



ESPE

UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS
INNOVACIÓN PARA LA EXCELENCIA



Análisis de la Aplicabilidad de la Exportación Temporal para Perfeccionamiento Pasivo del Avión ERJ - 145LR con Reimportación de Mercancías con Perfeccionamiento Pasivo

Andrango Soria, Dominique Katherine y Montenegro Cárdenas, Sofía Mishel

Departamento de Ciencias Económicas, Administrativas y de Comercio

Carrera de Comercio Exterior

Trabajo de Integración Curricular, previo a la obtención del título de Licenciadas en Comercio Exterior

Ing. Velasco Alarcón, Leonardo Alberto Msc.

Octubre 2022 – Marzo 2023

Informe de originalidad

NOMBRE DEL CURSO

UIC

NOMBRE DEL ALUMNO

SOFIA MISHEL MONTENEGRO CARDENAS

DOMINIQUE KATHERINE ANDRANGO SORIA

NOMBRE DEL ARCHIVO

MCSFDSA - Análisis de la Aplicabilidad de la Exportación Temporal Para Perfeccionamiento Pasivo del Avión

ERJ - 145LR con Reimportación de Mercancías con Perfeccionamiento Pasivo

SE HA CREADO EL INFORME

6 feb 2023

Resumen

Fragmentos marcados	16	3 %
Fragmentos citados o entrecomillados	33	11 %

Coincidencias de la Web

docplayer.es	6	4 %
svsop.aero	12	1 %
ecotec.edu.ec	2	1 %
aduana.gob.ec	4	1 %
academia.edu	2	1 %
acavir.com	1	1 %
comunidadandina.org	2	0,8 %
issuu.com	2	0,7 %
vlex.ec	2	0,6 %
notinet.com.co	3	0,5 %
aladi.org	3	0,4 %
docsity.com	2	0,4 %
apta.com.mx	2	0,3 %
importacionesecuador.com.ec	1	0,2 %
scavage.com	1	0,2 %
coggle.it	1	0,1 %
aerocivil.gov.co	1	0,1 %
impo.com.uy	1	0,1 %
ucr.ac.cr	1	0,1 %



Ing. Velasco Alarcón, Leonardo Alberto Msc.

C.C.:1713744470



Departamento de Ciencias Económicas, Administrativas y de Comercio

Carrera de Comercio Exterior

Certificación

Certifico que el trabajo de integración curricular: **“Análisis de la Aplicabilidad de la Exportación Temporal Para Perfeccionamiento Pasivo del Avión ERJ - 145LR con Reimportación de Mercancías con Perfeccionamiento Pasivo”** fue realizado por las señoritas **Montenegro Cárdenas, Sofía Mishel y Andrango Soria, Dominique Katherine**, el mismo que cumple con los requisitos legales, teóricos, científicos, técnicos y metodológicos establecidos por la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE, además fue revisado y analizada en su totalidad por la herramienta de prevención y/o verificación de similitud de contenidos; razón por la cual me permito acreditar y autorizar para que se lo sustente públicamente.

Sangolquí, 08 de febrero de 2023

Firma:



firmado electrónicamente por:
**LEONARDO ALBERTO
VELASCO ALARCON**

Ing. Velasco Alarcón, Leonardo Alberto Msc.

C.C.: 1713744470



Departamento de Ciencias Económicas, Administrativas y de Comercio

Carrera de Comercio Exterior

Responsabilidad de Autoría

Nosotras, **Montenegro Cárdenas, Sofía Mishel**, con cédula de ciudadanía n° **1726311259**, y **Andrango Soria, Dominique Katherine**, con cédula de ciudadanía n° **1750389775**, declaramos que el contenido, ideas y criterios del trabajo de integración curricular: **"Análisis de la Aplicabilidad de la Exportación Temporal Para Perfeccionamiento Pasivo del Avión ERJ - 145LR con Reimportación de Mercancías con Perfeccionamiento Pasivo"** es de nuestra autoría y responsabilidad, cumpliendo con los requisitos legales, teóricos, científicos, técnicos y metodológicos establecidos por la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE, respetando los derechos intelectuales de terceros y referenciando las citas bibliográficas.

Sangolquí, 08 de febrero de 2023

Firmas

Montenegro Cárdenas, Sofía Mishel

C.C.: 1726311259

Andrango Soria, Dominique Katherine

C.C.: 1750389775



Departamento de Ciencias Económicas, Administrativas y de Comercio

Carrera de Comercio Exterior

Autorización de Publicación

Nosotras, **Montenegro Cárdenas, Sofía Mishel**, con cédula de ciudadanía n° **1726311259**, y **Andrango Soria, Dominique Katherine**, con cédula de ciudadanía n° **1750389775**, autorizamos a la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE publicar el trabajo de integración curricular: "**Análisis de la Aplicabilidad de la Exportación Temporal Para Perfeccionamiento Pasivo del Avión ERJ - 145LR con Reimportación de Mercancías con Perfeccionamiento Pasivo**" en el Repositorio Institucional, cuyo contenido, ideas y criterios son de nuestra responsabilidad.

Sangolquí, 08 de febrero de 2023

Firmas

Montenegro Cárdenas, Sofía Mishel

Andrango Soria, Dominique Katherine

C.C.: 1726311259

C.C.: 1750389775

Dedicatoria

A Dios, por brindarme la capacidad y sabiduría para continuar mi camino; por las caídas y triunfos, por lo aprendido; por ofrecerme paz en momentos de tormenta para así cumplir con mis objetivos y anhelos.

A Mary, eres mi roca, mi ejemplo a seguir y estoy orgullosa de llamarte madre. Esta dedicatoria es mi pequeña forma de decirte gracias, que esto es fruto de tu perseverancia y apoyo incondicional.

A mi familia y a mi mejor amiga, quienes han sido parte fundamental, puesto que infundieron sus valores y principios; por su guía, apoyo, enseñanzas y motivaciones para mi crecimiento personal y profesional. Por celebrar juntos los triunfos, pero, sobre todo, por acompañarme en las adversidades.

A mí, por comprender que en nosotros reside una fortaleza inmensa y que siempre, siempre se puede un poco más.

Todos en conjunto me hicieron ver, que sin importar cuanto tiempo tome, todo se puede si de verdad se quiere.

- Montenegro Cárdenas, Sofía Mishel

Dedicatoria

A Dios, por darme las fuerzas necesarias para continuar y no dejarme desfallecer a mitad del camino; por ser la luz que me guía e impulsa a seguir adelante para alcanzar todas mis metas y anhelos, tanto en el ámbito profesional como en el personal.

A mi familia, por brindarme su apoyo de forma incondicional en cada una de mis decisiones; por haberme inculcado buenos valores y principios con su ejemplo y esfuerzo que, hoy por hoy, me definen quién soy en cada faceta de mi vida.

A todas las demás personas que, de alguna manera, aportaron su granito de arena para ayudarme a culminar con éxito una etapa más de tantas en mi vida.

A mí, por creer en mis fortalezas y habilidades; por saber aceptar mis errores y aprender de ellos; pero, sobre todo, por ser una persona resiliente capaz de hacerle frente a los problemas y negarme a rendirme.

- Andrango Soria, Dominique Katherine.

Agradecimiento

Mi profundo agradecimiento a la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE, directivos y profesores, quienes me brindaron la enseñanza de sus valiosos conocimientos e hicieron que pueda formarme profesionalmente.

A mi tutor de tesis, Ing. Velasco Alarcón, Leonardo Alberto Msc, por su entusiasmo y dedicación en este proceso, quien con su guía y enseñanza permitió alcanzar con éxito la culminación del proyecto. Queda en mí, la excelencia de sus conocimientos y acciones profesionales, convirtiéndose en un digno ejemplo a seguir.

A Felipe, Subt. Jiménez y Pamela, quienes con su colaboración hicieron posible el desarrollo de este proyecto.

Por último, a mi madre, por su fe, apoyo y lucha, quien ha sido mi compañera y fortaleza en todo momento; a mi compañera de tesis, por aligerar la etapa universitaria y la creación de este proyecto de titulación.

Agradecida infinitamente.

- Montenegro Cárdenas, Sofía Mishel.

Agradecimiento

Quisiera expresar mi agradecimiento a la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE, por abrirme sus puertas y permitirme formarme académicamente en una buena profesional, con valores que caracterizan a esta institución.

Sin duda, este trabajo se debe mucho a la colaboración del Ing. Velasco Alarcón, Leonardo Alberto Msc., por ser el guía de este y darnos la oportunidad, a mi compañera y a mí, de aprender a partir de sus conocimientos y experiencia laboral. También, le agradezco por su apoyo, entusiasmo y optimismo durante este período, ya que fungió como fuente de inspiración para motivarme a culminar satisfactoriamente este proyecto.

De igual forma, resulta importante reconocer el aporte de Pame P., quien siempre nos aconsejó en base a su experiencia y estuvo presta a brindarnos su ayuda en la realización de este trabajo.

Además, me gustaría agradecer a mis amigas por su constante apoyo y paciencia que me han tenido, así como también por siempre haber estado conmigo en todo momento. Y en forma especial a Mabe C. y Sofi M., por ser quienes hicieron más llevadera y amena esta etapa universitaria.

A todos los mencionados, mis más sinceros agradecimientos.

- Andrango Soria, Dominique Katherine.

Índice de Contenido

Resumen.....	14
Abstract	15
Glosario / Abreviaciones	16
Capítulo I	19
Introducción.....	19
<i>Antecedentes</i>	19
<i>Planteamiento del Problema</i>	22
<i>Justificación del Estudio</i>	24
<i>Objetivos</i>	25
Objetivo General.....	25
Objetivos Específicos.	25
Capítulo II	26
Marco Teórico.....	26
<i>La Aeronáutica en el Ecuador</i>	26
Aeropuertos en el Ecuador.....	26
Tráfico Aéreo en Ecuador.....	30
<i>Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo</i>	30
<i>Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre</i>	31
<i>Organismos Internacionales sobre la Aviación</i>	32
Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).	32
Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA).	35
<i>Reglamento Latinoamericano de Aviación 145</i>	36
Caso Ecuador: Regulaciones de Aviación Civil 145 (RDAC 145).....	37
<i>Mantenimientos Aeronáuticos</i>	39

	11
Mantenimiento Preventivo.....	39
Mantenimiento Correctivo.	40
Revisiones de Mantenimiento Aeronáutico en Tránsito.....	40
Revisiones de Mantenimiento Aeronáutico por Ciclos o Tiempo.....	40
<i>Revisión A.</i>	<i>40</i>
<i>Revisión B.</i>	<i>41</i>
<i>Revisión C.</i>	<i>41</i>
<i>Revisión D.</i>	<i>41</i>
Base Legal.....	41
Exportación Temporal para Perfeccionamiento Pasivo (Régimen 51).	41
Reimportación de Mercancías con Perfeccionamiento Pasivo (Régimen 31).....	45
Delitos Contra la Administración Aduanera.	46
Mercancías Movilizadas por sus Propios Medios.	49
Exenciones Tributarias.	50
Capítulo III	51
Metodología de la Investigación.....	51
<i>Enfoques de Metodología de Investigación.....</i>	<i>51</i>
Enfoque Cuantitativo.	51
Enfoque Cualitativo.....	51
Enfoque Mixto.....	51
<i>Modalidad de Investigación</i>	<i>52</i>
Capítulo IV	53
Plan de Operación.....	53
<i>Clasificación Arancelaria</i>	<i>53</i>
Descripción y Características de la Mercancía.	53
<i>Avión Embraer ERJ-145LR.....</i>	<i>54</i>

Análisis Arancelario	55
<i>Posición Arancelaria</i>	58
<i>Información Arancelaria</i>	59
<i>Información Paraarancelaria</i>	60
Calendario de Actividades para Admisión Temporal	60
Procedimiento del Régimen 51 de Exportación Temporal para Perfeccionamiento Pasivo	64
Procedimiento del Régimen 31 de Reimportación de Mercancías con Perfeccionamiento Pasivo	73
Capítulo V	83
Conclusiones y Recomendaciones	83
<i>Conclusiones</i>	83
<i>Recomendaciones</i>	84
Bibliografía	86

Índice de Tablas

Tabla 1 <i>Lista de aeropuertos en Ecuador</i>	26
Tabla 2 <i>Tráfico aéreo 2021 en el Aeropuerto José Joaquín de Olmedo</i>	31
Tabla 3 <i>Tráfico aéreo 2021 en el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre</i>	32
Tabla 4 <i>Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos</i>	33
Tabla 5 <i>Aerolíneas con presencia en Ecuador miembros de la IATA</i>	36
Tabla 6 <i>Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas en Ecuador</i>	38
Tabla 7 <i>Aviones de la familia ERJ</i>	53
Tabla 8 <i>Aviones del modelo ERJ-145</i>	53
Tabla 9 <i>Características del avión EMBRAER ERJ-145LR</i>	54
Tabla 10 <i>Subpartidas de la partida arancelaria 88.02</i>	57
Tabla 11 <i>Posición Arancelaria del avión Embraer ERJ-145LR</i>	58
Tabla 12 <i>Información de tributos fijos del avión Embraer ERJ-145LR</i>	59
Tabla 13 <i>Información de restricciones y prohibiciones del avión Embraer ERJ-145LR</i>	60
Tabla 14 <i>Calendario de actividades</i>	61
Tabla 15 <i>Calendario de realización de servicios de mantenimiento</i>	61
Tabla 16 <i>Calendario tentativo de regreso de la aeronave a Quito</i>	62
Tabla 17 <i>Personal para traslado de la aeronave Embraer ERJ-145LR a Brasil</i>	63
Tabla 18 <i>Personal para traslado de la aeronave Embraer ERJ-145LR a Ecuador</i>	63

Resumen

El comercio exterior es un conjunto de operaciones aduaneras – importaciones y exportaciones – que se traducen en transacciones comerciales de bienes y servicios entre dos o más países que forman parte del sistema internacional. A su vez, estas se rigen a través de los regímenes aduaneros, los mismos que indican el proceso a seguir de las mercancías sujetas al control aduanero. El presente trabajo de investigación tiene como objetivo analizar la aplicación del régimen 51 de exportación temporal para perfeccionamiento pasivo y su proceso de compensación aduanera en el sector aeronáutico ecuatoriano. La metodología aplicada para la realización de este proyecto tiene un enfoque cualitativo, el cual permite examinar exhaustivamente la base legal comprendida dentro de la normativa aduanera ecuatoriana. Así mismo, se llevó a cabo una revisión de literatura sobre temas que competen al mantenimiento de aeronaves en razón de justificar la aplicación de dicho régimen en esta operación aduanera. Finalmente, se detalla el procedimiento a seguir para la exportación de la aeronave Embraer ERJ-145LR bajo la aplicación del régimen 51 de exportación temporal para perfeccionamiento pasivo, hacia Brasil para su respectivo mantenimiento; así como su reimportación al territorio nacional ecuatoriano una vez culminado el proceso.

Palabras claves: Régimen aduanero, exportación temporal para perfeccionamiento pasivo, reimportación de mercancías con perfeccionamiento pasivo, mantenimiento, aeronave.

Abstract

Foreign trade is a set of customs operations - imports and exports - that translate into commercial transactions of goods and services between two or more countries that are part of the international system. In turn, these are regulated by customs regimes, which indicate the process to be followed for goods subject to customs control. The aim of this research is to analyze the application of the 51 temporary export regime for outward processing and its customs clearance process in the Ecuadorian aeronautical sector. The methodology applied for the realization of this project has a qualitative approach, which allows to examine exhaustively the legal basis within the Ecuadorian customs regulations. Likewise, a literature review was carried out on topics that fall under aircraft maintenance in order to justify the application of this regime in this customs operation. Finally, it's detailing the procedure to be followed for the export of the aircraft Embraer ERJ-145LR under the 51 regime temporary export for outward processing to Brazil for maintenance; and its re-importation into Ecuadorian national territory after the process has been completed.

Keywords: Customs procedures, temporary export for outward processing, re-importation of goods with outward processing, maintenance, aircraft.

Glosario / Abreviaciones

- **Ad-valorem:** Arancel que se impone en términos de porcentaje sobre el valor de la mercancía.
- **Aeronave:** Vehículo capaz de navegar por el aire.
- **AMM:** Manual de mantenimiento Aéreo (Aircraft Maintenance Manual).
- **Código liberatorio:** Códigos numéricos establecidos por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, con el objeto de que sean aplicados en las DAI para el goce de exención parcial o total de tributos al comercio exterior.
- **COE Nacional:** Centro de Operaciones de Emergencia.
- **COIP:** Código Orgánico Integral Penal.
- **COPCI:** Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones.
- **CORPAC:** Es la sociedad concesionaria responsable de la administración y operación del Aeropuerto “Mariscal La Mar” de Cuenca.
- **DAE:** Declaración Aduanera de Exportación.
- **DAI:** Declaración Aduanera de Importación.
- **DAU:** Declaración Aduanera Única.
- **DGAC:** Dirección General de Aviación Civil.
- **ECOGAL:** ECOGAL S.A. es la concesionaria responsable de la administración y operación del Aeropuerto Seymour de Baltra, también conocido como Aeropuerto Ecológico de Galápagos.
- **ECUAPASS:** Es el sistema aduanero ecuatoriano que permitirá a los Operadores de Comercio Exterior poder realizar todas sus operaciones aduaneras de importación y exportación.

- **Exportación:** Es una actividad comercial que consiste en la venta o envío de productos fuera del territorio nacional.
- **FAE:** Fuerza Aérea Ecuatoriana.
- **FOB:** El Incoterm Free On Board (FOB), que se traduce como 'franco a bordo' se utiliza exclusivamente para transporte marítimo o fluvial. Con este término comercial internacional: El vendedor entrega la mercancía en el puerto de embarque y asume los costos de trámites aduaneros de exportación y licencias de exportación.
- **FODINFA:** Fondo de Desarrollo para la Infancia. Se aplica el 0.5% sobre la base imponible de la importación.
- **IATA:** Asociación Internacional de Transporte Aéreo (International Air Transport Association).
- **ICE:** Impuesto a los Consumos Especiales.
- **Importación:** Es la acción de ingresar mercancías extranjeras al país cumpliendo con las formalidades y obligaciones aduaneras, dependiendo del régimen de importación al que se haya sido declarado.
- **IVA:** Impuesto al Valor Agregado.
- **LAR:** Reglamento Aeronáutico Latinoamericano.
- **OACI:** Organización de Aviación Civil Internacional.
- **OCE:** Operador de Comercio Exterior.
- **OMA (Aeronáutica):** Organización de Mantenimiento Aeronáutico.
- **OMA (Comercio Exterior):** Organización Mundial de Aduanas.
- **ONU:** Organización de las Naciones Unidas.
- **Persona jurídica:** Se llama persona jurídica una persona ficticia, capaz de ejercer derechos y contraer obligaciones civiles, y de ser representada judicial y extrajudicialmente.

- **Persona natural:** Persona Natural son todas las personas nacionales y extranjeras que realizan actividades económicas en nuestro país (Ecuador).
- **PNUD:** Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo.
- **Póliza de seguro:** Conjunto de documentos en los que se describen las condiciones del contrato de seguro.
- **QUIPORT:** Corporación QUIPORT S.A., es el concesionario responsable del servicio aeroportuario del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre.
- **RDAC:** Regulaciones de Aviación Civil.
- **Régimen Aduanero:** Conjunto de operaciones que están relacionadas con un destino aduanero específico de una mercancía de acuerdo con la declaración presentada por el interesado en la aduana.
- **RGI:** Reglas Generales para la Interpretación del Sistema Armonizado.
- **SENAE:** Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.
- **SRVSOP:** Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional.
- **TAGSA:** Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A.
- **TOV:** Técnico Operador de Vuelo.
- **VUENESA:** Versión Única en Español de las Notas Explicativas del Sistema Armonizado.

Capítulo I

Introducción

Antecedentes

La historia de la aviación cuenta con una extensa trayectoria. El primer vuelo registrado con éxito es el del 17 de diciembre de 1903 llevado a cabo por los hermanos Wright, el cual se propulsó por un lapso de 12 segundos, recorriendo así, una distancia de 37 metros. A pesar de ello, no fue hasta 1908 donde se reconoció los aportes realizados por Wilburg y Orville Wright al campo de la aeronáutica. Y es así, que a finales de 1909 decidieron fundar la compañía Wright Co., dedicada a la fabricación y venta de aeroplanos.

Pese que la industria aeronáutica se encontraba en sus primeros años de apogeo en el mundo, en 1910, en la ciudad de Guayaquil (Ecuador) se fundó el “Club Guayas de Tiro”, con el objetivo de preparar a la ciudadanía en temas de defensa nacional. No obstante, para el 16 de diciembre del mismo año, este pasó a ser el “Club de Guayas de Tiro y Aviación” con miras de abrir una Escuela de Aviación en un futuro cercano.

Según los datos registrados en noviembre de 1912, el biplano FARMAN de motor 50 HP fue el primer avión en sobrevolar el territorio ecuatoriano. Pero no fue hasta el 29 de septiembre de 1913 que, durante la presidencia del Gral. Leónidas Plaza Gutiérrez, se realizó la compra oficial del primer avión nacional, el mismo que fue bautizado como “PATRIA I”. El 27 de octubre de 1920, el presidente de la República de ese entonces, el Dr. José Luis Tamayo, mediante decreto da inicio a las operaciones de la Fuerza Aérea Ecuatoriana F.A.E. (Fuerza Aérea Ecuatoriana, s.f.)

Con el paso de los años y el desarrollo de la tecnología, en enero de 1943 el país pasó a una nueva etapa de la aeronáutica con la llegada del transporte aéreo AT-6. Posterior a ello,

en febrero de 1955, el Ecuador concretó la compra del jet Gloster Meteor FR-9 y del Canberra MK-6, modernizando así su flota aérea. (Fuerza Aérea Ecuatoriana, s.f.)

En cuanto a la infraestructura, según registros, el primer campo de aviación del Ecuador se lo conoció como “Eloy Alfaro”, el cual funcionaba más como un hangar. Este estaba ubicado en el cantón de Durán, Guayas. Empero, fue inaugurado oficialmente ante el público el 12 de julio de 1921 como el Aeródromo de la Escuela de Aviación “El Cóndor”. (Fuerza Aérea Ecuatoriana, s.f.)

Conforme fue transcurriendo el tiempo y habiendo crecido el interés por la aviación en el país, en el año de 1935 inició sus operaciones el tan anhelado “Aeropuerto Mariscal Sucre” en Quito. El cual para 1960, luego de haber invertido en mejoras de su infraestructura, pasó a ser el “Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre” ubicado al norte de la ciudad capitalina, en la parroquia de Chaupicruz. (Aeropuerto Internacional de Quito, s.f.)

En ese entonces, este aeropuerto era considerado el más transitado de Ecuador y uno de los más concurridos de Sudamérica. Tanto la terminal como los vestíbulos A, B y C se encontraban equipadas de calles de rodaje, plataformas de mantenimiento, áreas de estacionamiento, bodegas, pasillos de pasajeros y entre otras instalaciones. Para el año 2013, este cerró sus puertas y fue trasladado a Tababela, donde opera actualmente. (Aeropuerto Internacional de Quito, s.f.)

Cuando se inauguró el nuevo aeropuerto, dentro de su infraestructura este contaba con un moderno hangar para el mantenimiento de aeronaves, el mismo que podía albergar cualquier clase de transporte aéreo. A razón de facilitar el acceso de los aviones a la pista, se designó un espacio especial para el mantenimiento de estos, con el propósito de que las otras operaciones aeroportuarias no se vean afectadas por este tipo de actividades. (Aeropuerto Internacional de Quito, s.f.)

Actualmente, dentro del aeropuerto de Tababela varias entidades públicas y privadas cuentan con sus propios hangares para responder a sus necesidades operacionales. Uno de ellos es el hangar de EP PETROECUADOR, mismo que se ubica cerca de la Unidad de Policía Aeroportuaria.

La Empresa Pública de Hidrocarburos del Ecuador EP PETROECUADOR es líder en cuanto a actividades hidrocarburíferas, las mismas que incluyen las exploración, explotación, transporte, almacenamiento, industrialización y comercialización interna y externa del petróleo y sus derivados. (EP PETROECUADOR, s.f.)

En el año 2021, mediante el Decreto Ejecutivo 1221 se estableció la absorción de PETROAMAZONAS EP por parte de EP PETROECUADOR. La primera en cuestión era una empresa que se encargaba únicamente a la exploración y explotación de crudo, por lo que con esta fusión lo que se buscaba era la potencialización de la cadena de valor del sector hidrocarburífero ecuatoriano. (EP PETROECUADOR, 2022)

EP PETROECUADOR posee entre sus activos fijos una aeronave Embraer ERJ 145-LR, con matrícula HC-CGO, misma que es utilizada para el transporte interno de su personal a los diferentes campos de exploración y explotación petrolera en el país. Por cuestiones de seguridad, este medio de transporte debe ser sometido a mantenimiento, el cual se realiza en las instalaciones de su fabricante cada cierto período de tiempo, tal como se estipula en el contrato de compraventa. En este sentido, para efectuar dicho procedimiento, se debe acoger al Régimen Aduanero 51 de “Exportación Temporal para Perfeccionamiento Pasivo”.

Según el art. 164 del Reglamento al Título de Facilitación Aduanera para el Comercio del Libro V del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, menciona que:

Exportación temporal para perfeccionamiento pasivo: Es el régimen aduanero por el cual las mercancías que están en libre circulación en el territorio aduanero

pueden ser exportadas temporalmente fuera del territorio aduanero o a una Zona Especial de Desarrollo Económico ubicada dentro de dicho territorio para su transformación, elaboración o reparación... (p. 35)

Planteamiento del Problema

Ecuador es un país que se ha quedado rezagado en temas de desarrollo tecnológico. Su matriz productiva se basa más en un modelo agroexportador, es decir, que se caracteriza por ser proveedor de materia prima, mientras que, por otro lado, es importador de bienes y servicios con un alto valor agregado; dejando en claro los bajos niveles de innovación en los diferentes sectores productivos de la nación.

Por consiguiente, el Ecuador se encuentra en desventaja frente a los países con un alto índice de desarrollo tecnológico, recalcando así nuestra falta de competitividad en el mercado internacional. No obstante, esto también depende de la inversión que se le asigna a este campo, pues como es de conocimiento público, el país posee una balanza de pagos deficitaria, por lo que los rubros a cubrir son altos y es por ello que, al asignar los recursos a los diferentes sectores de la matriz productiva, estos no son suficientes para transformar la misma. (Gonzalez & Romero, 2018)

En relación con lo anteriormente explicado, el campo aeronáutico ecuatoriano no es la excepción. El país no cuenta con la infraestructura y tecnología necesaria para poder brindar un servicio que vaya acorde a las especificaciones de cada aeronave según dicte su Aircraft Maintenance Manual (AMM).

Sin embargo, existen organismos internacionales que promueven regulaciones entorno a la aeronáutica, como la OACI - Organización de Aviación Civil Internacional. Esta institución trabajó en conjunto con el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y

algunos países latinoamericanos para crear los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos, comúnmente conocidos como LAR.

Para este caso, se debe tomar en cuenta el LAR 145, el cual establece los parámetros a cumplir por parte de las organizaciones de mantenimiento de aeronaves, para que estas sean aprobadas y reconocidas por parte de los Estados participantes que deciden adoptar los LAR. (Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional, 2017)

El mantenimiento aeronáutico periódico es vital para garantizar la seguridad e integridad de las personas a bordo de la aeronave, puesto a que esto ayuda a reducir la posibilidad de accidentes catastróficos. De igual forma, contribuye a que exista un correcto funcionamiento del vehículo aéreo y además evita que este se vuelva obsoleto en un corto período de tiempo.

Un ejemplo de esto es el hecho ocurrido el 24 de marzo del 2006, cuando un Cessna 208B Grand Caravan se estrelló contra un edificio poco después de despegar del Aeropuerto de Cuenca-Mariscal Lamar, el cual dejó un saldo de 5 víctimas fatales de las 14 personas a bordo. Según la investigación de la Dirección General de Aviación Civil del Ecuador, se pudo corroborar que dentro del programa de mantenimiento de la aeronave accidentada varias operaciones fueron omitidas o cumplidas fuera de los tiempos establecidos. (Dirección General de Aviación Civil del Ecuador, 2008)

Tomando en cuenta lo detallado, toda empresa que cuente con cualquier tipo de aeronave a su nombre tiene la obligación de realizar el mantenimiento necesario para evitar problemas a futuro que traigan consigo consecuencias devastadoras. Es por ello que, las empresas fabricantes de este tipo de transportes brindan servicios de mantenimiento exclusivo para sus modelos, garantizando el correcto funcionamiento de los mismos.

Por tanto, en este caso se exportó el avión Embraer ERJ-145LR al taller del fabricante en Brasil, para lo cual, la empresa EP PETROECUADOR se amparó en lo estipulado del

Régimen Aduanero 51 dentro del Reglamento al Título de Facilitación Aduanera para el Comercio del Libro V del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones; considerando los plazos, pagos y culminación de dicho régimen.

Justificación del Estudio

La empresa EP PETROECUADOR se acogió al régimen aduanero 51 de exportación temporal para perfeccionamiento pasivo, a fin de realizar la exportación de la aeronave hacia el Municipio de Sao Paulo, Brasil, en donde se le realizó su respectivo mantenimiento según el cronograma de operaciones, y, por último, la reimportó a Ecuador bajo el régimen aduanero 31 de reimportación de mercancías con perfeccionamiento pasivo.

El presente trabajo surge de la necesidad de estudiar la aplicación del régimen 51 de exportación temporal para perfeccionamiento pasivo en el sector aeronáutico ecuatoriano con el propósito de indicar el procedimiento administrativo, normativo, operacional, y de control impuesto por los organismos públicos competentes.

De acuerdo con el art. 164 “Exportación temporal para perfeccionamiento pasivo” del Reglamento al Título de Facilitación Aduanera para el Comercio del Libro V del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (2011); literal a, expresa que “las mercancías que están en libre circulación en el territorio aduanero pueden ser exportadas fuera de este para la reparación, restauración o acondicionamiento de las mismas”. (p. 35) Más adelante en el art. 167 se menciona que “para su reimportación habrá un plazo de hasta dos años a partir de la fecha de embarque hacia el exterior (con prórrogas ya incluidas)”. (p. 35)

En este caso, la fecha de la salida de la aeronave desde el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre fue el 17 de agosto de 2022 rumbo a Brasil, y con fecha tentativa de regreso del 29 de septiembre del presente año; habiendo un lapso de 44 días para su reimportación a territorio ecuatoriano.

Objetivos

Objetivo General.

Aplicar el régimen 51 de exportación temporal para perfeccionamiento pasivo y su proceso de compensación aduanera en el sector aeronáutico ecuatoriano.

Objetivos Específicos.

- Esquematizar un plan de operación para la aplicabilidad del régimen 51 de exportación temporal para perfeccionamiento pasivo y su régimen de compensación, de acuerdo con la normativa aduanera ecuatoriana vigente.
- Analizar la base legal ecuatoriana referente al régimen 51 de exportación temporal para perfeccionamiento pasivo y su compensación aduanera.
- Detallar el cronograma de actividades por cumplir de la aeronave Embraer ERJ-145LR para el acogimiento al régimen 51 de exportación temporal para perfeccionamiento pasivo.

Capítulo II

Marco Teórico

La Aeronáutica en el Ecuador

Aeropuertos en el Ecuador.

Según la Dirección General de Aviación Civil, por sus siglas DGAC, en el país andino existen veintiún aeródromos que cuentan con vuelos nacionales e internacionales. De los cuales, diecisiete aeropuertos están bajo la administración de la DGAC, mientras que los cuatro restantes son operados por medio de un contrato de concesión.

Tabla 1

Lista de aeropuertos en Ecuador

Nombre del Aeropuerto	Ciudad	Horario de Operaciones	Administración
Internacional Gral. Eloy Alfaro	Manta	24 horas	DGAC
Internacional Cotopaxi	Latacunga	Lunes a Viernes de 06h00 a 21h00; Sábado de 06h00 hasta el Lunes 06h00	DGAC
Aeropuerto Jumandy	Tena	Diariamente de 07h00 a 17h00	DGAC
Aeropuerto Catamayo	Catamayo	De Lunes a Viernes entre la salida y puesta del sol;	DGAC

Nombre del Aeropuerto	Ciudad	Horario de Operaciones	Administración
		Sábados de 06h00 a 14h30; Domingo de 09h00 hasta la puesta del sol	
Aeropuerto Francisco de Orellana	El Coca	Diariamente de 07h00 a 17h00	DGAC
Aeropuerto Gral. Villamil	Isabela (Galápagos)	Diariamente de 09h00 a 17h00 (hora continental); 08h00 a 16h00 (hora insular)	DGAC
Aeropuerto Crnel. Edmundo Carvajal	Macas	Diariamente de 08h00 a 18h00	DGAC
Aeropuerto de Lago Agrido	Nueva Loja	Diariamente desde la salida hasta la puesta del sol	DGAC
Aeropuerto Chimborazo	Riobamba	Diariamente desde la salida hasta la puesta del sol	DGAC
Aeropuerto Gral. Ulpiano Páez	Salinas	Diariamente desde la salida hasta la puesta del sol	DGAC

Nombre del Aeropuerto	Ciudad	Horario de Operaciones	Administración
Aeropuerto San Cristóbal	San Cristóbal (Galápagos)	Diariamente de 09h00 a las 17h00 (hora continental); 08h00 – 16h00 (hora insular)	DGAC
Aeropuerto Los Perales	San Vicente	Diariamente desde la salida hasta la puesta del sol	DAGC
Aeropuerto Regional Santa Rosa	Santa Rosa	Diariamente desde la salida hasta la puesta del sol	DAGC
Aeropuerto Río Amazonas	Shell Mera	Diariamente desde la salida hasta la puesta del sol	DGAC
Aeropuerto Crnel. Carlos Concha Torres	Tachina (Esmeraldas)	Diariamente de 07h30 a 17h30	DGAC
Aeropuerto Tcnl. Luis A. Mantilla	Tulcán	Diariamente desde la salida hasta la puesta del sol	DGAC

Nombre del Aeropuerto	Ciudad	Horario de Operaciones	Administración
Pista de Taisha	Taisha	Diariamente de 08h00 a 18h00	DGAC
Internacional Mariscal Sucre	Quito	24 horas	Concesionario QUIPORT
Internacional José Joaquín de Olmedo	Guayaquil	24 horas	Concesionario TAGSA
Aeropuerto Baltra	Seymour (Galápagos)	Diariamente de 09h00 a las 17h00 (hora continental); 08h00 – 16h00 (hora insular)	Concesionario ECOGAL
Aeropuerto Mariscal La Mar	Cuenca	Diariamente de 06h00 a 21h00	Concesionario CORPAC

Nota. Adaptado de *Red Aeropuerto del Ecuador*, de Dirección General de Aviación Civil, 2022, La agencia de viajes Ecuador.

Existen algunas diferencias entre los aeropuertos manejados por la Dirección General de Aviación Civil y los que son concesionados. En el caso de los aeropuertos que operan bajo concesión, tienen la obligación de proveer los servicios de aduana, manejo de carga, seguridad, vehículos y migración, incluido el cuidado de la infraestructura; mientras que, la DGAC se encargará plenamente de los servicios en cuanto a navegación aérea, jefatura del aeropuerto y operaciones de vuelo. (Arias, 2022)

Por otro lado, los horarios de operaciones de cada aeropuerto son establecidos en base a un análisis que se realiza antes de su puesta en función. No obstante, hay casos en los que la Dirección General de Aviación Civil puede autorizar el uso de sus instalaciones y de todos sus servicios ofrecidos, siempre y cuando se le sea notificada con tres días de antelación; a menos de que sea una situación de emergencia, lo cual requerirá ser informado una hora antes del vuelo. (Arias, 2022)

Tráfico Aéreo en Ecuador.

En relación al tráfico aéreo, debido a la emergencia sanitaria causada por SARS-CoV-2, el escenario global cambió. Por ejemplo, en Ecuador se dio una disminución drástica de las entradas y salidas de pasajeros a nivel nacional e internacional en el año 2020 respecto al 2019. Según datos de la Dirección de Seguridad Operacional de la DGAC, el año 2020 sufrió una variación del -66.09% en razón a su año precedente en cuanto se refiere al número de pasajeros movilizados en aeropuertos. (Dirección General de Aviación Civil, 2022)

En este contexto, se puede catalogar a la pandemia del Covid-19 como una de las peores crisis dentro de la historia aeronáutica. De acuerdo con la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, por sus siglas en inglés IATA, para volver a las estadísticas que se manejaban en años antes de la pandemia, respecto al tráfico de pasajeros por vía aérea, se deberá esperar en promedio de tres a cuatro años para ver resultados positivos en cuanto a la gestión y operación de los aeropuertos. (Larenas, 2022)

Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo.

El aeropuerto de Guayaquil, acogiéndose a las resoluciones del COE Nacional que indicaban la reanudación de los vuelos comerciales internacionales para el 01 de junio del 2020 y los vuelos comerciales nacionales el 15 de junio del mismo año, se preparó con protocolos y medidas de bioseguridad, dentro de la terminal aérea. En virtud de esto, fue el primero en recibir el primer vuelo internacional de pasajeros después del cese de operaciones durante la

pandemia. Así mismo, la recuperación en cuanto al volumen de pasajeros al día de hoy, ha sido paulatina. (Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A., 2020)

Tabla 2

Tráfico aéreo 2021 en el Aeropuerto José Joaquín de Olmedo

2021	
Entradas	677.702
Salidas	708.819
Total de pasajeros	1'386.521

Nota. La tabla muestra el flujo de pasajeros que se transportó vía área en el período 2021.

Tomado de *Movimiento de pasajeros en los aeropuertos de Ecuador* en el 2021, por N.

Larenas, 2022, Nicolás Larenas.

Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre.

El aeropuerto capitalino destacó en su gestión y operación durante los primeros meses de la pandemia del 2020. Como se sabe, una de las medidas para salvaguardar la salud de los ciudadanos fue la suspensión de viajes aéreos internacionales, por lo que solo se autorizó su funcionamiento para vuelos de repatriación y de carga aérea (exportación e importación).

Sin embargo, el aeropuerto de Quito tuvo luz verde por parte del COE Nacional, la DGAC y el Municipio de Quito para reanudar sus operaciones comerciales de pasajeros desde el 01 de junio de 2020. De esta forma, se convirtió en un referente para Latinoamérica, por haber obtenido la Acreditación Sanitaria de Aeropuertos, la cual lo certificaba por cumplir con las recomendaciones para la aplicación de medidas y protocolos sanitarios del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). (QUIPORT, 2021)

Tabla 3*Tráfico aéreo 2021 en el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre*

2021	
Entradas	581.830
Salidas	616.950
Total de pasajeros	1'198.780

Nota. La tabla muestra el flujo de pasajeros que se transportó vía área en el período 2021.

Tomado de *Movimiento de pasajeros en los aeropuertos de Ecuador* en el 2021, por N.

Larenas, 2022, Nicolás Larenas.

Organismos Internacionales sobre la Aviación

Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) es una institución internacional perteneciente a la Organización de las Naciones Unidas (ONU). Sus objetivos están enfocados a formular reglamentos para garantizar el correcto desarrollo de las operaciones aéreas civiles, no obstante, no debe considerarse como un ente regulatorio de la aviación internacional, pues cada país decide si alinea o no sus procedimientos, acorde a los dictados por la OACI.

(Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia, s.f.)

Gracias al trabajo en conjunto de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y los Estados participantes de América Latina se obtuvo como resultado la creación de las Regulaciones Aeronáuticas Latinoamericanas (LAR).

Tabla 4*Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos*

LAR	Descripción
LAR 11	Reglas para la formulación, emisión y enmienda de las LAR
LAR 21	Certificación de aeronaves y componentes de aeronaves (Enmienda 6)
LAR 22	Planeadores y Motoplaneadores
LAR 23	Estándares de aeronavegabilidad: Aviones de categoría normal (Enmienda 3)
LAR 25	Estándares de Aeronavegabilidad: Aviones de categoría Transporte
LAR 26	Mantenimiento de la aeronavegabilidad y mejoras de seguridad operacional para aviones de categoría transporte
LAR 27	Estándares de Aeronavegabilidad: Giroaviones de Categoría Normal
LAR 29	Estándares de Aeronavegabilidad: Giroaviones de Categoría Transporte
LAR 31	Estándares de Aeronavegabilidad: Globos Libres Tripulados
LAR 33	Estándares de Aeronavegabilidad: Motores de Aeronaves
LAR 34	Estándares de Aeronavegabilidad: Drenaje de Combustible y Emisiones de Gases de Escape de Aviones con Motores a Turbina
LAR 35	Estándares de Aeronavegabilidad: Hélices
LAR 36	Estándares de Ruido
LAR 39	Directrices de Aeronavegabilidad
LAR 43	Mantenimiento (Enmienda 9)
LAR 45	Identificación de aeronaves y componentes de aeronaves (Enmienda 6)
LAR 60	Requisitos de calificación de dispositivos de instrucción para simulación de vuelo (Enmienda 1)
LAR 61	Licencias para Pilotos y sus Habilitaciones (Enmienda 12)

LAR	Descripción
LAR 63	Licencias para miembros de la Tripulación Excepto Pilotos (Enmienda 11)
LAR 65	Licencias Personal Aeronáutico excepto Miembros de la Tripulación de Vuelo (Enmienda 10)
LAR 67	Normas para el Otorgamiento del Certificado Médico Aeronáutico (Enmienda 11)
LAR 77	Objetos, implantaciones y actividades que puedan afectar negativamente la seguridad o la regularidad de las operaciones aéreas
LAR 91	Reglas de vuelo y operación general, Parte I: Aeronaves Parte II: Aviones grandes y turborreactores (Enmienda 13)
LAR 119	Certificación de explotadores de servicios aéreos (Enmienda 7)
LAR 120	Prevención y control del consumo indebido de sustancias psicoactivas en el personal aeronáutico
LAR 121	Requisitos de operación: Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares (Enmienda 12)
LAR 129	Operaciones de explotadores extranjeros (Enmienda 2)
LAR 135	Requisitos de operación: Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares (Enmienda 11)
LAR 139	Certificación de aeródromos - Requisitos para operadores de aeródromos (Enmienda 7)
LAR 141	Centros de Instrucción de Aeronáutica Civil (Enmienda 11)
LAR 142	Centros de Entrenamiento de Aeronáutica Civil (Enmienda 10)
LAR 145	Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas (OMA) (Enmienda 11)
LAR 147	Centro de Instrucción de Aeronáutica Civil para formación de mecánicos de mantenimiento de aeronaves (Enmienda 7)

LAR	Descripción
LAR 153	Operación de aeródromos
LAR 154	Diseño de Aeródromos
LAR 155	Diseño y Operación de Helipuertos (Tercera Edición, Enmienda 4)
LAR 175	Transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea (Enmienda 5)
LAR 203	Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional
LAR 204	Cartas Aeronáuticas (Enmienda 1)
LAR 210	Telecomunicaciones Aeronáuticas (Enmienda 3)
LAR 211	Gestión del tránsito aéreo
LAR 212	Servicio de Búsqueda y Salvamento
LAR 215	Servicio de información aeronáutica (Enmienda 1)
LAR VLA	Estándares de Aeronavegabilidad: Aviones muy livianos (Enmienda 2)

Nota. La tabla muestra los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos vigentes. Tomado de LAR, por SRVSOP, s.f., SRVSOP.

Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA).

Creada el 19 de abril de 1945 en la capital cubana, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, por sus siglas en inglés IATA, empezó su labor con 57 miembros. Al día de hoy, esta asociación comercial abarca el 83% de las aerolíneas alrededor del mundo. Su objetivo principal es apoyar a la industria aeronáutica formulando políticas de la aviación. (IATA, s.f.)

A continuación, se muestran las aerolíneas con presencia en Ecuador que son miembros de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo.

Tabla 5*Aerolíneas con presencia en Ecuador miembros de la IATA*

Aerolínea	Código IATA asignado a la aerolínea	Código de contabilidad de la aerolínea referenciado de la IATA	Código OACI
Avianca Ecuador	2K	547	GLG
LATAM Airlines Ecuador	XL	462	LNE

Nota. La tabla muestra las aerolíneas presentes en Ecuador que son miembros en la Asociación Internacional de Transporte Aéreo. Tomado de *Aerolíneas Miembros Actuales*, por IATA, s.f., IATA.

Reglamento Latinoamericano de Aviación 145

El 29 de junio del 2004, el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional - SRVSOP aprobó el LAR 145 Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas “OMA”, en el cual se detalló los parámetros y lineamientos a seguir para certificarse como una organización de mantenimiento de aeronaves y componentes. A partir de esa fecha, se han realizado Cumbres Panamericanas de Seguridad Operacional de la Aviación, en las cuales se han tratado temas acerca de la seguridad de la industria aérea. (OACI, 2008)

En un inicio, al LAR 145 se habían suscrito once naciones latinoamericanas, las cuales incluían Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela. Sin embargo, para la 11ª Cumbre Panamericana de Seguridad Operacional de la Aviación, desarrollado en junio del 2022 en Sao Paulo, Brasil, se celebró la adhesión del país brasileño al Acuerdo de las Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas – OMA (LAR 145), en

presencia de autoridades de aviación civil, representantes del IATA y OACI, fabricantes de aeronaves brasileñas como EMBRAER entre otros. (ALA, 2022)

Entre las ventajas de ser certificada como una Organización de Mantenimiento Aprobada dentro del marco del LAR 145, es que se gana reconocimiento por parte de los demás países miembros del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), lo cual permite optimizar recursos en cuanto a las operaciones de mantenimiento aeronáutico se refiere, elevando así, la calidad del servicio prestado al público.

Y es así como este reglamento surge a partir de la necesidad de tener un modelo regional uniforme que regule el procedimiento a seguir para que de una forma técnica se garantice el correcto funcionamiento de la aeronave, y por consecuente salvaguardar la vida de los pasajeros y tripulación a bordo del transporte aéreo.

Caso Ecuador: Regulaciones de Aviación Civil 145 (RDAC 145).

La Regulación de Aviación Civil 145 (RDAC 145) fue aprobada por la Dirección General de Aviación Civil el 26 de abril de 2012, la misma que fue armonizada en base a la cuarta enmienda de la LAR 145.

En la sección 145.125 “Limitaciones”, se detallan los casos en los cuales una OMA RDAC 145 no puede realizar servicios de mantenimiento a una aeronave, entre estos están:

- Los edificios y las instalaciones no cumplen con las medidas necesarias para poder operar adecuadamente; además de que, en caso de almacenamiento de algún componente o equipo de una aeronave, este espacio no cumpla con los requisitos del fabricante para evitar el deterioro de los mismos. (Dirección General de Aviación Civil, 2020)
- Los equipamientos, herramientas y materiales que no estén en óptimas condiciones para realizar algún tipo de mantenimiento en las aeronaves, o que, a su vez, no se

encuentren controlados y calibrados según los estándares de la Autoridad de Aviación Civil del Ecuador. (Dirección General de Aviación Civil, 2020)

- Los datos de mantenimiento no están actualizados o que hayan sido modificados por personal no autorizado. Así mismo, cuando esta información está bajo el control del propietario o explotador de la nave, la OMA RDAC 145 hace caso omiso de ello y no aplica lo estipulado en Manual de Control de Mantenimiento del explotador ni en su programa de mantenimiento aprobado. (Dirección General de Aviación Civil, 2020)
- El personal de certificación de la OMA RDAC 145 no cuente con la Licencia de Mecánico de Mantenimiento de Aeronaves vigente y emitida por la Autoridad de Aviación Civil del Ecuador. (Dirección General de Aviación Civil, 2020)

En el país existen alrededor de diez Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas (OMA), tal como se visualiza en la tabla 6. No obstante, existen otras instituciones nacionales que buscan ofrecer los mismos servicios, pero, estas están limitadas ya que no logran cumplir a cabalidad los requisitos para obtener la certificación de ser una OMA RDAC 145.

Tabla 6

Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas en Ecuador

Organización de Mantenimiento Aprobada	Certificación
AEROGAL (Avianca Ecuador)	RDAC 145
Alas del Socorro	RDAC 145
AMSA (Aeromaster Airways S.A.)	RDAC 145
Arica	RDAC 145
DIAF	RDAC 145
ESPEND S.A.	RDAC 145

Organización de Mantenimiento Aprobada	Certificación
Interpropec	RDAC 145
LAN Ecuador (LATAM)	RDAC 145
MANTOMAIN	RDAC 145
SETE	RDAC 145

Nota. Esta tabla muestra las Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas en el Ecuador.

Mantenimientos Aeronáuticos

El mantenimiento aeronáutico es el conjunto de operaciones que se realizan para comprobar, arreglar o reparar una aeronave ya sea un avión o helicóptero, luego de haber cumplido un período de uso según las especificaciones del Manual de Mantenimiento Aéreo (AMM) emitido por el fabricante. Existen de dos tipos: preventivo y correctivo.

Además de los mantenimientos, también existen dos tipos de revisiones a realizarse a los transportes aéreos. Entre estas podemos encontrar: revisiones de mantenimiento aeronáutico en tránsito y las que se realizan por ciclos/tiempo.

Mantenimiento Preventivo.

Es aquel que se lo realiza con la finalidad de evitar una falla en la aeronave previo al vuelo. En este sentido, las actividades que se llevan a cabo dentro de este tipo son de un nivel bajo de complejidad, pues no implica el ensamblaje de alguna pieza fundamental para el funcionamiento de la aeronave.

Las tareas que se ejecutan se basan principalmente en un chequeo del estado de los neumáticos, del tren de aterrizaje, niveles de aceite y/o combustible; además de hacer inspecciones en cuanto a los frenos y el fuselaje. (TMAS Aviación, s.f.)

Mantenimiento Correctivo.

Por el contrario, si algún elemento, parte o componente del transporte aéreo ya ha sufrido un daño y por lo tanto ha perdido su funcionalidad, lo que se procede a realizar es un mantenimiento correctivo, puesto a que se requiere hacer un desmontaje de este. Para llevar a cabo estas reparaciones, se debe pedir autorización a las autoridades de aviación competentes en cada país. Así como también aprobar una fase pre vuelo, para obtener el visto bueno y que la nave vuelva a operar con normalidad. (TMAS Aviación, s.f.)

Revisiones de Mantenimiento Aeronáutico en Tránsito.

Como su nombre lo dice, son revisiones que se le realizan al avión estando en “tránsito”, es decir que se inspecciona las condiciones de la aeronave antes del despegue y después del aterrizaje, estando en plena pista del aeropuerto. Las tareas que engloban a este tipo de controles son similares a las de un mantenimiento preventivo, pues para llevarlas a cabo no se requiere de un equipo sofisticado ni tampoco tardan mucho en realizarse. (TMAS Aviación, s.f.)

Revisiones de Mantenimiento Aeronáutico por Ciclos o Tiempo.

Cuando se habla de revisiones por ciclo, se refiere al número de ciclos acumulados por la aeronave, es decir, al número de vuelos llevados a cabo en un período de tiempo. Este tipo de mantenimiento, se lo lleva a cabo dentro de hangares que cuenten con la infraestructura necesaria para cumplir con su misión. Existen cuatro tipos de mantenimientos por tiempo/ciclo, que van de la más simple a la más compleja. (TMAS Aviación, s.f.)

Revisión A.

Dependiendo del modelo de la aeronave, la revisión A se la realiza a aquellas que acumulen un promedio de 600 horas de vuelo o 300 ciclos. Por lo general, este tipo de mantenimiento tiene una duración de 10 horas, en las que se verifica si existe algún daño interno o externo. (TMAS Aviación, s.f.)

Revisión B.

Cuando el transporte aéreo ha completado 800 horas de vuelo, se recomienda realizar una revisión del tipo B. El tiempo de duración varía de acuerdo al número de mecánicos especializados disponibles en ese momento. Tomando en cuenta que las tareas a ejecutar son mucho más complejas que en el anterior. (TMAS Aviación, s.f.)

Revisión C.

Después de 5000 ciclos acumulados o dos años de operatividad, la aeronave debe pasar por inspecciones mucho más intrusivas en cuanto a su sistema de funcionamiento. Por lo que, la nave se ve obligada a quedarse en tierra alrededor de dos semanas en un hangar o MRO (Mantenimiento, Reparación y Operaciones) antes de reanudar con sus actividades. (TMAS Aviación, s.f.)

Revisión D.

Este tipo de revisión se la realiza a los transportes aéreos que han completado entre 6 a 10 años de funcionamiento. Se puede decir que este tipo de mantenimiento implica una desmantelación por completo de aeronave para corregir de raíz cualquier defecto que presente la misma, e incluso para poder rediseñar el interior de la cabina. Es por esto que, el tiempo de demora para llevar a cabo la revisión D es de un mes y medio a dos. Se recomienda finiquitar con las operaciones de un avión luego de haber pasado por tres revisiones de este tipo. (TMAS Aviación, s.f.)

Base Legal**Exportación Temporal para Perfeccionamiento Pasivo (Régimen 51).**

El régimen aduanero 51 exportación temporal para perfeccionamiento pasivo se encuentra definido en el art. 156 del Código Orgánico de Producción, Comercio e Inversiones (COPCI) y en el art. 164 de Reglamento al Título de Facilitación Aduanera para el Comercio del

Libro V del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones; los cuales mencionan que:

La exportación temporal para perfeccionamiento pasivo, es el régimen aduanero por el cual las mercancías que están en libre circulación en el territorio aduanero pueden ser exportadas temporalmente fuera del territorio aduanero o a una Zona Especial de Desarrollo Económico ubicada dentro de dicho territorio para su transformación, elaboración o reparación y luego reimportarlas como productos compensadores con la exención de los tributos correspondientes conforme las condiciones previstas en el reglamento al presente Código.

Así como también, en el art. 164 del Reglamento al COPCI, menciona los fines admisibles del régimen 51 exportación temporal para perfeccionamiento pasivo, que son: “a) la reparación de mercancías, incluidas su restauración o acondicionamiento; b) la transformación de las mercancías; y c) la elaboración de las mercancías, incluidos su montaje, incorporación, ensamble o adaptación a otras mercancías”.

De igual forma, en el art. 165 del Reglamento al COPCI, se detallan los requisitos del ámbito de aplicación y tratamiento a cumplir previa autorización de acogimiento al régimen 51 exportación temporal para perfeccionamiento pasivo:

La Administración aduanera podrá autorizar el régimen de perfeccionamiento pasivo cuando se cumplan los requisitos siguientes:

- a) Que la persona solicitante esté domiciliada en el territorio aduanero ecuatoriano; y,
- b) Presentar en los términos que determine el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, los documentos que acrediten el proceso productivo, de transformación, reparación, o de elaboración, que se efectuará en el exterior.

La autorización del régimen de Exportación Temporal para perfeccionamiento pasivo se expedirá a petición de la persona que solicite efectuar las operaciones de perfeccionamiento.

Además, en el presente Reglamento, en el art. 166 detalla que “las mercancías admisibles que se acojan a este régimen aduanero deberán ser nacionales o nacionalizadas (...)”. Por otro lado, en el art. 168 explica que “La Autoridad Aduanera exigirá el pago de los tributos al comercio exterior causados por las partes y piezas agregadas o incorporadas a los productos reparados en el exterior, para lo que se deberá presentar la factura comercial u otro documento que acredite el valor correspondiente (...)”.

Los regímenes especiales aduaneros tienen un plazo por cumplir. En este caso, para acogerse en el régimen 51 exportación temporal para perfeccionamiento pasivo, se debe tomar en consideración lo expresado en art. 167 del Reglamento al COPCI.

La reimportación de las mercancías exportadas temporalmente deberá realizarse, incluyendo las prórrogas, dentro del plazo de dos años a partir de la fecha de embarque hacia el exterior.

En los casos de excepción señalados en el segundo inciso del Artículo precedente la permanencia en el exterior no podrá ser superior a un año.

Si vencido el plazo, las mercancías no se hubieren reimportado, y siempre que no sean consideradas mercancías de prohibida exportación, la Autoridad Aduanera las considerará exportadas definitivamente, haciendo constar en el sistema informático.

La mercancía que sea considerada de prohibida exportación deberá ser obligatoriamente reimportada al país dentro de los plazos establecidos para el efecto.

En los casos en que esto no se realice, se considerarán extraídas clandestinamente del territorio aduanero y se seguirán las acciones correspondientes al delito conforme a lo

establecido en el literal a) del artículo 177 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones.

Para la culminación del régimen 51 exportación temporal para perfeccionamiento pasivo, en el art. 169 del Reglamento al COPCI, se detalla que este concluye por: “a) La reimportación; y, b) Exportación Definitiva, sea está declarada por el exportador en cumplimiento de las formalidades aduaneras antes de vencido el plazo, o declarada tácitamente por la administración aduanera en los casos en que corresponda.”

La Resolución SENA-DGN-2015-0957-RE: Regulaciones Generales para los regímenes de exportación temporal, es otro sustento legal importante, y de donde se seleccionan los artículos 4, 5 y 6, los cuales establecen que:

Art. 4. Identificación de las Mercancías. Para acogerse al fin admisible del régimen de exportación temporal para perfeccionamiento pasivo, establecido en el literal a) del artículo 164 del Reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio, del Libro V del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, las mercancías deberán ser susceptibles de identificación, de manera tal que la Autoridad Aduanera pueda constatar que la mercancía que salió del territorio aduanero es la misma que será reimportada al país.

Art. 5. Retorno de las Mercancías. Si dentro del régimen de exportación temporal para reimportación en el mismo estado y del fin admisible establecido en el literal a) del artículo 164 del Reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio, del Libro V del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones del régimen de exportación temporal para perfeccionamiento pasivo, se detecta que las mercancías que retornan no corresponden a las que egresaron del país, se procederá con el rechazo de la declaración al régimen de reimportación y el exportador deberá asignarle un nuevo

destino aduanero, sin perjuicio que posteriormente y dentro del plazo del régimen, ingresen las mercancía que fueron exportadas originalmente.

Art 6. Culminación de los Regímenes. En los casos en que la culminación de los regímenes de exportación temporal se dé mediante la exportación definitiva, mediante declaratoria de oficio por parte de la Administración Aduanera, no será necesaria la transmisión de una declaración aduanera de exportación en el sistema informático ECUAPASS.

Reimportación de Mercancías con Perfeccionamiento Pasivo (Régimen 31).

En la Resolución SENAE-GOE-2-2-005-V3 Guía de Operadores de Comercio Exterior para la Exportación Temporal para Perfeccionamiento Pasivo, en la sección de Consideraciones Generales, numeral 5.13.1, indica que:

En caso de que el régimen de exportación temporal para perfeccionamiento pasivo culmine con la reimportación, el OCE (a) debe transmitir una DAI (régimen 31), colocando como régimen precedente la DAE (régimen 51); además, debe adjuntar como documentos de soporte la factura comercial u otro documento que acredite el valor de los bienes, insumos, partes o piezas agregadas o incorporadas a la mercancía enviada al exterior, así como el rubro por la mano de obra o servicio del perfeccionamiento. Considerar que únicamente para el fin admisible contemplado en el literal a) del artículo 164 del Reglamento al Título de Facilitación Aduanero para el Comercio, del Libro V del COPCI y acorde a la resolución Nro. SENAE-SENAE-2017-0199-RE en la DAI (régimen 31) debe colocar la subpartida del bien exportado temporalmente con el respectivo código liberatorio, y utilizar la misma subpartida del bien exportado temporalmente para declarar el valor agregado y demás gastos en los que se haya incurrido producto del perfeccionamiento pasivo al que fue sometida la mercancía.

Delitos Contra la Administración Aduanera.

Los delitos aduaneros son aquellos actos ilegales los cuales provocan que la autoridad aduanera nacional correspondiente cometa un error a la hora del cobro de tributos reales a pagar. A razón de esto en la legislación ecuatoriana, la defraudación aduanera está estipulada en el art. 299 en la Sección VI del Código Orgánico Integral Penal – COIP, el cual detalla lo siguiente:

La persona natural o jurídica que perjudique a la administración aduanera en las recaudaciones de tributos, sobre mercancías cuya cuantía sea superior a ciento cincuenta salarios básicos unificados del trabajador en general, será sancionada con pena privativa de libertad de tres a cinco años y multa de hasta diez veces el valor de los tributos que se pretendió evadir, si realiza cualesquiera de los siguientes actos:

1. Importe o exporte mercancías con documentos falsos o adulterados para cambiar el valor, calidad, cantidad, peso, especie, antigüedad, origen u otras características como marcas, códigos, series, modelos; en el presente caso el ejercicio de la acción penal no depende de cuestiones prejudiciales cuya decisión competa al fuero civil.
2. Simule una operación de comercio exterior con la finalidad de obtener un incentivo o beneficio económico total o parcial o de cualquier otra índole.
3. No declare la cantidad correcta de mercancías.
4. Oculte dentro de mercancías declaradas otras mercancías sujetas a declaración.
5. Obtenga indebidamente la liberación o reducción de tributos al comercio exterior en mercancías que según la Ley no cumplan con los requisitos para gozar de tales beneficios.
6. Induzca, por cualquier medio, al error a la administración aduanera en la devolución condicionada de tributos.
7. Sobrevalorar o subvalorar, por cualquier medio, el valor de las mercancías.

Por otra parte, según lo mencionado en el art. 300 del COIP, si la persona no puede justificar la tenencia de mercancías valuadas en más de ciento cincuenta salarios básicos unificados, dentro de setenta y dos horas a requerimiento de la autoridad aduanera competente, será sancionada con una pena privativa de libertad de uno a tres años y multa del duplo del valor en aduana de la mercancía.

En cuanto al contrabando, en el art. 301 del COIP, establece que, si la mercancía está valuada en diez o más salarios básicos unificados, la autoridad competente sancionará con una pena privativa de libertad de tres a cinco años y una multa económica que ascienda hasta tres veces más el valor en aduana de la mercancía. Entre los actos de contrabando contemplados en este artículo, son los siguientes:

1. Ingrese o extraiga clandestinamente mercancías del territorio aduanero.
2. Movilice mercancías extranjeras dentro de la zona secundaria sin el documento que acredite la legal tenencia de las mismas, siempre y cuando no pueda justificarse el origen lícito de dichas mercancías dentro de las setenta y dos horas posteriores al descubrimiento.
3. Cargue o descargue de un medio de transporte mercancías no manifestadas, siempre que se realice sin el control de las autoridades competentes.
4. Interne al territorio nacional mercancías de una Zona Especial de Desarrollo Económico o sujeta a un régimen especial, sin el cumplimiento de los requisitos establecidos en la legislación correspondiente.
5. Desembarque, descargue o lance en tierra, mar o en otro medio de transporte, mercancías extranjeras antes de someterse al control aduanero, salvo los casos de arribo forzoso.

6. Oculte por cualquier mecanismo mercancías extranjeras en naves, aeronaves, vehículos de transporte o unidades de carga, sin que se hayan sometido al control de las autoridades aduaneras.
7. Viole o retire sellos, candados u otras seguridades colocadas en los medios de transporte, unidades de carga, recintos o locales habilitados como depósitos temporales, siempre que se determine faltante total o parcial de las mercancías.
8. Extraiga mercancías que se encuentren en zona primaria o depósito temporal, sin haber obtenido el levante de las mismas. Los responsables de los depósitos temporales y las autoridades portuarias y aeroportuarias o sus concesionarios serán responsables si permiten por acción u omisión este delito.

En ese sentido, respecto al mal uso de exenciones o suspensiones tributarias aduaneras descritas en el art. 302 del Código Orgánico Integral Penal, indica que “la persona que venda, transfiera o use indebidamente mercancías cuya cuantía sea superior a ciento cincuenta salarios básicos unificados del trabajador en general, importadas al amparo de regímenes especiales aduaneros de los que derivan la suspensión del pago de tributos al comercio exterior o importadas con exención total o parcial de tributos, sin obtener previamente la debida autorización de la autoridad aduanera competente, será sancionada con pena privativa de libertad de tres a cinco años y multa de hasta diez veces el valor de los tributos que se pretendió evadir (...).”

Para concluir este tema, en el art. 303 del COIP señala que, en el caso de incurrir en circunstancias agravantes de los delitos aduaneros, la sanción será la pena máxima prevista en los artículos anteriores y con las demás sanciones previstas para el delito de que se trate, cuando:

1. El partícipe del delito sea servidora o servidor público, que en ejercicio o en ocasión de sus funciones abusa de su cargo.

2. El partícipe del delito sea agente afianzado de aduanas o un operador económico autorizado, que en ejercicio o en ocasión de dicha calidad abusa de ella.
3. Se evite el descubrimiento del delito, se dificulte u obstruya la incautación, la retención provisional, la inmovilización y el comiso de la mercancía objeto material del delito, mediante el empleo de violencia, intimidación o fuerza.
4. Se haga figurar como destinatarios o proveedores a personas naturales o jurídicas inexistentes o se declare domicilios falsos en los documentos y trámites referentes a los regímenes aduaneros.
5. Los tributos causados de las mercancías sea superior a trescientos salarios básicos unificados del trabajador en general.
6. Las mercancías objeto del delito sean falsificadas o se les atribuya un lugar de fabricación distinto al real, con el fin de beneficiarse de preferencias arancelarias o beneficios en materia de origen.

En el caso del numeral uno, la incapacidad para el desempeño de un puesto, cargo, función o dignidad en el sector público, por el doble de tiempo que dure la pena privativa de libertad; y en el caso del numeral dos se sancionará además con la cancelación definitiva de la licencia o autorización y el impedimento para el ejercicio de la actividad de agente de aduanas o para calificar nuevamente como operador económico autorizado, de forma personal o por interpuesta persona natural o jurídica.

Mercancías Movilizadas por sus Propios Medios.

En la Sección II Manifiesto de carga perteneciente al Reglamento al Título de Facilitación Aduanera para el Comercio del Libro V del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, en el art. 32 Mercancías movilizadas por sí mismas, detalla que: "(...) en el caso de exportación de mercancías que se movilizan por sus propios medios, la creación

del manifiesto será realizada por el funcionario aduanero competente o por su propietario debidamente autorizado, al momento de su salida del Distrito Final.”

Exenciones Tributarias.

Según lo mencionado en el Capítulo III De las exenciones, correspondiente al Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI), en el art. 125, literal d., expresa que: “las importaciones a consumo de las mercancías que el Estado, las instituciones, empresas y organismos del sector público, incluidos los gobiernos autónomos descentralizados, las sociedades cuyo capital pertenezca al menos en el 50% a alguna institución pública, la Junta de Beneficencia de Guayaquil y la Sociedad de Lucha Contra el Cáncer (SOLCA)..., están exentas del pago de todos los tributos al comercio exterior, excepto las tasas por servicios aduaneros.”

Capítulo III

Metodología de la Investigación

Enfoques de Metodología de Investigación

La investigación conlleva una serie de pasos cuyo objetivo es poder encontrar una solución factible a un problema. No obstante, para lograrlo se debe definir el enfoque que va a llevar dicho estudio, ya que con este se podrá determinar las herramientas con las cuales se trabajará durante el proceso investigativo. Según varios autores, existen dos tipos de enfoques que se puede dar a una investigación, siendo estos cuantitativo y cualitativo. Sin embargo, existe un tercer enfoque que combina a los dos anteriores, denominado enfoque mixto.

Enfoque Cuantitativo.

La investigación cuantitativa se caracteriza por utilizar la estadística para la recolección y análisis de datos, de esta forma se puede realizar la predicción de las hipótesis planteadas con anterioridad. Así mismo, cabe resaltar que este enfoque se guía por procesos que siguen ciertas reglas lógicas lo cual proporciona cierta confiabilidad a las conclusiones obtenidas.

Enfoque Cualitativo.

La investigación cualitativa se basa en la recolección de datos a través de la observación y descripción de fenómenos, por lo que no utilizan un método numérico o estadístico. Para este tipo de enfoque es muy importante el proceso de interpretación, el cual conlleva a replantear las preguntas de investigación.

Enfoque Mixto.

La investigación mixta busca combinar las cualidades que caracterizan a los métodos cualitativo y cuantitativo, de manera que se reduzcan las deficiencias de ambos enfoques. Es así como dentro de este tipo de investigación se puede trabajar con datos cuantitativos y cualitativos ya sea para su análisis e interpretación.

Modalidad de Investigación

La metodología aplicada para la realización de este proyecto tiene un enfoque cualitativo, puesto que para determinar la aplicabilidad del régimen 51 exportación temporal para perfeccionamiento pasivo y su régimen compensatorio, es fundamental llevar a cabo una revisión minuciosa de la base legal comprendida en la normativa aduanera ecuatoriana.

Además, se efectuó una revisión de literatura acerca de la reparación y mantenimiento de aeronaves, para así poder demostrar la correcta aplicación del régimen 51 de exportación temporal para perfeccionamiento pasivo en esta operación aduanera.

Capítulo IV

Plan de Operación

Clasificación Arancelaria

Descripción y Características de la Mercancía.

El ERJ-145LR es una aeronave regional, diseñada y fabricada por la reconocida empresa EMBRAER S.A., con sede en Brasil. Es uno de los modelos de la familia ERJ, los mismos que están equipados con dos motores turbofán y se diferencian principalmente por la capacidad de pasajeros pueden llevar a bordo.

Tabla 7

Aviones de la familia ERJ

Modelo	Capacidad de pasajeros
ERJ 135	37
ERJ 140	44
ERJ 145	50

Nota. Esta tabla indica los modelos de aviones pertenecientes a la familia Embraer ERJ.

Así mismo, el ERJ-145 cuenta con tres versiones: ERJ-145LR, ERJ-145MP, ERJ-145XR. A continuación, en la tabla 8 se presentan las características de cada uno de estos.

Tabla 8

Aviones del modelo ERJ-145

	ERJ-145LR	ERJ-145MP	ERJ-145XR
Pasajeros	Hasta 50	Hasta 50	Hasta 50
Tipo	Regional	Regional	Regional

	ERJ-145LR	ERJ-145MP	ERJ-145XR
Velocidad máxima de crucero	0.78 Mach	0.78 Mach	0.78 Mach
Número de motores	2	2	2
Alcance máximo	1500 nm / 2873 km	1200 nm / 2224 km	2000 nm / 3706 km
Longitud	98 ft / 29.87 m	98 ft / 29.87 m	98 ft / 28.87 m
Ancho de cabina	6 ft 11 in / 2.10 m	6 ft 11 in / 2.10 m	6 ft 11 in / 2.10 m
Peso máximo al despegue (toneladas)	22.0	20.9	24.1
Techo de vuelo	37000 ft / 11277 m	37000 ft / 11277 m	37000 ft / 11277 m

Nota. La tabla muestra las características de la familia de aviones ERJ-145. Tomado de *EMBRAER ERJ-145LR / MP / XR*, por EMPTYLEG, s.f., EMPTYLEG.

Avión Embraer ERJ-145LR.

Para este caso de estudio, la mercancía exportada bajo el régimen aduanero 51 de exportación temporal para perfeccionamiento pasivo, es el avión Embraer ERJ-145LR, cuyas características se presentan a continuación. *Ver Anexo 1.*

Tabla 9

Características del avión EMBRAER ERJ-145LR

Característica	Detalle
Eslora	28.45 m
Altura	6.76 m
Peso vacío	11 740 kg

Característica	Detalle
Área del ala	51.2mXNUMX
Envergadura	20.04 m
Velocidad máxima	834 km / h
Techo	11278 m
Alcance de vuelo con carga máxima	3019 km
Motores	2 x turbofán Rolls-Royce AE3007A
Enlace	2h39.7 kN
Número de plazas	44 mesta
Máximo ancho interior	3.5 m
Peso máximo sin combustible	17100 kg
Peso máximo de despegue	21100 kg
Tasa de ascenso	780 m / min
Carga de ala	334 kg / sq.m

Nota. Esta tabla indica las características del modelo Embraer ERJ-145LR.

Análisis Arancelario.

La clasificación arancelaria implica el poder determinar en qué subpartida está comprendida la mercancía que está sujeta a alguna operación aduanera, pudiendo ser de exportación o importación. Para lograrlo, se debe tomar en cuenta las Reglas Generales para la Interpretación del Sistema Armonizado, al igual que una descripción detallada de la mercadería.

Para este trabajo, la clasificación arancelaria de la mercancía descrita la sección “Avión Embraer ERJ-145LR”, se fundamenta en las siguientes Reglas Generales para la Interpretación de la Nomenclatura Arancelaria de la Organización Mundial de Aduanas (OMA):

“...REGLA 1: los títulos de las secciones, de los capítulos o de los subcapítulos solo tienen un valor indicativo, ya que la clasificación está determinada legalmente por los textos de las partidas y de las notas de sección o de capítulo y, si no son contrarias a los textos de dichas partidas y notas, de acuerdo con las reglas siguientes...”

En virtud de lo expuesto en la Regla General Interpretativa 1, para determinar la partida arancelaria del avión Embraer ERJ-145LR, se tomará en cuenta el texto de la partida 88.02: *“las demás aeronaves (por ejemplo: helicópteros, aviones); vehículos espaciales (incluidos los satélites) y sus vehículos de lanzamiento y vehículos suborbitales”.*

Así mismo, se considerará lo mencionado en la Versión Única en Español de las Notas Explicativas del Sistema Armonizado (VUENESA); específicamente, en la nota explicativa No.1 de la partida 88.02, que expresa:

“Esta partida comprende:

1) Los vehículos aéreos más pesados que el aire que funcionan con una máquina propulsora. Entre ellos se pueden citar los aviones (terrestres o anfibios) y los hidroaviones, así como los autogiros (en los que el rotor o rotores giran libremente alrededor de ejes verticales) y los helicópteros (en los que el rotor o rotores son arrastrados por un órgano motor). Estos aparatos pueden utilizarse, por ejemplo, con fines militares, para el transporte de personas o de mercancías, entrenamiento, fotografía aérea, trabajos agrícolas, salvamento, lucha contra incendios, observación meteorológica u otras misiones científicas. Quedan comprendidos en esta partida los aparatos radiodirigidos desde el suelo o desde otro aparato aéreo, así como los aviones especialmente constituidos para utilizarlos también como vehículos terrestres.”

Según las características planteadas con anterioridad respecto al avión Embraer ERJ-145LR, la mercancía exportada bajo el régimen 51 de exportación temporal para

perfeccionamiento pasivo, es un vehículo aéreo de tipo regional que está propulsado por dos motores y su función es transportar personas de un lugar a otro a distancias medias, razón por la cual está comprendida dentro del alcance de la partida arancelaria 88.02.

Por consiguiente, para determinar la subpartida arancelaria a nivel de 10 dígitos de la aeronave Embraer ERJ-145LR, es necesario considerar la Regla General Interpretativa 6 que en su parte pertinente cita:

“... REGLA 6: la clasificación de mercancías en las subpartidas de una misma partida está determinada legalmente por los textos de estas subpartidas y de las notas de subpartida, así como, mutatis mutandis, por las reglas anteriores, bien entendido que solo pueden compararse subpartidas del mismo nivel. A efecto de esta regla, también se aplican las notas de sección y de capítulo, salvo disposición en contrario...”

Tabla 10

Subpartidas de la partida arancelaria 88.02

Código	Detalle
88.02	Las demás aeronaves (por ejemplo: helicópteros, aviones); vehículos espaciales (incluidos los satélites) y sus vehículos de lanzamiento y vehículos suborbitales
	- Helicóptero
8802.11.00.00	- - De peso en vacío inferior o igual a 2000 kg.
8802.12.00.00	- - De peso en vacío superior a 2000 kg.
8802.20	- Aviones y demás aeronaves, de peso en vacío inferior o igual a 2000 kg.
8802.20.10.00	- - Aviones de peso máximo de despegue inferior o igual a 5700 kg, excepto los diseñados específicamente para uso militar

Código	Detalle
8802.20.90.00	- - Los demás
8802.30	- Aviones y demás aeronaves, de peso en vacío superior a 2000 kg pero inferior o igual a 15000 kg:
8802.30.10.00	- - Aviones de peso máximo de despegue inferior o igual a 5700 kg, excepto los diseñados específicamente para uso militar
8802.30.90.00	- - Los demás
8802.40.00.00	- Aviones y demás aeronaves, de peso en vacío superior a 15000 kg.
8802.60.00.00	- Vehículos espaciales (incluidos los satélites) y sus vehículos de lanzamiento y vehículos suborbitales.

Nota. La tabla muestra las subpartidas pertenecientes a la partida arancelaria 88.02. Tomado de *RESOLUCIÓN No.020-2017*, por El Pleno del Comité de Comercio Exterior, 2017, COMEX.

Al compararse las subpartidas del mismo nivel, tal como lo define la Sexta Regla General para la Interpretación de la Nomenclatura Arancelaria de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), se considera su clasificación en la subpartida arancelaria “8802.30.90.00 - - *Los demás*”, ya que se trata de un avión regional cuyo peso en vacío es de 11740 kg, y su peso máximo de despegue es de 21100 kg.

Posición Arancelaria.

Tabla 11

Posición Arancelaria del avión Embraer ERJ-145LR

Posición Arancelaria		
Sección	XVII	Material de Transporte
Capítulo	88	Aeronaves, vehículos espaciales, y sus partes

Posición Arancelaria

Partida	88.02	Las demás aeronaves (por ejemplo: helicópteros, aviones); vehículos espaciales (incluidos los satélites) y sus vehículos de lanzamiento y vehículos suborbitales
Subpartida	8802.30.90.00	- - Los demás
Código complementario		0000
Código suplementario		0000

Nota. La tabla muestra la posición arancelaria del avión Embraer ERJ-145LR.

Información Arancelaria.

Tabla 12

Información de tributos fijos del avión Embraer ERJ-145LR

Tributo	Valor
Arancel Ad-Valorem	5%
IVA	12%
Fodinfra	0,5%
ICE Ad-Valorem	15%
Incremento ICE	30%

Nota. La tabla muestra la información de tributos fijos correspondiente al avión Embraer ERJ-145LR.

Información Paraarancelaria.**Tabla 13***Información de restricciones y prohibiciones del avión Embraer ERJ-145LR*

Información Paraarancelaria		
Régimen	Exportación temporal para perfeccionamiento pasivo	Reimportación de mercancías exportadas temporalmente para perfeccionamiento pasivo
País de origen/destino	República Popular Democrática de Corea (Corea del Norte)	República Popular Democrática de Corea (Corea del Norte)
Tipo de restricción	Prohibición	Prohibición
Descripción	Documento de Control Previo	Documento de Control Previo
Instancia para validación	Fecha de aceptación de la declaración aduanera	Fecha de aceptación de la declaración aduanera
Tipo de ámbito de aplicación	Inclusión	Inclusión
Fecha de inicio de vigencia	09 de febrero del 2018	09 de febrero del 2018

Nota. La tabla muestra la información de restricción y prohibiciones correspondiente al avión Embraer ERJ-145LR.

Calendario de Actividades para Admisión Temporal

De acuerdo a la planificación del Área de Mantenimiento de la Unidad de Aviación de EP PETROECUADOR; para efectos de la reparación y mantenimiento de la aeronave Embraer

ERJ-145LR “Chequeo 7C”, se requirió que permanezca en el exterior desde el 17 de agosto hasta el 29 de septiembre de 2022, en virtud del siguiente detalle:

Tabla 14

Calendario de actividades

ACTIVIDADES	FECHA
Salida de la aeronave Quito	17 de agosto 2022
Documentación (copia invoice y pasaportes) y Escala Técnica Leticia, Manaus, Brasil	17 de agosto 2022
Escala Técnica y pernocta en Brasilia, Brasil	17 de agosto/salida 18 de agosto
Inspecciones documentales y físicas en Infraero San José Dos Campos	18 de agosto 2022
Traslado al taller de Embraer en Sorocaba	19 de agosto 2022

Nota. La tabla muestra las actividades a realizar de la aeronave Embraer ERJ-145LR desde Quito hasta Sao Paulo.

Tabla 15

Calendario de realización de servicios de mantenimiento

ACTIVIDAD	FECHAS
1. Llegada de la Aeronave en Sorocaba	19 de agosto 2022
2. Recepción, limpieza y descontaminación debido a COVID-19	22 de agosto 2022
3. Inspección Inicial	29 de agosto 2022
4. Desarrollo de los servicios	23 de septiembre 2022
5. Chequeos funcionales	23 de septiembre 2022

ACTIVIDAD	FECHAS
6. Trabajos finales	26 de septiembre 2022
7. Traslado a San José Dos Campos y exportación de la aeronave (ACFT DELIVERY)	27 de septiembre 2022

Nota. La tabla muestra la información de las actividades a realizar respecto a los servicios de mantenimiento del avión Embraer ERJ-145LR.

Tabla 16

Calendario tentativo de regreso de la aeronave a Quito

RUTA	FECHAS
Sorocaba-Sao José Dos Campos (externación-pernocta)	27 de septiembre de 2022
San José Dos Campos-Brasilia-Manaos (pernocta)	28 de septiembre de 2022
Manaos-Quito	29 de septiembre de 2022

Nota. La tabla indica el calendario y las rutas que realizará la aeronave.

Las actividades antes mencionadas, fueron programadas para ser cumplidas en las fechas previstas, siempre y cuando en el proceso de inspección no se encontraran novedades que requieran trabajos mayores no planificados.

Para el mantenimiento "7C", fue necesario contar con representantes técnicos de EP PETROECUADOR que controlaron, verificaron y coordinaron los trabajos y demás requerimientos que se realizaron de acuerdo al Programa de Mantenimiento de la aeronave Embraer ERJ-145LR; adicionalmente, fueron los encargados de notificar a la Coordinación General de Aviación el avance de los mismos; las personas designadas fueron los Técnicos de Mantenimiento, Guido Eduardo Viteri Álvarez, Estefanía Johanna Jiménez Flores, Fernando Agustín Andrade Campoverde y Henry Santiago Escorza Manopanta.

La aeronave Embraer ERJ-145LR, matrícula HC-CGO, fue transportada por Pilotos, Copiloto y Técnico de Operaciones de Vuelo de la Unidad de Aviación de EP PETROECUADOR, hacia los talleres de EMBRAER S.A., en Brasil, de acuerdo al siguiente detalle:

Tabla 17

Personal para traslado de la aeronave Embraer ERJ-145LR a Brasil

FUNCIÓN	NOMBRE COMPLETO
Piloto	Mauricio Fernando Rodríguez Campana
Piloto	Guillermo Francisco Freile Alomía
Copiloto	Sebastián Felipe Rúaes García
Tripulante de cabina	María Fernanda Vásconez Cadena
Técnico de Operación de Vuelo (TOV)	Juan Enrique Jácome

Nota. La tabla muestra del personal que se trasladará en la aeronave Embraer ERJ-145LR a Brasil.

Tabla 18

Personal para traslado de la aeronave Embraer ERJ-145LR a Ecuador

FUNCIÓN	NOMBRE COMPLETO
Piloto	Richard Efraín Vinueza Tamayo
Piloto	Guillermo Francisco Freile Alomía
Copiloto	Edison Gerardo Vizúete Mora
Tripulante de cabina	Clara Paulina Cevallos Cornejo
Técnico de Operación de Vuelo (TOV)	Gissela De Los Ángeles Merino Noboa

Nota. La tabla muestra del personal que se trasladará en el avión Embraer ERJ-145LR a Ecuador.

Procedimiento del Régimen 51 de Exportación Temporal para Perfeccionamiento Pasivo

1) Generación de solicitud para ingreso al régimen 51 de exportación temporal para perfeccionamiento pasivo

- a. Acceder al sistema del ECUAPASS.
- b. Ingresar el usuario y contraseña del OCE.
- c. Una vez que se haya accedido al sistema, dentro del menú principal, en la sección de “Trámites operativos”, seleccionar “Elaboración de e-Doc. Operativo” y dar clic en el “Formulario de solicitud de categoría”.
- d. La página de “Formulario de solicitud de categoría” está comprendida por dos opciones: despacho aduanero y cargas. Dé clic en la pestaña de “Despacho aduanero”.
- e. La pestaña de “Despacho aduanero” se encuentra dividida en dos secciones: importación y exportación, cada una de estas contienen los diferentes e-Docs a llenar según se amerite.
- f. Para poder realizar la exportación temporal para perfeccionamiento pasivo del avión Embraer ERJ-145LR, dentro de la sección “Exportación”, dar clic en el botón “Seleccionar” que corresponde a la opción de “Solicitud de autorización”.
- g. Se desplegará una nueva pantalla de “Solicitud de autorización”, en la cual en el campo “Motivo del trámite” seleccionar “(01) Autorización al régimen”, por consiguiente, en el campo “Régimen sujeto al trámite”, escoger “(51) Exportación temporal para perfeccionamiento pasivo” y se procede a llenar la siguiente información:
 - Aduana: [055] Quito
 - Observación: Exportación temporal para perfeccionamiento pasivo de la aeronave Embraer ERJ-145LR, matrícula HC-CGO, perteneciente a la Empresa

Pública de Hidrocarburos del Ecuador EP PETROECUADOR para ser sometida a su Chequeo “7C” en Brasil, con plazo del 17 de agosto del 2022 hasta el 29 de septiembre del 2022.

- Documentos adjuntos: Factura preliminar y carta del exportador.
 - Plazo solicitado: 17/08/2022 - 29/09/2022 (44 días).
- h. Dar clic en el botón “Registrar”, de esta forma el sistema ECUAPASS genera el número de registro de autorización para ingreso al régimen 51 exportación temporal para perfeccionamiento pasivo.
- i. La aduana autoriza que la mercancía se acoja al régimen 51 exportación temporal para perfeccionamiento pasivo.

2) Transmisión de la Declaración Aduanera de Exportación 51 (DAE-51)

- a. Acceder al portal de ECUAPASS con su usuario y contraseña.
- b. Dentro del menú principal, en la sección de “Trámites operativos”, seleccionar “Elaboración de e-Doc. Operativo” y dar clic en “1.1.1. Documentos Electrónicos”.
- c. Se desplegará una nueva pantalla “Elaboración de e-Doc. Operativo”, la cual está compuesta de cuatro pestañas: Despacho Aduanero, Cargas, Devolución Condicionada y Control Posterior. La categoría de “Despacho Aduanero” está subdividida en tres secciones: Importación, Exportación y Registro de inventario. Dentro de la segunda opción, dar clic en “Declaración de Exportación”.
- d. Aparecerá en la pantalla la Declaración Aduanera de Exportación, con los siguientes campos a llenar:

- Ficha de información del registro del llenado de la DAE en la Sección “Información General”

INFORMACIÓN DE GENERAL

Código del distrito	Quito	Código régimen	[51] Exportación temporal para perfeccionamiento pasivo
Tipo de Despacho	Despacho sin ingreso a depósito temporal	Código del declarante	01777787
Fecha de Aceptación	15/08/2022 13:19:09		

- Ficha de información del registro del llenado de la DAE en la Sección “Información de Exportador” - “Información del declarante”

INFORMACIÓN DE EXPORTADOR

Nombre del exportador	Empresa Pública de Hidrocarburos del Ecuador EP PETROECUADOR	Teléfono del exportador	-
Dirección del exportador	Alpallana E8-86 y Av. 6 de diciembre		
Número de documento de	RUC-1768153530001	Ciudad del exportador	Quito

INFORMACIÓN DE EXPORTADOR

CIU	[1120] Actividades de servicios relacionadas con la extracción.	Número de documento de declarante	-
Nombre del declarante		-	
Dirección del declarante		-	
Código de forma de pago	Giro Directo	Código de moneda	Dólar estadounidense

- Ficha de información del registro del llenado de la DAE en la Pestaña "Común"

INFORMACIÓN DE CARGA

Puerto de carga	Quito – Mariscal Sucre Airport	Puerto privado desde donde embarca	--NULL--
Puerto de llegada o de destino	Sao Paulo-Guarulhos International Airport	Fecha de la carta de crédito	15/08/2022
Nombre del consignatario		Embraer S.A.	
Dirección del consignatario	Calle Benedito de Camargo 200, Ciudad de Sorocaba		

INFORMACIÓN DE CARGA

Ciudad del contribuyente	Sao Paulo	Tipo de carga	Carga a granel
Almacén de lugar de partida	[31000004] ZPE Quito	Medio de transporte	Aéreo
País de destino final		Brasil	

- Ficha de información del registro del llenado de la DAE en la Sección "Totales"
-

TOTALES

Código de moneda	Dólar estadounidense	Tipo de cambio	1
Total moneda transacción	23300326.12	Cantidad de ítem	1
Peso neto total	16260	Peso total	16260
Cantidad total de bultos	1	Cantidad de contenedores	0
Cantidad total de unidades físicas	1	Cantidad total de unidades comerciales	1
Código de la mercancía de despacho urgente	-	Código de solicitud de aforo	-

TOTALES

Fecha de primer ingreso	-	Fecha de primer embarque	-
--------------------------------	---	---------------------------------	---

- Ficha de información del registro del llenado de la DAE en la Pestaña “Ítem”
 - Ficha de información del registro del llenado de la DAE en la Sección “Información de ítem”
-

ÍTEM

No. ítem	1
Código Subpartida	8802309000
Código Complementario	0000
Código Suplementario	0000
Descripción de Mercancías	Aeronave EMBRAER ERJ-145LR, con matrícula HG-CGO, S/N 14500987
País de Origen	Brasil
Peso Neto	16260
Cantidad de Unidades Comerciales	1

- Ficha de Información del registro del llenado de la DAE en la Sección “Detalle de despacho precedente”
-

DESPACHO PRECEDENTE

Número de secuencia	Distrito precedente	Año precedente	Régimen precedente	Secuencial precedente	Número Ítem
----------------------------	----------------------------	-----------------------	---------------------------	------------------------------	--------------------

-	-	-	-	-	-
---	---	---	---	---	---

- Ficha de información del registro del llenado de la DAE en la Sección “Observación de OCE-ÍTEM”

OBSERVACIONES DE OCE - ÍTEM

Número de ítem	Número de Secuencia	Tipo Observación	Contenido
-	-	-	-
<ul style="list-style-type: none"> • Ficha de información del registro del llenado de la DAE en la Pestaña “Documentos” 			

DOCUMENTOS

Número de ítem	Número de documento	Tipo de documento	Fecha de fin de vigencia	Fecha de emisión
0	NO	Exportación tiene destino final, territorios o usen intermediación de personas domiciliadas en paraísos fiscales o regímenes fiscales preferentes consideradas así por el SRI.	15/08/2022	15/08/2022
0	PETRO-CC-IMP-2022-0276-O	Otros	10/08/2022	10/08/2022
0	SN	Otros	15/08/2022	15/08/2022
0	VSS0708-22	Otros	15/08/2022	15/08/2022

DOCUMENTOS				
Número de ítem	Número de documento	Tipo de documento	Fecha de fin de vigencia	Fecha de emisión
0	0000000022	Factura Comercial	01/08/2022	01/08/2022
0	055-2008-10-045970-0	Otros	09/10/2008	09/10/2008
0	0552022005723	Autorización para acogimiento a régimen especial	15/08/2022	15/08/2022
0	16071/0116	Póliza Seguro	09/08/2022	09/08/2022

3) Movilización de la mercancía hacia el depósito temporal e ingreso de mercancías de exportación

De acuerdo al contrato compra-venta del avión ERJ-145LR, se estipula que este debe ser sometido al mantenimiento tipo C, el cual se realizará cada dos años en la casa del fabricante EMBRAER S.A. en Sao Paulo, Brasil. Cabe recalcar que, este tipo de revisión aeronáutica por ciclos se enfoca en una inspección exhaustiva de la estructura de la aeronave, por lo que tal como lo indica en su manual se deben realizar diferentes pruebas, radiografías, ultrasonidos, revisión de líquidos penetrantes y demás acciones que permitan verificar la existencia o no de fisuras o rupturas internas.

Conforme a la legislación emitida por la autoridad aeronáutica civil de cada país, en este caso la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) en Ecuador, existen revisiones mandatorias a las que debe ser sometido todo tipo de transporte aéreo cada doce o

veinticuatro meses. Dentro de este chequeo se comprueba la funcionalidad del sistema transponder y altimétrico que sirven para la navegación de las aeronaves.

Es necesario subrayar que, cuando se adquiere un avión, tanto la parte adquisidora como la casa fabricante del mismo, tienen la responsabilidad de llevar un manual en línea de la aeronave en el que se detalle, a manera de libro diario, todas las actividades ejecutadas durante las diferentes revisiones de mantenimiento aeronáutico a las que el vehículo aéreo se ha sometido.

En virtud de lo explicado, para este caso de estudio, el avión Embraer ERJ-145LR tuvo que ser exportado para que se le realice el mantenimiento correspondiente, bajo el régimen 51 de exportación temporal para perfeccionamiento pasivo. Por tal razón, la aeronave es considerada una mercancía que se moviliza por sus propios medios, por lo que no puede ser trasladada y/o cargada en ningún medio de transporte autorizado.

Al cumplir con sus actividades planificadas, antes de su mantenimiento, el 14 de agosto del 2022 la aeronave regresó al hangar de EP PETROECUADOR ubicado en el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre en Tababela. El avión permaneció en las instalaciones del hangar por un período de tres días antes de su exportación, mientras esperaba obtener la salida autorizada por parte de la Aduana.

Es por ello que en la Declaración Aduanera de Exportación DAE, se declaró que el tipo de despacho de esta mercancía es “Despacho sin ingreso a depósito temporal”.

4) Logística y proceso de aforo

Una vez que se transmitió la DAE-51 en el ECUAPASS, se procedió a realizar un aforo físico de la mercancía. El funcionario aduanero fue el encargado de verificar la placa y matrícula del medio de transporte registrado en la Declaración Aduanera de Exportación, así como también de que en el avión no existiera mercancía que no estuviese declarada.

Después de este proceso, como no hubo ninguna novedad, en el sistema ECUAPASS se notificó al Operador de Comercio Exterior (OCE) que la DAE-51 consiguió el estado de “Salida Autorizada”. *Ver Anexo 2.*

5) Resultados

Una vez que se obtuvo el estado de “Salida Autorizada” de la DAE-51, el día 17 de agosto del 2022, el avión Embraer ERJ-145LR inició sus actividades detalladas en el cronograma presentado para el acogimiento al régimen, partiendo así desde el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre con destino final al taller de EMBRAER S.A. en Sorocaba, Sao Paulo, Brasil.

De esta forma, la aeronave permaneció en territorio canarinha, por un período de cuarenta y cuatro días, en el que recibió el mantenimiento correspondiente al tipo C. Una vez terminado este proceso, la aeronave regresó al Ecuador, bajo su régimen compensatorio reimportación de mercancías con perfeccionamiento pasivo, presentando así toda la documentación respectiva a la Declaración Aduanera de Importación 31 (DAI-31).

Ver Anexo 3.

Procedimiento del Régimen 31 de Reimportación de Mercancías con Perfeccionamiento Pasivo

1) Transmisión de la Declaración Aduanera de Importación 31 (DAI-31)

- a. Acceder al portal de ECUAPASS con su usuario y contraseña.
- b. Dentro del menú principal, en la sección de “Trámites operativos”, seleccionar “Elaboración de e-Doc. Operativo” y dar clic en “1.1.1. Documentos Electrónicos”.
- c. Se desplegará una nueva pantalla “Elaboración de e-Doc. Operativo”, la cual está compuesta de cuatro pestañas: Despacho Aduanero, Cargas, Devolución Condicionada y Control Posterior. La categoría de “Despacho Aduanero” está subdividida en:

Importación, Exportación y Registro de inventario. Dentro de la sección de “Importación”, seleccionar la opción “Declaración de Importación”.

d. Aparecerá en la pantalla la Declaración Aduanera de Importación, con los siguientes campos a llenar:

- Ficha de información del registro del llenado de la DAI en la Sección “Información General”

INFORMACIÓN DE GENERAL

Aduana	Quito	Código régimen	[31] Reimportación de mercancías con perfeccionamiento pasivo
Tipo de Despacho	[X] Despacho sin ingreso a depósito temporal	Número de despacho parcial	-
Tipo de pago	Pago normal	Fecha de Aceptación	08/10/2022 09:51:06

- Ficha de información del registro del llenado de la DAI en la Sección “Información del Importador”

INFORMACIÓN DE IMPORTADOR

Nombre del importador	Empresa Pública de Hidrocarburos del Ecuador EP PETROECUADOR	Número de	RUC- 1768153530001
Ciudad	Quito	Teléfono	-

INFORMACIÓN DE IMPORTADOR

**Dirección del
importador**

Alpallana E8-86 y Av. 6 de diciembre

CIU

[1120] Actividades de servicios relacionadas con la extracción.

- Ficha de información del registro del llenado de la DAI en la Sección “Información del declarante”
-

INFORMACIÓN DEL DECLARANTE

**Apellidos /
nombres**

-

Número de

-

**Código del
declarante**

-

Teléfono

-

Dirección

-

- Ficha de información del registro del llenado de la DAI en la Sección “Información de carga”
-

INFORMACIÓN DE CARGA

**País de
procedencia**

Brasil

**Código de
endoso**

[00] Sin endose – documento
de identidad en documento
de transporte es del
consignatario final

**Beneficiario
del giro**

Empresa Pública de
Hidrocarburos del

**Número de
carga**

CEC2022S010015200010000

INFORMACIÓN DE CARGA

Ecuador EP

PETROECUADOR

**Documento
de transporte**

-

- Ficha de información del registro del llenado de la DAI en la Sección “Valor en aduana”
-

VALOR EN ADUANA

FOB	23636722.65	Flete	0.03
Seguro	157.83	Ajustes	0
Otros ajustes	0	Valor en aduana	23636880.48
Ítems declarados	3	Peso neto (kilos)	16260
Cantidad de unidades físicas	3	Cantidad de unidades comerciales	3
Total en tributos	0		

- Ficha de información del registro del llenado de la DAI en la Sección “Observaciones de OCE - común”
-

OBSERVACIONES DE OCE - COMUN

No.	Concepto	Descripción
1	Observación General	Ninguna

- Ficha de información del registro del llenado de la DAI en la Sección “Información de ítems”

INFORMACIÓN DE ÍTEMS			
No.	1	2	3
Subpartida	8802309000	8802309000	8802309000
Código complementario	0000	0000	0000
Código suplementario	0000	0000	0000
Descripción	Mantenimiento aeronave	Mantenimiento aeronave	Aeronave EMBRAER 145 LR HC-CGO S/N 14500987
País de origen	Brasil	Brasil	Brasil
Peso neto	8129	8129	2
Cantidad de unidades comerciales	1	1	1

- Ficha de información del registro del llenado de la DAI en la Sección “Despacho precedente”

INFORMACIÓN DE DESPACHO PRECEDENTE					
No.	Código de régimen	Aduana	Año de la orden	Secuencial	Número de ítem
1	Exportación temporal para perfeccionamiento pasivo	Quito	2022	00910959	1

INFORMACIÓN DE DESPACHO PRECEDENTE

No.	Código de régimen	Aduana	Año de la orden	Secuencial	Número de ítem
2	Exportación temporal para perfeccionamiento pasivo	Quito	2022	00910959	1
3	Exportación temporal para perfeccionamiento pasivo	Quito	2022	00910959	1

- Ficha de información del registro del llenado de la DAI en la Sección “Valor en aduana”

INFORMACIÓN DE VALOR EN ADUANA

FOB total	23636722.65	Flete total	0.03
Seguro total	157.83	Valor de ajustes	0
Total de otros ajustes	0	Valor en aduana	23636880.48
Total de tributo	0		

- Ficha de información del registro del llenado de la DAI en la Sección “Tributo de declaración de importación (común)”

INFORMACIÓN DE TRIBUTOS DE DECLARACIÓN DE IMPORTACIÓN (COMÚN)

Código de tributo	Monto de tributo	Valor de liberación	Cantidad a pagar
01	1181844.03	1181844.03	0

INFORMACIÓN DE TRIBUTOS DE DECLARACIÓN DE IMPORTACIÓN (COMÚN)

Código de tributo	Monto de tributo	Valor de liberación	Cantidad a pagar
03	0	0	0
04	118184.4	118184.4	0
05	4862697.24	4862697.24	0
07	3575952.74	3575952.74	0
08	0	0	0

- Ficha de información del registro del llenado de la DAI en la Sección “Autoliquidación por ítem”
-

INFORMACIÓN DE AUTOLIQUIDACIÓN POR ÍTEM

No.	1	2	3
Arancel Advalorem	6466.7	10361.02	1165016.31
Arancel Específico	0	0	0
Antidumping	0	0	0
Fodinfra	646.67	1036.1	116501.63
ICE Advalorem	26607.24	42630.4	4793459.6
ICE Específico	0	0	0
IVA	19566.56	31349.74	3525036.44
Salvaguardia	0	0	0
Salvaguardia	0	0	0

INFORMACIÓN DE AUTOLIQUIDACIÓN POR ÍTEM

Tasa	0	0	0
-------------	---	---	---

- Ficha de información del registro del llenado de la DAI en la Pestaña “Documentos”
-

INFORMACIÓN DE DOCUMENTOS

Número de ítem	Número de documento	Tipo de documento	Fecha de emisión	Fecha de fin
0	0000000022	Factura comercial	01/08/2022	01/08/2022
0	055-2022-51-009-10959	Otros	15/08/2022	15/08/2022
0	6286	Factura comercial	24/09/2022	24/09/202
0	5971	Factura comercial	24/09/2022	24/09/2022
0	16071/0141	Póliza Seguro	27/09/2022	27/09/2022

- Ficha de información del registro del llenado de la DAI en la Sección “Items”
-

INFORMACIÓN DE ITEMS

Número de valor	1	2	3
Número de factura	6286	5971	0000000022
Fecha de factura	24/09/2022	24/09/2022	01/08/2022

INFORMACIÓN DE ITEMS

Nombre / razón social	Embraer	Embraer	EP PETROECUADOR
Valor en factura	129273.38	207123.15	23300326.12
Naturaleza de la transacción	Reparación o transformación	Reparación o transformación	Compra/venta a precio firme, para su exp. al país
Condición de entrega	FOB	FOB	FOB

2) Recepción de la mercancía de importación al aeropuerto

El 29 de septiembre del 2022, el avión Embraer ERJ-145LR, arribó al Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre. La Declaración Aduanera de Importación 31 (DAI-31) fue aceptada el 08 de octubre del mismo año, habiendo así una diferencia de diez días a partir del arribo de la mercancía hasta la transmisión de la DAI correspondiente, cumpliendo con el plazo dispuesto y evitando las causales de abandono tácito. *Ver Anexo 4.*

3) Despacho de la mercancía

La autoridad aduanera procedió a la revisión de la documentación adjunta a la DAI-31, así como también, se realizó un aforo físico de la aeronave para constatar que la información declarada sea verídica.

En cuanto la nacionalización de la mercancía, se considera lo detallado en el art. 168 perteneciente al Reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio, del Libro V del Código Orgánico de la Producción, Comercio Exterior e Inversiones, que menciona que se

exigirá el pago de los tributos al comercio exterior causados por las partes y piezas agregadas o incorporadas a los productos reparados en el exterior, para lo cual se debe presentar una factura en la que se detalle las piezas añadidas.

Sin embargo, en este caso la empresa propietaria del avión Embraer ERJ-145LR, es una entidad estatal, siendo esta EP PETROECUADOR, por lo que de acuerdo al art. 125 del Código Orgánico de la Producción, Comercio Exterior e Inversiones, esta queda exenta del pago de todos los tributos al comercio exterior, exceptuando las tasas por servicios aduaneros en el caso de que los hubiese.

Una vez que se concluyó este proceso y el avión obtuvo su "Salida Autorizada", se trasladó al hangar de EP PETROECUADOR dentro del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre para continuar con sus operaciones. *Ver Anexo 5. Ver Anexo 6.*

Capítulo V

Conclusiones y Recomendaciones

Conclusiones

- En cuanto el caso presentado, el avión Embraer ERJ-145LR para cumplir con su cronograma de actividades de mantenimiento aeronáutico en Brasil, se acogió al régimen 51 de exportación temporal para perfeccionamiento pasivo, el cual permite que una mercancía nacionalizada salga del territorio aduanero ecuatoriano por un plazo determinado para su reparación o mantenimiento; posterior a ello retornó al Ecuador bajo el régimen compensatorio 31 de reimportación de mercancías con perfeccionamiento pasivo.
- Considerando que la reimportación de las mercancías exportadas temporalmente, incluyendo las prórrogas es un plazo de dos años a partir de la fecha de embarque hacia el exterior; EP PETROECUADOR presentó el cronograma de actividades de mantenimiento aeronáutico en el que se detalló que el avión Embraer ERJ-145LR iba a permanecer un total de cuarenta y cuatro días fuera del Ecuador, cumpliendo así con lo estipulado en la normativa aduanera ecuatoriana.
- El avión Embraer ERJ-145LR se considera como una mercancía que se moviliza por sus propios medios, por lo que no ingresó a ningún depósito aduanero. Es por eso que, el avión permaneció en el hangar perteneciente a EP PETROECUADOR en el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre, esperando la “salida autorizada” del mismo, una vez ya transmitida la Declaración Aduanera de Exportación DAE-51.
- Tras el análisis de la base legal, se determinó que el avión Embraer ERJ-145LR, queda exento del pago de tributos al comercio exterior pese a acogerse al régimen 51 de exportación temporal para perfeccionamiento pasivo, el cual indica que dicho pago será únicamente sobre las piezas añadidas y que consten dentro de una factura comercial;

ya que este pertenece a EP PETROECUADOR, la cual es una empresa pública y, por ende, está libre del pago de impuestos al comercio exterior.

Recomendaciones

- Considerar que la mayoría de las mercancías que se acogen al régimen 51 de exportación temporal para perfeccionamiento pasivo tiene como fin el ser reparadas o transformadas fuera del territorio nacional, lo cual deja en evidencia la poca industrialización de la matriz productiva ecuatoriana. A su vez, el instaurar como política de estado la generación de nuevos modelos de capitales para las inversiones extranjeras y así promover la diversificación del negocio respecto al mantenimiento preventivo y correctivo para los diferentes servicios de las aerolíneas.
- Considerar que cuando se elabore el cronograma de actividades para la admisión temporal de la mercancía que se pretende acoger al régimen 51 de exportación temporal para perfeccionamiento pasivo, este incluya un período extra (de acuerdo al caso) para la reimportación del producto, puesto que pueden surgir eventualidades no previstas dentro del mismo.
- Considerar que, para determinar la base imponible para el cálculo de tributos al comercio exterior, será únicamente de las partes/piezas añadidas, o el servicio prestado que conste en una factura comercial, más no sobre la mercancía exportada como tal.
- Proponer la actualización continua de la información plasmada en los instructivos, guías y demás documentos elaborados por el SENA E, para que de esta forma los Operadores de Comercio Exterior (OCE) estén al día en cuanto a cómo realizar los diferentes procedimientos aduaneros dentro del sistema informático del ECUAPASS. Además de ello, todo Operador de Comercio Exterior (OCE) debe tener conocimiento acerca de la legislación ecuatoriana, no únicamente en temas de aduana, sino también respecto a

materia penal y tributaria, con el fin de no incurrir en faltas reglamentarias que puedan ser sancionadas, penadas o multadas por la ley.

Bibliografía

Aeropuerto Internacional de Quito. (s.f.). *HISTORIA*. Aeropuerto Internacional de Quito:

<https://www.aeropuertoquito.aero/es/historia-aeropuerto.html>

Aeropuerto Internacional de Quito. (s.f.). *Moderno Hangar Para Mantenimiento De Aviones*.

Aeropuerto Internacional de Quito: <https://www.aeropuertoquito.aero/es/noticias/66-moderno-hangar-para-mantenimiento-de-aviones.html>

ALA. (31 de marzo de 2022). *¿Te unirás a los expertos en seguridad en Sao Paulo, Brasil? -*

Cumbre Panamericana de Seguridad Operacional de la Aviación del 6 al 8 de junio de 2022. América Latina Aeronoticias: <https://ala.aero/es/2022/03/te-uniras-a-los-expertos-en-seguridad-en-sao-paulo-cumbre-panamericana-de-seguridad-operacional-de-la-aviacion/>

Arias, P. (22 de septiembre de 2022). *Claves sobre el funcionamiento de aeropuertos en*

Ecuador. La Agencia de Viajes Ecuador: <https://ecuador.ladevi.info/aeropuertos/claves-el-funcionamiento-aeropuertos-ecuador-n44106>

AVIA.PRO. (29 de enero de 2014). *Embraer ERJ-145*. AVIA.PRO: [https://avia-](https://avia-es.com/blog/embraer-erj-145)

[es.com/blog/embraer-erj-145](https://avia-es.com/blog/embraer-erj-145)

Centro de Estudios Históricos del Ejército. (2021). *El Nacimiento De La Aviación En El Ecuador*.

Centro de Estudios Históricos del Ejército: <https://cehist.mil.ec/images/2021/112.pdf>

Dirección General de Aviación Civil. (30 de enero de 2020). *Regulación de Aviación Civil 145*.

Dirección General de Aviación Civil: <https://www.aviacioncivil.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2020/02/9-RDAC-145-Nueva-Edicio%CC%81n-Enmienda-5-30-Enero-2020.pdf>

Dirección General de Aviación Civil. (2022). *Plan Estratégico Institucional 2021 - 2025*.

Dirección General de Aviación Civil: <https://www.aviacioncivil.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2022/02/Plan-Estrategico-Institucional-dgac-2021-2025.pdf>

- Dirección General de Aviación Civil del Ecuador. (2008). *Informe De Accidente De La Aeronave CESSNA C-208 Ocurrido El 24 De Marzo De 2006*. Dirección General de Aviación Civil del Ecuador: https://reports.aviation-safety.net/2006/20060324-0_C208_HC-BXD.pdf
- EMPTYLEG. (s.f.). *Embraer ERJ-145LR / Mp / Xr*. Emptyleg: <https://www.emptyleg.com/es/planes/embraer-erj-145lr--mp--xr>
- EP PETROECUADOR. (marzo de 2022). *Plan Estratégico Empresarial de EP PETROECUADOR 2021-2025*. EP PETROECUADOR: <https://www.eppetroecuador.ec/wp-content/uploads/downloads/2022/07/Plan-Estrategico-Empresarial-2021-2025-APROBADO.pdf>
- EP PETROECUADOR. (s.f.). *Cadena de Valor*. EP PETROECUADOR: <https://www.eppetroecuador.ec/?p=3766>
- Fuerza Aérea Ecuatoriana. (s.f.). *“La vida de Pedro Traversari Infante y la creación del Grupo de Entrenamiento Aéreo”*. Fuerza Aérea Ecuatoriana: <https://www.fae.mil.ec/la-vida-de-pedro-traversari-infante-y-la-creacion-del-grupo-de-entrenamiento-aereo/>
- Fuerza Aérea Ecuatoriana. (s.f.). *FAE Sobrevuelo Por Su Historia*. Fuerza Aérea Ecuatoriana: <https://www.fae.mil.ec/historia/>
- Gonzalez, J. L., & Romero, Y. P. (marzo de 2018). *La Innovación Tecnológica En Las Empresas Y Su Impacto Positivo Dentro Del Ecuador*. EUMED.: <https://www.eumed.net/rev/oel/2018/03/innovacion-empresas-ecuador.html>
- Hernández-Sampieri, R., Fernández-Collado, C., & Baptista-Lucio, M. (2014). *Metodología de la Investigación*. México DF: Mc Graw Hill Education.
- IATA. (s.f.). *Sobre nosotros*. IATA: <https://www.iata.org/en/about/>
- Lamont, A. (1991). *Los hermanos Wright: pioneros de la aviación*. Revista Creation: <http://www.lem.com.au/lemperu/NewMaterial/CCPDF/Hermanos-Wright.pdf>
- Larenas, N. (03 de abril de 2022). *Movimiento de pasajeros en los aeropuertos de Ecuador el 2021*. Nicolas Larenas : <https://www.nlarenas.com/2022/04/movimiento-pasajeros->

aeropuertos-ecuador-

2021/#:~:text=Aeropuerto%20de%20Quito,registraron%20616.957%20pasajeros%20que%20salieron

Ministerio de Defensa Nacional. (17 de febrero de 2021). *Código Orgánico Integral Penal, COIP*. Ministerio de Defensa Nacional: https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/03/COIP_act_feb-2021.pdf

Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia. (s.f.). *Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)*. Cancillería de Colombia: <https://www.cancilleria.gov.co/internacional/politica/economico/oaci>

OACI. (septiembre de 2008). *Primera Reunión De Retroalimentación De La Industria Y El Panel De Expertos De Aeronavegabilidad*. OACI. https://www.icao.int/SAM/Documents/2008/LAR145INDUSTRIA/RRIPEA_01%20NE02.pdf

Otero-Ortega, A. (08 de agosto de 2018). *Enfoques de Investigación*. ResearchGate: https://clasev.com/pluginfile.php/21199/mod_resource/content/1/Enfoques%20de%20Investigaci%C3%B3n.pdf

QUIPORT. (14 de junio de 2021). *Se Cumple Un Año De Reanudación De Operaciones En El Aeropuerto De Quito*. QUIPORT: <https://www.quiport.com/es/noticias/390-se-cumple-un-ano-de-reanudacion-de-operaciones-en-el-aeropuerto-de-quito.html>

Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (29 de diciembre de 2010). *Código Orgánico De La Producción, Comercio E Inversiones, COPCI* Servicio Nacional de Aduana del Ecuador: <https://www.aduana.gob.ec/gacnorm/data/CODIGO-ORGANICO-DE-LA-PRODUCCION-COMERCIO-E-INVERSIONES.pdf>

Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (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*. Servicio Nacional de Aduana del Ecuador:

<https://www.aduana.gob.ec/wp-content/uploads/2022/11/REGLAMENTO-AL-TITULO-DE-LA-FACILITACION-ADUANERA-PARA-EL-COMERCIO-DEL-LIBRO-V-DEL-COPCI.pdf>

Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (20 de noviembre de 2015). *Resolución Nro. SENAE-DGN-2015-0957-RE*. Servicio Nacional de Aduana del Ecuador:

https://www.gob.ec/sites/default/files/regulations/2020-12/Documento_regulaciones-generales-para-los-reg%ADmenes-de-exportaci%B3n-temporal.pdf

Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (abril de 2015). *SENAE-ISEE-2-2-017-V4 Instructivo de sistemas para el registro de la Declaración Aduanera de Exportación*. Servicio Nacional de Aduana del Ecuador:

<https://www.aduana.gob.ec/files/pro/pro/oce/2015/SENAE-ISEE-2-2-017-V4.pdf>

Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (abril de 2015). *SENAE-ISEE-2-22005-V5 Instructivo de sistemas para el registro de la solicitud de autorización para determinados regímenes especiales*. Servicio Nacional de Aduana del Ecuador:

<https://www.aduana.gob.ec/files/pro/pro/oce/2015/SENAE-ISEE-2-2-005-V5.pdf>

Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (abril de 2017). *SENAE-GOE-2-2-005-V3 Guía de Operadores de Comercio Exterior para la Exportación Temporal para Perfeccionamiento Pasivo*. Servicio Nacional de Aduana del Ecuador:

<https://www.aduana.gob.ec/files/pro/pro/oce/2016/SENAE-GOE-2-2-005-V3.pdf>

Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional. (diciembre de 2017). *Reglamento Aeronáutico Latinoamericano - LAR 145 - Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas*. Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional: <http://www.srvsop.aero/site/wp-content/uploads/2017/04/0-LAR-145-Enmienda-7-1.pdf>

Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A. (28 de mayo de 2020). *Información importante:*

Efectos del COVID-19 en la actividad aeroportuaria. Terminal Aeroportuaria de Guayaquil S.A.: https://www.tagsa.aero/corona/corona_tagsa.html

TMAS Aviación. (s.f.). *¿En qué consiste el mantenimiento aeronáutico?* TMAS Aviación:

<https://www.tmas.es/blog/mecanica-de-aviones/en-que-consiste-el-mantenimiento-aeronautico/>

Vega-Malagón, G., Ávila-Morales, J., Vega-Malagón, A., Camacho-Calderón, N., Becerril-

Santos, A., & Leo-Amador, G. (mayo de 2014). *PARADIGMAS EN LA*

INVESTIGACIÓN. ENFOQUE CUANTITATIVO Y CUALITATIVO. European Scientific

Journal: <https://core.ac.uk/reader/236413540>

Apéndices