



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y
POLÍTICAS
CARRERA DE DERECHO**

TEMA:

“Aspectos legales del cargador en la importación de mercancías por vía marítima para el desarrollo de un país”

AUTOR:

Ordóñez Guachilema, Raúl Enrique

**Trabajo de titulación previo a la obtención del título de
Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República
del Ecuador**

TUTOR:

Ab. Benavides Verdesoto, Ricky Jack

Guayaquil, Ecuador

12 de septiembre del 2017



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

**FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y
POLÍTICAS
CARRERA DE DERECHO**

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo de titulación, fue realizado en su totalidad por **Ordóñez Guachilema, Raúl Enrique**, como requerimiento para la obtención del título de **Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador**.

TUTOR

f. _____

Ab. Benavides Verdesoto, Ricky Jack

DIRECTOR DE LA CARRERA

f. _____

Ab. Lynch Fernández, María Isabel

Guayaquil, a los 12 días del mes de septiembre del año 2017



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

**FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y
POLÍTICAS
CARRERA DE DERECHO**

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, **Ordóñez Guachilema, Raúl Enrique**

DECLARO QUE:

El Trabajo de Titulación, **Aspectos legales del cargador en la importación de mercancías por vía marítima para el desarrollo de un país** previo a la obtención del título de **Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador**, ha sido desarrollado respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan en el documento, cuyas fuentes se incorporan en las referencias o bibliografías. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

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

Guayaquil, a los 12 días del mes de septiembre del año 2017

EL AUTOR

f. _____
Ordóñez Guachilema, Raúl Enrique



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

**FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y
POLÍTICAS
CARRERA DE DERECHO**

AUTORIZACIÓN

Yo, **Ordóñez Guachilema, Raúl Enrique**

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil a la **publicación** en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación, **Aspectos legales del cargador en la importación de mercancías por vía marítima para el desarrollo de un país**, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, a los 12 días del mes de septiembre del año 2017

EL AUTOR:

f. _____
Ordóñez Guachilema, Raúl Enrique

← → ↻ Seguro | <https://secure.orkund.com/view/30108023-615420-701066#q1bKLVayijYy1zHTsYzVUSrOTM/LTMtMTsxLTIWyMtAzMDQ0szAxsZQHYIMTEyMjk1oA> ☆

URKUND

Documento [Trabajo de titulación Raúl Ordóñez.doc](#) (D30493806)
Presentado 2017-09-11 23:19 (-05:00)
Presentado por maritzareynosodewright@gmail.com
Recibido maritza.reynoso.ucsg@analysis.orkund.com
Mensaje Tesis Raul Ordoñez Ab. Ricky Benavides [Mostrar el mensaje completo](#)
2% de estas 15 páginas, se componen de texto presente en 2 fuentes.

Lista de fuentes Bloques

+	Categoría	Enlace/nombre de archivo	-
+		Tesis Comercio Exterior UCSG CA.docx	-
+		Tesis Byron O. Rev. 2. GGB.docx	✓
+	Fuentes alternativas		
+	La fuente no se usa		

0 Advertencias. Reiniciar Exportar Compartir ?

Ab. Ricky Jack Benavides Verdesoto

Docente Tutor

Sr. Raúl Enrique Ordóñez Guachilema

Estudiante

DEDICATORIA

A Dios, por permitirme alcanzar este sueño tan anhelado y a mí madre y hermanos por su apoyo incondicional.

Raúl Enrique Ordóñez Guachilema



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y
POLÍTICAS

CARRERA DE DERECHO

TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN

f. _____

Ab. María Isabel, Lynch Fernández
DIRECTOR DE CARRERA

f. _____

Ab. Maritza Ginette , Reynoso Gaute de Wright
COORDINADOR DEL ÁREA

f. _____

Ab. José Miguel, Velez Coello
OPONENTE



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

Facultad: Jurisprudencia
Carrera: Derecho
Periodo: UTE A-2017
Fecha: 12 de septiembre del 2017

ACTA DE INFORME PARCIAL

El abajo firmante, docente tutor del Trabajo de Titulación denominado **“Aspectos legales del cargador en la importación de mercancías por vía marítima para el desarrollo de un país”**, elaborado por el estudiante ***Raúl Enrique Ordóñez Guachilema***, certifica que durante el proceso de acompañamiento dicho estudiante ha obtenido la calificación de 10 (**Diez**), lo cual lo califica como ***APTO PARA LA SUSTENTACIÓN***.

Ab. Benavides Verdesoto, Ricky Jack

Docente Tutor

ÍNDICE

RESUMEN.....	X
ABSTRACT.....	XI
INTRODUCCIÓN.....	12
DESARROLLO	13
1.1 Evolución del transporte marítimo.	13
1.2 Unión Europea.....	15
1.2.1 Relaciones entre la Unión Europea y América Latina	15
1.2.2 Impacto del Acuerdo comercial con la Unión Europea al importador ecuatoriano.....	16
1.2.3 Beneficios para el importador.....	16
1.2.4 Plazos negociados de eliminación arancelaria.....	17
1.2.5 Condiciones de acceso de productos de la UE a Ecuador.....	18
1.3 Importación	18
1.4 Transporte marítimo.....	24
1.4.1 Importancia del transporte marítimo en el comercio internacional 24	
1.4.2 Contrato de Transporte Marítimo; Conocimiento de embarque.24	
1.4.3 Cargador.	25
1.4.4 Responsabilidades del cargador: Reglas de Hamburgo.	26
CONCLUSIONES	28
REFERENCIAS	29

RESUMEN

En el presente trabajo, se analizan los distintos aspectos que debe tener presente el cargador al momento de realizar una importación por vía marítima, desde sus más remotos antecedentes. También es importante traer en consideración al presente documento, uno de los acuerdos más importantes que Ecuador ha suscrito a nivel internacional que es el Acuerdo Multipartes con la Unión Europea y el impacto que esta produciría con sus preferencias arancelarias a nuestro país con miras al desarrollo económico. Al mismo tiempo, analizar los distintos regímenes de importación que el importador debe tener en consideración al momento de traer mercancías. Lo que se pretende es el estudio de todos aquellos aspectos importantes de la importación que por vía marítima el cargador debe identificar para que sea aplicados y sume para el desarrollo de un país. Existiendo menos restricciones al comercio exterior mayor ventaja competitiva tendremos frente a los países de la región.

Palabras claves: Derecho, marítimo, importación, comercio, exterior, navegación.

ABSTRACT

In this paper, the different aspects which the charger should be aware at the time of making an import by sea, from its most remote antecedents are analyzed. It is also important to bring in consideration of the present document, one of the most important agreements signed by Ecuador at the international level which is the multipart agreement with the European Union and the impact that this would produce with their tariff preferences to our country economic development. What is intended is the study of all the important aspects of the import by sea charger must identify so applicable and add to the development of a country. There are fewer restrictions on the higher foreign trade competitive advantage we have against the countries of the region. Intends therefore raised analysis, to serve as a starting point to all those interested in it comes to foreign trade.

Keywords: Law, maritime, import, commercial, exterior, navigat.

INTRODUCCIÓN

La humanidad a lo largo de su historia siempre se ha visto en la necesidad de desarrollar sus economías y lo ha hecho observando virtudes y defectos de un país con respecto de su propio sostenimiento, tal desarrollo en gran parte se debe a las importaciones de productos que no se logran producir en determinado territorio, de ahí la necesidad de traerlos de otros lugares permitiendo un desarrollo tanto económico como productivo.

Es así, que, países como Ecuador que necesitan mejorar su desarrollo económico, se ven en la obligación, de facilitar el comercio exterior para que el empresario ecuatoriano pueda acceder sin mayor complicación a mercancías ya sea para consumo o para aumento de la productividad de su giro.

Logrando tener facilidades, esto es, abrirnos al mundo con menos trabas en las importaciones y las formas de ingresar las mercancías, el ingreso de mercancías por vía marítima se vuelve uno de los aspectos más importantes que debe tener en cuenta un importador en consideración a que nuestro planeta está cubierto por agua en las dos terceras partes, y entre todos los medios de transportes, el marítimo es el que, por su capacidad, mueve el mayor volumen de mercancías en el tráfico internacional.

En este sentido, el presente trabajo establecerá los principales aspectos que deberá tener en consideración el importador que en el derecho marítimo se lo conoce con la figura del cargador.

Ahora bien, para iniciar con el avance del presente trabajo es importante dejar mencionado que lo que permite en gran medida desarrollar las actividades de los importadores son los tratados comerciales que los Estados suscriben, y actualmente el Ecuador ha suscrito uno con la Unión Europea, un acuerdo, que, contribuirá significativamente a la modernización del aparato productivo nacional, acuerdo que entro en vigor a partir del 1 de enero del 2017.

DESARROLLO

1.1 Evolución del transporte marítimo.

El transporte marítimo tiene características únicas y es por ello que considero preciso empezar por la evolución del transporte marítimo para comprender los distintos fenómenos ocurridos y que poco a poco fueron superados en razón del interés lucrativo que motivo el desarrollo de grandes civilizaciones y que hoy en día es utilizado como principal medio de transporte de carga, siendo el principal aliado tanto de los importadores como exportadores en sus operaciones. (Abreu Fernández, 2006, p. 7).

El transporte marítimo empieza con el periodo de la navegación en vela, donde los colonos europeos decidieron perder el miedo en cuantos a los mitos que en aquella época existían en la navegación, producto de ello empezó el transporte de colonos hacia el mundo.

En 1850 fecha en la que el mundo comienza a unir sus regiones que antes era incomunicada, surgen la gran llamada revolución de los transportes y entre ellas el barco a vapor en la que la velocidad comienza a ser la clave para la realización de los negocios. (Colegios24hrs, 2004, p. 9).

Haciendo un paréntesis, en Ecuador justamente en la isla Puná, se construyó en el año 1557 lo que sería la primera embarcación , una galera de 24 bancos, y visionarios como Manuel Antonio de Luzagarra y Manuel de Icaza bajo la inspiración de Vicente Rocafuerte formaron en 1840 la primera empresa de vapores fluviales trayendo de Estados Unidos la primera máquina y su casco construido en el astillero de la ciudad. ("Vapor Guayas - Historia del Ecuador," 2016, para. 4,5).

En lo referente a la antigüedad prerromana, cabe citar al pueblo fenicio y pueblo griego, los fenicios que dejaron grandes referencias consuetudinarias, mientras que armadores vienen de Grecia, dejando escritos en el mar mediterráneo y mar griego, como las disposiciones respecto al capitán, y los antecedentes más remotos de la avería gruesa y préstamo a la gruesa. (Matilla Alegre, 1999, p. 39).

Es en la edad media a partir del siglo XI, empieza un proceso socio económico, se regula el tráfico comercial marítimo, con fuentes y jurisdicciones propias que se mantienen hasta la época codificadora. (Matilla Alegre, 1999, p. 40).

En esta época comenzó apogeo comercial y con la caída del imperio romano, el tráfico marítimo se intensifico, expandiéndose hacia nuevas rutas, como

consecuencia de tal auge surgieron nuevas cuestiones que no se encontraban reguladas, el *Copus Juris Romana* se perdió y se regresó a un derecho consuetudinario.

Por lo mencionado, fuentes de aquella época eran los usos y costumbres, recopilados en el libro de consulados del Mar, hecho por los cónsules que debían resolver los problemas comerciales de aquella época. Por su parte Francia en el S. XIII, en la ciudad de Olerón empezó a recopilar sentencias plasmadas en 47 artículos para poder regular el tráfico marítimo, conocidas como "*Roles de Olerón*". En Suecia, aparecieron las "*leyes de Wisby*", que son consideradas por unos, una combinación de leyes de Ámsterdam y Lubeck, mientras que por otros se encuentran inspiradas en las Roles de Olerón, de la cual fueron bien aceptadas por los puertos de la parte nórdica. Posteriormente apareció el "*Derecho Estatutario*" diferenciándose de los usos y costumbres mencionados en que estos ya eran provenientes de autoridades, con un contenido tanto de Derecho privado como de Derecho público, considerado puramente marítimo, surge en las ciudades de los países de Italia y Francia, de las cuales las más importantes son, Pisa, Génova, Venecia, Arlés, y Marsell. En lo subsiguiente surge "*La codificación del Derecho*", que inicia con el código de comercio francés de 1807, en la que entre sus artículos se regula, el comercio marítimo, en el área puramente privado. (Barragán Niño de Rivera, 2015, p. 8, 2015; Maroto, 2002, pp. 14–16; Matilla Alegre, 1999, p. 41).

1.2 Unión Europea

Sin duda uno de los puntos importantes para el desarrollo del pueblo europeo se debió a la navegación, pero debemos también tener en consideración que Europa logró unir creencias, costumbres y políticas, algo sumamente difícil, el siguiente nivel que quería alcanzar los europeos es poder eliminar fronteras, algo que además de favorecer significativamente el comercio, en aquella época (1870-1045), también lo que se quería conseguir era la paz. (Pazmiño, 2016, p. 85,86).

Robert Schuman, político francés de origen germano, considerado como uno de los padres de Europa, pilar fundamental de la Unión Europea, vio en esta unión comercial, una ida de paz, con este tratado como se mencionó, se logró, la creación de espacios sin fronteras en su interior lo que serviría para poder cumplir con sus principales objetivos, que entre otros está la de promover un desarrollo económico y social equilibrado y sostenible, estableciendo además en su momento una moneda única, haciendo más firme la unión económica. (Tratado de la Unión Europea, 1993, p. 7).

Por la gran madurez que tuvieron los países europeos de unificar sus fronteras comerciales, y siendo una las regiones con mayor poder adquisitivo que existe en la actualidad, es importante para el importador ecuatoriano el convenio Multipartes que se firmó con la UE, ya que la UE concentra el 85% de las importaciones Ecuatorianas totales. En 2015, Ecuador importó desde la UE 2.009 millones de euros. (Equipo de prensa e información de la Delegación de la UE en Ecuador, 2016)

1.2.1 Relaciones entre la Unión Europea y América Latina

La UE ha mostrado mucho interés en agrandar sus relaciones con los países latinoamericanos, por lo que ha implementado mecanismos de diálogos bajo diferentes canales e instancias que son: diálogos interparlamentarios, diálogos grupo a grupo de carácter regional y en el caso de Ecuador de carácter subregional a través de la comunidad andina, por ello el acuerdo Multipartes con la UE se lo realiza con los países andinos (Colombia, Perú y Ecuador).

Estas relaciones se complementan con las relaciones políticas a nivel subregional (es decir, la Comunidad Andina - CAN) y regional (Comunidad de Estados Latinoamericanos y del Caribe - CELAC, Unión de Naciones

Sudamericanas - UNASUR) centradas en la lucha contra las drogas ilícitas, la cohesión social, integración regional, economía y desarrollo. En lo que respecta a la integración andina, la UE sigue de cerca la evolución del proceso de reingeniería de la CAN y, según los avances, puede prever futuras iniciativas de cooperación en el ámbito de la economía y el comercio.(Equipo de prensa e información de la Delegación de la UE en Ecuador, 2016; Levil Coral, 2009, p. 488)

1.2.2 Impacto del Acuerdo comercial con la Unión Europea al importador ecuatoriano

Una de las finalidades de los acuerdos comerciales y en especial el Acuerdo Multipartes con la Unión Europea que Ecuador ha suscrito es poder disminuir los aranceles y anular las medidas no arancelarias.(Villagómez, n.d.). Esto en armonía con la Organización mundial del Comercio en adelante OMC, en la que tal como reza en el Art 2 del Acuerdo sobre Salvaguardias establece:

“(...) Un Miembro sólo podrá aplicar una medida de salvaguardia a un producto si dicho Miembro ha determinado (...) que las importaciones de ese producto en su territorio han aumentado en tal cantidad, en términos absolutos o en relación con la producción nacional, y se realizan en condiciones tales que causan o amenazan causar un daño grave a la rama de producción nacional (...)”(Acuerdo sobre Salvaguardias, 1999, p. 1)

En las negociaciones entre Ecuador y la UE se pretende lograr como objetivo principal una consolidación de preferencias arancelarias, también poder acceder a mercancías ecuatorianas, con reducción y eliminación de aranceles, eliminar las restricciones no arancelarias e implementar normas de origen acorde a la estructura productiva de un país. Por lo mencionado, el acuerdo con la UE se convierte en la actualidad en el mejor aliado para el importador ecuatoriano, al existir menos restricciones, el mercado se ajustará en base a decisiones libres de los oferentes y demandantes. (Arosemena Marriott, 2016, p. 163)

1.2.3 Beneficios para el importador

Uno de los mayores beneficios que el importador ecuatoriano obtendrá del Acuerdo con la UE es la desgravación del 100% de las partidas arancelarias, teniendo en cuenta que Ecuador por su parte en las negociaciones efectuadas

aceptó desgravar el 43% de las partidas arancelarias del sector industrial entre los que están los bienes de capital y los productos intermedios como el caso de las materias primas o insumo para la producción de otros bienes.(Pulupa, 2017)

Adicionalmente, hay que tener presente que las partidas arancelarias con las que se negoció con la UE son las del año 2007. Por ejemplo, puede ocurrir que la potestad tributaria haya decidido que las importaciones de cepillos ingresen con cero aranceles por motivo de escases de tal producto en nuestro territorio en el año 2017, y el producto según el arancel del 2007 tiene un arancel del 10% con el acuerdo entra un proceso de desgravación de dos años al 5%. Sería ilógico pedir preferencia arancelaria cuando el producto se encuentra a cero aranceles.(Pulupa, 2017)

1.2.4 Plazos negociados de eliminación arancelaria

En las negociaciones se estableció como objetivo abrir el mercado europeo especialmente para el sector agricultura, permitiendo el libre acceso a tecnología y en la misma línea proteger el mercado interno para los productos denominados sensibles. Es decir, poder mejorar nuestra economía ingresando a nuevos mercados (europeos) y a la vez poder acceder a mercancías que permitan nuestro desarrollo (sector agrícola), pero siempre precautelando que no se afecte al sector más vulnerable y para ello los plazos para la eliminación de aranceles de ciertos productos que están divididos en periodos generales en las que entrarán productos con desgravación inmediata y otros sometidos a un tiempo de desgravación que serán de tres, cinco, siete y diez años.

Los tratamientos especiales para productos agrícolas sensibles son plazos mayores a 10 años, otros en cambio cuentan con contingentes.

En razón de esto el ingreso de productos agropecuarios y agroindustriales europeos al Ecuador tienen más restricciones por lo que se fijó mecanismos de protección como las exclusiones totales, parciales, sistema andino de franja de precios, salvaguardias agrícolas y los de largos periodos de desgravación. El fundamento de tal protección es que tales productos representan el 60% del valor bruto de la producción agropecuaria del país, siendo el 40% del empleo y son sectores donde el peso de la participación de los pequeños productores está en el orden del 80%.(Villagómez, n.d.)

1.2.5 Condiciones de acceso de productos de la UE a Ecuador.

Según el ministerio de Industrias y Productividad, en cuanto a vehículos, la eliminación de aranceles, entra en un periodo de 7 años a partir de la vigencia del Acuerdo Multipartes con la Unión Europea para vehículos de menos de 10 pasajeros, para camiones de más de 10 pasajeros en 10 años de desgravación. En cuanto a licores la eliminación es inmediata, entran con 0 arancel a partir de la vigencia de Acuerdo Multipartes con la Unión Europea. En el caso de los medicamentos el periodo es de 5 ó 10 años dependiendo del producto.(Gavidia, 2017, p. 52).

1.3 Importación

Por importación la OMA y el Convenio de Kyoto entienden “la introducción de cualquier mercancía a un territorio aduanero” . Según la Real Academia de la Lengua Española,

“Consiste en la acción de importar mercancías, costumbres, etc., de otro país.”

En ese orden, según Guillermo Cabellas en su Diccionario Jurídico, la importación consiste en

“(la) introducción en un país de productos, costumbres o prácticas de otro”(Cabanellas & Cabanellas, 1998, p. 195)

Para nuestro Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador, la importación consiste en:

“La acción de ingresar mercancías extranjeras al país cumpliendo con las formalidades y obligaciones aduaneras, dependiendo del Régimen de Importación al que se haya declarado.”

Con un concepto definido, debemos entender, por otro lado, que la importación es un derecho garantizado por el Estado a los ciudadanos, siempre y cuando cumpla con normativa vigente y contenga fines lícitos. La acción de importación puede recaer sobre mercancías de cualquier parte de mundo, pero se deberá cumplir con los requisitos que haya dispuesto el Estado, dependiendo también del Régimen de Importación al que se haya declarado

En atención a las vías de acceso al territorio aduanero, la importación podría hacerse de tres maneras: aérea, a través de aeropuertos o helipuertos; marítima, es decir puertos marítimos; y, terrestres a través de las vías terrestres establecidas en zonas fronterizas.

Por consiguiente, para entender la importación, es necesario definir el territorio aduanero. Según el convenio de Kyoto, consiste en:

“(..)aquel en el cual las disposiciones aduaneras de un Estado son plenamente aplicables.”

Una vez definido lo que es una importación, es necesario, tener presente los que intervienen en la misma, quienes deberán satisfacer los tributos al comercio exterior. Por un lado, tenemos al sujeto pasivo, integrada por el contribuyente, quien es el que realiza actos en la que recae la hipótesis establecida por la ley, es decir, con quien se produce el hecho generador, en otras palabras, el importador, en el Ecuador será entendida como el ingreso y salidas de mercancías extranjeras. Cabe mencionar que el exportador también es un sujeto pasivo, pero se lo excluye del pago de tributos, ya que lo que se pretende es incentivar el ingreso de divisas, en cambio las importaciones constituyen factores estratégicos en toda política de comercio exterior, ahora bien, puede ocurrir que a falta del contribuyente intervengan otros personajes, creados para facilitar el comercio y hacerlos más seguros. (Witker, 1999, p. 64)

Tenemos a la figura del responsable, quien, siendo no deudor por deuda propia, se lo considera como parte de la obligación aduanera, debido a la relación especial que tiene este con el objeto del tributo, y por otro lado al despachador, considerado como el profesional de aduanas, el mariólogo, el que domina la norma y los procedimientos aduaneros. Por lo comentado en líneas anteriores, el despachador se encuentra en la plena condición de representar a terceros en el despacho de mercancías. (Witker, 1999, p. 64)

Antes de realizar una importación debemos tener presente el tipo de régimen que utilizaremos ya que de ello dependerán los requisitos, formalidades y pago de los tributos aduaneros. Cumplido los dos supuestos anteriores, la persona debe realizar la declaración aduanera correspondiente a fin de poner en conocimiento de

la administración aduanera todo lo necesario para hacer efectiva la importación de las mercancías.

En Ecuador las mercaderías pueden ser introducidas por distintos medios de transporte y con el fin de proteger los intereses del Estado y asegurar el respeto del ordenamiento jurídico interno, es necesario que el transportista que introduce la mercadería en un territorio aduanero, presente desde que sea posible, esas mercaderías y el medio de transporte utilizado ante la autoridad competente.

Según la normativa aduanera, en el Ecuador existen siete regímenes de importación, son los siguientes:

- Importación para consumo.
- Admisión temporal para reexportación en el mismo estado.
- Admisión temporal para el perfeccionamiento activo.
- Reposición de mercancías con franquicia arancelaria.
- Transformación de bajo control aduanero.
- Depósito aduanero.
- Reimportación en el mismo estado.

Veamos someramente una explicación sobre en qué consisten cada uno. Importación para consumo. El convenio de Kyoto define la “importación para el consumo”, como el régimen aduanero por el cual las mercancías importadas pueden ingresar y circular libremente en el territorio aduanero luego del pago de los derechos e impuestos a la importación eventualmente exigibles y el cumplimiento de todas las formalidades aduaneras necesarias

Ejemplo: Antonela es aficionado a los carros deportivos. Decide importar un Chevrolet modelo Camaro ZL1 fabricado en Canadá para su propio uso por lo que paga todos los tributos aduaneros para el efecto.

Admisión temporal para reexportación en el mismo estado. Son importaciones sometidas a un plazo y que concluye con la salida de las mercancías del territorio aduanero , siendo una regla que durante su permanencia no se someta a ninguna transformación .

Ejemplo: Un taladro denominado topo para hacer túneles de Guayaquil o una barcaza generadora de electricidad son equipos que son exageradamente caros y no amerita comprarlos solo serán usados por un tiempo determinado.

Admisión temporal para perfeccionamiento activo. Son aquellos aplicables a las mercancías que son importadas para someterse a un proceso de transformación o elaboración, lo que implica otorgarle un mayor valor agregado, representado en mano de obra, tecnología, servicio, en virtud del cual se les otorga un tratamiento tributario especial. En éste régimen también existe suspensión del pago de tributos aduaneros.

Ejemplo: Pedro es un artesano ecuatoriano en Puerto Lucía que se dedica a la fabricación y remodelación de veleros. Un cliente decide traer su buque a las costas ecuatorianas para remodelar el casco, una vez remodelado se lo vuelve a exportar.

Reposición de mercancías con franquicia arancelaria. Como señala la guía Hemisférica del ALC: Este es un régimen aduanero creado para el fomento de la exportación en cuanto que permite la importación, con franquicia arancelaria, de mercancías idénticas o similares a las utilizadas en la fabricación de artículos previamente exportados.

Ejemplo: José es un empresario otavaleño que decide iniciar en la industria de camisas nacionales con el fin de apuntar al mercado colombiano. Para su empresa, decide utilizar botones importados de Perú, por lo que, en su primera importación de dichos ítems, paga todos los tributos aduaneros. En las siguientes importaciones de botones decide acogerse a éste Régimen alegando reposición de franquicia arancelaria, por lo que es exonerado del pago de tributos y demás recargos.

Transformación bajo control aduanero. Es la introducción al territorio aduanero de mercancías para que sean sometidas a operaciones que modifiquen su especie o estado para luego la importación para el consumo de los productos resultantes obtenidos de esas operaciones. El primer supuesto, goza de una suspensión del pago de tributos aduaneros, el segundo supuesto, no goza de dicha suspensión por lo que cabe el pago de tributos aduaneros.

Depósito aduanero. Es el hecho de colocar las mercancías importadas en un almacén por un periodo determinado, y bajo el control de la aduana en un lugar habilitado y conocido para éste menester. No hay pago de tributos aduaneros.

Reimportación en el mismo estado. Es la importación para consumo con exoneración de tributos aduaneros de mercancías que han sido exportadas, a condición que no hayan sufrido alguna transformación o modificación en el extranjero y a condición que todas las sumas que por Ley se deban hayan sido pagadas.

En definitiva, el régimen aduanero es el conjunto de operaciones que están relacionadas con lo que será el destino de la mercadería de acuerdo a la declaración que se presente por el interesado en la aduana, ya que de ello dependerá la suspensión total o parcial, inclusive de una exoneración del pago de tributos aduaneros.

Así como es importante tener conocimiento sobre el tipo de régimen que debemos aplicar también lo es saber cuándo no se aplica ninguno de los regímenes mencionados, así lo establece el Capítulo III del COPCI al hablar de las exenciones al pago de todos los tributos de mercancías tales como; importaciones al Sector Público, Junta de Beneficencia de Guayaquil y SOLCA; donaciones que provengan del exterior, a favor de las instituciones del sector público o del sector privado sin fines de lucro, destinadas a cubrir servicios de salubridad, alimentación, asistencia técnica, beneficencia, asistencia médica, educación, investigación científica y cultural, siempre que tengan suscritos contratos de cooperación con instituciones del sector público.

Una vez conocido a qué clase de régimen de importación se ubicarán las mercancías que se desean importar al territorio ecuatoriano; es importante, seguidamente, conocer las características integrales y completas de la mercancía objeto de la importación. De ello depende la liquidación para el cobro de tributos aduaneros y demás valores que se deban por Ley a la administración aduanera, encargada de recaudarlos; o, en su defecto, para conocer si el producto o mercancía está sujeto a algún tipo de prohibición o restricción que el COMEX haya decidido mediante resolución. En nuestro ordenamiento jurídico está vigente una nomenclatura que tiene como base la implementada por el Convenio del Sistema

Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías de Bruselas, vigente desde el 14 de junio de 1983. Éste instrumento internacional creó una nomenclatura para que sea aplicada a nivel mundial a fin de unificar la clasificación de mercancías en el comercio exterior. Contiene, entonces, una división de productos que van desde cosas del reino animal o vegetal hasta productos a elaborados a base de químicos.

Posteriormente, la Comunidad Andina de Naciones (CAN, en adelante), mediante la Decisión 766, tomó como base el Sistema ibídem y emitió la Nomenclatura Arancelaria Común de la Comunidad Andina (ANDINA)

El Ecuador, como País Miembro de la CAN, por medio del COMEX en sesión celebrada el 17 de mayo de 2012, resolvió y aprobó, mediante la Resolución No. 59, el Arancel Nacional aplicable a las mercancías del tráfico internacional; que básicamente recoge las disposiciones de la norma andina antes citada. La nomenclatura está compuesta por una serie ocho dígitos. Primero y segundo representan el “Capítulo”; tercero y cuarto representan la “Partida”; quinto y sexto representan la “Subpartida”; y, séptimo y octavo representan una “Subpartida ANDINA”. Hay veces de que la subpartida se presenta con diez (10) dígitos, pues el noveno y décimo, representarían la denominada “Subpartida NACIONAL”. Esto en virtud de una facultad otorgada a los Países Miembros de la CAN según lo dispuesto en la Decisión No. 657.

Para explicarlo mejor, tomemos como ejemplo la siguiente mercancía.-

El “ROPA PARA BEBE”, cuya Subpartida es la siguiente: 6111200000

“61” es el Capítulo

“11” es la Partida del Sistema Armonizado

“20” es la Subpartida del Sistema Armonizado

“00” es la Subpartida NANDINA

“00” es la Subpartida NACIONAL, creada por el País Miembro para el efecto.

Cuando el producto o mercancía no cuente con una Subpartida NACIONAL, los dígitos noveno y décimo serán representados con los números “00”

Ahora, el Arancel Nacional está compuesto por una cantidad de 21 secciones, que recogen desde mercancías tales como animales vivos y productos del reino vegetal, pasando por productos minerales, químicos o plásticos; hasta llegar a mercancías consistentes en productos terminados o manufacturados. Dependerá, entonces, de la calidad del producto o mercancía que se desee importar para poder ubicarlo dentro de alguna de las subpartidas específicas y, consecuentemente aplicarles los tributos al comercio exterior y demás recargos; tema que analizaré en el siguiente apartado.

1.4 Transporte marítimo

1.4.1 Importancia del transporte marítimo en el comercio internacional

Toda actividad encaminada a la transformación de recursos en bienes o servicios, dependen por reglas generales en mano de obra, tierra, capital y tecnología, pero además, también dependen del transporte, tal es el caso, que si necesito elaborar un producto determinado, necesitaré el transporte de materia prima, y así obtendré un producto específico.(Bravo, Padron, Camoos, Castellanos, & Reyes, 1997, p. 16).

Todo empresario hoy en día debe tener presente que para importar mercancías, el transporte es parte fundamental de la logística, esto para obtener máximos resultados, por lo que el medio escogido será de suma importancia.El transporte marítimo, es sin duda, el medio de transporte por excelencia escogido por la mayoría de los empresarios, por la gran capacidad para llevar mercancías, y de diferentes tipos, adaptándose sin mayores problemas. En América Latina el 90% de del intercambio internacional de mercaderías se lo realiza por vía marítima. (Bravo et al., 1997, p. 17)

1.4.2 Contrato de Transporte Marítimo; Conocimiento de embarque.

El Contrato de Transporte Marítimo es considerado como un punto regulador de las relaciones que nacen del transporte de mercancías por vía marítima, ya sea en territorio nacional como internacional. Es importante indicar que la doctrina no ha establecido una diferencia tajante de lo que es el Contrato de Fletamento del Contrato de Transporte Marítimo, por lo que al referirse al Contrato de Transporte

Marítimo, lo hace hablando del Contrato de Fletamento, considerando que es el más importante de los contratos de Derecho Marítimo.(Abreu Fernández, 2006, p. 50)

Por lo tanto, de manera mucho más sencilla, podemos decir que un contrato de Transporte Marítimo, el transportista tiene la obligación de facilitar un buque al cargador, para que pueda transportar las mercancías, con la obligación de que éste último pague una contraprestación acordada. (Abreu Fernández, 2006, p. 48)

Al tratar el Contrato de Transporte Marítimo, en Ecuador queda muy corto el desarrollo de ese tema, debido a la antigüedad de nuestro Código de Comercio, necesita ser actualizado, el transporte está en constante evolución y si queremos estar a la vanguardia, debemos remitirnos a las principales convenciones internacionales. Es así como el transporte de mercaderías empieza a desarrollarse bajo la modalidad de conocimiento de embarque, en la que el transportador detalla las mercaderías, lo que se pretende es proteger al cargador y al consignatario de la carga frente al naviero, es un elemento probatorio por excelencia en el transporte marítimo internacional, el cargador justifica la entrega de las mercancías, constituyendo el mismo título de propiedad, Ecuador en 1978 se adhiere a las Reglas de Unificación de La Haya Visby de 1924 en la que tiene por objeto regular las relaciones en el transporte de mercancías en el mar siempre que se encuentre formalizado en el conocimiento de embarque, beneficiándonos además del protocolo modificatorio de 1968, donde se implementa el correcto manejo de los container.(Constantine, 2011, p. 26).

El conocimiento de embarque nace como un derecho del cargador frente al porteador, en la que éste último no puede imponer al primero una responsabilidad objetiva por pérdidas o daños, sufridos por el porteador.(Illescas Ortiz & Alba Fernández, 2013, p. 91)

1.4.3 Cargador.

Las Reglas de Hamburgo de 1978 en las que sus disposiciones se aplican a todos los contratos de Transporte Marítimo de acuerdo las condiciones de su artículo dos, define al cargador como:

Por "cargador" se entiende toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un porteador, o toda persona

que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta entrega efectivamente las mercancías al porteador en relación con el contrato de transporte marítimo.

El cargador será aquella persona merecedora de que sean transportadas sus bienes de un lugar a otro acorde a lo estipulado en el Contrato de Transporte. Dentro de sus obligaciones, las Reglas de La Haya Visby, menciona aquellas circunstancias en las que el cargador puede ser responsable por negligencia, estipulando su responsabilidad, cuando la naturaleza de las mercancías sea considerada peligrosa. Las Reglas de Rotterdam con un enfoque similar establece que será de responsabilidad del cargador por pérdida o daño causado, cuando haya realizado la adecuada identificación o señalización de aquellas mercancías consideradas peligrosas. El cargador puede ser responsable también por culpa grave, en vista de tener a su disposición gran cantidad de información con respecto a las mercaderías, que el porteador pueda necesitar para evitar pérdidas o daños en las mercancías, estas disposiciones se deben a que al momento de las relaciones entre el cargador y porteador exista una mayor seguridad jurídica y comercial. (Illescas Ortiz & Alba Fernández, 2013, p. 33)

Es trascendental la figura del cargador hoy en día, y ha tenido mayor visibilidad en los últimos años, su gran poder de negociación y, especialización y conocimiento en los diferentes tipos de mercancías que hoy se transportan, a diferencia que en un principio solo se trataba materias primas, han hecho que tenga mayor importancia esta figura a nivel mundial. El transporte actual, se basa en negocios que deben ser perdurables en el tiempo, para crear un flujo eficiente y seguro de carga entre el porteador y el cargador, con la finalidad de acrecentar sus intereses económicos. (Illescas Ortiz & Alba Fernández, 2013, p. 93)

1.4.4 Responsabilidades del cargador: Reglas de Hamburgo.

Las Reglas de Hamburgo representan un cambio importante con respecto a la figura del cargador, aunque Ecuador no se adhiere, por considerar que sus disposiciones respondían a un segmento europeo, es importante su estudio, ya que, la figura del cargador tiene un papel mucho más protagónico. Tienen mucho más peso por su experiencia en el envío de distintos tipos de mercaderías, esto ha hecho que se vuelvan un grupo negociador importante para el desarrollo de un país, por lo que se establecen ya sus responsabilidades.

1.4.4.1 Entrega preparada para su transporte.

Es obligación que la entrega esté preparada para el transporte, especificándolo, es decir, podrán convenir que las mercancías sean entregadas en cajas.(Illescas Ortiz & Alba Fernández, 2013, p. 96)

1.4.4.2 Documentación de la carga.

El cargador debe poner a disposición del porteador, información, instrucciones y documentación de las mercancías, para que pueda transportarla de una manera adecuada dentro del buque, es importante que el cargador instruya al porteador correctamente los documentos necesarios exigidos por las respectivas legislaciones de destino de las mercancías, para una correcta desaduanización.(Illescas Ortiz & Alba Fernández, 2013, p. 98)

1.4.4.3 Responsabilidad por información errónea

El cargador asume una obligación objetiva por el detalle de la información proporcionada al porteador, es decir, debe garantizar con exactitud la información, ésta determinarse al momento de recibirla, si sucediese después, mal podría asumir la responsabilidad el cargador.(Illescas Ortiz & Alba Fernández, 2013, p. 98).

1.4.4.4 Mercancías peligrosas.

Como ya lo mencioné en párrafos anteriores, el cargador debe especificar la naturaleza de las mercancías, para establecer su peligrosidad, y que el porteador pueda manejar oportunamente las mercaderías, con esto se pretende evitar poner en riesgo la vida de las personas y daños al buque u otros bienes.(Illescas Ortiz & Alba Fernández, 2013, p. 98).

CONCLUSIONES

Al cabo de este recorrido, por los distintos aspectos que debe tener en consideración el importador bajo la figura jurídica del cargador en el transporte marítimo al momento de traer mercancías, nos damos cuenta la constante evolución que ha tenido a lo largo historia, y que hoy en día sigue siendo este medio de transporte el más utilizado.

Debo destacar del presente trabajo, que una de las ventajas que tiene hoy Ecuador es el Acuerdo Multipartes con la Unión Europea, lograr tener acceso a una de los mercados de mayor poder adquisitivo, tal como lo indican las estadísticas del Banco Mundial, es sin duda, una gran herramienta que tanto el importador y exportador ecuatoriano debe tener presente y si es bien utilizado, servirá para el crecimiento del país.

Además, es preciso saber identificar el tipo de régimen de importación que se debe aplicar al momento de traer mercancías, esto servirá para el pago o no de tributos, una buena elección significará disminución de tiempo de desaduanización y de dinero para el importador.

Y como punto final, también vemos que en las últimas décadas la figura del cargador ha tomado mayor importancia y relevancia debido a su contante especialización en el traslado de diferentes tipos de mercancías, y a través de convenciones internacionales, como las Reglas de Hamburgo, la figura del cargador asume mayores responsabilidades frente al porteador, es indispensable que el cargador identifique las mercancías lo mejor posible, ya que de ello dependerá su correcto traslado y responsabilidad del porteador.

REFERENCIAS

- Abreu Fernández, A. (2006). *El derecho en el transporte marítimo*. Editorial Félix Varela. Retrieved from <http://public.eblib.com/choice/publicfullrecord.aspx?p=3198942>
- Acuerdo sobre Salvaguardias. Acuerdo sobre Salvaguardias (1999).
- Arosemena Marriott, P. (2016). *La culpa es de las vacas flacas: ahorro fiscal, comercio, moneda, futuro en el Ecuador: o cuando el chanchito se convirtió en fritada* (1. ed). Guayaquil, Ecuador: s.n.
- Barragán Niño de Rivera, B. (2015, May 8). *La naturaleza jurídica de la transportación marítima de mercancías*. Universidad Iberoamericana Puebla, México.
- Bravo, M., Padron, A., Camoos, M., Castellanos, M., & Reyes, G. (1997). *Como exportar por vía marítima: introducción fundamental para el exportador*. México: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- Cabanellas, G., & Cabanellas, G. (1998). *Diccionario jurídico elemental* (13. ed., actualizada corr. y aum). Buenos Aires, Argentina: Editorial Heliasta.
- Colegios24hrs. (2004). *Historia de los medios de comunicación* (Vols. 1–Buenos Aires,AR). Colegio24hrs.
- Constantine, M. A. (2011, December). *La importancia del transporte marítimo internacional y la incidencia del costo del transporte sobre el comercio internacional*. Universidad de Guayaquil, Guayaquil, Ecuador.

- Equipo de prensa e información de la Delegación de la UE en Ecuador. (2016). *Ecuador y la Unión Europea*.
- Gavidia, E. (2017, March). *Programa de apoyo al sector de comercio en el Ecuador para MIPYMES*. Presented at the Presentaciones de evento de la Unión Europea de Ministerio Industrias Ecuador.
- Illescas Ortiz, R., & Alba Fernández, M. (2013). *Las reglas de Rotterdam: una nueva era en el derecho uniforme del transporte, actas del congreso internacional*. Retrieved from <http://site.ebrary.com/lib/interpuertoricosp/Doc?id=10820857>
- Levil Coral, M. (2009). *El diálogo político como pilar de las relaciones entre la Unión Europea y América Latina: reflexiones sobre su desarrollo y contenido*. Red Oasis.
- Maroto, R. (2002). *Los créditos marítimos privilegiados en el código de comercio*. Universidad de Costa Rica, Costa Rica.
- Matilla Alegre, R. (1999). *Internacionalidad del derecho marítimo y jurisdicción internacional*. Place of publication not identified: Publicaciones De La Unive. Retrieved from <http://public.eblib.com/choice/publicfullrecord.aspx?p=3212784>
- Pazmiño, D. A. (2016). *Los tratados de libre comercio y las medidas de salvaguardias* (Segunda edición). Ecuador: Academia ecuatoriana de propiedad intelectual.
- Pulupa, G. (2017). *Acuerdo comercial con la Unión Europea*. Presented at the Adhesión del Ecuador al Acuerdo Multipartes con la Unión Europea, Hotel Sonesta.

Tratado de la Unión Europea (1993).

Vapor Guayas - Historia del Ecuador. (2016, April 13). Retrieved June 17, 2017, from

<http://www.encyclopediadelecuador.com/historia-del-ecuador/vapor-guayas/>

Villagómez, M. (n.d.). Acuerdo comercial multipartes Ecuador- Unión Europea.

Witker, J. (1999). *Derecho tributario aduanero* (2. ed). México: Instituto de

Investigaciones Jurídicas, Universidad Nacional Autónoma de México.

DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, **Ordóñez Guachilema, Raúl Enrique**, con C.C: # 0927725986 autor del trabajo de titulación: **Aspectos legales del cargador en la importación de mercancías por vía marítima para el desarrollo de un país** previo a la obtención del título de **Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador** en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tienen las instituciones de educación superior, de conformidad con el Artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de titulación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la SENESCYT a tener una copia del referido trabajo de titulación, con el propósito de generar un repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Guayaquil, 12 de septiembre del 2017

f. _____

Nombre: **Ordóñez Guachilema, Raúl Enrique**

C.C: **0927725986**



REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN

TEMA Y SUBTEMA:	Aspectos legales del cargador en la importación de mercancías por vía marítima para el desarrollo de un país		
AUTOR(ES)	Ordóñez Guachilema, Raúl Enrique		
REVISOR(ES)/TUTOR(ES)	Ab. Benavides Verdesoto, Ricky Jack		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
FACULTAD:	Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales y Políticas		
CARRERA:	Carrera de Derecho		
TITULO OBTENIDO:	Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	12 de septiembre de 2017	No. DE PÁGINAS:	33
ÁREAS TEMÁTICAS:	Derecho Marítimo, Derecho Aduanero		
PALABRAS CLAVES/KEYWORDS:	Derecho, marítimo, transporte, comercial, importaciones		

RESUMEN/ABSTRACT

En el presente trabajo, se analizan los distintos aspectos que debe tener presente el cargador al momento de realizar una importación por vía marítima, desde sus más remotos antecedentes. También es importante traer en consideración al presente documento, uno de los acuerdos más importantes que Ecuador ha suscrito a nivel internacional que es el Acuerdo Multipartes con la Unión Europea y el impacto que esta produciría con sus preferencias arancelarias a nuestro país con miras al desarrollo económico. Al mismo tiempo, analizar los distintos regímenes de importación que el importador debe tener en consideración al momento de traer mercancías. Lo que se pretende es el estudio de todos aquellos aspectos importantes de la importación que por vía marítima el cargador debe identificar para que sea aplicados y sume para el desarrollo de un país. Existiendo menos restricciones al comercio exterior mayor ventaja competitiva tendremos frente a los países de la región.

ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: +593-4-235901	E-mail: raulordonezg77@gmail.com
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UTE)::	Nombre: Ab. Reynoso Gaute de Wright, Maritza	
	Teléfono: +593-4-0994602774	
	E-mail: maritza.reynoso@cu.ucsg.edu.ec	

SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA

Nº. DE REGISTRO (en base a datos):	
Nº. DE CLASIFICACIÓN:	
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):	