



UTMACH

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

CARRERA DE COMERCIO INTERNACIONAL

ANÁLISIS DE LA INCIDENCIA DEL COVID 19 AL RÉGIMEN DE
EFECTOS PERSONALES DE VIAJERO

CHUNCHO MORA PABLO ESTEBAN
INGENIERO EN COMERCIO INTERNACIONAL

MACHALA
2021



UTMACH

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
CARRERA DE COMERCIO INTERNACIONAL

ANÁLISIS DE LA INCIDENCIA DEL COVID 19 AL RÉGIMEN DE
EFECTOS PERSONALES DE VIAJERO

CHUNCHO MORA PABLO ESTEBAN
INGENIERO EN COMERCIO INTERNACIONAL

MACHALA
2021



UTMACH

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
CARRERA DE COMERCIO INTERNACIONAL

EXAMEN COMPLEXIVO

ANÁLISIS DE LA INCIDENCIA DEL COVID 19 AL RÉGIMEN DE EFECTOS
PERSONALES DE VIAJERO

CHUNCHO MORA PABLO ESTEBAN
INGENIERO EN COMERCIO INTERNACIONAL

ARIAS MONTERO JORGE EDUARDO

MACHALA, 26 DE ABRIL DE 2021

MACHALA
26 de abril de 2021

PC

por Pablo Chuncho

Fecha de entrega: 15-abr-2021 10:56a.m. (UTC-0500)

Identificador de la entrega: 1560058704

Nombre del archivo: CASO_PRACTICO_PABLO_CHUNCHO_turnitin.docx (39.93K)

Total de palabras: 4081

Total de caracteres: 21946

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

El que suscribe, CHUNCHO MORA PABLO ESTEBAN, en calidad de autor del siguiente trabajo escrito titulado Análisis de la incidencia del COVID 19 al régimen de efectos personales de viajero, 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, 26 de abril de 2021



CHUNCHO MORA PABLO ESTEBAN 1722215207



RESUMEN

La afectación del Virus denominado COVID 19 fue a nivel mundial, llegándose a convertir en pandemia, llevando la peor parte las personas quienes hasta incluso perdieron seres queridos muy cercanos a ellos. El comercio internacional, no fue la excepción de lo que causo este virus y afecto a todos los regímenes aduaneros, provocando paridades económicas en la mayoría de importadores y exportadores, además de causar malestar en los viajeros que se transportan de un país a otro.

El objetivo del presente trabajo es el de analizar si las medidas tomadas por las autoridades afectaron o no al Régimen de Efectos personales de viajeros, para lo cual investigue en las diferentes bibliografías y en las resoluciones emitidas por SENA, para determinar en qué medida afectaron las resoluciones a este régimen, fundamentado de esta manera mi análisis en esta investigación.

Se concluye que hay una afectación del COVID 19 a todos los operadores del comercio exterior, a los regímenes aduaneros, a los pasajeros y a las ciudades fronterizas de nuestro país, por otra parte, los viajeros frecuentes cambiaron la forma de llevar sus efectos personales de viajeros, ya que, por ejemplo, anteriormente no era permitido siquiera subir agua a las aeronaves y ahora por cuestión de la pandemia hasta alcohol se permite subir.

Palabras clave: COVID 19, Comercio internacional, Régimen, Régimen de efecto personal de viajeros.

ABSTRACT

The virus called COVID 19 was affected worldwide, becoming a pandemic, with the worst part of people who even lost loved ones very close to them. International trade was not the exception of what caused this virus and affected all customs regimes, causing economic parities in most importers and exporters, in addition to causing discomfort in travelers who are transported from one country to another.

The objective of this paper is to analyze whether or not the measures taken by the authorities affected the Regime of Personal Effects of travelers, for which it investigates in the different bibliographies and in the resolutions issued by SENAE, to determine to what extent they affected the resolutions to this regime, based in this way my analysis in this research.

It is concluded that there is an impact of COVID 19 to all foreign trade operators, customs regimes, passengers and border cities of our country, on the other hand, frequent travelers changed the way they carry their personal effects from travelers, since for example, previously it was not even allowed to bring water to the aircraft and now due to the pandemic even alcohol is allowed to go up.

Keywords: COVID 19, International trade, Regime, Regime of personal effect of travelers.

ÍNDICE DE CONTENIDO

RESUMEN	1
ABSTRACT.....	2
INTRODUCCIÓN	4
DESARROLLO	5
1.1 Covid-19.....	6
1.2 Comercio internacional	6
1.3 Regímenes aduaneros.....	7
1.3.1 Régimen de Efectos personales del viajero	7
1.3.2 Vía aérea	8
1.3.3 Listado de productos permitidos vía terrestre	9
1.4 Impactos del COVID-19	10
1.4.1 Impacto sanitario.....	10
1.4.2 Impacto económico.....	11
1.5 Impacto del COVID- 19 en el Comercio internacional	11
1.6 Impacto del COVID-19 en los regímenes aduaneros.....	12
1.7 Impacto del COVID- 19 en el régimen de Efecto Personales del Viajero.....	13
1.7.1 Aéreo.....	14
1.7.2 Terrestre	14
1.8 Control Aduanero.....	15
CONCLUSIÓN.....	16
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	17

INTRODUCCIÓN

“Se considera como Efectos personales del viajero a aquellos bienes designados como tales, tanto para los pasajeros y miembros de la tripulación, atendiendo a criterios cualitativos y cuantitativos, que el viajero lleve consigo en razón de su viaje, siempre que no estén destinados para el comercio, y que sean de fácil transportación” (SENAE, 2017)

El COVID-19 es la enfermedad infecciosa causada por el coronavirus que se ha descubierto más recientemente. Ambos eran desconocidos antes de que estallara el brote en Wuhan (China) en diciembre de 2019. (Bupasalud, 2020)

Los viajeros hasta antes de la pandemia mundial iban en aumento en forma abrumadora, debido a las facilidades que brindan las diferentes agencias de viajes con los atractivos paquetes turísticos que invitan a conocer más países, sin embargo, todo esto da un cambio radical a partir de la aparición del COVID 19, pues la mayoría de personas busca protegerse de este virus y prefieren quedarse en casa.

Expuesto eso, manifiesto que el presente trabajo investigativo, hace referencia al Régimen de Efectos personales de viajeros, analizando si los diferentes cambios que hubieron en el mundo con el fin de evitar contagios del COVID 19 afecto o no a dicho régimen.

Teniendo como objetivo el analizar si las medidas tomadas por las autoridades afectaron o no al Régimen de Efectos personales de viajeros mediante el estudio de diferentes bibliografías para determinar el efecto positivo o negativo en el comercio mundial.

La metodología que se utilizará en el presente trabajo de investigación es descriptiva y explicativa, las cuales fueron fundamentadas por medio de información de libros, revistas científicas y páginas web.

DESARROLLO

El 27 de diciembre del 2019 en la provincia China de Wuhan aparece el primer caso de un paciente afectado por el Corona Virus Disease 2019 (COVID-19) y a partir de aquí esta enfermedad se fue convirtiendo en el transcurso de tres meses en una de las pandemias más devastadoras del nuevo siglo y con una afectación sin precedentes en la economía mundial (Mendoza & Reinoso, 2020).

El Ministerio de Salud Pública (MSP) de Ecuador activa durante febrero algunas acciones para la contención y respuesta al COVID-19, con el acompañamiento de la Organización Panamericana de la Salud (OPS). El 29 de febrero el MSP confirma el primer caso positivo en el país e inicia la elaboración de informes y directrices de variado orden y nivel técnico, para el tratamiento médico de los casos.

El caso cero es importado desde Madrid y contagia un estimado de 177 personas residentes en las provincias de Guayas y Los Ríos, antes de su fallecimiento el 13 de marzo. El 11 de marzo de 2020, la OMS declara al COVID-19 como pandemia de nivel global y llama a los países a activar y ampliar los mecanismos de respuesta (PDNA, 2020).

Aunque la disminución del comercio durante la pandemia de COVID-19 es similar en magnitud a la registrada en la crisis financiera mundial de 2008-2009, el contexto económico es muy diferente, en estos casos la contracción del PIB ha sido mucho mayor en la recesión actual, mientras que el descenso del comercio ha sido más moderado. Por consiguiente, se prevé que el volumen del comercio mundial de mercancías solo se reduzca aproximadamente dos veces más que el PIB mundial a tipos de cambio de mercado, y no seis veces más, como ocurrió durante el colapso de 2009 (O.M.C., 2020)

Aerolíneas como, Air Belgium, Latam Airlines y otros han mantenido la reducción de sus operaciones de pasajeros. La caída de viajeros que se agudizó con la detección del primer caso y las medidas de aislamiento también dio un duro golpe al sector turístico y hotelero de la ciudad.

En la actualidad para ingresar al Ecuador con la crisis sanitaria que se está viviendo. Por disposición del Comité de Operaciones de Emergencia (COE) Nacional todo pasajero que ingrese al Ecuador por cualquiera de los puntos de entrada autorizados, sin excepción, deberá presentar de manera obligatoria una prueba RT-PCR o prueba de antígeno negativa impresa, realizadas hasta tres (3) días antes del arribo al Ecuador o el carné de vacunación contra la COVID-19 o su equivalente, con el esquema completo. (Aeropuerto de Guayaquil, 2020)

1.1 Covid-19

Según el Ministerio de Salud Pública del Ecuador menciona que el coronavirus es una amplia familia de virus, debido a que estos tienen la capacidad de transmitirse de los animales a las personas, a su vez estos pueden producir cuadros clínicos que van desde el resfriado común hasta agravarse en su salud, como ocurre con el coronavirus que causó el síndrome respiratorio agudo grave.

En nuestro país, el 26 de marzo de 2020, las autoridades de salud, comunicaron de la sospecha del primer caso de COVID-19; él cual era un ciudadano de 49 años de China, quien presentaba síntomas relacionados con esta enfermedad, tales como: alta temperatura corporal, tos, dolor en el pecho, insuficiencia renal y problemas respiratorios. (Guerrero, 2020)

1.2 Comercio internacional

El comercio internacional no puede, ni debe parar a pesar de cualquier crisis que hubiera en el mundo, porque necesitamos bienes y servicios del mundo, y a la vez ellos necesitan de nuestros bienes y servicios. La comercialización internacional no solo debe ser de calidad de los productos a comercializar, sino que además debe haber eficiencia en la aplicación de los distintos recursos y procesos, que culmina hasta que el bien llegue al consumidor (Zamora Torres, 2016).

Dentro de este campo, se debe anotar en el comercio internacional tienen una vital importancia los operadores del comercio exterior, mismos que, “participan en las operaciones de comercio exterior y se encuentran regulados bajo la normativa aduanera,

lo cuales son: Despachadores de aduanas, transportistas o sus representantes en el país, los agentes de carga internacional, almacenes aduaneros, empresas de servicio postal, almacenes libres (Duty Free) y usuario aduanero certificado. (Apilcueta y Bazán, 2016)

1.3 Regímenes aduaneros

1.3.1 Régimen de Efectos personales del viajero

“Un pasajero es aquel el beneficiario de un servicio de transporte que contrata con una aerolínea para trasladarse de un lugar a otro, ya sea de tránsito o como destino final, dependiendo de lo consignado en su boleto” (Askar Camacho, 2017).

En el Art. 215 del Reglamento del Libro V del COPCI se establece como los Efectos Personales de Pasajeros y Tripulantes, como aquellas mercancías que ingresen al país con las cantidades y condiciones previstas por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador en la resolución que para el efecto se dicte.

En caso de que el viajero ingrese al país bienes que no sean calificados como efectos personales, este deberá presentar ante la Autoridad Aduanera una Declaración Aduanera Simplificada (DAS) en la cual se describan cada una de las mercancías a importar. Si el viajero es un menor de edad y este ingresa bienes tributables al país, el responsable del pago de la liquidación aduanera de tributos será su representante legal.

El régimen de efectos personales del viajero o pasajero es un régimen de excepción debido que al cumplir con los requisitos impuestos por la normativa los bienes materiales ingresados en conjunto al equipaje del pasajero se encuentran exentos del pago de tributos. Es importante revisar las restricciones impuestas para los pasajeros que ingresen de forma aérea, marítima y terrestre debido a las diferencias presentes. Las diferencias entre las restricciones en muchos de los casos suelen ser motivo de confusión para los viajeros lo que representa el pago de las responsabilidades tributarias en las cantidades excedidas.

El viajero es el sujeto pasivo en la obligación del pago de tributos, tiene el carácter tributario cuando este mismo no cumpla con los requisitos para llegar a beneficiarse del régimen de excepción (Díaz Sánchez, 2018). Es decir, al estar sujeto al cumplimiento del pago de tributos el seguimiento de la normativa es obligación para beneficiarse de la misma.

1.3.2 Vía aérea

Los efectos personales de viajeros, son aquellos bienes que acompañan al pasajero o al grupo familiar, siempre que por su cantidad o valor no puedan ser considerados comerciales, y que se encuentran exentos del pago de tributos al comercio exterior, recargos arancelarios y de la presentación de autorizaciones, permisos, licencias y registros de importación. Entre los principales artículos que son considerados en este régimen son: televisor hasta 32" nuevo o usado, dron hasta \$500 nuevo o usado, 3 litro de alcohol, 1 celular nuevo y 1 usado, hasta 300 ml de perfume por pasajero.

El pasajero se sujetará a control, que mediante un lector de escanear este arrojará la forma que será revisada la maleta. Si es verde, autoriza la salida; si es amarilla, la maleta se sujetará a una inspección de rayos x; y si es roja, se sujetará a una inspección física. Deberá llenar una declaración de mercancías, una declaración de dinero. (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, 2020)

La autoridad de control en el Ecuador es el Servicio Nacional de Aduanas es la autoridad que tiene la potestad de establecer la cantidad de mercancías que se debe exonerar del pago de tributos. Los efectos personales que se exoneran de impuestos deberían, en teoría, ser los mismos para todos los viajeros, independiente de cómo arriben los viajeros internacionales, siempre que lo hagan de forma legal y se sometan a la potestad aduanera.

La existencia de tres reglamentos que regulan lo idéntico provoca confusión y duda, más aún cuando dos de ellos normalizan supuestamente el mismo modo terrestre, particularidad que con este estudio se tratará de dilucidar. (Díaz Sánchez, 2018)

1.3.3 Listado de productos permitidos vía terrestre

El listado de efecto personal de viajero establecido por Aduana (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, 2015) vigente en la actualidad es:

- Prendas de vestir de uso del viajero
- Artículos de tocador; Elementos de aseo personal
- Joyas, bisutería, adornos personales y adornos para el hogar, en cantidades no comerciales
- Libros, revistas, material fotográfico y documentos impresos o manuscritos
- Alimentos procesados, debidamente sellados o empacados al vacío en cantidades no comerciales;
- Alimentos y artículos para niños que acompañen al viajero
- Bienes de uso profesional, herramientas y equipos necesarios para el desempeño de funciones o actividades laborales propias del viajero: únicamente los que sean portátiles, situación que deberá ser justificada mediante un carné laboral, contrato de trabajo u otro documento público o privado; Vestuario de artistas, compañías de teatro, circos o similares
- Medicamentos de uso personal. Para el caso de medicamentos que contengan sustancias psicotrópicas deberán estar acompañados con su respectiva prescripción médica; Ayudas técnicas para los viajeros discapacitados, tales como: sillas de ruedas, muletas, aparatos, ortopédicos y similares, equipos necesarios para control médico, movilización y desenvolvimiento independiente del viajero, siempre que todos estos implementos estén acordes a su discapacidad y en cantidades exclusivas para su uso personal; Un medidor de presión arterial, de temperatura y/o de glucosa.
- Equipo de acampar; Maletas, bolsos u otros que sirvan para transportar equipaje
- Unidades de almacenamiento de video, música o datos
- 2 animales domésticos vivos como mascota, sin perjuicio del cumplimiento de los requisitos sanitarios correspondientes; si son embarcados los animales en el mismo viaje incluso como carga, su proceso de despacho será por sala internacional fronteriza
- 2 instrumentos musicales y/o sus respectivos accesorios, que puedan ser transportados normalmente por una persona

- Artículos deportivos y sus accesorios que puedan ser transportados normalmente por una persona
- Juguetes y sus accesorios que puedan ser transportados normalmente por una persona
- Máximo 3 cajetillas de cigarrillos
- Utensilios de Cocina, no eléctricos que puedan ser transportados por una persona y 3 aparatos de cocina que sean eléctricos y portátiles; e Instrumentos portátiles utilizados para jardinería.
- 1 unidad usada de los artículos portátiles que a continuación se enunciarán: Cámara fotográfica y/o filmadora; Teléfono celular o satelital; Agenda electrónica u ordenador personal en tableta (tablet); Equipo de posicionamiento global portátil (GPS); Computador portátil y sus periféricos (mouse, audífonos, cámaras, teclado, y similares); Calculadora electrónica.

1.4 Impactos del COVID-19

El virus del COVID-19 sin duda ha cambiado la vida del mundo en general, ha habido mucha crisis no solo en el sistema sanitario y de la salud, sino en el sistema económico en general, según las Naciones Unidas (2020) este virus ha generado muchos impactos negativos en varios ámbitos en el mundo, como sanitario, económico, social, y ambiental, de estos se detallará los más importantes.

1.4.1 Impacto sanitario

En la mayor parte de los países del mundo, hay sistemas de salud fragmentados y desiguales que no están suficientemente preparados para manejar una crisis sanitaria y humana de esta magnitud. Los gobiernos de la región han reorientado los recursos públicos para subsanar las deficiencias de los servicios de salud. La capacidad de producción se ha adaptado para satisfacer la demanda de suministros que no se puede llenar mediante importaciones, incluida la de ventiladores mecánicos y equipos de protección personal (Naciones Unidas, 2020)

1.4.2 Impacto económico

En el contexto general de los países ha generado un choque fuerte producido por las medidas de distanciamiento social y confinamiento, que afectan principalmente al sector de los servicios, y especialmente al sector informal, lo cual representa una baja en sus ingresos, esto debido a que muchos trabajadores del sector informal tienen una capacidad de ahorro relativamente limitada para hacer frente a períodos de inactividad, tampoco disponen de acceso a mecanismos de sustitución de ingresos, como los seguros de desempleo, que generalmente están vinculados al trabajo formal; además, se espera que esta situación afecte de manera desproporcionada a las mujeres, porque hay un índice alto de este género en el sector informal, y que obviamente afecte al sector de los servicios (transporte, servicios empresariales y servicios sociales), que actualmente emplea al 78% (Naciones Unidas, 2020)

1.5 Impacto del COVID- 19 en el Comercio internacional

Cuando fue declarada la pandemia por la Organización Mundial de Salud del COVID-19, el mercado mundial sufrió un revés a pesar que a nivel mundial vive una economía de libre mercado. China cerró las puertas y dejó al mundo sin su principal fábrica y al comercio exterior en pausa y en muchos casos a la deriva. (Vázquez Atochero, 2020)

Cuando se alude al comercio internacional, se apunta a una actividad económica que involucra el intercambio de bienes, productos, servicios entre pueblos de diversos países o zonas económicas, o países.

En tal sentido, el comercio internacional se puede definir de acuerdo con (Vasquez, 2017) como el intercambio constante y dinámico de elementos relacionados a la producción de bienes y servicios además de los mismos, comercializables, entre dos o más países; que tiende a la integración definitiva en el tiempo para su equilibrio y apropiada regulación.

Desde principios del año 2020, el comercio internacional se ha visto afectado por la pandemia causada por el virus denominado “COVID-19”. Ésta, ha generado una crisis sanitaria sin precedentes a nivel mundial, obligando a muchos países a tomar medidas proteccionistas que restringen el libre comercio internacional, cuyo efecto negativo es debilitar aún más la economía mundial. Según lo informado por la OMC, ha habido una

importante lista de prohibiciones y restricciones que se han establecido a nivel mundial, con el fin de mitigar los efectos del COVID-19.

Esto ha provocado que por la crisis actual se vean afectados las personas en general ya que por la globalización del mundo moderno todos los países necesitan comercializar productos y servicios, en especial aquellos necesarios para proteger la salud de las personas y combatir el virus, los cuales, debido a la creciente demanda y restricciones, se han vuelto cada vez más caros y de difícil acceso.

Corroborando lo anteriormente expuesto, Ortega (2020) en su artículo establece que el virus SARS-Cov-2 o COVID 19 hizo que los consumidores, se adapten al encierro, llevándolos a actualizarse en las nuevas modalidades de compras, las cuales eran realizadas en ese momento, por medios digitales, pues era la única opción para evitar el contagio al ir a los supermercados. Aun así, esto afectaba al comercio debido a que, los medios de transporte utilizados para el comercio seguían cerrados evitando que los productos que compraban por internet lleguen a su destino en el tiempo estimado.

1.6 Impacto del COVID-19 en los regímenes aduaneros

Ante la emergencia sanitaria ocurrida a causa del nuevo COVID-19, la paralización y el retraso de las actividades comerciales internacionales fueron notorios y significaron pérdidas en algunos sectores productivos, no ocurrió en el sector de la salud, donde por lo contrario se intensificaron las compra y ventas de insumos que se requerían urgentemente, y que sigue siendo prioridad para el estado.

Hubo suspensión del uso de varios de los regímenes aduaneros y el aumento del control de otros. La compra de productos e insumos altamente ligados con la salud, la desinfección y prevención fue la mayor actividad ejercida dentro del país en el régimen de importación.

Aunque se requería de ingresos de divisas que proporcionen un aporte a la economía del país, la cual, se vio afectada por lo ocurrido, se paralizaron ciertas negociaciones y algunos importadores dejaron de comprar, principalmente por el temor que el virus se propague, en cuanto a las exportaciones ocurrió igual, ocasionando la desconfianza de los

compradores del producto ecuatoriano causada precisamente por la misma causa, ocasionando a los exportadores complicaciones al momento de realizar sus ventas.

Cabe recalcar que cuando se nombra un aumento del uso de los regímenes de importación, únicamente se hace referencia a las importaciones de productos necesarios para combatir la pandemia, más no de las mercancías que comúnmente eran importadas para ser comercializadas en el país, de tal manera que la disminución del uso de los regímenes que no implicaban dicha acción, era notoria.

Esto se dio por la paralización completa del país en sus actividades económicas, aquellas empresas dedicadas a la compra internacional de mercancías que no eran consideradas relevantes, no tenían oportunidad de continuar con su labor debido al confinamiento y la escasez de ingresos de sus clientes. (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2020, pág. 6).

De esta forma se puede analizar que únicamente los países que realizaban ventas de insumos médicos y productos que prevengan infectarse con este virus, eran los que ponían en práctica el régimen de exportación, acotando que en este grupo de naciones no se encontraba Ecuador.

Solo cuatro países de la región, todos centroamericanos, aumentaron sus exportaciones de bienes entre enero y mayo de 2020. Costa Rica se vio beneficiada por el aumento de la demanda de dispositivos médicos para enfrentar la pandemia, especialmente en los Estados Unidos. Por su parte, Guatemala y Honduras aumentaron sus exportaciones de equipos de protección personal, especialmente mascarillas (...). (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2020, pág. 6)

1.7 Impacto del COVID- 19 en el régimen de Efecto Personales del Viajero

Este virus ocasiono algunos cambios sustanciales en el estilo de vida de las personas, lo que naturalmente también alcanzo al régimen en mención, se analizara por partes al aéreo y posteriormente al terrestre.

1.7.1 Aéreo

En un principio no se permitía el ingreso de aeronaves al país y los aeropuertos permanecían cerrados, cuando se abrió entre las primeras cosas que se solicitaba era que los viajeros que pretendían entrar a Ecuador, deberían tener resultado negativo en PCR-RT y es posible que deban someterse a pruebas adicionales de antígenos o ponerse en cuarentena al llegar.

En la actualidad para ingresar al país se piden los siguientes requisitos:

- Control de temperatura corporal, basado en el protocolo establecido por el Ministerio de Salud Pública, mediante cámaras térmicas y termómetros de distancia.
- Paso obligatorio por pediluvios para desinfección de suelas de zapatos y ruedas de equipajes para minimizar la contaminación de superficies.
- Portar de manera obligatoria el equipo de protección personal establecido por las autoridades (mascarilla).
- Presentar la declaración de salud del viajero.
- Provisión de alcohol para desinfección de manos a lo largo de todos los procesos que realiza el pasajero (migración, salas de retiro de equipaje, aduana, corredor de mangas, buses, baños, etc.).
- Limpieza y desinfección de todas las áreas de tránsito de pasajeros. La desinfección se hará con la frecuencia que se requiera dependiendo del volumen de vuelos y del tráfico de personas.
- Organización de los flujos de salida de pasajeros hacia los distintos medios de transporte. (QUIPORT, 2021).

1.7.2 Terrestre

Hay que comenzar enfatizando que, desde antes de la pandemia, en nuestro país, está vigente desde antes de la pandemia la prohibición de ingreso de televisores e impresoras y, solo se podrá ingresar a zona secundaria hasta tres litros de alcohol siempre y cuando se haya pagado los tributos correspondientes, y que si los bienes que ingresan a zona secundaria exceden el valor de USD 2.000 la mercancía irá a un depósito temporal para seguir el trámite correspondiente.

El cierre de las fronteras, tanto al norte con Colombia, como al sur con Perú, empezó desde el 17 de marzo del año 2020 y hasta la fecha actual sigue sin apertura, con este cierre se trata de evitar más contagios, pero ocasiona un decaimiento en el comercio fronterizo lo cual es un sustento para las familias de ambos extremos del país, cabe recalcar que desde antes de la pandemia existen pasos clandestinos, pero actualmente estos mismos cruces ilegales se ha incrementado de manera descomunal, haciendo que incluso bandas delictivas se apoderen de estos caminos que son usados, tanto para el traslado de personas como para el de mercancías de forma ilegal, cobrando valores en unidades monetarias.

1.8 Control Aduanero

En nuestro país, el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE) es la que tiene la responsabilidad de hacer el control de las exportaciones e importaciones, facilitando el comercio justo en beneficio de quienes cumplen con la normativa aduanera y de los productores locales, también tiene a su cargo la vigilancia y control de la entrada y salida de personas, mercancías y medios de transporte por las fronteras y zonas aduaneras de la República. (Arévalo, Pastrano y González, 2016)

Para cumplir con lo dispuesto por el Gobierno Nacional en esta instancia es importante que el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, realice el control de manera eficaz. Los procesos operativos de control aduanero deben ser constantes, y realizados en el momento que lo estimen conveniente, ejerciendo este control en la entradas y salida de los medios de transporte, a las personas que ingresen y salgan de un país, y sobre todo al control de las mercancías en su levante o retiro, que estén sometidas a alguno de los regímenes aduaneros no definitivos mientras estén en territorio aduanero, cumpliendo con las normativas vigentes hasta que tengan un destino aduanero. (Montenegro Ayala, 2019)

CONCLUSIÓN

La grave crisis sanitaria que se generó a causa del COVID-19, afectó a todos los sectores, ocasionando que las empresas de comercio internacional se ajusten constantemente en sus operaciones comerciales y en su logística, tanto nacional como internacional, así como en el ingreso y salida de personas de nuestro territorio, para de alguna manera mitigar los impactos socio económicos.

En Ecuador con el fin de precautelar la salud de los ciudadanos, el gobierno nacional, emitió varios decretos, estableciendo entre estas medidas, el cierre de fronteras, siendo esta causa uno de los mayores impactos de la pandemia, afectando no solo al comercio fronterizo local, sino también, las funciones aduaneras, actividades comerciales binacionales y transacciones comerciales internacionales.

El efecto del COVID-19 en la situación de las fronteras que de manera trastorna directamente al transporte terrestre y de manera indirecta al régimen de “Efectos Personales de Viajero”, a desfavorecido totalmente en un 100%, por lo que ha sido un tema de análisis y reflexión, para conocer un resultado favorable para las actividades aduaneras del país. Sin embargo, ante la necesidad de la apertura de fronteras, la situación local y nacional es un tema que en la actualidad no tiene fecha establecida para que las fronteras puedan operar como se está realizando con el transporte aéreo que ha comenzado sus operaciones gradualmente.

El cierre generalizado de las fronteras aéreas para el tránsito de pasajeros nacionales y turistas internacionales ha llevado a la industria aérea a una seria crisis, las cuales han causado un desnivel en los vuelos, esto debido a la pandemia ocasionada por el COVID-19. La incidencia que esta emergencia sanitaria causó al transporte aéreo trajo consigo un sinnúmero de efectos negativos para los viajeros, uno de ellos es comparado con los años anteriores, este es el caso del régimen de efectos personales de viajeros, que por norma sanitaria se ha implementado algunas medidas para que aquellos artículos que sean ingresados al país cuenten con la revisión rigurosa y de este modo evitar cualquier contratiempo.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aeropuerto de Guayaquil. (2020). *Medidas en el Aeropuerto de Guayaquil por la pandemia COVID-19*. Obtenido de Generales: Vuelos: <http://www.tagsa.aero/preguntas-covid.html>
- Apilcueta, R., & Bazán, J. (2016). Sistema de Despacho Aduanero y su importancia en la cadena logística del comercio internacional. *Gestión del tercer milenio*, 41-49.
- Arévalo Briones, K., Pastrano Quintana, E., & González Guanín, C. (2016). Análisis económico-financiero ante las reformas arancelarias. Caso de estudio: empresas importadoras de Ecuador. *Publicando*, 16. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5833478>
- Askar Camacho, R. (2017). *Derechos y Obligaciones de los pasajeros en materia aduanera*. México: Editores Unidos.
- Bupalud. (Marzo de 2020). *Coronavirus*. Obtenido de Bupalud: <https://www.bupalud.com.ec/salud/coronavirus>
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2020). *Los Efectos de COVID-19 en el comercio internacional y la logística*. Naciones Unidas.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2020). *Los efectos del COVID-19 en el comercio internacional y la logística*. Naciones Unidas.
- Diario Nacional el Universo. (25 de abril de 2020). *Aerolíneas alargan reanudación de vuelos y aeropuertos refleja bajo movimineto*. Obtenido de <https://www.eluniverso.com/guayaquil/2020/04/25/nota/7822701/aerolineas-alargan-reanudacion-vuelos-aeropuerto-refleja-baja/>
- Díaz Sánchez, C. (2018). Discriminación Reglamentaria a Viajeros por su Modo de Transporte. *Revista Científica Hallazgos21,3*, 1-22. Obtenido de <https://revistas.pucese.edu.ec/hallazgos21/article/view/225/131>
- Díaz Sánchez, C. (2018). Discriminación Reglamentaria a Viajeros por su Modo de Transporte. *Revista Científica Hallazgos21,3*, 1-22. Obtenido de <https://revistas.pucese.edu.ec/hallazgos21/article/view/225/131>
- Encalada, D. M. (2020). *Covid 19 y Comercio Exterior*. Quito: Comercio Exterior.
- Guerrero, S. (2020). CORONAVIRUS EN ECUADOR: UNA OPINIÓN DESDE LA ACADEMIA. *CORONAVIRUS EN ECUADOR: UNA OPINIÓN DESDE LA ACADEMIA*, 7. Obtenido de <https://lagranja.ups.edu.ec/index.php/granja/article/view/32.2020.10>
- Mendoza, F. A., & Reinoso, G. N. (2020). Study of losses and reactivation strategies for the tourism sector due to health crisis COVID-19, in the destination Manta (Ecuador). *Revista Internacional de Turismo, Empresa y Territorio*(7), 79-103. Obtenido de https://helvia.uco.es/xmlui/bitstream/handle/10396/20225/riturem_4_1_5.pdf?sequence=1&isAllowed=y

- Montenegro Ayala, D. C. (2019). Control aduanero y el destino de las mercancías incautadas en la dirección distrital de aduana Tulcán, periodo 2015 - 2018. *Visión empresarial*, 15. Obtenido de <https://revistasdigitales.upec.edu.ec/index.php/visionempresarial/article/view/885/958>
- Naciones Unidas. (2020). Informe: El impacto del COVID-19 en América Latina y el Caribe. *Informe Perú Naciones Unidas*, 1-29.
- Núñez Rudas, I. (2017). Impacto de la nueva regulación aduanera en el desaduanamiento en el régimen de importación de mercancías. *Revista ESPACIOS. ISSN 0798 Vol. 38 (Nº 51)*, 14.
- O.M.C. (06 de Octubre de 2020). *El comercio da muestras de reactivarse tras los efectos de la COVID-19, pero la recuperación sigue siendo incierta*. Obtenido de Organización Mundial de Comercio: https://www.wto.org/spanish/news_s/pres20_s/pr862_s.htm
- Ortega-Vivanco, M. (2020). Efectos del covid-19 en el consumidor: Caso Ecuador. *Retos Revista de Ciencia de la Administración y Economía*, 233-247. Obtenido de <https://retos.ups.edu.ec/index.php/retos/article/view/20.2020.03>
- PDNA. (2020). *Evaluación socioeconomica*. Obtenido de Inteligencia Productiva: <http://www.inteligenciaproductiva.gob.ec/archivos/Eval%20Soc%20Econ%2011%20sep-.pdf>
- QUIPORT. (2021). *PROTOCOLOS Y MEDIDAS SANITARIAS*. Obtenido de QUIPORT: <https://www.aeropuertoquito.aero/es/protocolo-covid-19.html>
- Romero, G., & Antonio, F. (2015). El comercio internacional actual y la inserción externa de países en desarrollo: desafíos para la economía cubana. *Economía y Desarrollo*, vol. 153, núm. 1, 190-207.
- SENAE. (2017). *Resolución Nro SENAE-0345-RE*.
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2010). *Art 215 Efectos personales de viajeros y tripulantes*.
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (Abril de 2015). *Viajeros por vía terrestre*. Obtenido de SENAE: <https://www.aduana.gob.ec/viajeros-por-via-terrestre/>
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2020). *SENAE*. Obtenido de Viajeros por vía aérea: <https://www.aduana.gob.ec/viajeros-por-via-aerea/>
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (28 de 03 de 2021). *Servicio Nacional de Aduana del Ecuador*. Obtenido de <https://www.aduana.gob.ec/conozca-la-lista-de-efectos-personales-del-viajero/>
- Vasquez, L. (2017). Antecedentes del comercio Internacional. *Las Ciencias*, 23. Obtenido de <https://dominiodelasciencias.com/ojs/index.php/es/article/view/1330/2307>
- Vázquez Atochero, A. y. (2020). *Reflexiones desconfiadas para la era posCOVID-19*. AnthroPiQa 2.0.

Zamora Torres, A. I. (2016). La competitividad de aduanas de la región Asia Pacífico: una aproximación mediante el análisis de clústeres. *Análisis económico*, 16. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/413/41347447004.pdf>