán, en su despacho menciona que, el SENA E solo realiza procedimientos de intercambio de información con la DIAN sobre valores declarados de importación y valores declarados en exportación para controlar de manera efectiva el contrabando realizado por ciertos grupos informales de la frontera, más no control aduanero ejecutado a través de una solicitud razonable de la aduana del país extranjero.	Según Camilo Andrés Torres (2019), Director Seccional de Impuestos y Aduanas de la ciudad de Ipiales, en su despacho, afirma que, la DIAN no realiza el proceso de inspección previa solicitud razonable del país extranjero, puesto que la aduana ya tiene establecido un sistema de gestión de riesgos y evalúa los perfiles de los importadores y transportistas, las inspecciones que realiza la DIAN van acorde al perfilamiento del cliente, y así se designa el canal de inspección, ya sea física, documental o no intrusiva.

4.2. Coeficiente de Concordancia W. Kendall

Es una de las técnicas no paramétricas para medir el grado de correlación entre las variables de una muestra, ofrece el valor que posibilita decidir el nivel de concordancia entre los expertos. En la prueba estadística el Coeficiente de Kendall (W) mide el grado de asociación entre varios conjuntos (K) de N entidades, el valor de W oscila entre 0 y 1. (Badii y Guillen, 2014, p.31)

Además, afirman que la tendencia a 1 es lo deseado y presentan algunas condicionantes como:

- Cuando $W \leq 0.5$, la concordancia entre el criterio de los expertos no es confiable.
- Cuando $W > 0.5$, existe concordancia entre el criterio de los expertos.
- Cuando $W = 1$, concordancia de acuerdo total entre los expertos.
- Cuando $W = 0$, no existe concordancia entre el criterio de los expertos, desacuerdo total.

En base a la investigación de campo, se realiza una entrevista abierta a cada Director Distrital y Seccional de aduanas de la Zona de Integración Fronteriza (ZIF – EC), en donde se mide en grado de correlación de información primaria a través de la prueba estadística Kendall (W), con el objetivo de medir la asociación aduanera entre el SENA y la DIAN en base a las 11 normas del Pilar 1 del Marco Normativo SAFE de la Organización Mundial de Aduanas (OMA).

Los procedimientos para determinar el valor o ponderación del coeficiente de concordancia de Kendall (W) es el siguiente:

Tabla 30. Coeficiente de Concordancia W. Kendall.

Coeficiente de Concordancia W. Kendall	
Matriz de Valores promedio evaluación de expertos por categorías/preguntas.	Cada columna indica el número, categorías/preguntas y nombre del experto, mientras que cada fila determina la categoría a ser evaluada.
Suma los rangos de calificación por cada categoría/pregunta.	Incrementando una columna al lado derecho de la matriz de valores promedio obtenemos: $\sum R$
Evaluación aleatoria $\omega = 0$	Para evitar la evaluación aleatoria $\omega = 0$ o discordancia total debemos aplicar la fórmula: $T = M (K + 1) / 2$. El resultado representa el promedio de rangos para $\omega = 0$
Calcular la diferencia (D)	Se debe calcular (D) misma que según la fórmula es $D = \sum R - T$.
Elevar al cuadrado los resultados de la columna D.	Se debe incrementar una columna a la derecha, para conseguir el valor de sumatoria de la diferencia al cuadrado así $\sum D^2$.
Cálculo de Coeficiente de Concordancia de Kendall	Se debe remplazar los valores obtenidos en la fórmula para el cálculo del nivel de concordancia $\omega = 12 \sum D^2 / M^2 (K^3 - K)$.

Fuente: Análisis estadístico no paramétrico. (Portilla, 2018, p.46)

A continuación, se elabora la cuantificación de las preguntas de la entrevista detalladas en los anexos No 6 y 7, para la evaluación estadística se considera una escala de calificación de 1 a 5, siendo 1 la calificación más baja y 5 la más alta para medir la eficiencia aduanera del SENA y la DIAN a través de los criterios de las 11 normas del Marco Normativo SAFE. Una vez obtenido la ponderación o los valores de calificación de los expertos se construye una tabla en donde se detalla los valores absolutos.

Tabla 31. Valores de la evaluación de expertos por categorías.

CRITERIOS	ÍTEMS	SENAE	DIAN
		E1	E2
NORMA 1: Gestión integrada de la cadena logística.	N1.1	5	5
	N1.2	5	4
	N1.3	4	4
	N1.4	4	2
NORMA 2: Facultad para inspeccionar la carga.	N2.1	5	5
NORMA 3: Tecnología moderna en los equipos de inspección.	N3.1	3	1
	N3.2	2	2
NORMA 4: Sistemas de gestión de riesgo.	N4.1	5	5
NORMA 5: Selectividad, establecimiento de perfiles y selección.	N5.1	2	3
NORMA 6: Información electrónica anticipada.	N6.1	3	3
NORMA 7: Selección y comunicación.	N7.1	4	5
NORMA 8: Medición del rendimiento.	N8.1	4	5
NORMA 9: Evaluación de la seguridad.	N9.1	5	5
NORMA 10: Integridad de los funcionarios.	N10.1	4	3
NORMA 11: Inspecciones de seguridad de mercancías destinadas al exterior.	N11.1	2	2

Una vez elaborada la tabla de valores de evaluación de expertos por categorías se procede a calcular el valor, mediante la siguiente fórmula que representa el valor de la evaluación aleatoria, que se representa por $CJ = 0$:

$$T = \frac{M (K + 1)}{2}$$

$$T = \frac{2 (11 + 1)}{2} = 12$$

Para desarrollar la fórmula se identifica los elementos principales que se detallan a continuación:

M: Número de expertos ($M = 2$).

K: Número de categorías o preguntas ($K = 11$).

Como resultado de la fórmula citada anteriormente se tiene un valor de 12, este representa el promedio de rangos para $CJ = 0$. Adicional se elabora una tabla, donde se detalle la suma de los rangos de calificación por cada categoría o preguntas.

Tabla 32. Valores de la evaluación de expertos por categorías con suma de rangos.

CRITERIOS	ÍTEMS	SENAE		DIAN	Suma de rangos
		E1	E2	E2	(ΣR)
NORMA 1: Gestión integrada de la cadena logística.	N1.1	5	5		10
	N1.2	5	4		9
	N1.3	4	4		8
	N1.4	4	2		6
NORMA 2: Facultad para inspeccionar la carga.	N2.1	5	5		10
NORMA 3: Tecnología moderna en los equipos de inspección.	N3.1	3	1		4
	N3.2	2	2		4
NORMA 4: Sistemas de gestión de riesgo.	N4.1	5	5		10
NORMA 5: Selectividad, establecimiento de perfiles y selección.	N5.1	2	3		5
NORMA 6: Información electrónica anticipada.	N6.1	3	3		6
NORMA 7: Selección y comunicación.	N7.1	4	5		9
NORMA 8: Medición del rendimiento.	N8.1	4	5		9
NORMA 9: Evaluación de la seguridad.	N9.1	5	5		10
NORMA 10: Integridad de los funcionarios.	N10.1	4	3		7
NORMA 11: Inspecciones de seguridad de mercancías destinadas al exterior.	N11.1	2	2		4
TOTAL					111

A continuación, se determina el valor de la diferencia entre la suma de los rangos y el valor de T o la evaluación de aleatoria, el cual es de 12. Es decir, $D = \Sigma R - 12$, para poder evidenciar los nuevos valores se elabora la siguiente tabla:

Tabla 33. Rangos de calificación de los expertos sobre indicadores.

CRITERIOS	ÍTEMS	SENAE		ΣR	D	D*D
		E1	E2			
NORMA 1: Gestión integrada de la cadena logística.	N1.1	5	5	10	-2	4
	N1.2	5	4	9	-3	9
	N1.3	4	4	8	-4	16
	N1.4	4	2	6	-6	36
NORMA 2: Facultad para inspeccionar la carga.	N2.1	5	5	10	-2	4
NORMA 3: Tecnología moderna en los equipos de inspección.	N3.1	3	1	4	-8	64
	N3.2	2	2	4	-8	64
NORMA 4: Sistemas de gestión de riesgo.	N4.1	5	5	10	-2	4
NORMA 5: Selectividad, establecimiento de perfiles y selección.	N5.1	2	3	5	-7	49
NORMA 6: Información electrónica anticipada.	N6.1	3	3	6	-6	36
NORMA 7: Selección y comunicación.	N7.1	4	5	9	-3	9
NORMA 8: Medición del rendimiento.	N8.1	4	5	9	-3	9
NORMA 9: Evaluación de la seguridad.	N9.1	5	5	10	-2	4
NORMA 10: Integridad de los funcionarios.	N10.1	4	3	7	-5	25
NORMA 11: Inspecciones de seguridad de mercancías destinadas al exterior.	N11.1	2	2	4	-8	64
TOTAL				111		397

En base a la *Tabla 30*, se puede apreciar que se añade una columna en donde se eleva al cuadrado los resultados de la columna D. Una vez realizado los procedimientos anteriores se procede a calcular el coeficiente de concordancia W. Kendall a través de la siguiente fórmula:

$$\omega = \frac{12(\sum D^2)}{M^2(K^3 - K)}$$

$$\omega = \frac{12(\sum 397)}{2^2(11^3 - 11)}$$

$$\omega = \frac{4764}{5276}$$

$$\omega = 0.90295679$$

Como resultado de la aplicación de la fórmula del Coeficiente de Concordancia W. Kendall es de 0.90, mismo que se encuentra en una correlación perfecta o muy alta, por lo que se puede asegurar que la ponderación a los criterios de los expertos en materia aduanera, presentan un elevado nivel de concordancia. En conclusión, de acuerdo al análisis no paramétrico y considerando la idea a defender, se puede evidenciar que la aplicación del Pilar 1 del Marco Normativo SAFE, si facilita los procesos aduaneros entre el SENA y la DIAN, con respecto al elevado nivel de concordancia entre los criterios emitidos por las dos direcciones aduaneras fronterizas y por consiguientes al aplicar el método de W. Kendall la ponderación va a resultar alta.

4.3. DISCUSIÓN

La maximización de seguridad de las unidades de transporte que circulan en las variadas formas del comercio mundial y la facilitación de la cadena logística internacional, han sido las principales preocupaciones de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), sujetas a debate y lucha constante por la implementación de Normas Comunes que debe adoptar la principal institución pública de gobierno, encargada de controlar, fiscalizar y recaudar los tributos que deja el comercio exterior, tal sea el caso del Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE) y la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), las cuales forman parte de la OMA y se encuentran sometidas a la adaptabilidad de normativa internacional, en beneficio del principio de las buenas prácticas internacionales y cooperación aduanera. El Pilar 1 del Marco Normativo SAFE de la OMA: asociación aduanera, constituye un mecanismo efectivo para combatir las prácticas ilegales del comercio exterior y otros efectos que dejan los delitos transnacionales. La adopción de buenas prácticas internacionales en materia de modernización aduanera, son mecanismos de constitución para fortalecer la operatividad del SENAE y la DIAN, en base a los procedimientos que ejecutan como instituciones fiscalizadoras de Ecuador y Colombia.

La **Teoría Filosófica de la Cooperación Aduanera de Bela Balassa** establece que, para alcanzar el nivel de Unión Aduanera y asistencia mutua entre las aduanas, es necesario que los sistemas aduaneros nacionales adopten mecanismos modernos de control aduanero y fiscalización, entre estos mecanismos es indispensable el intercambio oportuno de información presentada ante la autoridad aduanera por los usuarios del servicio aduanero. La cooperación aduanera establece una serie de principios y normas de cumplimiento entre homólogos internacionales, la asociación aduanera entabla la armonización de procedimientos aduaneros de calidad, basados en las mejores prácticas internacionales y aplicados en frontera, bajo este protocolo de cooperación institucional, es considerable y fundamental mantener un sistema moderno de control aduanero basado en un sistema de gestión de riesgo.

Según la CEPAL (2015), en su publicación denominada “Retos de la Unión Aduanera en Centroamérica”, establece que, como un importante paso hacia la Unión Aduanera, se lograron establecer aduanas integradas, yuxtapuestas y periféricas en diferentes pasos fronterizos entre El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua. Estas aduanas permiten mayor control aduanero, simplificación y agilización en el tránsito de personas y mercancías, lo que reduce los costos y el tiempo en los trámites aduaneros. (p.18)

La cooperación entre los organismos que intervienen en frontera establece una serie de lineamientos y principios a seguir, debido a que son los organismos encargados de controlar en frontera la fluidez comercial y el cumplimiento de todas las formalidades aduaneras, las aduanas están llamadas a cooperar entre sí y coordinar sus actividades y procedimientos para facilitar el comercio, la coordinación en frontera podrá influir en la compatibilidad de los días y horarios de trabajo, compatibilidad de procedimientos y formalidades, el establecimiento y la utilización compartida de servicios comunes, controles aduaneros conjuntos, y el establecimiento del control en puestos fronterizos de una sola parada. Existe medidas para promover el cumplimiento de la cooperación aduanera, se alienta a las aduanas a intercambiar información sobre las mejores prácticas de gestión aduanera y orientación técnica sobre sus procedimientos.

En base a la investigación de campo realizada a las aduanas de la Zona de Integración Fronteriza (ZIF – EC), a través de criterios obtenidos directamente de los Operadores de Comercio Exterior (OCE) de las ciudades de Tulcán e Ipiales, es evidente que no se demuestra la Teoría Filosófica de Cooperación Aduanera de Bela Balassa, entre las administraciones aduaneras SENA E y DIAN ubicadas en la frontera entre Ecuador y Colombia que realizan sus operaciones aduaneras a través del Puente Internacional de Rumichaca.

El SENA E y la DIAN no se sujetan a las medidas que establece la filosofía de cooperación aduanera, es determinable este diagnóstico en base a los resultados obtenidos de los principales receptores del servicio aduanero en frontera, como es el caso de los Operadores de Comercio Exterior de Tulcán e Ipiales, las aduanas del caso de estudio, no realizan procedimientos aduaneros de manera conjunta como establece el Pilar 1 del Marco Normativo SAFE; vale mencionar que el estudio se lo realizó en un entorno de integración y cooperación aduanera como establece la Norma SAFE de la OMA, y los artículos 8 y 12 del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC.

Es de vital importancia mencionar que el SENA E y la DIAN realizan sus operaciones aduaneras de manera individual, sin someterse a ningún tipo de asociación aduanera como lo determina la normativa internacional, las dos aduanas solo mantienen dialogo a través de sus Direcciones y se llegó a concretar y firmar un acuerdo para la devolución vehicular que fueron aprehendidos en actos ilegales de contrabando y delitos aduaneros, que a la fecha 16 de septiembre del 2019 llegó a concluir según la afirmación de la Dirección Distrital de Aduana Tulcán – SENA E.

La aplicación de procedimientos de control aduanero integrado, frente a la creciente dinámica del comercio exterior, aumentan de manera acelerada las exigencias que enfrentan las

aduanas a nivel global, toda mercancía y unidad de transporte que se encuentren en territorio aduanero deben estar sujetas a control aduanero; según Camilo Torres (2019), Director Seccional de Impuestos y Aduanas de la ciudad de Ipiales (DIAN), afirma que, la DIAN mantiene un proceso de mejoramiento continuo (planificar, hacer, verificar y actuar) enfocado a procedimientos aduaneros, la reciente publicación del Decreto Presidencial 1165 del 02 de julio del 2019 es una versión actualizada del Decreto 360 del año 2016 el cual ya no está vigente, el Decreto 1165 es una política de estado en donde se establece las normas que garantiza el control y promueve la facilitación de las operaciones de comercio exterior que entró en vigencia el 02 de agosto del 2019. La DIAN ha implementado en su nueva publicación, un capítulo en donde se establece el cómo va a ser ejecutado el proceso de Gestión del Riesgo, haciendo perfilamientos de usuarios como el programa Operador Económico Autorizado (OEA) apalancando sus procesos en el Marco Normativo SAFE, los OEA gozan de un nivel de confianza en sus operaciones reconocido por instituciones internacionales, y no es sujeto a un control aduanero riguroso puesto que tiene preferencia por la aduana, dando cumplimiento a la gestión integrada de la cadena logística.

En referencia de lo expuesto con anterioridad, la DIAN si posee un control aduanero integrado a una evaluación de riesgos para fines relacionados con la seguridad de los eslabones que componen la cadena logística internacional, cumpliendo el alcance de esta norma la cual es constituir procesos continuos y compartidos que inician cuando el exportador embarca la mercancías en el medio de transporte, y sigue a través de la verificación continua de la integridad del envío, evitando la duplicación innecesaria de los controles aduaneros, solo se lo aplica en entorno aduanero de Colombia. Este procedimiento no es aplicable con el SENA, puesto a que cada administración aduanera es independiente en procesos aduaneros.

En base a la Norma 1: Gestión integrada de la cadena logística, José Arauz (2019), Director Distrital de Aduana de la ciudad de Tulcán – SENA, afirma que, la importancia de la integración de procedimientos y operaciones aduaneras viene de la mano de la constante exigencia del comercio exterior, el SENA mantiene un control aduanero integrado en función de los riesgos que puede establecerse estructurado en el sistema informático ECUAPASS, tales como, características de las mercancías, valor, clasificación arancelaria, (...), vinculándose a procedimientos aduaneros, como alerta de valor y correcta clasificación cumpliendo como administración distrital aduanera a los servidores de comercio exterior (OCE), como lo demanda los manuales de procedimientos y normativa nacional.

En consideración de lo expuesto con anterioridad se puede afirmar que, el SENA E mantiene un proceso de mejoramiento continuo fundamentado en el artículo 104 del COPCI, Principios fundamentales, literal a) Facilitación al Comercio Exterior, los procesos aduaneros serán rápidos, simplificados, expeditos y electrónicos, procurando el aseguramiento de la cadena logística a fin de incentivar la productividad y la competitividad nacional, permitiendo la optimización de tiempos y dar como resultado un control de calidad, e involucrar al importador como un miembro de la cadena logística internacional. En los campos de aplicación el SENA E si permite en su sistema informático la presentación de la Declaración Aduanera Anticipada en el lapso de 15 días hábiles previo la llegada de la unidad de transporte a zona primaria, este proceso se lo realiza a fin de reducir costos de almacenamiento y tiempos de despachos de carga. Por consiguiente, el SENA E si mantiene una gestión integrada de la cadena logística, vinculando el control aduanero a una evaluación de riesgo para fortalecer la seguridad en frontera, principalmente en la verificación de información en los documentos de soporte y acompañamiento del transporte pesado realizado por carretera.

El SENA E y la DIAN gozan de exclusividad y tienen la facultad de realizar inspecciones a las unidades vehiculares y mercancías que se encuentren en zona primaria y depósitos habilitados por la administración aduanera, la potestad de la aduana se aplica en procesos tales como, reexpedición de mercancías de un país, mercancías que se encuentran en tránsito aduanero, el cual se lo realiza a través de observaciones aduaneras en los pasos hábiles y la inspección de inviolabilidad de precintos en los medios de transporte.

Según Calderón, A. (2019), Superintendente de Administración Tributaria, en su publicación denominada, “Programa de Modernización Integral Aduanera”, menciona que, la creciente dinámica del comercio exterior, (...), aumentan constantemente las exigencias a las que se enfrentan las aduanas a nivel mundial, generando en ellas la necesidad de realizar una transición de entidades para el control fronterizo, a instituciones orientadas a la calidad del servicio que, apoyadas por una aplicación efectiva de la tecnología y basadas en la aplicación inteligente de medidas de control, facilitan el comercio lícito y contribuyen al crecimiento y competitividad de sus países. Busca fortalecer el uso de tecnologías de información para mejorar la calidad del control y al mismo tiempo favorecer la implementación de medidas de facilitación como parte de los procesos rediseñados. También permitirá la identificación de interfaces para intercambio de datos entre los distintos actores de comercio exterior, bajo el uso de normas internacionales. (p.14)

En base a la investigación realizada la Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiiales – DIAN no posee tecnologías modernas, tales como, equipamiento tecnológico para inspección no intrusiva, equipamiento detector de radiación de mercancías peligrosas, laboratorios químicos para proteger la frontera, no hace el uso de drones para realizar control aduanero en pasos clandestinos en lucha del contrabando; Camilo Torres, asegura que la DIAN se halla en espera de la implementación del Centro Binacional de Atención en Frontera (CEBAF) que se encuentra en proceso de constitución para facilitar los procedimientos entre Colombia y Ecuador a través del Puente Internacional de Rumichaca, en el cual gozará de tecnología moderna para realizar control no intrusivo, drones para realizar inspecciones en pasos ilegales, laboratorios químicos, (...); la DIAN de la ciudad de Ipiiales carece de modernización aduanera retardando procedimientos aduaneros puesto a que no se hace el uso de la tecnología para optimizar tiempos y recursos.

José Arauz, en su despacho, afirma que, la Dirección Distrital de Aduana de la ciudad de Tulcán – SENAE, goza de un equipamiento móvil de rayos X para realizar el proceso de aforo/inspecciones no intrusivas a las unidades vehiculares de manera aleatoria en base y función del perfil de riesgo que maneja la administración aduanera, éste equipamiento no se encuentra establecido en un sitio estratégico (Puente Internacional Rumichaca) puesto a que en los últimos años la afluencia migratoria ha incrementado y obstruiría este proceso aduanero, el vehículo se encuentra establecido en un depósito temporal habilitado para realizar las inspecciones. Los laboratorios químicos sujetos a fiscalización de mercancías de dudosa procedencia se encuentran en la ciudad de Guayaquil, la dirección de Tulcán no posee laboratorios para realizar este procedimiento aduanero y la realización de informes técnicos.

En cuanto a la Dirección Distrital de Aduanas Tulcán – SENAE, según criterios de los Operadores de Comercio Exterior de la ciudad de Tulcán (OCE), posee un equipamiento móvil para realizar procedimientos no intrusivos de las unidades vehiculares, a la vez, carece de personal altamente capacitado para realizar estas actividades, y no se encuentra en un sitio estratégico para agilizar el intercambio comercial; el SENAE de la ciudad de Tulcán no se acoge a la norma internacional del uso de tecnología moderna en los equipos de inspección.

Según Mafla, J. (2016), el Sistema de Gestión de Riesgos es una herramienta que han implementado las administraciones aduaneras, en la cual por medio de información exógena y endógena que permitirá a la autoridad aduanera calificar a todas las sociedades o empresas con un nivel de riesgo, de acuerdo con la cantidad, frecuencia, calidad y tipo de operaciones de comercio exterior que realicen, con el ánimo de disminuir las inspecciones y controles

posteriores a aquellos que cuenten con una calificación positiva y, enfocar sus controles en aquellas empresas que tengan un grado de confianza bajo, o sea, destinar los esfuerzos de las autoridades en aquellas compañías sospechosas de realizar malas gestiones aduaneras y permitir un mejor flujo operativo para aquellas que a través del tiempo siempre han realizado trámites legales y confiables. (p.20)

A efectos de lo expuesto, Camilo Torres, asegura que la DIAN ha implementado un Sistema de Gestión de Riesgo en la cual fundamenta sus operaciones aduaneras a través de información que se origina a partir de las declaraciones aduaneras privadas presentadas ante la autoridad aduanera e información en donde los contribuyentes suministren de forma individual y obligatoria los requerimientos de información según la norma, la DIAN tiene la potestad de solicitar información a Cámaras de Comercio, Notarias, Registraduría Nacional del Estado Civil, (...), para diagnosticar y realizar perfilamiento de confianza de los OCE. En el artículo 583 - 584 del Decreto 1165 de la DIAN se establece el desarrollo del sistema de gestión de riesgo al poseer un sistema informático que es administrado desde la matriz de la DIAN en la ciudad de Bogotá y opera bajo recomendaciones de la Seccional de Ipiales para el perfilamiento de cargas de alto riesgo y automatizarlas.

En evidencia de lo expuesto, la DIAN si posee un sistema de gestión de riesgos normalizado en su Régimen de Aduanas Colombiano, en donde es evidente que la Unidad Administrativa Especial de la DIAN podrá establecer esta buena práctica internacional con el fin de prevenir el uso del comercio exterior para fines que atenten contra la seguridad nacional, esta acción se la realiza en base a un Habeas Data que mantiene la administración aduanera consolidada a través del tiempo, para evaluar la seguridad de la cadena logística en el comercio exterior.

El SENA E mantiene un Sistema de Gestión de Riesgo institucional basado en las buenas prácticas internacionales; José Arauz en su despacho afirma que, no se puede divulgar la información sobre este procedimiento puesto a que se estaría alertando a los usuarios o clientes de la administración aduanera sobre cómo se ejecuta esta acción, a través de la gestión de riesgo la aduana establece manuales de cumplimiento a los documentos que se debe de presentar frente a una importación, conjuntamente con el control aduanero concurrente y posterior en base al perfilamiento de clientes sujeta a una piscina de información que mantiene activa la aduana en todo el país. La gestión de riesgo es una herramienta utilizada para agilizar y asegurar la cadena logística y llama a ser una administración aduanera competitiva en la región. La gestión de riesgos debe de basarse en una información de calidad derivada de la inteligencia y otras fuentes de información de carácter histórico, de la experiencia de los oficiales aduaneros, de la

retroalimentación de los actores privados (OCE), y de las observaciones, previsiones y opiniones de expertos.

En lo que respecta al cumplimiento de esta norma, es evidente que el SENA E si mantiene un Sistema de Gestión de Riesgo aplicable en sus procedimientos aduaneros, no se encuentra reglamentado en el COPCI ni en su REGLAMENTO, solo se tiene establecido en el artículo 105 del reglamento al COPCI el perfilamiento de riesgo en donde se evidencia los criterios de selectividad que deben ser considerados, el control aduanero concurrente y posterior es operable bajo el perfilamiento de riesgo que mantiene el SENA E en base a información oficial confiscada a través de las declaraciones aduaneras presentadas ante la administración aduanera, de igual forma el perfil de riesgo se vincula a la designación de los canales de aforo o inspecciones aduaneras.

La selectividad, establecimientos de perfiles y selección, es otra de las normas de cumplimiento del Pilar 1 del Marco Normativo, en el cual la DIAN según la investigación realizada, la utilización de métodos sofisticados de selección e identificar cargas de alto riesgo, es uno de los principales instrumentos de trabajo en el ámbito aduanero, la presentación de información electrónica anticipada sobre envíos de carga, inteligencia estratégica, datos comerciales informatizados, análisis de anomalías, (...), son actividades que se realizan dentro de la DIAN y no es compartida a los OCE de la ciudad por confidencialidad institucional. Un claro ejemplo es la facilitación en procedimientos de los OEA el cual es el Piar 2 del Marco Normativo SAFE, puesto que la validación de seguridad del punto de origen de las mercancías reduce el riesgo, dejando como resultado el alcance de selección del objetivo propuesto en esta norma.

En cuanto a la norma de selectividad, establecimientos de perfiles y selección, la DIAN si realiza sus operaciones en base a una sólida base de datos comerciales computarizados y la presentación de información electrónica anticipada sobre los envíos de carga como métodos sofisticados de selección; la administración aduanera no hace el uso de los otros métodos tales como, inteligencia estratégica, análisis de anomalías en frontera, y la seguridad relativa de la cadena logística de un comerciante.

A través de la Dirección Distrital de la ciudad de Tulcán, el SENA E utiliza uno de los métodos sofisticados como establece la norma 5 de este caso de estudio, la cual es el uso de datos comerciales informatizados extraídos de la aplicabilidad del sistema de gestión de riesgos que mantiene la administración aduanera, como resultado de este método, un ejemplo es la verificación del valor realmente pagado en otro país a través de la declaración aduanera; por

consiguiente, según fuente de los OCE de la ciudad de Tulcán este proceso se lo realiza en un 11% en cumplimiento de la norma de selectividad, establecimiento de perfiles y selección de las mercancías y unidades de transporte, sin apearse a esta norma internacional de manera absoluta. No hace el uso de información electrónica anticipada sobre envíos de carga, hacia y desde un país, antes de su salida o llegada; inteligencia estratégica; análisis de anomalías; y la seguridad relativa de la cadena logística de un comerciante; a fin de preservar el uso de métodos sofisticados para identificar y seleccionar la carga de alto riesgo potencial.

Según la ALADI (2015), en su publicación denominada, “La Modernización de la Gestión Aduanera para la Facilitación del Comercio”, menciona que, (...), las Normas del Pilar 1 Aduana – Aduana nos hablan de tecnología, de análisis de riesgo, de la gestión integrada de la cadena logística y de otros principios como la información electrónica previa, al cual ya me referí y presupone la integridad de los funcionarios de aduana a los efectos de que el control sea transparente. (...), la cual es recibir de los distintos agentes del comercio exterior la información sobre las cargas que llegan a la aduana que se dispone a controlar. (p.34)

En base a lo expuesto, la DIAN en su afán de ser un país altamente competitivo, y dando cumplimiento a la norma de intercambio de información anticipada, trabaja conjuntamente con las administraciones aduaneras regionales a través del uso de un sistema comunitario denominado Regional Intelligence Liaison Officer (RILO), el cual es un sistema de cooperación y asistencia mutua entre aduanas de la Comunidad Andina de Naciones (CAN) y auspiciada por la Organización Mundial de Aduanas (OMA), de igual manera los OCE que operan en las ciudades de Ipiales y Tulcán realizan la presentación de información anticipada, tales como DAE, DAI, CPI, MRN, IMDT y SMDT, a fin de agilizar procedimientos aduaneros en frontera.

En constancia de lo establecido, la DIAN si cumple con la norma de presentación de información electrónica anticipada, este método se lo aplica a través de los sistemas aduaneros MUISCA y SYGA con participación de los exportadores e importadores, ésta norma se la fortalece en cumplimiento de lo establecido en el Convenio de Kyoto revisado sobre la facilidad del comercio electrónico, el intercambio electrónico de datos se lo realiza con norma internacional ONU/EDIFACT para el programa OEA, y el formato XML para los demás operadores, la mayoría de OCE de la ciudad de Ipiales si cumplen con un elemento esencial de la seguridad de la TIC la cual es el poseer la firma electrónica para lograr una estrategia de seguridad de la cadena logística.

Según José Arauz, el SENA E al ser miembro de la CAN, confirma de igual manera el uso de la Oficina Regional de Enlace de Información (RILO), la información que se comparte es en base al control aduanero posterior y las declaraciones aduaneras, a fin de luchar contra el contrabando y evitar la defraudación aduanera realizada en frontera, el seguimiento y monitoreo efectuado por la administración aduanera es constante y permanente, acogándose a la integración aduanera plena y cooperadora entre naciones, el SENA E mantiene voluntad política de la adopción del pilar 1 del Marco Normativo SAFE.

Además, el SENA E en cumplimiento de la norma de información electrónica anticipada, admite en su programa informático ECUAPASS la presentación anticipada de la declaración aduanera de importación; en la ciudad de Tulcán ningún operador goza de la certificación del programa OEA sin dar facilidad a la cadena logística internacional; la información que es compartida por la administración aduanera es efectuada a través de correo electrónico y formato XML; todos los operadores si poseen firmas digitales para la realización de sus operaciones aduaneras como elemento de esencial de la seguridad de la TIC.

A efectos de incrementar la eficacia de la administración aduanera y luchar contra el crimen organizado transfronterizo, la DIAN en cooperación internacional con el SENA E ha optado por el diseño de un Plan Operativo Binacional en coordinación de cancillerías y diplomacia para hacer frente de manera conjunta a la defraudación y contrabando aduanero, estableciendo conjuntamente actividades de selección y comunicación para la realización de programas de evaluación aplicados a los OCE que atraviesan por el Puente Internacional de Rumichaca. Las administraciones aduaneras en frontera aún no han establecido un sistema de reconocimiento mutuo de control aduanero, puesto que operan independientemente, como lo afirma Camilo Torres (2019), en su despacho.

El SENA E ejecuta el proceso de selección y comunicación con otras administraciones aduaneras, puesto a que una aduana no puede ser independiente, hay alertas de otras aduanas frente a estas acciones ilegales, como el robo de bienes culturales en otros territorios nacionales, y hace un llamado a la aduana internacional a estar alerta frente a este acto ilegal, caso aduana peruana SUNAT a el SENA E.

En base a la norma de medición de rendimiento aduanero, el SENA E ha establecido su propia metodología de desaduanamiento de mercancías, la cual consta de 5 etapas, las cuales se mencionan a continuación, etapa 1 la llegada del medio de transporte, etapa 2 ingreso al depósito habilitado, etapa 3 pago de la declaración, etapa 4 aforos realizados por aduana, y etapa 5 salida autorizada del almacén. Los indicadores que utiliza el SENA E para la realización

de informes de gestión son 4: tiempos de nacionalización, recaudación tributaria, aprehensiones aduaneras y competitividad regional entre administraciones aduaneras.

Según Ovalle, W. (2019), Intendente de Aduanas de la Superintendencia de Administración Tributaria de Guatemala, en su publicación denominada “Modernización Integral Aduanera”, afirma que, existen grandes oportunidades para mejorar el control del ingreso, permanencia y egreso de personas y vehículos a zona primaria. Por tanto, debe trabajarse en la definición e instrumentación de protocolos de coordinación con otras autoridades, para salvaguardar la seguridad del personal, mercancías y usuarios en dichas zonas, así como en la recuperación de polígonos de terrenos propios, la lucha contra el contrabando y la defraudación, entre otros. (p.14)

“Las medidas contempladas en este componente no se limitan apenas a la seguridad física de la operación, sino que también comprenden mecanismos de seguridad electrónica y de acceso a la información” (Ovalle, 2019, p.14).

En cumplimiento a la norma de evaluación de seguridad del Pilar 1 del Marco Normativo SAFE y en base a la investigación realizada, la DIAN trabaja con otras autoridades competentes para realizar este procedimiento relacionado con el movimiento de mercancías en la cadena logística internacional, tales como el Instituto Colombiano Agropecuario (ICA), Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos (INVIMA), Policía Fiscal y Aduanera (POLFA), Fiscalía General del Estado (FGE), a fin de resolver los problemas detectados que afectan la fluidez del comercio exterior. El SENA ejecuta estas acciones a través de la Unidad de Monitoreo Aduanero (UMA), Fiscalía, Ministerio de Agricultura, Ganadería, Acuacultura y Pesca (MAGAP), Agencia de Regulación y Control Fito y Zoosanitario (AGROCALIDAD), Agencia Nacional de Regulación, Control y Vigilancia Sanitaria (ARCSA), y Asociaciones de productores de bienes primarios de la Zona 1 para evitar actos de defraudación aduanera, como lo establece José Arauz.

A efectos de combatir con el comportamiento deshonesto de la autoridad aduanera, Camilo Torres (2019) afirma que, para el ingreso de todo funcionario a ser parte de la DIAN se hacen pruebas psicotécnicas y verificación de criterios de moralidad a través de polígrafos y evaluaciones constantes de conocimiento basado en el perfil ocupacional, el propósito y alcances de la DIAN es contar con un personal altamente capacitado para la seguridad y la facilitación de la cadena logística internacional, no se realiza capacitaciones constantes a los OCE puesto a que los costos serían mayores y no alcanzaría en el presupuesto de la administración aduanera. La DIAN ha implementado reglas de conducta de los administradores,

representantes legales, agentes de aduana, y un código de ética laboral en el Decreto 1165, en donde deben realizar sus operaciones basadas en el principio de buena fe y de servicio a los intereses de la función pública.

El SENA E posee un Comité de Seguridad el cual permite establecer el adecuado procedimiento a la falta de integridad de funcionarios públicos, en los cuales se identifican los posibles problemas que se pueden presentar en el equipo de trabajo, la aduana ejecuta capacitaciones constantes a sus funcionarios y tiene establecido un canal directo con gerencia, en donde el usuario o cliente del SENA E puede denunciar a través de un correo electrónico y se procederá a las respectivas sanciones al personal que cometa estos actos deshonestos, el objetivo de este comité es fortalecer el talento humano de la institución mediante el reforzamiento de sus capacidades, la mejora de los beneficios e incentivos laborales y el combate constante de las prácticas que riñen contra la ética e integridad de nuestros funcionarios.

Las administraciones aduaneras, sea el caso del SENA E y la DIAN, deberán realizar inspecciones de seguridad a la mercancía y unidades de transporte de alto riesgo destinados al exterior, siempre y cuando la aduana del país de importación haya realizado previa solicitud razonable a la aduana de partida, una inspección o aforo aplicando el sistema de gestión de riesgo para reducir cualquier tipo de inseguridad en el transcurso de la cadena logística internacional. Las administraciones aduaneras fronterizas operan independientemente y realizan el procedimiento de inspecciones de seguridad de mercancías destinadas al exterior, sin previa solicitud razonable de la aduana del país importador.

Según la afirmación de José Arauz (2019), la Dirección Distrital de Aduana – SENA E al encontrarse en frontera tiene la facilidad de intercambiar información necesaria de ciertos productos principales de la actividad comercial, para realizar procedimientos aduaneros y llevar una sólida base de datos en SENA E y la DIAN intercambian valores declarados de importación y valores declarados en exportación entre Colombia y Ecuador a través del Puente Internacional de Rumichaca.

Finalmente, en base a las entrevistas aplicadas a los Señores Directores de las administraciones aduaneras fronterizas, se puede afirmar que el SENA E y la DIAN no cumplen con la norma 11, en donde se establece cuando una administración aduanera detecta mercancías o unidades de transporte de alto riesgo, puede aplicar el proceso de inspección de seguridad previo solicitud razonable del país extranjero; las aduanas trabajan de forma individual en relación a su normativa establecida.

V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. CONCLUSIONES

- En base al indicador de gestión aduanera, tiempos de desaduanización de mercancías, la Dirección Distrital de Aduana de la ciudad de Tulcán – SENAE, a través de su metodología aduanera se demora un tiempo promedio de 3.8 días; por otro lado, la Dirección de Impuestos y Aduanas de la ciudad de Ipiales – DIAN, a través de su metodología aduanera, estima dos tiempos de desaduanamiento de mercancías, por lo cual basa su procedimiento aduanero en las declaraciones de importación anticipadas con entrega en depósito aduanero, uno de sus tiempos se basa sin la permanencia en depósito con un promedio de 2 días, y con permanencia en depósito 5.8 días.
- Considerando el proceso de aprehensión de mercancías en territorio aduanero, el SENAE a través de sus unidades fiscalizadoras, ha logrado un promedio anual de 1774 actas de aprehensión, por un lado, y por otro lado la DIAN ha logrado aprehender un promedio anual de 3143 actas de mercancías sujetas de contrabando, estos datos fueron obtenidos considerando un intervalo de tiempo desde el 2014 al 2019.
- En cumplimiento de la Norma 1, gestión integrada de la cadena logística, se pudo evidenciar que el SENAE y la DIAN si cumplen con procedimientos de control aduanero integrado a una evaluación de riesgos, como una medida general de control, las administraciones aduaneras realizan sus operaciones independientemente en base a normas internacionales de gestión optimizando tiempos y costos.
- En base a la investigación realizada según criterios de los OCE que realizan sus actividades económicas en la ciudad de Ipiales y Tulcán, el sistema aduanero fronterizo SENAE – DIAN tiene potestad para realizar inspecciones a todo procedimiento comerciales que se efectúen a través del Puente Internacional de Rumichaca, tales como; inspecciones a unidades vehiculares que ingresen o salgan de territorio aduanero, en proceso de tránsito aduanero a través de observaciones en la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (DTAI), y en procesos de reexpedición de carga desde un país, como lo establece la Norma 2, facultad para inspeccionar la carga.
- En el marco de la Norma 3, modernización aduanera, el SENAE posee un equipamiento móvil de rayos X para realizar procedimientos de inspecciones no intrusivas, instalado en un depósito temporal habilitado en donde realiza aforos de manera esporádica en base al perfilamiento del cliente designado por la administración aduanera, la DIAN no posee equipamiento tecnológico moderno para realizar operaciones aduaneras expeditas y

simplificadas; las dos administraciones aduaneras no cuentan con laboratorios químicos para proteger las fronteras de mercancías de dudosa procedencia; tampoco hacen el uso de drones para realizar inspecciones en puntos no habilitados para la circulación de mercancías y movilidad humana.

- El SENA y la DIAN, en el marco de la Norma 4, cuentan con un sistema de gestión de riesgos vinculado a diferentes procedimientos aduaneros, tales como, control aduanero, perfilamiento de clientes receptores del servicio aduanero, basados en las mejores prácticas internacionales que utilicen este sistema (evaluación de riesgo, definición de perfiles y selección, indicadores de gestión, análisis, información e inteligencia), las dos administraciones aduaneras han adoptado este proceso para fortalecer la organización y las capacidades aduaneras en etapas progresivas de control.
- En cumplimiento de la Norma 5, selectividad, establecimiento de perfiles y selección; el SENA utiliza datos comerciales informatizados que la aduana a consolidado a través del sistema informático ECUAPASS para realizar este procedimiento que agiliza despachos de carga, la integración de la gestión de riesgos debe ser dinámico que responda a los nuevos cambios del entorno comercial y a un nuevo posible riesgo. La DIAN se acoge al principio de información electrónica anticipada y datos comerciales informatizados por medio de MUISCA y SYGA/SIGLO XXI como sistemas aduaneros colombianos, en base a lo expuesto con anterioridad.
- El SENA y la DIAN realizan procedimientos de intercambio de información a través de la Oficina Regional de Enlace de Información (RILO), en donde las aduanas regionales se encuentran actualizadas en materia de normativa aduanera y resoluciones que emplea cada administración aduanera en relación a su dependencia; ambas aduanas si permiten la presentación anticipada electrónica de sus declaraciones aduaneras a través de sus sistemas inteligentes aduaneros, en cumplimiento de la Norma 6, información electrónica anticipada.
- En el marco de la Norma 7, selección y comunicación, el SENA y la DIAN al ser aduanas totalmente independientes, ejecutan esta norma bajo el proceso de resoluciones, manuales y guías metodológicas para todo trámite aduanero. Las dos administraciones aduaneras han optado por el diseño de un Plan Operativo Binacional en coordinación de cancillerías y diplomacia para hacer frente de manera conjunta al crimen organizado en frontera.

- En cumplimiento de la Norma 8, medición del rendimiento aduanero, el SENA se basa en 4 indicadores de gestión, tiempos promedio de nacionalización, recaudación tributaria, número de aprehensiones y competitividad dentro del sistema aduanero regional; por otro lado, la DIAN mide su rendimiento a través de Informes anuales en base a presupuestos, cumplimiento de metas, gestión aduanera, informes de los entes de control que vigilan a la DIAN, contratación, (...).
- Las dos administraciones aduaneras trabajan con otras autoridades competentes para ejecutar evaluaciones de seguridad, para el caso del SENA trabaja coordinada con la Unidad de Monitoreo Aduanero (UMA) y la Policía Nacional, para el caso de la DIAN coopera con la Policía Fiscal Aduanera de Colombia (POLFA) y Fuerzas Armadas Colombianas, para combatir contra actos ilegales en frontera, como lo establece la Norma 9, evaluación de la seguridad fronteriza.
- En constancia de la Norma 10, integridad de los funcionarios que operan en aduanas, el SENA mantiene un enlace permanente en el sistema informático ECUAPASS en donde el usuario puede denunciar sobre actos deshonestos que pueden realizar sus funcionarios, la DIAN realiza evaluaciones constantes a los funcionarios para la ocupación de cargos públicos en base a un programa de ética profesional; en cumplimiento de la norma de integridad de los funcionarios.
- El SENA y la DIAN no realizan procesos de inspección previo solicitud razonable de la aduana del país extranjero, el proceso de inspección/aforos se lo realiza de manera aleatoria e independiente en base a una gestión de riesgos adecuada estrictamente velando intereses nacionales, la Norma 11, no es cumplible por las dos administraciones aduaneras.
- El sistema de gestión de riesgos, es la columna vertebral de la gestión aduanera, debido a que a través de esta herramienta se perfila a los usuarios de comercio exterior, para establecer un control individualizado a cada actor que interviene en el intercambio comercial.

5.2. RECOMENDACIONES

- El SENA y la DIAN deben basar sus procedimientos aduaneros, en el Pilar 1 del Marco Normativo SAFE, puesto a que es un instrumento para asegurar y facilitar el comercio en frontera, a través de las 11 Normas de cumplimiento para fortalecer la red aduanera y mejorar sus capacidades para detectar envíos de alto riesgo.
- En el marco de modernización aduanera, las aduanas están llamadas adoptar las mejores prácticas internacionales en materia aduanera, tales como el uso de equipos de inspección no intrusivo, equipos de detección por radiación ubicados en puntos hábiles y estratégicos, uso de drones para mejorar el control aduanero, la creación de laboratorios químicos, (...).
- Las aduanas, están llamadas a obedecer el artículo 8 y 12 del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC) de la OMC, en donde establece Cooperación entre los Organismos que Intervienen en Frontera y Cooperación Aduanera; entre los cuales se mencionan la compatibilidad de los días y horarios de trabajo, compatibilidad de procedimientos y formalidades, control aduanero conjunto y compartido, (...).
- Las aduanas deberán fortalecer un control aduanero conjunto e integrado entre sus organismos de fiscalización, con el objetivo de optimizar tiempos y recursos y evitar la duplicidad de sus procedimientos aduaneros.
- El SENA y la DIAN deben proporcionar información electrónica anticipada, para llevar a cabo una evaluación de riesgo adecuada, y realizar perfilamientos de los OCE que realizan el tráfico internacional de mercancías a través de Puente Internacional de Rumichaca, estas acciones evitarán discriminaciones arbitrarias o injustificables o restricciones encubiertas al comercio internacional.
- Es urgente e indispensable la conformación de un Centro Binacional de Atención Fronteriza (CEBAF) regulados por la Decisión 502 de la Comunidad Andina de Naciones (CAN), el CEBAF se enmarca en dar facilidad al transporte internacional de mercancías por carretera, mejorar la migración, facilitar los servicios aduaneros, (...).
- En base a criterios establecidos por los OCE de la ciudad de Ipiales, los funcionarios del SENA desconocen las Normas Comunitarias (clasificación arancelaria), en consecuencia, hace que el procedimiento de nacionalización de mercancías y cruce de frontera sea más retardado, dejando inconformidad a los Importadores o Exportadores.
- Las aduanas en frontera, deben realizar inspecciones de seguridad de mercancías destinadas al exterior, previa solicitud razonable de la aduana del país de importación,

este procedimiento es realizable cuando el medio de transporte sea designado de alto riesgo, previo la aplicación de análisis de riesgo que emplea la administración aduanera.

VI. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALADI. (2014). Facilitación Aduanera para mejora del Comercio Internacional. Recuperado de <http://www.aladi.org/sitioAladi/facilitacionComercioAduana.html>
- ALADI. (2019). Sistema de Información de Comercio Exterior - Estadísticas por ítem arancelario de un país, estadísticas de comercio exterior. Recuperado de http://consultawebv2.aladi.org/sicoexV2/jsfComercio/comercio_exterior_item_arancelario.seam
- Arévalo, J. (2015). El Operador Económico Autorizado, sus beneficios y desventajas para la agilización del comercio internacional.
- Arias, F. (2015). Metodología de la Investigación. Recuperado de http://profesores.fi-b.unam.mx/jlfl/Seminario_IEE/Metodologia_de_la_Inv.pdf
- Baquero, M. F. (2016). Tecnología en exportaciones e importaciones. 12.
- BCE. (2019). Información estadística del sector externo del Banco Central del Ecuador. Recuperado de <https://contenido.bce.fin.ec/home1/estadisticas/bolmensual/IEMensual.jsp>
- Comunidad Andina de Naciones (2019). Normativa Andina, Decisión 501. Recuperado de <http://www.comunidadandina.org/Normativa.aspx?GruDoc=07>
- Comunidad Andina de Naciones (2019). Zonas de Integración Fronteriza. Recuperado de <http://www.comunidadandina.org/Seccion.aspx?id=122&tipo=TE>
- CAN (2019). Centros Binacionales de Atención en Frontera (CEBAF). Recuperado de <http://www.comunidadandina.org/Seccion.aspx?id=123&tipo=TE>
- Cisneros, C., & Matamoros, A. (2016). Cumplimiento de la Norma SAFE en el Contexto de la Zona Aduanera del Ecuador, Caso: Agentes de Aduanas. Guayaquil.
- Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (2019). Estadísticas de Comercio Exterior. Recuperado de [http://websiex.dian.gov.co/pls/siex/impo_admon\\$.startup](http://websiex.dian.gov.co/pls/siex/impo_admon$.startup)
- DIAN (2019). Estudio de Tiempos de Nacionalización de Mercancías. Recuperado de <https://www.dian.gov.co/aduanas/Paginas/Estudio-de-tiempos-de-despacho-de-mercancias-.aspx>

- Farías J. (2019). Estrategia Aduanera, la Revista Mexicana de Comercio Exterior. Latinoamérica y el Convenio de Kyoto revisado. Recuperado de <https://www.estrategiaaduanera.mx/latinoamerica-y-el-convenio-de-kyoto-revisado/>
- Funes, O. (2016). Retos de la Unión Aduanera en Centroamérica. Series, estudios y perspectivas. CEPAL, 9.
- Hernández, J. C., & Hernández, L. (2017). La Organización Mundial de Aduanas (OMA) y la institucionalización del Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio (SAFE). México.
- Hernández, R. (2010). Metodología de la investigación. México: Quinta edición.
- Meza, A. (2016). La Organización Mundial de Aduanas y la Facilitación del Comercio Internacional. THEMIS.
- Niño, V. (2011). Metodología de la Investigación. Bogotá: Primera edición.
- Organización Mundial del Comercio (2019). Facilitación del Comercio. Recuperado de https://www.wto.org/spanish/tratop_s/tradfa_s/tradfa_s.htm
- OMA. (2015). Marco Normativo SAFE, para asegurar y facilitar el comercio mundial. Bruselas.
- OMA (2019). Red de Tecnología – TeN. Recuperado de <http://www.mercojuris.com/15441/la-oma-presenta-su-tecnologia-de-red/>
- ONU. (2016). Convenio de Kyoto Revisado (CKR). Recuperado de <http://tfig.unece.org/SP/contents/revised-kyoto-convention.htm>
- Reyes, O., Palos, M., & Martínez, A. (2018). La fiscalización, recaudación y facilitación del comercio exterior de la aduana a partir de su modernización: un estudio de caso. http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2306-91552018000100010.
- SENAE. (2018). Organización Mundial de Aduana (OMA). Recuperado de <https://www.aduana.gob.ec/organizacion-mundial-de-aduana-oma/>
- Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador. (2019). Tributos Recaudados. Recuperado de <https://www.aduana.gob.ec/novedades/tributos-recaudados/>
- Zamora, A., & Navarro, J. (2015). Competitividad de la administración de las. Redalyc, <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=39533059009>.

VII. ANEXOS

7.1. Anexo 1: Información sobre las Empresas de Transporte Pesado de Carchi – ANT.

Tulcán, 30 de mayo del 2019

Señor.-

Ab. Francisco Castro

DIRECTOR DE LA AGENCIA NACIONAL DE TRANSITO DEL CARCHI

Presente.-

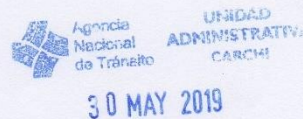
ASUNTO: SOLICITUD DE INFORMACIÓN

A través del presente oficio me permito expresar un cordial y afectuoso saludo, augurando toda clase de éxitos en las funciones que realiza cotidianamente.

Por medio del presente documento me permito solicitar de la manera más comedida, se me colabore con información sobre las empresas que estas registradas en la Agencia Nacional de Transito – Carchi (ANT), *en las actividades de Transporte Pesado por Carretera del Cantón Tulcán*, esta información será de gran ayuda puesto que será utilizada para investigaciones académicas o trabajo de titulación, la investigación no posee fines de lucro y garantiza el anonimato de los participantes y la confidencialidad de la información requerida.

Desde ya anticipo un agradecimiento sincero y fraterno por su colaboración a la petición anteriormente realizada y por el aporte de las Instituciones Públicas del Ecuador por fortalecer la Investigación Académica.

Atentamente.-



LEÓN POZO ROBERTO CARLOS

C.I. 0401397179

**ESTUDIANTE DE LA CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIOS
INTERNACIONALES – UPEC**

Firma: Daniela Hora: 15:30

DIT- UPEC-2019-2223

7.2. Anexo 2: Solicitud de información sobre tiempos en aduana, metodología DIAN.



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI

Ley No. 2006-36 · Publicada en el Segundo Suplemento del Registro Oficial No. 244 del 5 de abril del 2006

Tulcán, 11 de septiembre del 2019

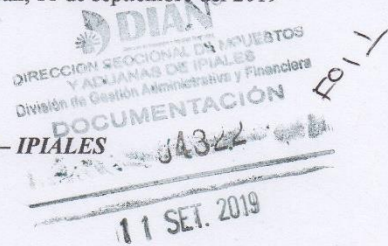
Señor Doctor.

Camilo Andrés Torres Segura

DIRECTOR SECCIONAL DE IMPUESTOS Y ADUANAS – IPIALES

Presente.-

ASUNTO: SOLICITUD DE INFORMACIÓN



Reciba un atento y cordial saludo deseándole éxitos y aciertos en sus importantes funciones.

Yo, LEÓN POZO ROBERTO CARLOS, con cédula de identidad Nro. 040139717-9, estudiante de la Universidad Politécnica Estatal del Carchi, por medio del presente me permito solicitar de la manera más comedida se digne disponer a quien corresponda de tan prestigiosa institución, *se me facilite información sobre tiempos de nacionalización de mercancías (días), tiempos de atención de aduana (horas), tiempos de nacionalización por etapas (días)*; que fueron ejecutadas por la administración aduanera de Ipiales (37) – DIAN, con el objetivo de recolectar información relevante para sustentar y fortalecer el trabajo de Titulación denominado: “*La aplicación del Pilar 1 del Marco Normativo SAFE: Asociación aduana – aduana y la facilitación en los procesos aduaneros entre el SENAE y la DIAN en la zona fronteriza*”, mismo que pretende realizar un estudio comparativo y evaluar la gestión de los procedimientos aduaneros que se realizan en frontera colombo – ecuatoriana, en beneficio del principio de Facilitación al Comercio Exterior entre naciones y la aplicación de Buenas Prácticas Internacionales.

Cabe recalcar que la información proporcionada será utilizada con absoluta confidencialidad y destinada a fines estrictamente académicos sin fines de lucro, seguros de contar con una respuesta favorable desde ya anticipo mis más sinceros agradecimientos.

Atentamente,

LEÓN ROBERTO

Correo electrónico: robertoleon335@gmail.com

**ESTUDIANTE DE LA CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACIÓN
COMERCIAL INTERNACIONAL – UPEC**

● Av. Universitaria y Antisana ● Telfs: (06) 2224-079 / 2224-080 Fax ext.: 1313
● www.upec.edu.ec ● e-mail: info@upec.edu.ec

UPEC

7.3. Anexo 3: Comprobante de solicitud de información - DIAN.

 DIAN <small>Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales</small>		Recepción de Quejas, Reclamos, Sugerencias, Peticiones y Felicitaciones		 MUSICA <small>Modelo Único de Ingresos, Servicio y Control Automatizado</small>		1450		
1. Año <input type="text"/>		2. Concepto <input type="text" value="1"/>		4. Número de formulario 14509004527635				
Espacio reservado para la DIAN 						(415)7707212489984(8020) 001450900452763 5		
Datos entidad								
18. Número de identificación 8 0 0 1 9 7 2 6 8		6. DV 4		11. Razón social Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales				
Datos generales								
24. No. Asunto 201982140100097081		25. No. Formulario anterior						
Datos de quien presenta	26. Tipo de documento 13	27. Número de identificación 0 4 0 1 3 9 7 1 7 9		28. Primer apellido LEON		29. Segundo apellido	30. Primer nombre ROBERTO	31. Otros nombres
	32. Razón social						33. País ECUADOR	Cód 2 3
	34. Departamento		Cód.	35. Ciudad/Municipio		Cód.	36. Dirección AVENIDA UNIVERSITARIA Y CORALPA	
	37. Teléfono 1 +593994019493		38. Teléfono 2		39. Correo electrónico robertoleon335@gmail.com			
Datos de quien se dirige	40. Tipo de documento	41. Número de identificación		42. Primer apellido		43. Segundo apellido	44. Primer nombre	45. Otros nombres
	46. Area o dependencia (Si la conoce)							
Lugar de los hechos	47. Departamento Bogotá D.C.		Cód. 1 1	48. Ciudad/Municipio Bogotá, D.C.		Cód. 1 1 0	49. Dirección NIVEL CENTRAL	
	50. Fecha y hora de los hechos 2 0 1 9 - 1 1 - 1 8 / 1 2 : 0 0 : 0 0			51. Lugar de los hechos Sede Dirección Seccional de Aduanas		Cód. 4 6	52. Otro lugar - Cuál?	
	53. Descripción de los hechos Solicito de la manera mas comedita se me facilite inform,acion total sobre: 1. Tiempos de nacionalizacion de mercancías (días), tiempos de atención en aduana (horas) tiempos de nacionalizacion por etapas (días) que fueron ejecutadas por la DIAN de Ipiales (37) en el periodo 2017 y 2018. 2. Numero de Inspecciones Fisicas, Inspecciones NO intrusivas, inspecciones documentales, inspecciones automaticas que fueron efecudadas por la administracion aduanera de Ipiales durante el periodo 2017 y 2018. 3. El promedio Anual de actas de aprehension realizadas durante los ultimos cinco años en la DIAN de Ipiales. Lo anterior es con el fin de adelantar mi trabajo de titulación denominado: La aplicacion del pilar uno del marco normativo SAFE asociacion Aduana-Aduana y la facilitacion en los procesos entre el SENAE y la DIAN en la Zona Fronteriza. Atentamente: Roberto Leon Estudiante de la carrera de comercio exterior y negociacion comercial Internacional. Universidad Politecnica Estatal del Carchi.							
54. Anexos ?								
Firma de quien suscribe la solicitud				Firma funcionario que registra				
1001. Apellidos y nombres 1002. Tipo doc. 1003. No. Identificación 1004. DV				984. Nombre 985. Cargo 989. Dependencia <input type="text"/> 983. Establecimiento <input type="text"/> 982. Area <input type="text"/> 990. Lugar admittvo. <input type="text"/> 991. Organización				
1005. Cód. Representación <input type="text"/> 1006. Organización <input type="text"/>				997. Fecha expedición 2 0 1 9 - 1 1 - 1 8 / 1 0 : 2 8 : 2				
2 0 1 9 1 1 6 7 9 4 0 9 4 8								

7.4. Anexo 4: Solicitud de entrevista Dirección Distrital de Aduana Tulcán - SENA E.

Memorando Nro. UPEC-CEYNCI-2019-589-M

Tulcán, 14 de junio de 2019

PARA: Msc. José Arauz

DIRECTOR DISTRITAL ADUANA TULCÁN

De mi consideración:

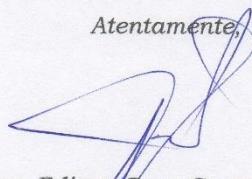
Reciba un atento y cordial saludo deseándole éxitos en sus importantes funciones.

Por medio del presente me permito poner en su conocimiento que el señor León Pozo Roberto Carlos, portador de la cedula de identidad No. 0401397179, se encuentra realizando el tema de investigación "La aplicación del Pilar 1 del Marco Normativo SAFE: Asociación aduana - aduana y la facilitación en los procesos aduaneros entre el SENA E y la DIAN en la zona fronteriza.", motivo por el cual me permito solicitar de la manera más comedida se permita aplicar una entrevista sobre los procedimientos aduaneros en frontera.

Cabe recalcar que los datos estadísticos proporcionados serán utilizados con absoluta confidencialidad y destinada con fines estrictamente académicos.

Seguros de poder contar con una respuesta favorable desde ya anticipo mis más sinceros agradecimientos.

Atentamente,



Ing. Edison Caza Guevara Msc.

**DIRECTOR DE LA CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR Y
NEGOCIACIÓN COMERCIAL INTERNACIONAL
"Educación para el desarrollo y la Integración"**

EC/dr



Servicio Nacional de Aduana del Ecuador

Teléfono(s): 043731030

Fecha: 2019-06-17 09:54:25 GMT -05

Documento No.: SENA E-DDT-2019-1758-E

Recibido por: Stefanny Gabriela Hernández Salazar

Para verificar el estado de su documento ingrese a: <https://www.gestionadocumental.gob.ec>

con el usuario: 1706651732

7.5. Anexo 5: Solicitud de entrevista a la DIAN de Ipiales.

DIAN
DIRECCIÓN SECCIONAL DE IMPUESTOS
Y ADUANAS NACIONALES
División de Gestión Administrativa y Financiera
DOCUMENTACIÓN

02896

17 JUN. 2019

a. H

Memorando Nro. UPEC-CEYNCI-2019-590-M

Tulcán, 17 de junio de 2019

PARA: Dr. Camilo Andrés Torres Segura

DIRECTOR DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES-DIAN

De mi consideración:

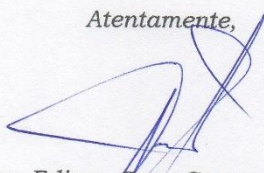
Reciba un atento y cordial saludo deseándole éxitos en sus importantes funciones.

Por medio del presente me permito poner en su conocimiento que el señor León Pozo Roberto Carlos, portador de la cedula de identidad No. 0401397179, se encuentra realizando el tema de investigación "La aplicación del Pilar 1 del Marco Normativo SAFE: Asociación aduana - aduana y la facilitación en los procesos aduaneros entre el SENAE y la DIAN en la zona fronteriza.", motivo por el cual me permito solicitar de la manera más comedida se permita aplicar una entrevista sobre los procedimientos aduaneros en frontera.

Cabe recalcar que los datos estadísticos proporcionados serán utilizados con absoluta confidencialidad y destinada con fines estrictamente académicos.

Seguros de poder contar con una respuesta favorable desde ya anticipo mis más sinceros agradecimientos.

Atentamente,



Ing. Edison Caza Guevara Msc.

**DIRECTOR DE LA CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR Y
NEGOCIACIÓN COMERCIAL INTERNACIONAL
"Educación para el desarrollo y la Integración"**



EC/dr

7.6. Anexo 6: Entrevista Dirección Seccional de Impuestos y Aduanas de Ipiiales – DIAN.



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI
 FACULTAD DE COMERCIO INTERNACIONAL, INTEGRACIÓN, ADMINISTRACIÓN Y
 ECONOMÍA EMPRESARIAL
 ESCUELA DE COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACIÓN COMERCIAL
 INTERNACIONAL



ENTREVISTA	
Objetivo:	Obtener información precisa para diagnosticar el grado de aplicabilidad del Pilar 1 del Marco Normativo SAFE en la gestión aduanera de Tulcán (SENAE) e Ipiiales (DIAN), este instrumento de investigación está dirigido a los Señores Directores Distritales de las Aduanas ubicadas en frontera, SENAE y DIAN.
Instrucciones:	El entrevistado está en completa libertad de responder las preguntas como considere necesario, se respetará todas las respuestas a esta herramienta cualitativa de la investigación. La presente investigación no posee fines de lucro y garantiza el anonimato de los participantes y la confidencialidad de la información requerida puesto que solo será utilizada con fines académicos.
Entrevistador:	Roberto Carlos León Pozo - robertoleon335@gmail.com

ÍTEMS

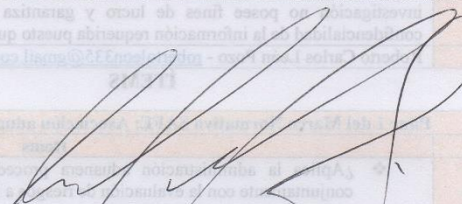
Pilar 1 del Marco Normativo SAFE: Asociación aduana – aduana.	
Normas	Ítems
NORMA 1: Gestión integrada de la cadena logística.	<ul style="list-style-type: none"> ❖ ¿Aplica la administración aduanera procedimientos de control aduanero integrado conjuntamente con la evaluación de riesgos a fin de dar facilitación a la gestión integrada de la cadena logística? ¿Cuáles? ❖ ¿Mantiene la administración aduanera procesos de mejoramiento continuo enfocados al control aduanero aplicados en zona primaria y depósitos temporales? ¿Cuáles? ❖ ¿La administración aduanera establece programas de inviolabilidad de precintos como establece las Normas Internacionales ISO 17712 para garantizar la integridad de contenedor y mercancías? ¿Cuáles? ❖ ¿Presentan los OCE's ante la administración aduanera, información electrónica anticipada, tales como, DAE, DAI, MC, CPI, IMDT, SMDT; a fin de agilizar procesos aduaneros en frontera y preservar las buenas prácticas internacionales?
NORMA 2: Facultad para inspeccionar la carga.	<ul style="list-style-type: none"> ❖ ¿Cuáles son las facultades que tiene la administración aduanera para inspeccionar la carga que ingrese o salga, que está en tránsito, o que esté en proceso de ser reexpedida desde un país?
NORMA 3: Tecnología moderna en los equipos de inspección.	<ul style="list-style-type: none"> ❖ En el marco de modernización aduanera, ¿la administración aduanera goza de equipamiento tecnológico moderno para sus procesos de inspección no intrusivo y de equipos de detección por radiación? ❖ ¿Posee la administración aduanera laboratorios químicos para proteger la frontera colombo - ecuatoriana y fiscalizar con mayor eficiencia el Comercio Exterior?
NORMA 4: Sistemas de gestión de riesgo.	<ul style="list-style-type: none"> ❖ ¿Ha implementado la administración aduanera un sistema de gestión de riesgo para identificar cargas o medios de transporte que podrían ser de alto riesgo y automatizarlas? ¿Cuál es su proceso?
NORMA 5: Selectividad, establecimiento de perfiles y selección.	<ul style="list-style-type: none"> ❖ ¿La administración aduanera, utiliza métodos sofisticados para identificar y seleccionar la carga de alto riesgo potencial? (<i>información electrónica anticipada sobre envíos de carga, inteligencia estratégica, datos comerciales informatizados, análisis de anomalías, seguridad relativa de la cadena logística de un comerciante</i>).
NORMA 6: Información electrónica anticipada.	<ul style="list-style-type: none"> ❖ ¿Realiza la administración aduanera intercambio de información con otras aduanas regionales con el fin de llevar a cabo una adecuada evaluación de riesgos en frontera? ¿Cómo es su proceso?
NORMA 7: Selección y comunicación.	<ul style="list-style-type: none"> ❖ ¿Las administraciones aduaneras realizan programas conjuntos de selección y evaluación estandarizados para incrementar su eficacia a efectos de garantizar la seguridad de los envíos y de luchar contra el crimen organizado transfronterizo?
NORMA 8: Medición del rendimiento.	<ul style="list-style-type: none"> ❖ ¿Cuáles son los criterios que utiliza la administración aduanera para la medición de rendimiento en sus procesos para la posterior elaboración de los informes de gestión aduanera?
NORMA 9: Evaluación de la seguridad.	<ul style="list-style-type: none"> ❖ ¿Trabaja la administración aduanera con otras autoridades competentes para ejecutar las evaluaciones de seguridad, relacionadas con el movimiento de mercancías en la cadena logística internacional, a fin de enfrentar la defraudación aduanera?



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI
FACULTAD DE COMERCIO INTERNACIONAL, INTEGRACIÓN, ADMINISTRACIÓN Y
ECONOMÍA EMPRESARIAL
ESCUELA DE COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACIÓN COMERCIAL
INTERNACIONAL




NORMA 10: Integridad de los funcionarios.	<ul style="list-style-type: none"> ❖ ¿Ha implementado la administración aduanera programas para prevenir la falta de integridad del personal e identificar y combatir los comportamientos deshonestos de la organización? ¿y en qué áreas se las realiza?
NORMA 11: Inspecciones de seguridad de mercancías destinadas al exterior	<ul style="list-style-type: none"> ❖ ¿Cuál es el proceso en el que la administración aduanera, realiza inspecciones de seguridad de carga y medios de transporte de alto riesgo, previa solicitud razonable del país de importación?


FIRMA Y SELLO INSTITUCIONAL


GRACIAS POR SU VALIOSA COLABORACIÓN.

<ul style="list-style-type: none"> ❖ ¿Trabaja la administración aduanera con otras autoridades competentes para ejecutar las evaluaciones de seguridad, relacionadas con el movimiento de mercancías en la cadena logística internacional, a fin de efectuar la defraudación aduanera? 	NORMA 9: Evaluación de la seguridad
<ul style="list-style-type: none"> ❖ ¿Terminan los procesos para la posterior elaboración de los informes de gestión aduanera? 	NORMA 8: Medición de rendimiento
<ul style="list-style-type: none"> ❖ ¿Cuáles son los criterios que utiliza la administración aduanera para la medición de envíos y de lucha contra el crimen organizado transfronterizo? 	NORMA 7: Medición de cumplimiento
<ul style="list-style-type: none"> ❖ ¿Las administraciones aduaneras realizan programas conjuntos de selección y evaluación estandarizados para incrementar el énfasis a efectos de garantizar la seguridad de los estibados por incumplimiento? 	NORMA 6: Selección y evaluación
<ul style="list-style-type: none"> ❖ ¿Cómo es su proceso? 	NORMA 5: Selección y evaluación
<ul style="list-style-type: none"> ❖ ¿Realiza la administración aduanera intercambio de información con otras aduanas regionales con el fin de llevar a cabo una adecuada evaluación de riesgos en fronteras? 	NORMA 4: Intercambio de información
<ul style="list-style-type: none"> ❖ ¿La administración aduanera utiliza métodos sofisticados para identificar y seleccionar la carga de alto riesgo potencial? ¿Información electrónica automática sobre envío de carga, investigación exhaustiva, datos comerciales, información auxiliar de aduanas, seguridad relativa de la cadena logística de un comercio? 	NORMA 3: Identificación y selección
<ul style="list-style-type: none"> ❖ ¿Identificar cargas o medios de transporte que podrían ser de alto riesgo y automatizarlos? ¿Cómo es su proceso? 	NORMA 2: Identificación y selección
<ul style="list-style-type: none"> ❖ ¿Ha implementado la administración aduanera un sistema de gestión de riesgo para campo - contenedores y facturas con mayor eficiencia el Comercio Exterior? 	NORMA 1: Gestión de riesgo
<ul style="list-style-type: none"> ❖ ¿Pone la administración aduanera laboratorios químicos para proteger la frontera equipamiento tecnológico moderno para sus procesos de inspección no intrusiva y de equipos de detección por radiación? 	NORMA 1: Tecnología de inspección
<ul style="list-style-type: none"> ❖ En el marco de modernización aduanera, ¿la administración aduanera posee de equipamiento tecnológico moderno para sus procesos de inspección no intrusiva y de equipos de detección por radiación? 	NORMA 1: Tecnología de inspección

7.7. Anexo 7: Entrevista Dirección Distrital de Aduanas de Tulcán – SENA E.



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI
FACULTAD DE COMERCIO INTERNACIONAL, INTEGRACIÓN, ADMINISTRACIÓN Y ECONOMÍA EMPRESARIAL
ESCUELA DE COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACIÓN COMERCIAL INTERNACIONAL



ENTREVISTA	
Objetivo:	Obtener información precisa para diagnosticar el grado de aplicabilidad del Pilar 1 del Marco Normativo SAFE en la gestión aduanera de Tulcán (SENAE) e Ipiales (DIAN), este instrumento de investigación está dirigido a los Señores Directores Distritales de las Aduanas ubicadas en frontera, SENA E y DIAN.
Instrucciones:	El entrevistado está en completa libertad de responder las preguntas como considere necesario, se respetará todas las respuestas a esta herramienta cualitativa de la investigación. La presente investigación no posee fines de lucro y garantiza el anonimato de los participantes y la confidencialidad de la información requerida puesto que solo será utilizada con fines académicos.
Entrevistador:	Roberto Carlos León Pozo - robertoleon335@gmail.com

ÍTEMS	
Pilar 1 del Marco Normativo SAFE: Asociación aduana – aduana.	
Normas	Ítems
NORMA 1: Gestión integrada de la cadena logística.	<ul style="list-style-type: none"> ❖ ¿Aplica la administración aduanera procedimientos de control aduanero integrado conjuntamente con la evaluación de riesgos a fin de dar facilitación a la gestión integrada de la cadena logística? ¿Cuáles? ❖ ¿Mantiene la administración aduanera procesos de mejoramiento continuo enfocados al control aduanero aplicados en zona primaria y depósitos temporales? ¿Cuáles? ❖ ¿La administración aduanera establece programas de inviolabilidad de precintos como establece las Normas Internacionales ISO 17712 para garantizar la integridad de contenedor y mercancías? ¿Cuáles? ❖ ¿Presentan los OCE ante la administración aduanera, información electrónica anticipada, tales como, DAE, DAI, MC, CPI, IMDT, SMDT; a fin de agilizar procesos aduaneros en frontera y preservar las buenas prácticas internacionales?
NORMA 2: Facultad para inspeccionar la carga.	<ul style="list-style-type: none"> ❖ ¿Cuáles son las facultades que tiene la administración aduanera para inspeccionar la carga que ingrese o salga, que está en tránsito, o que esté en proceso de ser reexpedida desde un país?
NORMA 3: Tecnología moderna en los equipos de inspección.	<ul style="list-style-type: none"> ❖ En el marco de modernización aduanera, ¿la administración aduanera goza de equipamiento tecnológico moderno para sus procesos de inspección no intrusivo y de equipos de detección por radiación? ❖ ¿Posee la administración aduanera laboratorios químicos para proteger la frontera colombo - ecuatoriana y fiscalizar con mayor eficiencia el Comercio Exterior?
NORMA 4: Sistemas de gestión de riesgo.	<ul style="list-style-type: none"> ❖ ¿Ha implementado la administración aduanera un sistema de gestión de riesgo para identificar cargas o medios de transporte que podrían ser de alto riesgo y automatizarlas? ¿Cuál es su proceso?
NORMA 5: Selectividad, establecimiento de perfiles y selección.	<ul style="list-style-type: none"> ❖ ¿La administración aduanera, utiliza métodos sofisticados para identificar y seleccionar la carga de alto riesgo potencial? (<i>información electrónica anticipada sobre envíos de carga, inteligencia estratégica, datos comerciales informatizados, análisis de anomalías, seguridad relativa de la cadena logística de un comerciante</i>).
NORMA 6: Información electrónica anticipada.	<ul style="list-style-type: none"> ❖ ¿Realiza la administración aduanera intercambio de información con otras aduanas regionales con el fin de llevar a cabo una adecuada evaluación de riesgos en frontera? ¿Cómo es su proceso?
NORMA 7: Selección y comunicación.	<ul style="list-style-type: none"> ❖ ¿Las administraciones aduaneras realizan programas conjuntos de selección y evaluación estandarizados para incrementar su eficacia a efectos de garantizar la seguridad de los envíos y de luchar contra el crimen organizado transfronterizo?
NORMA 8: Medición del rendimiento.	<ul style="list-style-type: none"> ❖ ¿Cuáles son los criterios que utiliza la administración aduanera para la medición de rendimiento en sus procesos para la posterior elaboración de los informes de gestión aduanera?
NORMA 9: Evaluación de la seguridad.	<ul style="list-style-type: none"> ❖ ¿Trabaja la administración aduanera con otras autoridades competentes para ejecutar las evaluaciones de seguridad, relacionadas con el movimiento de mercancías en la cadena logística internacional, a fin de enfrentar la defraudación aduanera?

1



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI
FACULTAD DE COMERCIO INTERNACIONAL, INTEGRACIÓN, ADMINISTRACIÓN Y
ECONOMÍA EMPRESARIAL
ESCUELA DE COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACIÓN COMERCIAL
INTERNACIONAL




NORMA 10: Integridad de los funcionarios.	❖ ¿Ha implementado la administración aduanera programas para prevenir la falta de integridad del personal e identificar y combatir los comportamientos deshonestos de la organización? ¿y en qué áreas se las realiza?
NORMA 11: Inspecciones de seguridad de mercancías destinadas al exterior	❖ ¿Realiza el SENAE procesos de inspección (control aduanero) previa solicitud razonable de la aduana del país extranjero al detectar que las mercancías y/o medios de transporte pueden representar un riesgo elevado destinado al exterior?


ITEMS	NORMAS
¿Aplica los procedimientos de control aduanero integrados conjuntamente con el sistema de información de la gestión integrada de la información? ¿Cuáles? ¿Presentan los OCE este la administración aduanera, información electrónica anticipada, tales como DAE, DAL, MC, CPT, IMDT, SMDT, a fin de agilizar procesos aduaneros en frontera y preservar las buenas prácticas internacionales?	NORMA 1: Gestión integrada de la información
¿Cuáles son las facilidades que tiene la administración aduanera para inspeccionar la carga que ingresa o sale del país, o que está en tránsito, o que está en proceso de ser reexportada desde un país?	NORMA 2: Facilidad para inspeccionar la carga
En el marco de modernización aduanera, ¿la administración aduanera goza de equipamiento tecnológico moderno para sus procesos de inspección no intrusiva y de equipos de detección por radiación?	NORMA 3: Tecnología aplicada en los equipos de inspección
¿Posee la administración aduanera laboratorios químicos para proteger la frontera campo - ecuatoriana y facilitar con mayor eficiencia al Comercio Exterior?	NORMA 4: Sistemas de gestión de riesgo
¿Ha implementado la administración aduanera un sistema de gestión de riesgo para identificar cargas o medios de transporte que podrían ser de alto riesgo y automatizadas? ¿Cuál es su proceso?	NORMA 5: Seguridad, cumplimiento de normas y selección
¿La administración aduanera utiliza métodos sofisticados para identificar y seleccionar la carga de alto riesgo potencial? (Información electrónica anticipada sobre envíos de carga, investigación anticipada, datos comerciales informatizados, análisis de anomalías, seguridad relativa de la cadena logística de un comercio).	NORMA 6: Información electrónica anticipada
¿Realiza la administración aduanera intercambio de información con otras aduanas regionales con el fin de llevar a cabo una adecuada evaluación de riesgos en frontera? ¿Cómo es su proceso?	NORMA 7: Selección y comunicación
¿Las administraciones aduaneras realizan programas conjuntos de selección y evaluación estandarizados para incrementar su eficacia e identificar la seguridad de los envíos y de luchar contra el crimen organizado transfronterizo?	NORMA 8: Atención del viajero
¿Cuáles son los criterios que utiliza la administración aduanera para la medición de rendimiento en sus procesos para la posterior elaboración de los informes de gestión aduanera?	NORMA 9: Evaluación de la seguridad
¿Trabaja la administración aduanera con otras autoridades competentes para efectuar las evaluaciones de seguridad, relacionadas con el movimiento de mercancías en la cadena logística internacional, a fin de enfrentar la defraudación aduanera?	NORMA 10: Evaluación de la seguridad

FIRMA Y SELLO INSTITUCIONAL
GRACIAS POR SU VALIOSA COLABORACIÓN.

7.8. Anexo 8: Encuesta aplicada a los OCE de las ciudades de Tulcán e Ipiales.



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI
FACULTAD DE COMERCIO INTERNACIONAL, INTEGRACIÓN, ADMINISTRACIÓN Y ECONOMÍA EMPRESARIAL
ESCUELA DE COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACIÓN COMERCIAL INTERNACIONAL



ENCUESTA						
Objetivo:	Obtener información precisa para diagnosticar el grado de aplicabilidad del Pilar 1 del Marco Normativo SAFE en la gestión aduanera de Tulcán (SENAE) e Ipiales (DIAN).					
Instrucciones:	Lea detenidamente la pregunta y seleccione la alternativa que usted crea más conveniente, la presente investigación no posee fines de lucro y garantiza el anonimato de los participantes y la confidencialidad de la información requerida puesto que solo será utilizada con fines académicos. Este instrumento de investigación está dirigida a los Operadores de Comercio Exterior (OCE's) de la ciudad de Tulcán e Ipiales que se vinculan directamente con los procesos aduaneros del SENAE y la DIAN.					
Encuestador:	Roberto Carlos León Pozo					
Correo electrónico:	robertoleon335@gmail.com					
Selecciones el tipo de OCE con el que se identifica:	Empresa de transporte pesado	Almacenera/depósito temporal	Agente de aduana.	Agente de carga internacional.	Importador	Exportador
Cargo que usted desempeña:	Agente de Aduana					
Ciudad:	Ipiales					

CUESTIONARIO

Marque con una X según corresponda.

<i>NORMA 1: Gestión integrada de la cadena logística.</i>		
N.1.1 ¿Qué tan eficaz es la administración aduanera en el control aduanero anterior antes de la admisión de las declaraciones aduaneras de las mercancías?	Muy eficaz	
	Medianamente eficaz	X
	Indiferente	
	Poco eficaz	
	Ineficaz	
N.1.2 ¿Qué tan eficiente es la administración aduanera en el control aduanero concurrente desde el proceso de admisión de las declaraciones y hasta el levante o embarque de las mercancías?	Muy eficiente	X
	Medianamente eficiente	
	Indiferente	
	Poco eficiente	
	Deficiente	
N.1.3 ¿Qué tan eficaz es la administración aduanera en el control posterior, a partir del levante de las mercancías despachadas bajo un régimen aduanero?	Muy eficaz	X
	Medianamente eficaz	
	Indiferente	
	Poco eficaz	
	Ineficaz	
N.1.4 ¿En qué tiempo la administración aduanera autoriza el levante de las mercancías, luego que los Operadores de Comercio Exterior solicitan el destino aduanero a través de las declaraciones para su posterior embarque?	De uno a tres días	X
	De tres a cinco días	
	De cinco a siete días	
	Más de una semana	
N.1.5 ¿Cuál es el nivel de eficacia de la administración aduanera para la nacionalización de mercancías que se encuentran bajo régimen de importación a consumo (régimen 10) previo la presentación de la DAI?	Muy eficaz	X
	Medianamente eficaz	
	Indiferente	
	Poco eficaz	
	Ineficaz	
N.1.6 ¿Cómo evalúa el nivel de eficacia en el proceso de despacho de carga por parte de la administración aduanera?	Muy eficaz	X
	Medianamente eficaz	
	Indiferente	
	Poco eficaz	
	Ineficaz	
N.1.7 ¿Con qué nivel de frecuencia la administración aduanera realiza procesos de control en el lugar de partida de la mercancía?	Siempre	X
	Frecuentemente	
	Ocasionalmente	
	Rara Vez	
	Nunca	

1



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI
FACULTAD DE COMERCIO INTERNACIONAL, INTEGRACIÓN, ADMINISTRACIÓN Y
ECONOMÍA EMPRESARIAL
ESCUELA DE COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACIÓN COMERCIAL INTERNACIONAL



N.1.8 ¿Aplica la administración aduanera programas de inviolabilidad de precintos a favor de garantizar el movimiento seguro de las mercancías en movimiento?	Siempre	<input checked="" type="checkbox"/>
	Frecuentemente	
	Ocasionalmente	
	Rara vez	
	Nunca	
N.1.9 Según el momento de control ¿con qué frecuencia la administración aduanera realiza proceso de control aduanero permanente sobre la actividad comercial que usted realiza?	Siempre	
	Frecuentemente	
	Ocasionalmente	<input checked="" type="checkbox"/>
	Rara vez	
	Nunca	
N.1.10 ¿Presenta usted ante la autoridad aduanera declaraciones electrónicas anticipadas previo la llegada de las unidades de transporte a zona primaria u oficina aduanera? Seleccione los documentos previos que usted realiza.	Declaración de Exportación	
	Declaración de Importación	<input checked="" type="checkbox"/>
	Declaración de Carga	
	Otros, ¿cuáles?	
	Ninguno	
NORMA 2: Facultad para inspeccionar la carga.		
N2.1 ¿Con qué frecuencia la administración aduanera elabora instructivos de inspección de carga para ser revisada y aprobada respectivamente cuando se encuentra en zona aduanera?	Siempre	
	Frecuentemente	
	Ocasionalmente	
	Rara vez	<input checked="" type="checkbox"/>
	Nunca	
N2.2 ¿Cuáles son los campos en los que la administración aduanera está facultada para realizar inspección de carga?	Ingreso y salida de mercancías	<input checked="" type="checkbox"/>
	Tránsito aduanero comunitario	
	Proceso de ser reexpedida (reembarque)	<input checked="" type="checkbox"/>
	Otros, ¿cuáles?	
N2.3 ¿Posee la administración aduanera personal altamente capacitado para la realización de procesos de aforo físico intrusivo de las mercancías que se encuentran en zona primaria (depósitos habilitados, zona de aforo)?	Técnicos	
	Especialistas	
	Otros, ¿cuáles? <i>Profesionales</i>	<input checked="" type="checkbox"/>
	Ninguno	
NORMA 3: Tecnología moderna en los equipos de inspección.		
N.3.1 ¿Ha implementado la administración aduanera tecnologías que contribuyan al monitoreo e integridad del contenedor a lo largo de la cadena logística? en caso de ser sí, mencione cuáles.	Si	
	No	<input checked="" type="checkbox"/>
N3.2 ¿La administración aduanera goza de implementos tecnológicos que permitan realizar inspecciones a las unidades de transporte y mercancías a fin de optimizar recursos y tiempo? Seleccione cuáles.	¿Cuáles?	
	Máquinas de rayos gama	
	Equipos fijos de rayos X	
	Dispositivos detectores de radiación	
	Otros, ¿cuáles?	
N3.3 ¿La aduana emplea sistemas automatizados integrales como un medio de facilitación comercial a nivel internacional? Seleccione cuáles.	Software modernos	
	Aplicaciones móviles	
	Plataformas virtuales	<input checked="" type="checkbox"/>
	Otros, ¿cuáles?	
N3.4 ¿Cuenta la administración aduanera con laboratorios químicos para proteger las fronteras y fiscalizar con mayor eficacia el comercio exterior?	Si	<input checked="" type="checkbox"/>
	No	
	Desconozco	
N3.5 En caso de haber seleccionado si en la pregunta anterior, seleccione ¿qué tan satisfecho está usted con el uso los laboratorios químicos de fiscalización que posee la administración aduanera?	Muy satisfecho	<input checked="" type="checkbox"/>
	Relativamente satisfecho	
	Indiferente	
	Relativamente insatisfecho	
	Muy insatisfecho	



NORMA 4: Sistemas de gestión de riesgo.		
N4.1 ¿Con qué frecuencia la administración aduanera emplea análisis de riesgo para designar mercancías y medios de transporte que deberán ser controladas?	Siempre	
	Frecuentemente	X
	Ocasionalmente	
	Rara vez	
	Nunca	
N4.2 ¿La administración aduanera ha implementado sistemas informáticos de selección basado en las mejores prácticas internacionales en beneficio de la gestión de riesgos? Seleccione cuáles.	Mapas de riesgos, probabilidad/impacto	
	Divulgación de información	
	Identificar, evaluar, seguimiento y control	X
	Supervisión	
	Otros, ¿cuáles?	
NORMA 5: Selectividad, establecimiento de perfiles y selección.		
N5.1 ¿Utiliza la aduana métodos sofisticados para identificar y seleccionar carga de alto riesgo potencial? Seleccione cuáles métodos son más aplicables.	Información electrónica anticipada	X
	Inteligencia estratégica	
	Datos comerciales informatizados	X
	Análisis de anomalías	
	Unidad de Monitoreo aduanero - UMA	
NORMA 6: Información electrónica anticipada.		
N6.1 En función de lo establecido en las directrices sobre las TIC'S del convenio de Kyoto Revisado, seleccione los métodos informáticos que aplican dentro de los procesos aduaneros para el intercambio de información de datos.	XML	X
	Correo electrónico	X
	Aplicaciones digitales	X
	ONU/EDIFACT	
	Sistemas comunitarios de carga (CCS)	
N6.2 La administración aduanera, ¿usa sistemas aduaneros automatizados a fin de preservar el principio de transmisión electrónica anticipada? Seleccione cuales	SENAE BROWSER	
	Ecuapass	
	Muisca	X
	Correo electrónico	
	Otros, ¿cuáles?	Siglo XXI
N6.3 La organización, ¿cuenta con firmas electrónicas para confirmar procedimientos anticipados de importación o exportación, a fin de preservar la estrategia de dar facilitación al comercio internacional?	Si	X
	No	
NORMA 7: Selección y comunicación.		
N7.1 ¿Las administración aduanera otorgan a los OCE's programas conjuntos de selección y evaluación a efectos de garantizar la seguridad de los envíos y de luchar contra el crimen organizado transfronterizo? (resoluciones, manuales de procesos)	Si	X
	No	
	¿Cuáles?	
NORMA 8: Medición del rendimiento.		
N8.1 ¿Con qué nivel de frecuencia la administración aduanera realiza informes de gestión a fin de comunicar a los OCE's sobre la eficiencia de sus procedimientos operativos enfocados a facilitar el intercambio comercial?	Mensual	
	Trimestral	
	Semestral	X
	Anual	
N8.1 ¿Realiza la administración aduanera (SENAE/DIAN) informes estadísticos para medir el rendimiento de sus procesos aduaneros a fin de determinar su eficiencia organizativa? Seleccione cuáles.	Número de envíos registrados	X
	Subconjuntos envíos de alto riesgo	
	Verificaciones de envíos de alto riesgo realizadas	
	Revisiones de envíos de alto riesgo (no intrusiva)	
	Verificaciones de envíos de alto riesgo (no intrusiva y medios físicos)	
	Revisiones de envíos de alto riesgo (medios físicos)	
	Duración de los despachos en aduana	



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI
FACULTAD DE COMERCIO INTERNACIONAL, INTEGRACIÓN, ADMINISTRACIÓN Y
ECONOMÍA EMPRESARIAL
ESCUELA DE COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACIÓN COMERCIAL INTERNACIONAL



NORMA 9: Evaluación de la seguridad.	
N9.1 Según su experiencia en el Comercio Exterior, ¿ha observado si la administración aduanera trabaja en cooperación con otras instituciones competentes para efectuar evaluaciones de seguridad dentro de la cadena logística? Mencione cuales.	Policía Nacional
	Fuerzas Armadas
	Unidad de Vigilancia Aduanera
	Policía Fiscal Aduanera de Colombia
	Otros ¿cuáles?
NORMA 10: Integridad de los funcionarios.	
N10.1 ¿Ha recibido su organización capacitaciones por parte de funcionarios de la aduana a fin de mantener capacidades requeridas para efectuar controles aduaneros efectivos y eficientes?	Siempre
	Frecuentemente
	Ocasionalmente
	Rara vez
	Nunca
N10.2 En caso de haber respondido la anterior pregunta, seleccione el área de trabajo de su organización que haya sido capacitada por parte de funcionarios de la aduana.	Gerente
	Despachos de carga
	Personal en realizar tránsito aduanero
	Auxiliares de agente de aduana
	Otros, ¿cuáles?

Firma y sello institucional.

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN!!

7.9. Anexo 9: Modelo del CEBAF de Huaquillas, interconexión Ecuador – Perú.



Figura 56. CEBAF Huaquillas interconexión entre Ecuador - Perú.

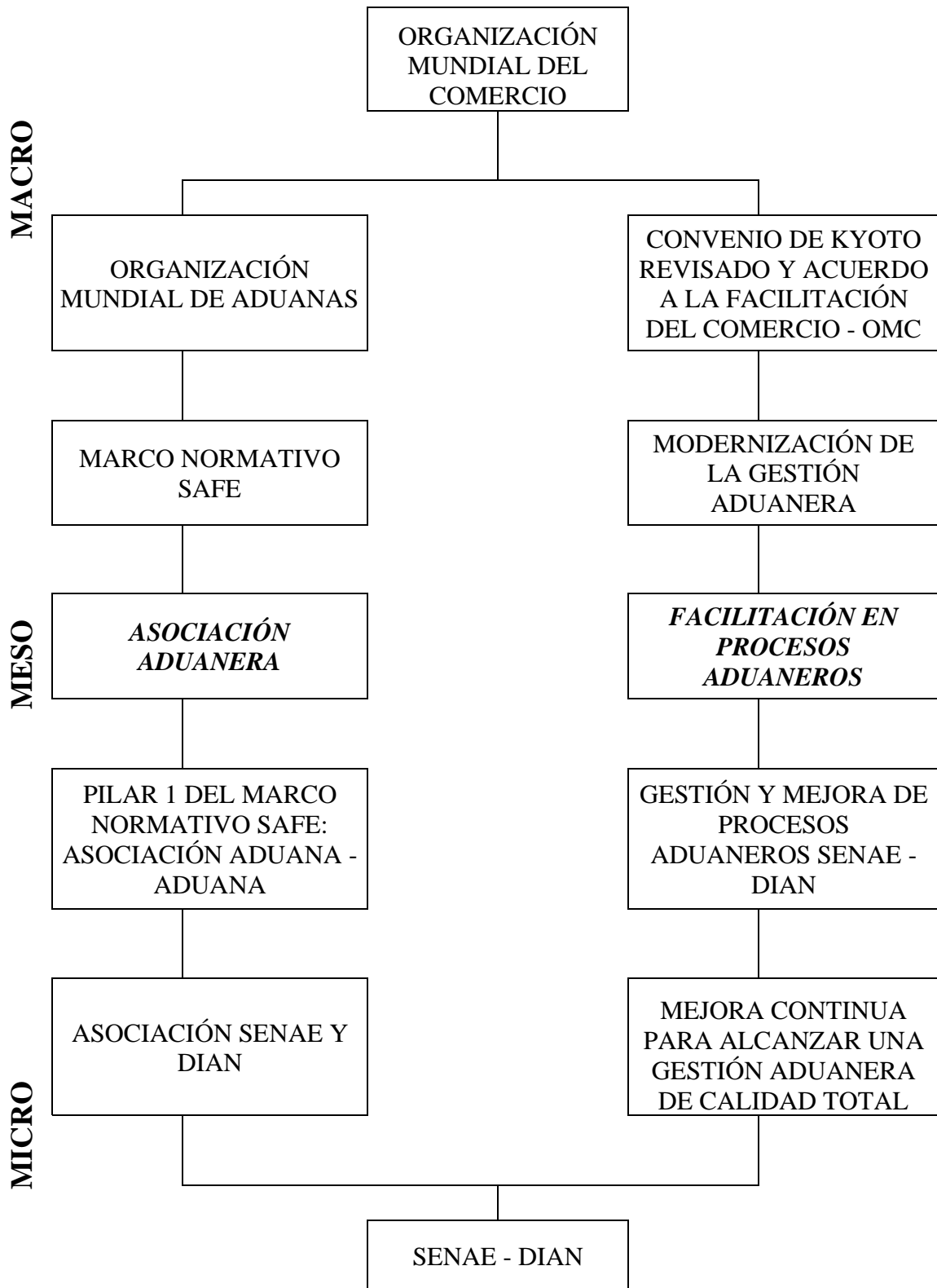
7.10. Anexo 10: Fundamentación Legal.

Es de vital importancia determinar la sustentación legal de esta investigación de campo que rige al entorno aduanero y la facilitación de sus procedimientos operativos; a continuación, se detalla la fundamentación legal a través de la pirámide jurídica de Hans Kelsen.



Figura 57. Pirámide Jurídica de Hans Kelsen.

7.11. Anexo 11: Contextualización de variables.



7.12. Anexo 12: Acta de sustentación de predefensa.



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI
FACULTAD DE COMERCIO INTERNACIONAL, INTEGRACION, ADMINISTRACION Y ECONOMIA EMPRESARIAL
CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACION COMERCIAL INTERNACIONAL

ACTA

DE LA SUSTENTACIÓN DE PREDEFENSA DEL INFORME DE INVESTIGACIÓN DE:

NOMBRE: LEÓN POZO ROBERTO CARLOS
NIVEL/PARALELO: EGRESADO

CÉDULA DE IDENTIDAD: 040139717-9
PERIODO ACADÉMICO: UBRE 2019-FEBRERO 2

TEMA DE INVESTIGACIÓN: "LA APLICACIÓN DEL PILAR 1 DEL MARCO NORMATIVO SAFE: ASOCIACIÓN ADUANA-ADUANA Y LA FACILITACIÓN EN LOS PROCESOS ADUANEROS ENTRE EL SENAE Y LA DIAN EN LA ZONA FRONTERIZA"

Tribunal designado por la dirección de esta Carrera, conformado por:

PRESIDENTE: MSC. MERA RODRÍGUEZ WILLINGTON GERARDO
LECTOR: MSC. MONTENEGRO AYALA DIANA PATRICIA
ASESOR: MSC. REALPE DELGADO OFELIA BEATRIZ

De acuerdo al artículo 21: Una vez entregados los requisitos para la realización de la pre-defensa el Director de Carrera integrará el Tribunal de Pre-defensa del informe de investigación, fijando lugar, fecha y hora para la realización de este acto:

EDIFICIO DE AULAS: 1 **AULA:** 12

FECHA: viernes, 31 de enero de 2020

HORA: 10H00

Obteniendo las siguientes notas:

1) Sustentación de la predefensa: 5,30

2) Trabajo escrito 2,30

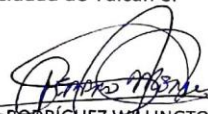
Nota final de PRE DEFENSA 7,60

Por lo tanto: **APRUEBA CON OBSERVACIONES** ; debiendo acatar el siguiente artículo:

Art. 24.- De los estudiantes que aprueban el Plan de Investigación con observaciones. - El estudiante tendrá el plazo de 10 días laborables para proceder a corregir su informe de investigación de conformidad a las observaciones y recomendaciones realizadas por los miembros Tribunal de sustentación de la pre-defensa.

Para constancia del presente, firman en la ciudad de Tulcán el

viernes, 31 de enero de 2020


MSC. MERA RODRÍGUEZ WILLINGTON GERARDO
PRESIDENTE


MSC. REALPE DELGADO OFELIA BEATRIZ
TUTOR


MSC. MONTENEGRO AYALA DIANA PATRICIA
LECTOR

Adj.: Observaciones y recomendaciones

