



# UTMACH

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

CARRERA DE COMERCIO INTERNACIONAL

ANÁLISIS DE REGÍMENES ADUANEROS APLICABLES PARA LA  
REPARACIÓN O ADAPTACIÓN DE REPUESTOS A BUQUES  
PORTACONTENEDORES INTERNACIONALES DENTRO DEL  
TERRITORIO ECUATORIANO.

GARCIA MEDINA IRVIN GABRIEL  
INGENIERO EN COMERCIO INTERNACIONAL

MACHALA  
2022



# UTMACH

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

CARRERA DE COMERCIO INTERNACIONAL

ANÁLISIS DE REGÍMENES ADUANEROS APLICABLES PARA LA  
REPARACIÓN O ADAPTACIÓN DE REPUESTOS A BUQUES  
PORTACONTENEDORES INTERNACIONALES DENTRO DEL  
TERRITORIO ECUATORIANO.

GARCIA MEDINA IRVIN GABRIEL  
INGENIERO EN COMERCIO INTERNACIONAL

MACHALA  
2022



# UTMACH

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES  
CARRERA DE COMERCIO INTERNACIONAL

EXAMEN COMPLEXIVO

ANÁLISIS DE REGÍMENES ADUANEROS APLICABLES PARA LA REPARACIÓN O  
ADAPTACIÓN DE REPUESTOS A BUQUES PORTACONTENEDORES  
INTERNACIONALES DENTRO DEL TERRITORIO ECUATORIANO.

GARCIA MEDINA IRVIN GABRIEL  
INGENIERO EN COMERCIO INTERNACIONAL

SÁNCHEZ MALDONADO MARCO FABRICIO

MACHALA, 25 DE AGOSTO DE 2022

MACHALA  
25 de agosto de 2022

# Titulación

*por* Irvin García Medina

---

**Fecha de entrega:** 17-ago-2022 12:43a.m. (UTC-0500)

**Identificador de la entrega:** 1883459627

**Nombre del archivo:** GARCIA\_MEDINA\_IRVIN\_GABRIEL\_PT-280322\_EC.pdf (461.88K)

**Total de palabras:** 3479

**Total de caracteres:** 19518

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

El que suscribe, GARCIA MEDINA IRVIN GABRIEL, en calidad de autor del siguiente trabajo escrito titulado Análisis de regímenes aduaneros aplicables para la reparación o adaptación de repuestos a buques portacontenedores internacionales dentro del territorio ecuatoriano., 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, 25 de agosto de 2022



GARCIA MEDINA IRVIN GABRIEL  
0706426145

## **DEDICATORIA**

La elaboración de este proyecto está dedicada a Dios, mi guía espiritual el cual me dio sabiduría y fortaleza para culminar esta importante etapa de mi vida.

A mis padres, los pilares importantes que me han ayudado a lo largo de mi vida académica, sin su apoyo no hubiese conseguido lograrlo hasta ahora, gracias a sus bondadosos esfuerzos.

García Medina Irvin

## **AGRADECIMIENTO**

Agradezco de manera especial a todos los docentes, por apoyarme en cada etapa estudiantil con sus buenas enseñanzas, que fueron la clave para poder apuntar a lo más alto y cumplir con mi meta que es titularme como ingeniero en comercio internacional.

También quiero agradecer a Dios por mostrarme el camino correcto para cumplir con mis metas, a mi papa que se esforzó en darle lo mejor para cumplir con mis sueños y porque siempre me acompaña en el camino que voy, para darme sus consejos y seguir adelante pese a las dificultades.

García Medina Irvin

## **Resumen**

La presente investigación tiene como objetivo determinar las formalidades aduaneras que se aplicaran en calidad de empresas navieras internacionales de carga o portacontenedores que han sufrido de averías dentro del territorio ecuatoriano, donde se dará a conocer el uso de los regímenes aduaneros para la liberación de tributos de un producto que será objeto de reparación. Se realizó entonces una investigación descriptiva, donde se analizaron artículos científicos y normativas vigentes, y de esta manera se pudo obtener información clave que ayudarán a especificar el proceso aduanero elegible que para el caso amerite, así mismo, identificar las formalidades que se deben cumplir respecto a la normativa nacional.

**Palabras claves:** Transporte Internacional, Avería de Naves, Transporte Marítimo, Regímenes Aduaneros.



## **Abstract**

The objective of this research is to determine the customs formalities that will be applied as international cargo shipping companies or container ships that have suffered from breakdowns within the Ecuadorian territory, where the use of customs regimes for the release of taxes will be announced. a product that will be repaired. A descriptive investigation was then carried out, where scientific articles and current regulations were analyzed, and in this way it was possible to obtain key information that will help specify the eligible customs process that merits the case, likewise, identify the formalities that must be fulfilled regarding national regulations.

**Keywords:** International Transport, Ship Breakdown, Maritime Transport, Customs Regimes.

## TABLA DE CONTENIDO

<b>2</b>	<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>DESARROLLO</b> .....	<b>8</b>
<b>3.1</b>	Transporte Internacional .....	<b>8</b>
<b>3.2</b>	Transporte Marítimo Internacional .....	<b>8</b>
<b>3.3</b>	Las averías en Buques.....	<b>9</b>
<b>3.4</b>	Regímenes Aduaneros .....	<b>10</b>
<b>3.5</b>	Tratamiento aduanero aplicable para el repuesto objeto de reparación o incorporación del buque portacontenedores que recaló en Puerto Bolívar.....	<b>14</b>
	3.5.1 Almacén Especial- Aprovisionamiento.....	<b>15</b>
<b>4</b>	<b>CONCLUSIÓN</b> .....	<b>20</b>
<b>5</b>	<b>REFERENCIA</b> .....	<b>21</b>

## ÍNDICE DE TABLA

<b>Tabla 1</b>	Regímenes Aduaneros de Importación .....	<b>11</b>
<b>Tabla 2</b>	Clasificación de Regímenes de Exportación.....	<b>11</b>
<b>Tabla 3</b>	Clasificación Otros Regímenes Aduaneros .....	<b>12</b>
<b>Tabla 4</b>	Clasificación de Régimen de Excepción.....	<b>13</b>

## ÍNDICE DE FIGURAS

<b>Figura 1</b>	Hélice de paso fijo.....	<b>14</b>
<b>Figura 2</b>	Ingreso de mercancías hacia el Almacén Especial .....	<b>18</b>
<b>Figura 3</b>	Compensación del régimen: Reexportación (60) .....	<b>19</b>

## **Introducción**

Para hacer frente al volumen de rápido crecimiento del comercio internacional, es esencial que exista una cooperación constante y una comunicación intensa entre la aduana y el comercio a fin de complementarse mutuamente en sus objetivos y responsabilidades. “Es de suma importancia que las administraciones aduaneras utilicen métodos de trabajo modernos para gestionar sus operaciones y se esfuercen por facilitar el comercio tanto como sea posible” Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, Resolución 0036, (SENAE 2022). Dado que la aduana es un elemento fundamental en los procedimientos de comercio internacional.

El transporte marítimo en el país se inicia con la creación de la Autoridad Portuaria de Guayaquil; es decir, por parte del desarrollo portuario, que es una de las áreas que componen el ámbito marítimo, “posteriormente se publicaron las leyes de desarrollo marítimo las cuales son: Ley General de Puertos, Ley del Régimen Administrativo Portuario, Ley de Fomento a la Marina Mercante, entre otras”. (Villagrán, s.f)

En la actualidad, la globalización es un hecho, además del mundo de las comunicaciones, no obstante, el transporte marítimo jugó un papel fundamental para hacer posible la globalización. Hace 40 años el transporte marítimo fue muy importante para el comercio de materias primas a granel, como minerales de hierro y productos energéticos como carbón, petróleo crudo y productos derivados del petróleo. (Carlier, 2018, p.12)

El carácter particular del transporte marítimo internacional permite trasladar mercancías a grandes magnitudes recorriendo grandes distancias que cualquier otro medio de transporte. En la actualidad el 90% del comercio internacional es transportado por vía marítima siendo el fuerte principal en las importaciones y exportaciones a nivel global.

Si bien la finalidad de este estudio es caracterizar y demostrar las formalidades aduaneras que están sujetas al amparo de las naves dentro del territorio ecuatoriano, ya si estas sufren de desperfectos, emergencias o simplemente la necesidad urgente de recalar dentro de una zona

portuaria nacional y estos pueden acogerse a las normativas aplicables dentro del territorio ecuatoriano.

Para efectos del desarrollo de esta investigación tiene como objetivo determinar las formalidades aduaneras que se aplicaran en calidad de empresas navieras internacionales de carga o portacontenedores que han sufrido averías dentro del territorio ecuatoriano, para que la figura estudiada pueda obtener todos los beneficios que esta normativa aduanera ofrece. Adicionalmente, el trabajo investigativo emplea un análisis documental y se aplicará el método descriptivo para la argumentación de este proyecto, el mismo se encuentra estructurado por un marco teórico, análisis del caso y conclusiones.

## **Desarrollo**

### **1.1 Transporte Internacional**

Se lo conoce como transporte internacional al conjunto de medios que trasladan de un lugar a otro las mercancías y personas hacia un punto geográfico específico, según el fin que tengan cada uno de ellos como la logística y gestión de procesos de transporte entre ellos están; costos, tiempo, seguros y los diferentes tipos de transportes que se van a ocupar.

Cabe destacar que el transporte internacional influye notablemente en el dinamismo de las economías de los países, sabiendo que estas van de la mano con las importaciones y exportaciones resultando trascendental en el aprovisionamiento de cada uno de ellos.

Para Zamora y Pedraza, (2013), define al transporte internacional como: “un elemento clave en la logística del comercio exterior, puesto que es el que garantiza el desplazamiento físico del producto desde el lugar de generación del valor, hasta el mercado donde los consumidores lo adquirirán” (p.109). Es decir que sin las rutas de transporte internacional no se pueden dar los factores producción afectando el comercio exterior que es un factor que ayuda al crecimiento económico de los países.

La importancia que el transporte internacional tiene en el mercado es cada día mayor y se hace más necesaria Si no existiera el transporte de mercancías no surgiría el comercio y los países se verían obligados a producir todos aquellos productos básicos que se necesitan el aprovisionamiento del territorio. (Álvarez, 2021, p.12)

### **1.2 Transporte Marítimo Internacional**

El transporte marítimo, debido a su capacidad de carga y económico, es el medio por el cual la mayoría de los países prefieren utilizarlo para el tráfico internacional de mercancías, estas incluyen contratos de compraventa internacionales y se especifican precios, medios de transporte e Incoterm.

Para Quintero et al., (2018), determina al transporte marítimo como: “El traslado de cargas o de pasajeros por medio del mar desde un país a otro, utilizando medios de transporte como barcos u otra clase de embarcaciones según las necesidades que presenten cada uno de ellos” (p.19).

Es decir, que este medio de transporte es utilizado mayormente en el comercio mundial, ya que estos son una fuente importante para el aprovisionamiento de mercancías en gran volumen, permitiendo transportar una gran variedad de productos que las demás vías de transporte no pueden.

### **1.3 Las averías en Buques**

Las averías dentro del transporte marítimo internacional contienen dos tipos las cuales son: simples y gruesas. Para ello será necesario contextualizar lo que se compren por avería respecto a las naves marítimas, por lo consiguiente se evidenciará el concepto de varios autores:

Para Delgado (2011) define a las averías de buques como:

En el transporte marítimo existen altas probabilidades de que estos sufran daños o averías durante la navegación, a esto se lo entiende como gastos adicionales para la conservación de la flota o nave así mismo como el cargamento o ambos. (p. 3)

Para Ayub de Carvalho y Quiroga, (2019) evidencia que:

A pesar de los avances tecnológicos, los navegantes siguen siendo sujetos a las inclemencias del tiempo de la naturaleza, que son absolutamente incontrolables. De esta forma, pueden darse diferentes situaciones durante la ruta, afectando no sólo el tiempo de la expedición, sino también causando perjuicios y gastos que no estaban previstos, los cuales son llamadas de mal funcionamiento. (p. 447)

El autor (Carvajal, 2012, manifiestan un concepto básico sobre las averías en los buques:

Al hablar de avería se trata de un concepto muy extenso, toda vez que por avería se pueden tener en cuenta todos los daños, gastos o pérdidas que ocurren durante el transcurso de la aventura marítima; esos daños o pérdidas pueden ser sufridos por carga, el buque o el flete. (p.127)

Por tanto, según lo expuesto por los autores anteriormente, se puede decir que una avería son los desperfectos que ocurrieran eventualmente mientras la nave se encuentra a la mar, generando gastos extraordinarios para conservar el buque o su cargamento.

Como avería simple se comprende a los daños parciales que sufren las naves mientras se encuentran en navegación y necesariamente necesita de recalar en los puertos que, para su efecto lo necesite. Mientras que, avería gruesa se define como los daños graves que ameritan al hundimiento del buque, es decir son los daños y gastos causados deliberadamente para salvar el buque, hay casos donde la avería gruesa obliga a que la mercancía transportada sea arrojada al mar con la finalidad de salvar la nave.

#### **1.4 Regímenes Aduaneros**

Según el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE, 2017) nos dice que “es el tratamiento aplicable a las mercancías, solicitado por el declarante, de acuerdo a la legislación aduanera vigente”. Estos regímenes permiten la exoneración de los tributos aduaneros a ciertos productos de importación, beneficiando directamente a las empresas dentro del territorio ecuatoriano.

Las normas aduaneras siempre han puesto énfasis al ingreso y salida de mercancías y a las operaciones aduaneras, es decir, que es el tratamiento que se le asigna a las mercancías sometidas a control aduanero de acuerdo a las normativas que rigen dentro de la institución reguladora. (Aspilcueta y Bazán, 2016, p.42)

Entonces, los regímenes aduaneros son formalidades aplicadas por parte de la aduana hacia las

mercancías, medios de transportes, eventos internacionales, entre otros, que están sujetas a un control aduanero. Entre ellos existen algunos tipos de regímenes dependiendo del territorio en que se encuentran, los cuales están reflejados en las siguientes tablas:

***Tabla 1 Regímenes Aduaneros de Importación***

<b>Importación</b>	<b>Código</b>
Importación para el consumo	10
Admisión temporal para la reexportación en el mismo estado	20
Reimportación en el mismo estado	32
Reposición con franquicia arancelaria	11
Depósitos aduaneros	70
Admisión temporal para el perfeccionamiento activo	21
Transformación bajo control aduanero	72
Almacén especial	75

**Nota.** Los regímenes de importación son aplicados a las mercancías que ingresan a territorio aduanero nacional y proceden a ser nacionalizadas.

***Tabla 2 Clasificación de Regímenes de Exportación***

<b>Exportación</b>	<b>Códigos</b>
--------------------	----------------



Exportación definitiva	40
Exportación temporal para la reimportación en el mismo estado	50
Exportación temporal para el perfeccionamiento pasivo	51

---

*Nota.* Los regímenes de exportación son aplicados a las mercancías que salen del país para ingresar a territorio aduanero extranjero.

***Tabla 3 Clasificación Otros Regímenes Aduaneros***

---

<b>Otros regímenes</b>	<b>Códigos</b>
Devolución condicionada (DRAWBACK)	53
Almacén Libres	73
Ferías internacionales	24
Transito aduanero	80
Reembarque	83
Transbordo	81

---

*Nota.* Estos regímenes aduaneros hacen énfasis a las mercancías que por su actividad no son nacionalizadas, sino más bien se encuentran dentro del territorio nacional en un tiempo determinado, no obstante si se cambia su destino aduanero.

***Tabla 4 Clasificación de Régimen de Excepción***

<b>Regímenes de Excepción</b>	<b>Códigos</b>
Tráfico postal internacional	-
Tráfico fronterizo	-
Menaje de casa y equipo de trabajo	-
Efectos personales de viajero	-
Aprovisionamiento	-
Vehículo de uso privado de turista	-

*Nota.* Estos regímenes por sus características son tratamientos aduaneros simplificados e individualizados (DAS) mucho de los casos los utilizan los turistas o viajeros.

## **1.5 Tratamiento aduanero aplicable para el repuesto objeto de reparación o incorporación del buque portacontenedores que recaló en Puerto Bolívar**

Al analizar este caso se debe tomar en cuenta la entidad que regula el ingreso de estos, en este caso el determinante es el SENA que su función principal es valorar, clasificar, verificar y controlar el ingreso y salida de mercancías, así mismo el medio de transporte en la cual se encuentran almacenadas. Se puede afirmar que, “la figura aduanera nace con el comercio, modificándose a través del tiempo pasando de ser un punto de revisión a obtener un papel de recaudatorio y orden fiscal, de tal forma que hoy son oficinas públicas gubernamentales” (Torres y Ayvar, 2016, p.62).

Para el caso del portacontenedores que se encuentra en el territorio ecuatoriano (Puerto Bolívar) se ha determinado que puede ser sujeto a diferentes regímenes aduaneros como Ingresar a un Almacén Especial-Aprovisionamiento para su caso de reparación y/o añadidura de una hélice de propulsión que urgio inesperadamente dentro del territorio tal como se muestra en la Figura 1, y así mismo sea exonerado de impuestos o recargos por la adquisición de dicho repuesto.

***Figura 1 Hélice de paso fijo***



***Nota.*** Sistema de propulsión de buques de carga, Adaptada de hélice de paso fijo, obtenida de CENTRAMAR, 2022, (<https://www.centramar.es/sistemas-de-propulsion-en-buques/>)

### 1.5.1 Almacén Especial- Aprovisionamiento

Para el caso, la naviera debe apegarse a los regímenes aduaneros de aprovisionamiento y Almacén especial, donde deberá ingresarlo para ser objeto de reparación y adquisición del repuesto que va a reemplazar, en el caso de que ese no se encuentre dentro del inventario del almacén especial este será importado e ingresado dentro del almacén especial.

Al haber comprado la hélice de propulsión del buque a un almacén especial que se encuentra en la zona primaria o fuera de la zona primaria. Los repuestos que se comercializan en estos almacenes especiales, están libres de tributos.

De acuerdo Reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio, del Libro V del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversión, 2022) en su decreto No. 758 del año 2017 artículo 181, en cuanto la especificación del régimen de almacén espacial, menciona lo siguiente:

Es el régimen especial aduanero que permite almacenar mercancías destinadas al aprovisionamiento, reparación y mantenimiento de naves, aeronaves y unidades de carga destinadas para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros y carga, libre de todo tributo al comercio exterior.

Es decir, los almacenes especiales se caracterizan por ingresar mercancías destinadas a suministro, reparación y mantenimiento de medios de transportes internacionales, según “estos podrían ingresar al país libres de tributos para reparación, acondicionamiento y adecuación” p.86). Cabe mencionar que la finalidad de este almacén especial es de solo aprovisionar a las naves y aeronaves, por ningún motivo se pueden vender mercancías a los pasajeros.

De acuerdo al Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, Manual 008, (SENAE 2013):

1. Para dar inicio a la aplicación de este procedimiento el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador debe autorizar la instalación física donde se va a desarrollar la actividad de

almacén especial para lo cual la garantía general debe estar aprobada antes de la transmisión de la declaración aduanera.

2. El importador debe tomar como referencia la unidad comercial para realizar las compensaciones al momento de registrar el código de producto y, debe ser igual a la que se detalla en el ítem de la declaración aduanera de importación (75) y sus compensaciones.
3. En la solicitud de admisión al régimen (código 75) de almacén especial se debe adjuntar la resolución de autorización o renovación emitida por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador
4. No está permitido el ingreso de mercancías de prohibida importación en la que las instalaciones de almacén especial conforme a La regulación establecida por el COMEXI
5. Las mercancías de almacén especial pueden transmitir libremente y ser utilizadas exclusivamente en la zona primaria, instalaciones autorizadas para el régimen de almacén especial, hangares, pistas de aterrizaje, talleres de mantenimiento, aeronaves y zonas de manipuleo de carga y pasajeros.
6. Se puede transmitir la DAI (75) siempre y cuando los tributos suspendidos no superen el valor de la garantía vigente a la fecha de la importación, de no ser así dicha mercancía debe permanecer en el depósito temporal hasta la regularización del monto de la garantía general.
7. La contabilización del plazo de permanencia de las mercancías importadas bajo este régimen especial aduanero rige desde la fecha de Levante de las mercancías.
8. El ingreso de mercancías considerado como material para almacén especial se lo hace de manera expresa por el área de carga y por ningún concepto será despachada por sala internacional de pasajeros.

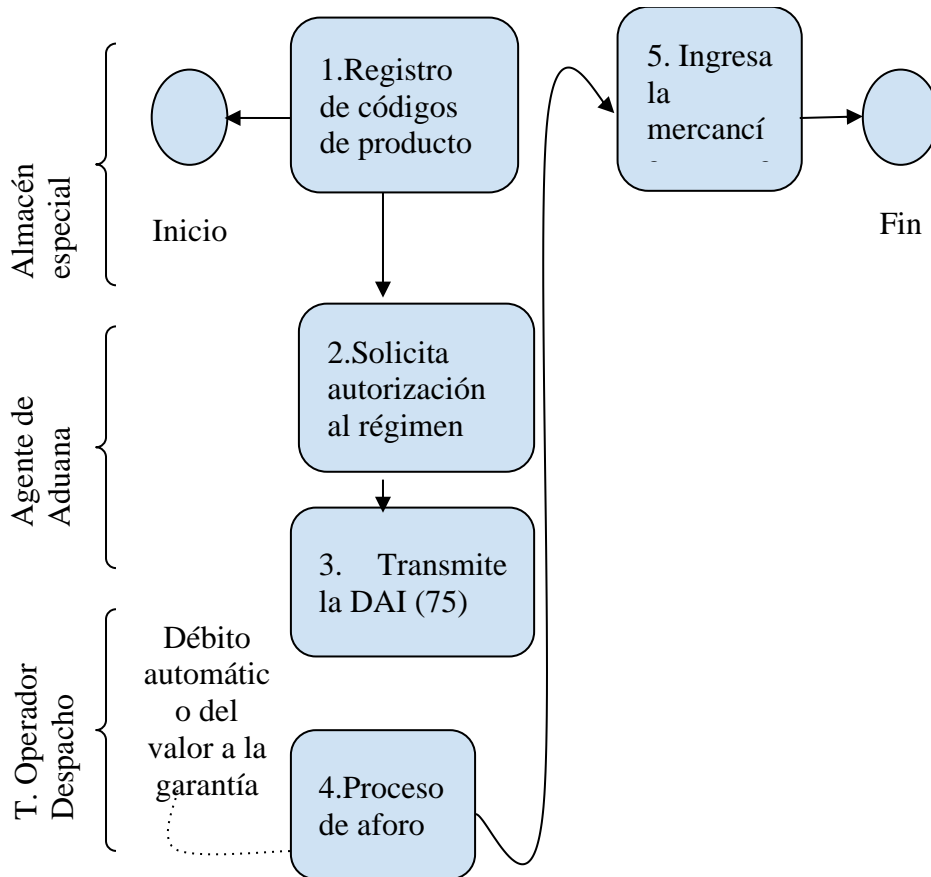
9. Para las partes y piezas que arribaron como parte de un medio de transporte o unidad de carga y que son reemplazadas por otras partes y piezas que están sujetas bajo el régimen de almacén especial una vez establecido el destino final de las partes y piezas que dejaron de pertenecer al medio de transporte o unidad de carga, se debe transmitir una declaración aduanera de:

- Reexportación DAE (60) tipo de tratamiento: reposición de partes y piezas.
- Nacionalización DAI (10) tipo de tratamiento: reposición de partes y piezas.
- Destrucción DAI (87) tipo de tratamiento: reposición de partes y piezas.

10. Adicionalmente debe asociar a cada ítem, como régimen precedente, la declaración con la que ingresó al país la mercancía que actuó de reemplazo.

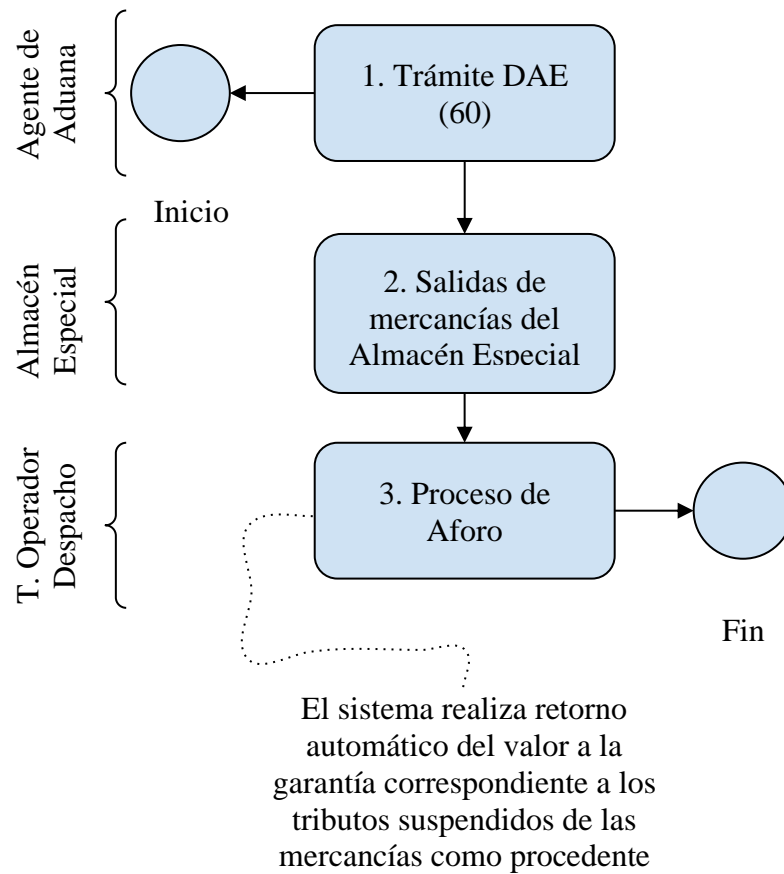
Por lo consiguiente se va expresar de forma gráfica el proceso que debe seguir para la adquisición de la hélice de propulsión que para su efecto estará destinada a reemplazar la pieza averiada del buque portacontenedores, desde el ingreso hacia el Almacén Especial y concluir con la culminación del régimen aduanero aplicado.

**Figura 2 Ingreso de mercancías hacia el Almacén Especial**



**Nota.** La hélice de propulsión deberá ser importada en el caso de que no se encuentre este repuesto dentro del Almacén Especial, y esta estará destinada a recambio, adaptación y/o añadidura, asimismo esta será exonerada a los tributos del comercio exterior.

**Figura 3 Compensación del régimen: Reexportación (60)**



**Nota:** En este caso se realiza la culminación del régimen mediante la Reexportación (60), por tanto se hace la devolución inmediata de la garantía que es el valor de los tributos exonerados al repuesto importado.



## **Conclusión**

El régimen de Almacén Especial brinda muchos beneficios a las naves o buques ya que estos almacenes brindan servicios de mantenimiento, y si por algún desperfecto durante la navegación, podrá ser objeto de reparación para la continuación de su recorrido internacional, así mismo estas naves pondrá abastecerse de provisiones en los establecimientos autorizados según el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador lo determine.

La aplicación de este régimen también ayuda a que las mercancías como: repuestos, provisiones, partes y piezas, que sean ingresan bajo Almacén Especial destinadas al uso de naves o aeronaves que para el caso lo amerite, estas mercancías serán exoneradas de los tributos al comercio exterior. Esto beneficia en gran magnitud a todo medio de transporte internacional ya sean estos de transporte de pasajeros o carga.

El conocimiento de los regímenes aduaneros es de mucha importancia, ya que estos exoneran el pago de los tributos, según el tratamiento que se les dé a las mercancías y también dependerá de las actividades comerciales que se realizan. Cabe mencionar que estos regímenes aduaneros no solo benefician a las empresas, ya que las personas naturales también pueden hacer uso de estos regímenes especiales debido a que están involucradas en las actividades económicas internacionales.

## Bibliografía

- Álvarez, J. (2021). *Transporte internacional de mercancías 2.a edición*. Ediciones Paraninfo, S.A. From [https://books.google.com.ec/books?hl=es&lr=&id=eHIEAAAQBAJ&oi=fnd&pg=PR5&dq=que+es+transporte+internacional+&ots=5TacbKeXYq&sig=20J8gvlFcHZEjwTfKyTk22h\\_jhg](https://books.google.com.ec/books?hl=es&lr=&id=eHIEAAAQBAJ&oi=fnd&pg=PR5&dq=que+es+transporte+internacional+&ots=5TacbKeXYq&sig=20J8gvlFcHZEjwTfKyTk22h_jhg)
- Aspicueta, R., & Bazán, J. (2016, octubre). Sistema de Despacho Aduanero y su importancia en la Cadena Logística del Comercio Internacional. *Revista de Investigación de la Facultad de Ciencias Administrativas*, 19(38), 41-49. From <https://revistasinvestigacion.unmsm.edu.pe/index.php/administrativas/article/view/13787/12220>
- Ayub de Carvalho, T., & Quiroga, M. (2019, enero 01). BREVE ESCORÇO SOBRE AS AVARIAS NO DIREITO MARÍTIMO E A REGULAÇÃO DAS AVARIAS GROSSAS NO NOVO CÓDIGO PROCESSUAL CIVIL (Visión en perspectiva sobre las averías en el derecho marítimo y la regulación de las averías gruesas en el Nuevo Código Procesal Civil). *Derecho y Cambio Social*(55), 444-463. From <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6967908>
- Carlier, M. (2018, abril). El transporte marítimo: su importancia para la economía mundial. Tendencias a medio y largo plazo. *Revista de economía*(901), 9-26. From <http://www.revistasice.com/index.php/ICE/article/view/1999/1999>
- Carvajal, M. (2012, mayo 31). Aspectos generales de la Avería Gruesa y su aplicación en el Derecho Colombiano. *Pontificia Universidad JAVERIANA*, 21(36). From <https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/iberoseguros/article/view/12099>
- Delgado, M. (2011, julio). ALGUNAS CONSIDERACIONES GENERALES ACERCA DE LAS AVERÍAS EN EL DERECHO MARÍTIMO. *Contribuciones a las Ciencias Sociales*. From <https://www.eumed.net/rev/cccss/13/midk.pdf>
- Márquez, A. (2018). *Regímenes Aduaneros de Ecuador*. Imprenta Digital de la Universidad del Azuay. From [https://repositorio.uide.edu.ec/bitstream/37000/3896/1/LOS%20REG%20c3%8dMENE%20ADUANEROS%20EN%20EL%20ECUADOR\\_ANDRES%20MARQUEZ%20CORDERO\\_2018.pdf](https://repositorio.uide.edu.ec/bitstream/37000/3896/1/LOS%20REG%20c3%8dMENE%20ADUANEROS%20EN%20EL%20ECUADOR_ANDRES%20MARQUEZ%20CORDERO_2018.pdf)
- Quintero, J., Cortázar, A., & Ramírez, Y. (2018, agosto). Transporte marítimo internacional: aspectos operativos y comercio, logística portuaria, aspectos jurídicos y comerciales, perspectiva para Colombia. *Journal de Ciencia e Ingeniería*, 10(1), 18-31. From <https://jci.uniautonoma.edu.co/2018/2018-3.pdf>
- Reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio, del Libro V del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversión*. (2022, marzo 18). Retrieved July 28, 2022 from Reglamento COPCI – Servicio Nacional de Aduana del Ecuador: <https://www.aduana.gob.ec/reglamento-copci/>
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2013). *Manual Específico para el Régimen Especial Aduanero "Almacén Especial", Aprovisionamiento y sus compensaciones*.

- From [https://www.aduana.gob.ec/files/pro/leg/tra/a3\\_mar\\_2015\\_SENAE-MEE-2-2-008-V1.pdf](https://www.aduana.gob.ec/files/pro/leg/tra/a3_mar_2015_SENAE-MEE-2-2-008-V1.pdf)
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2022). *Resolución Nro. SENAE-SENAE-2022-0036-RE*.
- Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador. (2017, mayo 11). *Regímenes Aduaneros – Servicio Nacional de Aduana del Ecuador*. Retrieved July 28, 2022 from SENAE: <https://www.aduana.gob.ec/regimenes-aduaneros/>
- Tobar, H. (1993, July 19). 20 AÑOS DE DESARROLLO MARÍTIMO. *dspace.espol.edu.ec*. From <https://www.dspace.espol.edu.ec/bitstream/123456789/6628/1/20%20a%C3%B1os%20de%20desarrollo%20rmar%C3%ADtimo.doc>
- Torres, A., & Ayvar, F. (2016, junio 27). La competitividad de aduanas de la región Asia Pacífico: una aproximación mediante el análisis de clústeres. *Revista Análisis Económico*, 31(78), 61-75. From <https://www.redalyc.org/pdf/413/41347447004.pdf>
- Villagran, L. (s.f). Reseña histórica del Derecho Marítimo en Ecuador. Guayaquil, Guayas, Ecuador. Retrieved agosto 8, 2022 from Repositorio UESS: <https://uees.edu.ec/wp-content/uploads/2022/06/Resena-historica-del-Derecho-Maritimo-en-Ecuador.docx-Documentos-de-Google.pdf>
- Zamora, A., & Pedraza, O. (2013, Diciembre). El transporte internacional como factor de competitividad en el comercio exterior. *Journal of Economics, Finance and Administrative Science*, 18(35), 108-118. From <http://www.scielo.org.pe/pdf/jefas/v18n35/a07v18n35.pdf>