



UTMACH

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

CARRERA DE COMERCIO INTERNACIONAL

ANÁLISIS DE LOS RIESGOS EN LOS TRAMITES DE IMPORTACIÓN.
POR VÍA MARÍTIMA EN EL ECUADOR.

ESPINOZA ROJAS HERMAN GONZALO
INGENIERO EN COMERCIO INTERNACIONAL

MACHALA
2019



UTMACH

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
CARRERA DE COMERCIO INTERNACIONAL

ANÁLISIS DE LOS RIESGOS EN LOS TRAMITES DE
IMPORTACIÓN. POR VÍA MARÍTIMA EN EL ECUADOR.

ESPINOZA ROJAS HERMAN GONZALO
INGENIERO EN COMERCIO INTERNACIONAL

MACHALA
2019



UTMACH

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
CARRERA DE COMERCIO INTERNACIONAL

EXAMEN COMPLEXIVO

ANÁLISIS DE LOS RIESGOS EN LOS TRAMITES DE IMPORTACIÓN. POR VÍA
MARÍTIMA EN EL ECUADOR.

ESPINOZA ROJAS HERMAN GONZALO
INGENIERO EN COMERCIO INTERNACIONAL

ARIAS MONTERO JORGE EDUARDO

MACHALA, 23 DE AGOSTO DE 2019

MACHALA
23 de agosto de 2019

Nota de aceptación:

Quienes suscriben, en nuestra condición de evaluadores del trabajo de titulación denominado Análisis de los riesgos en los tramites de Importación. por vía marítima en el Ecuador., hacemos constar que luego de haber revisado el manuscrito del precitado trabajo, consideramos que reúne las condiciones académicas para continuar con la fase de evaluación correspondiente.



ARIAS MONTERO JORGE EDUARDO
0702714122
TUTOR - ESPECIALISTA 1



SOLORZANO SOLORZANO SANDRA SAYONARA
0703102368
ESPECIALISTA 2



LEÓN GONZÁLEZ HOLGER BERNARDO
0701968653
ESPECIALISTA 3

Fecha de impresión: viernes 23 de agosto de 2019 - 12:43

Urkund Analysis Result

Analysed Document: TRABAJO 2019 TITULACION CORREGIDO.docx (D54804527)
Submitted: 8/13/2019 9:40:00 PM
Submitted By: hespinoza@aduana.gob.ec
Significance: 2 %

Sources included in the report:

Recurso 14 - GUIA DE COMERCIO EXTERIOR.doc (D26669449)

Instances where selected sources appear:

1

CLÁUSULA DE CESIÓN DE DERECHO DE PUBLICACIÓN EN EL REPOSITORIO DIGITAL INSTITUCIONAL

El que suscribe, ESPINOZA ROJAS HERMAN GONZALO, en calidad de autor del siguiente trabajo escrito titulado Análisis de los riesgos en los tramites de Importación. por vía marítima en el Ecuador., otorga a la Universidad Técnica de Machala, de forma gratuita y no exclusiva, los derechos de reproducción, distribución y comunicación pública de la obra, que constituye un trabajo de autoría propia, sobre la cual tiene potestad para otorgar los derechos contenidos en esta licencia.

El autor declara que el contenido que se publicará es de carácter académico y se enmarca en las disposiciones definidas por la Universidad Técnica de Machala.

Se autoriza a transformar la obra, únicamente cuando sea necesario, y a realizar las adaptaciones pertinentes para permitir su preservación, distribución y publicación en el Repositorio Digital Institucional de la Universidad Técnica de Machala.

El autor como garante de la autoría de la obra y en relación a la misma, declara que la universidad se encuentra libre de todo tipo de responsabilidad sobre el contenido de la obra y que asume la responsabilidad frente a cualquier reclamo o demanda por parte de terceros de manera exclusiva.

Aceptando esta licencia, se cede a la Universidad Técnica de Machala el derecho exclusivo de archivar, reproducir, convertir, comunicar y/o distribuir la obra mundialmente en formato electrónico y digital a través de su Repositorio Digital Institucional, siempre y cuando no se lo haga para obtener beneficio económico.

Machala, 23 de agosto de 2019



ESPINOZA ROJAS HERMAN GONZALO
0702424789

DEDICATORIA

El presente trabajo lo dedico primeramente a Dios, a mis hijos, a mi familia y a todas las personas que han compartido conmigo sus conocimientos e impartido en mí, la voluntad para la culminación de esta investigación.

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios, a mi churonita Virgen de El Cisne, a mi familia por inculcar en mí valores, conocimiento y apoyarme en la meta que me he propuesto realizar con éxito.

RESUMEN

En Ecuador en el proceso de Importación, se van presentando varios riesgos al realizar los contratos internacionales, los mismos que pueden alterar el valor de los productos, así como también puede generar la pérdida de las mercancías; en el comercio internacional existen estos riesgos por varias causas. Teniendo en cuenta que las importaciones que se realicen son muy importantes y necesarias para las empresas; en esta investigación se elabora un análisis de los riesgos en los trámites de importación por vía marítima en el país, con el fin de identificarlos, para que de esta manera los estén informados y puedan aplicar los controles pertinentes para minimizar dichos riesgos.

Para llevar a cabo el presente trabajo de Análisis de Riesgos en los Trámites de Importación se realiza una investigación descriptiva que tiene como objetivo la identificación, calificación, observación, evaluación y el diseño de medidas de tratamiento de los mismos, el cual validamos con entrevistas a expertos.

Palabras Claves: Comercio Internacional, trámites de importación, riesgos, mercancía, controles, medidas de tratamiento, expertos. .

ABSTRACT

In Ecuador, in the import process, several risks are presented when making international contracts, which can alter the value of the products, as well as the loss of the goods; in international trade there are these risks for various reasons. Bearing in mind that the imports made are very important and necessary for companies; in this investigation, an analysis of the risks in import procedures by sea in the country is prepared, in order to identify them, so that they are informed and can apply the relevant controls to minimize these risks.

In order to carry out this work of Risk Analysis in Import Procedures, a descriptive investigation is carried out with the objective of identifying, qualifying, observing, evaluating and designing the treatment measures thereof, which we validate with interviews to experts.

Keywords: International Trade, import procedures, risks, merchandise, controls, treatment measures, experts.

ÍNDICE

DEDICATORIA	1
AGRADECIMIENTO	2
RESUMEN	3
ABSTRACT	4
ÍNDICE	5
1. INTRODUCCIÓN	7
2. DESARROLLO	8
2.1. Comercio Internacional.....	8
2.2. Importación.....	9
2.3. Contrato Internacional.....	10
2.4. Declaración Aduanera.....	10
2.5. Declarante.....	10
2.6. Trámite de importación.....	11
2.6.1. Requisitos para ser importador.....	11
2.6.2. Trámite de Desaduanización.....	11
2.6.3. Documentos de acompañamiento.....	11
2.6.4. Documentos de Control Previo.....	11
2.6.4 Documentos de Soporte.....	12
2.7. Incoterms.....	12
2.8. Principales riesgos que implica el comercio internacional.....	13
2.8.1. Incumplimiento.....	13
2.8.2. Inconformidad de mercancías.....	13
2.8.3. El riesgo de malentendidos sobre los derechos y obligaciones respectivas....	13
2.8.4. El riesgo del transporte.....	14
2.8.5. El riesgo cambiario.....	14
2.8.6. El riesgo de “eventos inesperados”.....	14
2.8.7. Varios riesgos legales y tributarios.....	14
2.9. Reactivo Práctico.....	14
2.9.1. Problema.....	15
2.9.2. Solución del caso.....	15
3. CONCLUSIÓN	16
Anexo 1	18
Anexo 2	19

Bibliografía.....20

1. INTRODUCCIÓN.

Las importaciones de productos por vía marítima en todo tipo de mercancías, implica cierto nivel de riesgos entre las personas involucradas en la negociación, dicho riesgo puede ser constituido por varios factores propios o ajenos a la negociación.

Con la siguiente investigación se desea proveer a los importadores de herramientas para poder contrarrestar y hacer frente a cada uno de los riesgos a los que se exponen, cada vez que se importan mercancías del exterior. Debemos hacernos la pregunta ¿A qué riesgos están expuestos los importadores y que se puede hacer para minimizarlos o tratarlos?

La principal finalidad del análisis del riesgo referente a las importaciones, es otorgar soluciones y datos a los importadores, como es un método objetivo, para evaluar los riesgos que se puedan dar en las importaciones. Según (Torres & Chavez, 2015)“En cada país el proceso aduanero conforma parte de la estrategia política de los países en materia del comercio exterior, ya que la forma de actuar de la administración aduanera dependerá de las estrategias que se adopte políticamente” (pág. 209).

El riesgo existe, en el comercio internacional como en el tradicional, por este motivo al realizar negocios internacionales, estos riesgos aumentan considerablemente. Por lo tanto los consideramos como “riesgos comerciales” los mismos, además se los denominan de esta manera por la necesidad de satisfacer nuestra información.

Existen varios tipos de riesgos comerciales, los mismos que podemos diferenciar según el momento o estado en el que se encuentre al realizar la operación de compra/venta, (Nuñez, 2017) Afirma que “El tráfico internacional de mercancías, es muy relevante por lo que se ha convertido en un aspecto importante para cada país que lo realice, realizando un intercambio comercial que se da en cada uno de los diferentes países” (pág. 1).

Las Normas aduaneras son un conjunto de disposiciones Jurídicas que regulan el ingreso y salida de mercancías del territorio de distintos países, y lo regulan por medio de contribuciones, regulaciones o restricciones no arancelarias. Por lo tanto la ley tiene la intención de reglamentar todas las actividades directa o indirectamente con el comercio exterior.

Teniendo en cuenta las normas, leyes y reglamentos que regulan el comercio internacional y, así también están los Incoterms (términos de Comercio), entre sus objetivos está la de facilitar el intercambio de mercancías entre las partes involucradas (comprador, vendedor y transportista) en las negociaciones comerciales, con el ánimo de asumir ciertos costos y riesgos en la comercialización de la importación de mercancías.

En Ecuador generalmente las empresas que se dedican a la importación buscan realizar estrategias permitiendo ver hacia el futuro desde la realidad de cada empresa, investigando las circunstancias en que se maneja el mercado, identificando las oportunidades para establecer presencia, y la sostenibilidad de la gestión comercial conforme a las políticas del gobierno. El aumento de restricciones arancelarias a los diferentes sectores en las importaciones, esto ha generado en otros productos al campo interno como es partes, autopartes y carrocerías provocando una gran problemática y reducción en las importaciones, donde el fin del gobierno es “fortalecer la matriz productiva. (Galeas & Álvarez, 2016, pág. 3)

Este caso se resuelve a través de una metodología el mismo que consiste en un enfoque cualitativo y que se pretende dar respuestas al objetivo de la investigación, como es Diagnosticar los riesgos que afectan a las empresas en las negociaciones, en el proceso de importación por vía marítima”, para este análisis se realizará la exploración teórica, como contextual y recopilación de información relevante en artículos científicos, para lograr de esta forma una argumentación más profunda de nuestro estudio. Además se hace una revisión a la legislación vigente como es el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI), su reglamento, resoluciones y boletines actualizados en materia del comercio internacional.

El análisis está conformado por el Desarrollo, el marco teórico el mismo que está conformado por varios puntos importantes para la identificación de los riesgos eventuales que se pueden dar en el caso asignado, luego tenemos la delimitación del problema aquí se da a conocer su enfoque y lo que indica el reactivo, luego establecemos una correcta solución del reactivo en base a argumentos legales, sostenibles y científicos.

2. DESARROLLO.

2.1. Comercio Internacional

El comercio internacional es el intercambio de bienes, productos o servicios, el mismo que se realiza ya sea entre dos o más naciones y/o bloques económicos, siempre y cuando se ajusten a la normativa vigente y a las leyes establecidas en los países donde se va a realizar la negociación.

En el contexto de la GATT, donde se indica y mociona por parte de países desarrollados realizar la liberación del comercio internacional de servicios, sin embargo hay muchos que opinan que esto sería contraproducente para países en desarrollo, y estos a su vez se vean en la obligación de poner medidas de protección y desarrollo en la mesa de negociaciones. (Hernandez C. M., 2018, pág. 41)

El comercio internacional es el movimiento de productos y servicios que se realizan en los diversos mercados internacionales, en donde se deben tomar

en cuenta en cada país sus regulaciones y la moneda que rija en el país de origen.

Para realizar el comercio internacional se debe seguir principios básicos y de esta forma tener éxito en las negociaciones, primero: Debe eliminarse cualquier tipo de discriminación entre las partes negociantes, adquiriendo ambas partes igualdad en derechos y obligaciones; segundo: Tener la libertad de hacer negocios y no cambiar las reglas con nuevas restricciones de manera arbitraria que puedan interferir en la negociación., tercero: Debe haber una competencia justa y leal entre las partes participantes en la negociación, teniendo además flexibilidad de cierta manera para los países en vías de desarrollo. (Perez, 2018, pág. 151)

La realidad económica de cada país está estrictamente ligada a la práctica del comercio internacional, ya que de esta forma cada país aprovecha las ventajas competitivas que posee, tratando siempre de exportar los productos o mercancías en donde creen que se tienen ventajas en comparación de sus competidores, e importar bienes que sean escasos en su territorio.

Debemos tener en cuenta que en el comercio internacional también existen organismos que controlan y que permiten además una correcta operación a nivel global. Así (Tejedor, 2017) menciona que “Para el desarrollo de la integración regional y la liberación del comercio luego de la segunda guerra mundial, está relacionada a la creación del GATT y la firma de varios acuerdos comerciales bilaterales, regionales y multilaterales” (pág. 225) Dichos acuerdos fueron de gran ayuda para muchos países, de esta manera gocen de preferencias, que faciliten y mejoren el comercio internacional de sus miembros.

2.2. Importación

Según (Sánchez & Gutiérrez, 2017) Indica que. “*Las importaciones son todos los bienes y servicios que adquiere un país o región del extranjero para nacionalizarlos y distribuirlos en su territorio*”. (pág. 44).

En una importación la mercancía está referida como cualquier bien mueble que puede ser objeto de transferencia y que es susceptible de ser clasificado en el arancel nacional de importaciones. “Importación es el ingreso de mercancías al territorio nacional, de procedencia extranjera cumpliendo las formalidades y normativas legales nacionales aduaneras, según el tipo de régimen de importación al que haya sido declarado” (SENAE).

Según el COPCI en el art. 147 el mismo que indica que el régimen aduanero de importación a consumo es el régimen mediante el cual una mercancía es importada desde el extranjero o desde una Zona Especial de Desarrollo Económico, pueden circular libremente en el territorio aduanero, con el fin de permanecer de forma definitiva, luego de los pagos de los derechos e

impuestos de importación, recargos y sanciones, cuando hubiere lugar a ellos, y del cumplimiento de las obligaciones aduaneras.

2.3. Contrato Internacional

Un contrato internacional es un vínculo jurídico, el mismo que tiene puntos de enlace entre dos o más países, o dos o más ordenamientos jurídicos. Para poder entender de manera general, a un contrato internacional, como un convenio realizado entre 2 o más personas, o voluntades domiciliados en diferentes estados.

Según (Pocelli, 2015) establece “Un contrato mundial enlaza ordenamientos judiciales en varios Estados. Un solo derecho no se aplicaría, más bien este descompone la correlación judicial compleja, con indicaciones adecuadas en su diferentes compendios” (pág. 86).

(Albán., 2017)Estos contratos generalmente son muy necesarios para una negociación exitosa, evitando los riesgos de impago u otras causales que pueden malograr la negociación, Los contratos de compra y venta están regulados por la Convención misma.

Las dos definiciones dadas anteriormente por los autores, sugieren que el contrato internacional, como el acto de vinculación entre las partes convenidas, las mismas que se rigen por culturas distintas, pero con un vínculo jurídico de dos Estados diferentes, que se combinan y son regidos por un ente internacional.

2.4. Declaración Aduanera

Según el Reglamento del COPCI en el art. 64 nos indica, que “la declaración aduanera será presentada por quien va a realizar la importación, y esta debe de ser presentada manera electrónica y/o física apegándose al procedimiento y al formato establecido por el SENA E”. (Registro Oficial 525, 2011).

2.5. Declarante

En el art. 64 del Reglamento del COPCI nos indica que un declarante “es una persona natural o jurídica que realiza y presenta una Declaración Aduanera en nombre propio o de su representante legal, en las formas o condiciones establecidas por el del Reglamento COPCI, su reglamento y normativas aplicables. La Declaración Aduanera es única y personal presentada u emitida por el importador, exportador o pasajero a través de una agente de aduana. Además se indica que el declarante será responsable ante el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador, por la veracidad de la información que se detalla en la Declaración aduanera, conforme se presente en los documentos de soporte y acompañamiento. (Registro Oficial 525, 2011).

2.6. Trámite de importación.

2.6.1. Requisitos para ser importador.

- Obtención del Registro Único de Contribuyente (RUC) a través del Servicio de Rentas Internas (SRI) (SENAE).
- Adquisición de la firma electrónica Token emitida por entidades como el Banco Central del Ecuador (BCE), por medio del Registro Civil o Security Data (SENAE).
- Como último paso registrarse como importador en el ECUAPASS por medio del boletín 32-2012 (SENAE).

2.6.2. Trámite de Desaduanización

Para realizar este trámite se requiere de un Agente Afianzado de Aduanas que se encuentre acreditado por la SENAE, el mismo que envía o trasmite electrónicamente por el ECUAPASS la Declaración Aduanera de importación (DAI), debiendo manifestar el arribo por medio de la digitalización y adjuntando los documentos que se agregan al sistema informático mencionado anteriormente (SENAE)

Según (Nuñez, 2017) Afirma que “El levante aduanero puede definirse en una forma simple, como es el cumplimiento de las formalidades aduaneras, que se exige en el país al momento del ingreso o salida de productos tributables” (pág. 14)

2.6.3. Documentos de acompañamiento

Son también llamados documentos de control previo, los mismos que se deben gestionar y ser aprobados antes del arribo de la mercancía importada, estos documentos se deben presentar digitalizados y enviarse electrónicamente con la DAI cuando estos sean requeridos (SENAE)

2.6.4. Documentos de Control Previo

Son todos los documentos obligatorios para determinadas mercancías, estos documentos deben presentarse digitalizados, remitiéndose electrónicamente junto con la DAI, cuando aquellos sean requeridos por las entidades de control, que operan junto con la Aduana revisando las restricciones que indica el arancel, para el posterior ingreso de las mercancías. Por ejemplo: Permisos, Autorizaciones, Certificados, etc.

Documentos de acompañamiento, son aquellos denominados de control previo, los mismos que tienen que tramitarse y aprobarse antes del embarque de la mercancía de importación. Los documentos de acompañamiento deberá presentarse física o electrónicamente en conjunto con la declaración Aduanera, cuando fuesen exigidos. (BARREZUETA, 2011)

2.6.4 Documentos de Soporte

Son documentos originales que son la base de información que van en la DAI, estos pueden ser físicos o electrónicos, debiendo permanecer con el archivo del declarante o el agente de aduanas al momento de la presentación y transmisión de la DAI, mediante el Art. 73 del RCOPCI; luego de este trámite el sistema informático le otorga un número de validación, (Refrendo), y el canal de aforo que le corresponda (BARREZUETA, 2011)

Los documentos de soporte son:

- **Factura Comercial (Commercial Invoice)**
En este documento se identifica los términos de compra y venta, es el comprobante ante Aduanas sobre la justificación del contrato comercial.
- **Documento de Transporte**
Este documento es el autorizado para la circulación del servicio logístico, emitidos por las compañías de transporte internacional, los mismos que pueden ser por vía marítima, aérea o terrestre.
- **Lista de Empaque (Packing List)**
Es el documento donde se encuentra detallada la mercancía, que acompaña a la factura comercial emitida por el vendedor o la empresa exportadora, siendo utilizado como comprobante de las mercancías que transporta el transportista, además sirve de respaldo de las cantidades del producto que fueron adquiridas.
- **Póliza de Seguro (opcional)**
La póliza es un contrato entre un asegurado y una empresa de seguros, en donde se establecen los derechos y obligaciones de ambos, en relación al seguro contratado.
- **Certificado de Origen (opcional)**
Este documento establece el origen de la mercancía de exportación, indica su procedencia y si tiene derecho de acogerse alguna exoneración del arancel si el caso fuera, dependiendo de los convenios internacionales que ha obtenido el país de origen.

2.7. Incoterms

Los Incoterms son un grupo de términos comerciales (de tres letras cada uno) que son utilizados en las transacciones internacionales para acordar los costes y determinar las cláusulas comerciales, incluidas en un contrato de compra venta.

Estos términos se crearon en 1936 por parte de la Cámara de Comercio Internacional (CCI) con el nombre de Incoterms 1936, y con el paso del tiempo se han ido adaptando a las necesidades del comercio internacional (Hernandez & Flores, 2013)

Es muy importante la aplicación de estos términos, para establecer los criterios acerca de la distribución de los costes, así como también la transmisión de los riesgos entre el comprador y el vendedor en el contrato de una transacción comercial internacional (Hernandez & Flores, 2013).

2.8. Principales riesgos que implica el comercio internacional

2.8.1. Incumplimiento

El incumplimiento es un mal proceder según lo pactado, es un comportamiento impropio a los acuerdos de los Derechos de Contratos, y significaría elevación de costos, ya que esto no representa ningún beneficio para ninguna de las partes, retrasando la ejecución normal del contrato, en conclusión no está conforme con la función de las rectificaciones que surgen al incumplimiento. (Jiménez Castro, (2017)., pág. 101)

Como dice (Prado Lopez, 2016) “el incumplimiento es faltar a los deberes principales y primordiales, además es la representación a la desobediencia a los pactos establecidos” (pág. 77).

Las propuestas mencionadas por estos autores convergen en el concepto del incumplimiento, en faltar al pacto convenido por las partes contratantes, dando como resultado la reparación significativa del daño causado.

2.8.2. Inconformidad de mercancías

La inconformidad de mercancías se da cuando el importador recibe un producto que no está de acuerdo a las características que rigen el contrato de compraventa internacional, y que se habían acordado con el vendedor,

Teniendo en cuenta los principios de inconformidad representada por el incumplimiento defectuoso en donde (Quintana Cepeda, 2017.) Indica que: “El concepto de incumplimiento se configura en una manera compleja generando varios tipos y niveles especiales para cada caso, entre los más relevantes tenemos, el incumplimiento defectuoso, tardío y total” (pág. 16).

2.8.3. El riesgo de malentendidos sobre los derechos y obligaciones respectivas.

Esto pasa muy frecuentemente en las negociaciones al estar pactando con operadores que a menudo no hablan el mismo idioma, o que no dominan de igual manera el inglés. Este motivo es causal de tener disputas entre las partes, por esta razón debe realizarse contratos bien redactados.

2.8.4. El riesgo del transporte

El riesgo en el transporte es uno de los más comunes, como puede ser de avión, camión, de embarcación marítima/o fluvial, de tren o de transporte multimodal (este último es la combinación de dos o más transportes). En el comercio internacional los riesgos a las mercancías se pueden dar, sufriendo daños o robos, estos últimos son más frecuentes, y no solo pasa esto en las importaciones o exportaciones, sino puede ser también en el transporte “interno”, debido al uso de almacenes extra-portuarios al interior del país de exportación o de importación.

2.8.5. El riesgo cambiario

Tanto los importadores como los exportadores están sometidos a este tipo de riesgo, en vista que deriva de las fluctuaciones del tipo de cambio. A veces uno de las dos partes lo está, pero el uso frecuente de la moneda de Estados Unidos (el dólar) como moneda del contrato, hace que ambas partes se encuentren expuestas.

2.8.6. El riesgo de “eventos inesperados”

Estos eventos pueden tratarse de desastres naturales, huelgas, manifestaciones de conmoción social, terrorismo, súbita explosión de guerra civil o guerra externa. Situaciones que pueden afectar directamente a las mercancías, ya que pueden hacer imposible la entrega o aumentar su costo significativamente. Por lo tanto se tiene que prevenir a estos eventos en donde los seguros son la mejor solución, aunque necesariamente no cubren todo, ya que estas eventualidades se pueden proveer en los contratos, en las llamadas “cláusulas de fuerza mayor” por lo tanto dichos eventos son el principal riesgo de fabricación, es decir haber producido bienes para comercializarlos en vano, por culpa de un evento inesperado, por esto muchas agencias de crédito en exportación cubren este tipo de riesgos.

2.8.7. Varios riesgos legales y tributarios

Las negociaciones internacionales, suelen tener varios obstáculos, como pueden ser impuestos o aranceles, que deben pagarse a la entrada, que muchos importadores nuevos no conocen, así como también las licencias, permisos respectivos y licencias sanitarias no siempre transparentes. Todas estas expectativas deben ser expuestas en el contrato y pueden serlo en parte con el buen uso del Incoterms. Además están los riesgos legales aplicados a las leyes y jurisdicciones competentes, no todos los países hacen uso de buenas costumbres al comercio internacional, y sus tribunales son más o menos confiables, Por eso son de tanto éxito en los contratos internacionales las (cláusulas de arbitraje internacional). (Belaunde, 2014)

2.9. Reactivo Práctico

En el comercio internacional como en el local existen RIESGOS, sin embargo cuando se realiza negocios fuera de nuestro país, estos riesgos aumentan

considerablemente, los cuales a su vez vienen precedidos principalmente por la dificultad de obtener suficiente información sobre la empresa que se va a realizar la negociación, información sobre el vendedor o comprador según sea la situación.

2.9.1. Problema

Analizando minuciosamente el caso planteado, vamos a mencionar varios riesgos, que se dan en las negociaciones de comercio exterior, que son generalmente los más frecuentes.

La problemática principal se enfoca en los riesgos que se pueden originar en las negociaciones internacionales, como ejemplo para este caso se analizara los riesgos que pueden existir en las importaciones por vía marítima.

En este caso se indicará el proceso en el trámite de importación que se realiza generalmente por vía marítima, por lo tanto vamos a regirnos a las resoluciones vigentes y aplicables que se establecen en el territorio aduanero, para analizarlas y determinar el procedimiento correcto a tomar en casos como el que estamos investigando sobre los riesgos que puedan acarrear en las negociaciones internacionales, por el desconocimiento de las personas (importadores y exportadores) que se dedican al comercio internacional de mercancías.

2.9.2. Solución del caso

Esta investigación se enfocó en los riesgos que generalmente son más frecuentes, con el ánimo de proveer ideas básicas para la prevención de futuros riesgos en la comercialización internacional.

Respondiendo a la pregunta del reactivo planteado, diagnosticar los riesgos que afectarían a los importadores en las negociaciones internacionales por vía marítima son los siguientes.

En el caso del incumplimiento del contrato, se debe tener en cuenta para evitar este tipo de inconvenientes; haber utilizado un contrato internacional bien redactado, realizar el control de mercancías con los documento de embarque, contratando con los bancos una carta de crédito, esta seguridad es tanto para el importador como para el exportador, pagándose a la conformidad de las mercancías recibidas de parte del importador, la cual es una técnica habitual de reducción de los riesgos.

En el caso de recibir las mercancías no previstas, o haber inconformidad con las mercancías o bienes que no son de la calidad o cantidad pactada; debe contratarse una empresa certificadora, que realizan inspecciones de la mercancía (como la SGS), que darían certificación de su calidad en el Puerto de destino.

Para afrontar los riesgos de malentendidos sobre los derechos y obligaciones en el traslado y entrega de mercancías; deben quedar estos establecidos en el contrato de compra venta aplicando los Incoterms, que se hayan establecido para la negociación, así cada una de las partes sabe sus derechos y obligaciones.

Para el caso del transporte es indispensable que no basta con escoger bien a los transportistas y tener mucho cuidado con las cláusulas del contrato de transporte, incluyendo a las relativas al empaquetado, debiendo además contratar seguros, y de esta forma estar protegidos de alguna eventualidad.

En el caso del riesgo cambiario, para esto se recomienda usar productos de cobertura cambiaria como forwards (contrato a largo plazo a precio fijado) u otras opciones.

En el caso de los eventos inesperados (desastres, huelgas, conmoción social, terrorismo, etc.) debe aplicarse la contratación de seguros, ya que algunos cubren una cláusula específica cómo es “cláusulas de fuerza mayor” protegiendo así nuestra mercancía.

Para el caso de los riesgos tributarios y legales todas estas expectativas deben estar estipuladas en el contrato y pueden serlo en parte con el buen uso de los Incoterms. Ya que en base a las leyes de algunos países, sus tribunales son más o menos confiables, Por eso son de tanto éxito, en los contratos internacionales las (cláusulas de arbitraje internacional) en caso de controversia.

3. CONCLUSIÓN

Una tramitación aduanera en importación marítima debe darse, siguiendo los lineamientos y preceptos legales, como están establecidos en el Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversiones, y; al mismo tiempo, tener en cuenta la minimización de los riesgos en dichos trámites de importación.

Como indica la investigación realizada, conforme a los riesgos que ocurren en los diferentes trámites de importación, uno de los más comunes que se dan en dichos trámites, es de inconformidad de mercancías e incumplimiento de contrato, donde se pueden aplicar ciertas normas;

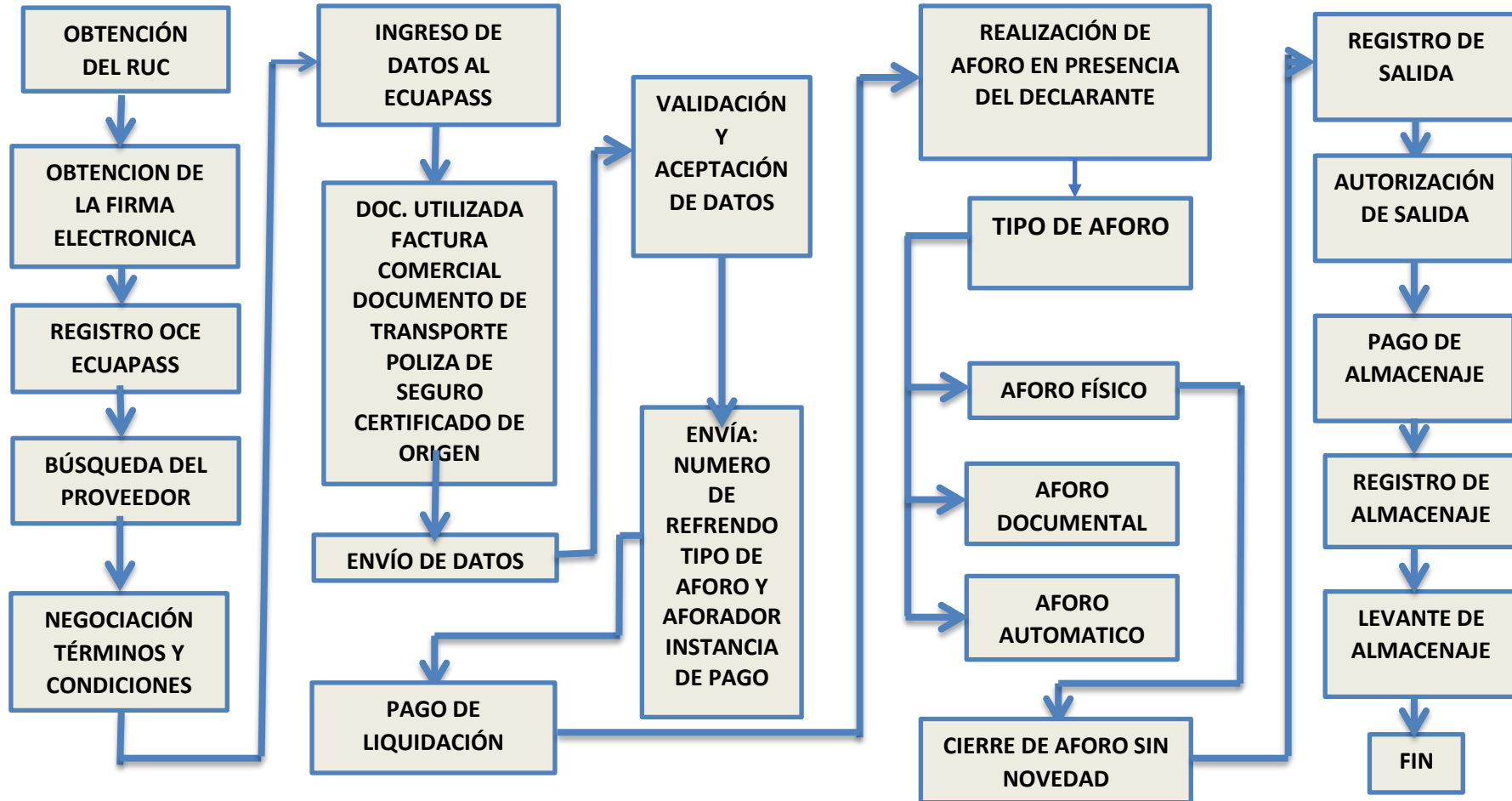
- Deben realizarse los contratos internacionales, con cláusulas de arbitraje internacional en caso de controversia.
- El importador debe exigirle al vendedor le cambie la mercadería que llevo diferente a lo que se tenía estipulado en el contrato.
- Indicar además que las mercancías entregadas no cumplen con las características esenciales establecidas en el contrato.

Además el comprador debe exigir que se le solucione el problema, dándole un tiempo prudente al vendedor y para de esta forma poder subsanar en el caso del incumplimiento del contrato.

Se indica además que el importador, puede resolver lo del Contrato y reclamar por daños y perjuicios por incumplimiento al vendedor, cobrando de esta forma su pérdida y además las posibles ganancias que se hubiesen obtenido de dichas mercancías, teniendo en cuenta que se iniciará un juicio entre las partes, ya que esto es inevitable, donde tendrán que demostrar lo juzgado con su respectivas pruebas.

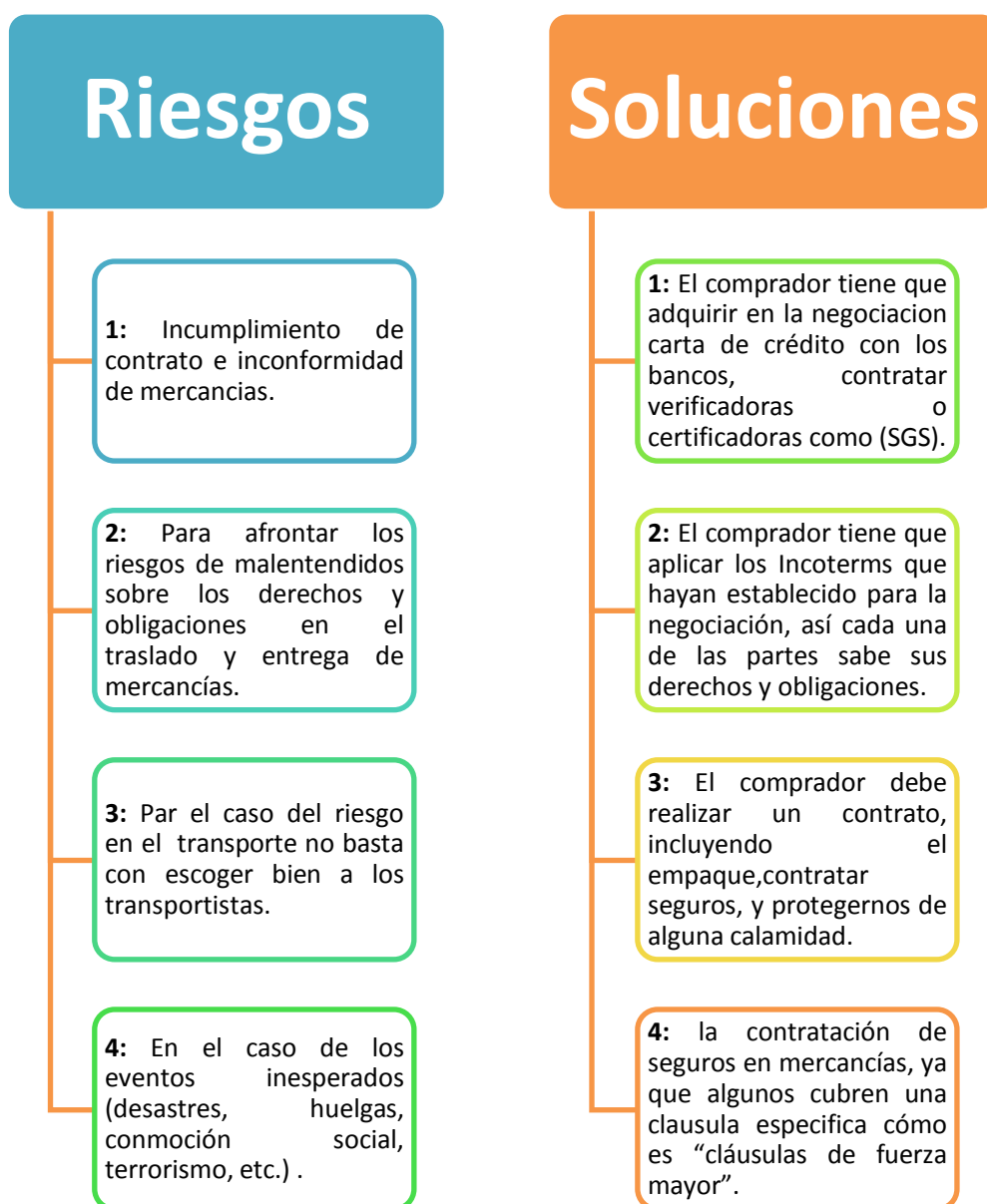
Destacando los riesgos que se dan en la negociación, entre el comprador y el vendedor, se concluye que la importación se lo haga mediante una carta de crédito con los bancos, contratando un seguro, una certificadora de mercancías como la (SGS), hasta conocer bien al vendedor y de esta manera asegurarse ambas partes.

Anexo 1.
FLUJO DEL TRÁMITE DE IMPORTACIÓN



Fuente: *Elaborado por el autor*

Anexo 2.



Fuente: *Elaborado por el autor*

Bibliografía

- Albán., J. O. (2017). CURSOS PRACTICOS EN LOS CONTRATOS DE COMPRA VENTA INTERNACIONAL DE MERCADERIAS. *Vniversitas*, Oviedo
- Albán, Jorge., (2017), USAGES AND PRACTICES IN CONTRACTS FOR THE INTERNATIONAL SALE OF 255-282.
- BARREZUETA, I. H. (19 de Mayo de 2011). REGLAMENTO AL TÍTULO DE LA FACILITACIÓN ADUANERA PARA EL COMERCIO, DEL LIBRO V DEL CÓDIGO ORGÁNICO DE LA PRODUCCIÓN, COMERCIO E INVERSIONES. Quito , Ecuador .
- Belaunde, G. (19 de Junio de 2014). *gestion.pe*. Obtenido de <https://gestion.pe/blog/riesgosfinancieros/2014/06/los-riesgos-de-la-exportacion-e-importacion.html/>
- Galeas, F. S., & Álvarez, I. R. (2016). Políticas arancelarias de. *Observatorio de la Economía Latinoamericana*, 1-7. Obtenido de <http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/ec/2016/aranceles.html>
- Hernandez, C. M. (2018). Reflexiones acerca de la internacionalización del derecho. *Derecho & Sociedad* , 37-46.
- Hernandez, J. L., & Flores, O. (2013). Hernandez Lue“Incoterms y su importancia en las actividades comerciales”. , en Observatorio de la economía latinoamericana.
- Jiménez Castro, F. ((2017).). Una crítica a la idea de incumplimiento eficiente desde el derecho de contratos. *Revista Chilena de Derecho Privado* ., 99-106.
- Núñez, I. R. (2017). Impacto de la nueva regulación aduanera en el desaduanamiento en el régimen de importación de mercancías. *Espacios*(0798 1015), 1-10. Obtenido de <https://www.revistaespacios.com/a17v38n51/a17v38n51p14.pdf>
- Perez, M. C. (2018). LA UNIFICACIÓN DEL DERECHO COMERCIAL INTERNACIONAL: NUEVA LEX MERCATORIA COMO ALTERNATIVA AL DERECHO ESTATAL*. *Revista Prolegómenos*(0121-182X), pp. 149-162. Obtenido de file:///D:/Mis%20Documentos/Downloads/Dialnet-LaUnificacionDelDerechoComercialInternacional-6314665%20(1).pdf
- Pocelli, A. (2015). Regulación Jurídica de los contratos internacionales en el código civil y comercial de la nación. . *Revista electrónica dl Instituto de Investigaciones Ambrosio L. Gioja*, 79-120.
- Prado Lopez, P. (2016). La inobservancia al deber de colaboración del acreedor en derecho chileno: un caso de incumplimiento contractual. . *Revista de Derecho (Valdivia)*, *XXLX* (2),. , 59-83 .

- Quintana Cepeda, A. M. (2017.). La modernización del derecho de las obligaciones una experiencia para Latinoamérica. *Revista de Derecho Privado.*, 1-19.
- Sánchez, A. M., & Gutiérrez, Z. R. (2107). Gómez Sánchez, A. M., y Ramírez Gutiérrez CAUSALIDAD ENTRE LAS IMPORTACIONES Y EL CRECIMIENTO ECONÓMICO: EVIDENCIA EMPÍRICA PARA EL DEPARTAMENTO DEL CAUCA (COLOMBIA). Gómez Sánchez, A. M., y Ramírez Gutiérrez Z. (Diciembre, 2107). CAUSALIDAD ENTRE LAS IMPORTACIONES Y EL CRECIMIENTO ECONÓMICO: EVIDENCIA EMPÍRICA *Revista Facultad de Ciencias Económicas: Investigación y Reflexión.*
- SENAE. (s.f.). pORTAL WEB SENAE . Obtenido de <https://www.aduana.gob.ec/para-importar/>
- Tejedor, J. M. (2017). Teorías y métodos de integración regional y tratados de libre comercio. *Revista de Economía Mundial* (1576-0162), , 223-242. Obtenido de file:///D:/Mis%20Documentos/Downloads/13_TEJEDOR.pdf
- Torres, A. I., & Chavez, J. C. (2015). Competitividad de la administración de las aduanas en el marco del comercio internacional. *SciELO Analytics*, 205-228. Obtenido de <http://www.scielo.org.mx/pdf/cya/v60n1/v60n1a9.pdf>