



2014

UNIVERSIDAD DE ESPECIALIDADES ESPÍRITU SANTO
FACULTAD DE ECONOMÍA Y CIENCIAS EMPRESARIALES

**ESTRATEGIAS PARA REDUCCIÓN DEL IMPUESTO AL VALOR
AGREGADO ASUMIDO POR LA COMPAÑÍA AGENCIA MARITIMA
POR FACTURACION DE LA COMPAÑÍA SERVICIOS TECNICOS
ESPECIALIZADOS.**

**Trabajo de Investigación que se presenta como requisito para el título de
CONTADOR PÚBLICO AUTORIZADO**

Autor

Carmen Carrasco Fajardo

Tutor

Elba Calderón

Samborondón, Febrero de 2014

DEDICATORIA

En primer lugar, dedico esta tesis y el éxito en mi carrera y mi vida a Dios, quien ha sido mi soporte y fortaleza para superar todos los obstáculos que se han presentado, sin El no sería posible su culminación. A mis padres, por darme la oportunidad de vida y superación, por sus enormes sacrificios y constancia, en especial a mi madre, que Dios la tenga en su gloria, por su ejemplo de vida y fortaleza; a mi amado esposo por darme el apoyo necesario y a mi querida hermana, que siempre ha estado a mi lado en los buenos y malos momentos.

CERTIFICACION DEL TUTOR

AGRADECIMIENTO

Al igual que mi dedicatoria mi agradecimiento principal a Dios, por darme la oportunidad de vida, y fortaleza.

A mis padres, por su sacrificio y amor, para ser una profesional y poder valerme en la vida.

A mi madre en especial, por ser ejemplo de vida y de lucha.

A mi esposo, por su apoyo constante en la culminación de la tesis.

A mi tutora, por su valiosa guía y ayuda.

A todas las personas que de una u otra forma contribuyeron en elaboración de esta tesis.

ÍNDICE GENERAL

Contenido

CAPÍTULO 1.....	1
1.1 Antecedentes	1
1.2 Planteamiento del problema.	2
1.3 Formulación del problema.....	4
1.4 Sistematización del problema.Interrogantes de la investigación.	5
1.5 Objetivos de la investigación:	5
1.5.1 Objetivo general.	5
1.5.2 Objetivo específico.....	6
1.6 Justificación o importancia de la investigación.	6
CAPÍTULO 2.....	8
2.1 Marco referencial	8
2.1.1 Marco teórico	8
2.1.2 Marco conceptual.	34
3.1 Marco Metodológico.....	36
3.1.1 Tipo y diseño de la investigación.....	36
3.1.2 La población y la muestra	37
3.1.3 Los métodos y las técnicas	39
CAPITULO 4.....	41
4.1 Análisis de Resultados/Plan de negocio/Diagnóstico situacional.	41
4.1.1 La actividad marítima en el Ecuador	41
4.1.2 Antecedes compañías objeto de estudio.....	43
4.1.3 Facturación de Servicios Técnicos Especializados.....	46
4.1.4 Resultados de los métodos empleados para análisis de las posibles soluciones para disminuir el IVA facturado por la compañía de Servicios Técnicos Especializados a la compañía La Agencia Marítima S.A.	56
CAPITULO 5.....	61
5.1 PROPUESTA DE MEJORAMIENTO DE LA SITUACION PRÁCTICA.....	61

5.1.1 Conclusiones.....	61
5.1.2 Recomendaciones	62
5.1.3 Referencias Bibliográficas.....	63
Bibliografía	64
5.1.4 Anexos.....	66

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo No.1 Diagrama causa-efecto: Diagnóstico	66
Anexo No.2 Diagrama causa-efecto: Pronóstico	66
Anexo No.3 Diagrama causa-efecto: Control al pronóstico	66
Anexo No.4 Cuestionario para entrevista grupos económicos	67
Anexo No.5 Cuestionario entrevista experto	69
Anexo No.6 Ficha técnica	71
Anexo No.7 Entrevista experto	72

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro No 1. Principales Grupos Económicos del Sector Marítimo

Cuadro No. 2 Grupo Económico que forma parte La Agencia Marítima S.A

Cuadro No. 3 Evolución de las remuneraciones en miles de dólares y el número de empleados en la empresa de Servicios Técnicos Especializados.

Cuadro No.4 Evolución de carga, número de empleados, contenedores, bl de la Agencia Marítima S.A.

Cuadro No. 5 Cálculo de anticipo de impuesto a la renta

INDICE DE GRÁFICOS

Gráfico No. 1 Evolución de las remuneraciones del personal de la Empresa de Servicios Técnicas Especializados.

Gráfico No. 2 Evolución del número de empleados de la Empresa de Servicios Técnicas Especializados.

Gráfico No. 3 Evolución número de contenedores y bill of loading del Grupo Económico.

Gráfico No. 4 Evolución número de empleados y naves del grupo económico.

Gráfico No. 5 Evolución del IVA y monto facturado por la Compañía de Servicios Técnicos Especializados S.A. a la compañía La Agencia Marítima S.A.

Gráfico No. 6 Relación porcentual del IVA vs Costo/Gasto Total y vs Resultado antes de Participación Trabajadores e Impuestos de la empresa La Agencia Marítima S.A.

RESUMEN

En el presente trabajo se analizó el entorno donde se desarrollan los agentes navieros, uno de los actores de la cadena del transporte marítimo, principal medio de movilización de carga de importación y exportación en nuestro País y dentro del cual se encuentra desarrollando sus actividades la compañía objeto de estudio.

Se comprobó la necesidad de los agentes navieros de crear compañías para brindar un servicio integral y captar mayores ingresos dentro del entorno marítimo, la forma de manejar los gastos por personal común que brinda servicios técnicos especializados.

Conociendo todos los puntos anteriores, se analizó la compañía Agencia Marítima, la cual está siendo afectada por el IVA de la facturación emitida por su subsidiaria compañía de Servicios Técnicos Especializados.

Mediante la aplicación de métodos de investigación se confirmó que la fusión como alternativa planteada para la eliminación del IVA es la adecuada, existiendo otras complementarias para alcanzar el mismo propósito.

INTRODUCCION

El mayor porcentaje de movilización de carga de importación y exportación, se realiza a través del transporte marítimo, principal eje del comercio exterior, el cual ha tenido un desarrollo importante producto de un mayor número de naves arribadas a los puertos ecuatorianos, sobre todo el puerto de Guayaquil, lo que trajo como consecuencia el mejoramiento de la infraestructura portuaria, adquisición de equipos que contribuyen a una logística acorde al mercado internacional.

Lo anterior motivó la aparición de los agentes navieros que actúan como representantes de las líneas (naves), y la creación de empresas para captar la mayor cantidad de servicios en la actividad naviera.

La compañía Agencia Naviera, fue fundada con el propósito antes mencionado, y está siendo afectada por el IVA de la facturación realizada por su subsidiaria la compañía de Servicios Técnicos Especializadas, creada para atender los servicios comunes para las empresas del mismo grupo.

El propósito de este trabajo es analizar las alternativas apropiadas para la reducción del IVA, para lo cual se presentan los siguientes capítulos:

Capítulo I, en el cual se expone el problema, se establecen los objetivos generales y específicos de la investigación y su justificación.

Capítulo II, se detalla el marco conceptual, en el cual está inmersa la actividad a la que pertenece la compañía objeto de estudio, los diferentes conceptos de relacionados con la alternativa planteada para la solución del problema, los conceptos de los rubros de afectación. Esto nos permitirá tener mayor claridad y elementos de juicio para las conclusiones.

Capítulo III, se explican las metodologías empleadas para realizar la investigación, lo que permitirá confirmar o rechazar la alternativa de solución planteada inicialmente.

Capítulo IV, se expone la propuesta para solución, mediante el análisis de las diferentes variables.

Capítulo V, finalmente se detallan las conclusiones a las cuales se llegó luego del análisis de la información y las recomendaciones para su implementación.

CAPÍTULO 1

1.1 Antecedentes

Entre los agentes participantes de la cadena logística del transporte marítimo internacional, se encuentran los agentes navieros, constituyéndose en la parte principal de este sector, debido a que ejerce una responsabilidad directa al representar las naves ante las autoridades competentes. (Reyes Vera, 2008)

La derogación de la ley de reserva de carga en el año 1992 (R.O. 901, 1992), la cual no permitía que otros armadores que no sean nacionales movilicen carga de importación o exportación generadas por el comercio exterior, salvo buques fletados o armadores calificados como asociados a empresa nacionales (Hoy.com.ec, 1991), dio apertura a que entraran a operar nuevos agentes navieros.

Posteriormente el acelerado incremento del flujo de mercancías a nivel internacional, y la apertura de comercios internacionales, motivó el cambio tecnológico, organizativo tanto de los puertos como del transporte internacional, lo cual trajo como consecuencia la aparición de nuevas líneas de transportes que requerían representantes en el Ecuador (agentes navieros)

Para la selección de los agentes navieros, se considera en muchas ocasiones la trayectoria en el medio, siendo esta una de las fortalezas de la compañía Agencia Marítima S.A., lo que sirvió como carta para conseguir algunas representaciones. Sin embargo algunas líneas navieras al coincidir en sus tráficos (rutas), obligan en muchas ocasiones a los agentes navieros a constituir compañías con el mismo

objeto social, dedicadas a representar exclusivamente esa línea, a fin de evitar conflictos comerciales.

La compañía Agencia Marítima S.A. no podía quedar ajena a esta situación, por lo cual constituyó otras compañías para representar varias líneas navieras; por otro lado la Agencia Marítima también constituyó la compañía Servicios Técnicos Especializados S.A. que brinda los servicios contables, financieros, cobranzas, cuentas navieras, impuestos al grupo de empresas.

En el presente trabajo se analizará el proceso de facturación que realiza la compañía de Servicios Técnicos Especializados S.A. a la compañía Agencia Marítima S.A., sus actividades comerciales, como influye la carga tributaria por esta facturación y encontrar una alternativa que le permita disminuirla.

1.2 Planteamiento del problema.

La compañía Agencia Marítima, como consecuencia de la facturación de la compañía Servicios Técnicos Especializados, ha venido registrando en sus resultados una carga tributaria, la misma que se ha ido incrementando anualmente y con proyecciones de crecimiento en función del volumen de los negocios de la agencia naviera.

Delimitación del problema

Espacio

País : Ecuador

Región : Costa

Provincia : Guayas

Cantón : Guayaquil

Empresas : Agencia Marítima S.A
Servicios Técnicos Especializados S.A.

Tiempo : 5 años

Universo : Todos los integrantes de las dos organizaciones , proveedores, clientes.

El análisis del problema objeto de estudio definió las siguientes variables independientes:

Diagnóstico (Anexo No.1)

- Ley mandato 8 prohibiciones tercerización: Esta ley define el tipo de servicios que pueden ser proporcionados, limitándolos y haciéndose más dura la ley para evitar que los empleados trabajen para varias empresas percibiendo el sueldo por una sola, con excepción de aquellos servicios que no son la especialización de la empresa. Esto trajo como consecuencia se defina este objeto social a una de las compañías del grupo, proporcionando los servicios comunes a todas ellas.
- Incremento del volumen de facturación por mayor gasto de personal: El mayor volumen de carga de la agencia marítima incide en la contratación de más personal para satisfacer las necesidades por parte de la compañía de servicios técnicos especializados.
- Carga tributaria: La mayor facturación por servicios técnicos especializados, trae consigo mayor Impuesto al Valor Agregado (IVA), el mismo que por su naturaleza es administrativo y no operativo.
- Compañías del mismo grupo empresarial, con mismos accionistas y administradores: Esta figura trae ciertos beneficios para establecer las estrategias, ambas empresas pertenecen al mismo grupo económico.
- Necesidad de creación de pequeñas empresas para atender preferencias comerciales: Corresponde a estrategias para captar clientes por parte de las agencias marítimas, lo cual fue implementado por la compañía Agencia Marítima para captar dos representaciones.

- Expansión a nuevos negocios navieros e incremento en el volumen de la carga y naves en la compañía Agencia Marítima S.A.: Esta es otra estrategia de las agencias marítimas valiéndose de las representaciones conseguidas, de tal forma que puedan captar mayor cantidad servicios del negocio marítimo.

Pronóstico (Anexo No.2)

- Afectación a resultados compañía por incremento IVA: La facturación por su naturaleza es administrativa afectando a resultados, sin posibilidad a utilizarlo como crédito tributario.
- Disminución de la liquidez: Proveniente el pago de IVA de facturación, anticipo de impuesto a la renta, en base a la fórmula de cálculo sobre los ingresos y gastos en ambas compañías del grupo (Agencia Marítima y Servicios Técnicos Especializados).

Control al pronóstico (Anexo No.3)

- Proceso de fusión: De las compañías mencionadas, como alternativa de disminución de IVA.
- Plan estratégico para el proceso de fusión de compañías de un mismo grupo con los mismos accionistas y administradores: Establecer un plan para la implementación de la fusión a fin de conseguir las metas planteadas en los plazos que se establezcan.

1.3 Formulación del problema.

¿Qué estrategias deben implementarse para reducción del volumen del IVA asumido por la Compañía Agencia Marítima como consecuencia de la facturación emitida por la compañía Servicios Técnicos Especializados?

1.4 Sistematización del problema. Interrogantes de la investigación.

¿Cómo afecta en el incremento de la carga tributaria la ley del mandato 8 prohibiciones de tercerización?

¿Cuáles son las consecuencias del incremento del volumen de facturación por mayor gasto de personal?

¿Cómo incide la carga tributaria en los resultados de la compañía?

¿Cuáles son las ventajas formar parte del mismo grupo empresarial con los mismos accionistas y administradores?

¿Cuál es la necesidad de crear pequeñas empresas para atender preferencias comerciales?

¿Qué efectos tiene la expansión a nuevos negocios navieros e incremento del volumen de carga y naves en la Agencia Marítima?

¿Cuáles son las causas que originan la afectación a resultados compañías por incremento Impuesto al Valor Agregado (IVA)?

¿Qué consecuencias origina la disminución de la liquidez?

¿Es un procedimiento viable para lograr el objetivo de la Agencia Marítima la implementación del proceso de fusión?

¿Cuál es el beneficio de elaborar un plan estratégico para el proceso de fusión de compañías del mismo grupo con los mismos accionistas y administradores?

Todas estas interrogantes que se generaron del análisis de causas y efectos del problema, se despejarán en el desarrollo de esta tesina.

1.5 Objetivos de la investigación:

1.5.1 Objetivo general.

Proponer estrategias para disminuir el impacto del IVA por servicios prestados por una compañía de servicios técnicos especializados a una compañía del sector naviero.

1.5.2 Objetivo específico.

1. Investigar el funcionamiento de los agentes navieros en el Ecuador según las regulaciones actuales con el objeto de conocer el entorno en que se desenvuelve la compañía Agencia Marítima.
2. Analizar el IVA que se genera de la facturación que se emite por servicios técnicos especializados a fin de establecer las razones de su aplicación y evolución.
3. Proponer estrategias para mejorar la carga tributaria de la Agencia Marítima.

1.6 Justificación o importancia de la investigación.

El crecimiento del transporte marítimo motivado por varios factores, que incluyen el tecnológico, organizativo, trajo como consecuencia, que el mercado ecuatoriano naviero se vuelva competitivo debido a la presencia de importantes líneas navieras, convirtiéndose el Puerto de Guayaquil en punto estratégico de paso.

Lo anterior ha originado que se creen agencias navieras para representar estas líneas, constituyéndose en clave importante para el desarrollo del comercio marítimo ecuatoriano, y dada la competencia en el mercado, se hace necesario que las empresas ejecuten estrategias para captar a los armadores del exterior.

Entre las estrategias está el crecer horizontal y verticalmente, pero con eficiencia, sin que le signifique disminución de su liquidez, principal componente para la subsistencia de las empresas. De ahí la importancia para analizar y determinar la forma más idónea de disminuir la carga tributaria que se genera de la facturación realizada por la compañía de servicios técnicos especializados, lo cual está afectando a la liquidez de la empresa, por efecto del IVA y anticipo de impuesto a la renta.

Cabe recalcar que la compañía de servicios técnicos especializadas, presta el servicio contable financiero, sistemas, recursos humanos, actividad permitida por ley mediante el mandato 8.

CAPÍTULO 2

2.1 Marco referencial

2.1.1 Marco teórico

2.1.1.1 El transporte Marítimo Internacional

El transporte marítimo, tiene como finalidad movilizar las mercaderías ó productos desde la bodega del fabricante o productor hasta las bodegas del cliente o consumidor, constituyendo parte importante del sistema mundial de producción. En los últimos años el transporte marítimo internacional ha sufrido cambios importantes, dado por un incremento en el volumen de carga, cambios tecnológicos, organizativos, junto con la necesidad de nuevos tráficos, lo cual originó el desarrollo del intermodalismo y del transporte puerta a puerta (Seoane M. & Laxe, 2003). Todos estos aspectos incidieron en la aparición de nuevos actores en el comercio exterior para el desarrollo de todas las actividades del transporte marítimo internacional formando parte de la cadena de transporte internacional.

El Ecuador no podría ser la excepción en este mundo globalizado, es así que aproximadamente el 90% del comercio exterior se transporta por vía marítima, lo cual ha sido posible por la presencia de flotas que compiten en tecnologías, seguridad, y cuentan con los recursos necesarios, motivados por las facilidades que brindan nuestros puertos a los usuarios (Ruiz, Alvarado, & Fuentes, 2002) y la experiencia de los diferentes actores de la cadena logística del transporte marítimo internacional.

2.1.1.2 Actores de la cadena logística del transporte marítimo internacional en el Ecuador.

Los actores que forman parte de la cadena logística del transporte internacional en el Ecuador son:

1. Agencias Navieras
2. Armadores
3. Operadores portuarios
4. Consolidadores y desconsolidadores de carga
5. Comerciante (embarcador, consignatario)
6. Puertos Privados y Concesionados
7. Autoridades
 - a) Superintendencia de Terminales Petroleros
 - b) Subsecretarías de Puertos y Transporte marítimo y fluvial
 - c) Dirección nacional de los espacios acuáticos (DIRNEA)
 - d) Capitanías del Puerto
 - e) Puertos estatales
 - f) Aduana

La siguiente figura nos muestra el funcionamiento de los actores de la cadena logística del transporte marítimo internacional:

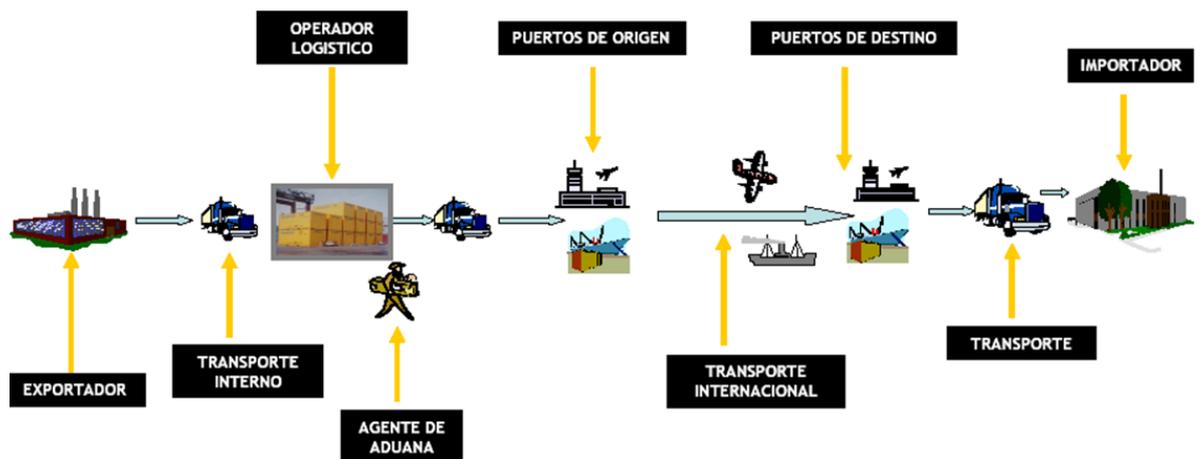


Figura No. 1 Actores de la cadena logística del Transporte Internacional

Fuente: <http://www.bing.com/images>

Adicional podemos mencionar que el gremio que agrupa a los actores del negocio marítimo es la Cámara Marítima Ecuatoriana (CAMAE).

Con el fin de poder comprender el entorno donde se desenvuelve la compañía Agencia Marítima, se procederá a realizar explicación de cada uno de los actores de la cadena del comercio marítimo internacional.

Agencias navieras

El inicio de esta actividad, partió por la necesidad de brindar un servicio elemental a los capitanes de naves extranjeras, en lo concerniente a los trámites de recepción y despacho ante los organismos correspondientes. Posteriormente con el crecimiento tecnológico en la navegación, se produjo una rotación acelerada de naves, disminuyendo el tiempo de estancia en los puertos, dando relevancia al prestador de este servicio, conocido como consignatario de buques o agente naviero. (Reyes Vera, 2008)

El papel del agente naviero es representar y realizar cualquier gestión por cuenta del naviero (armador/compañía de transporte), sean estos trámites relacionados con el despacho, recepción de naves o cualquier requerimiento del armador o capitán de nave.

La representación la realiza previa la firma de un contrato, en las cuales se deben estipular el tipo de obligaciones que se compromete a cumplir, así como el plazo de duración. La obligación del agente es cumplir con todo lo estipulado en el contrato, y en caso de que se produzcan pérdidas al armador por gestiones realizadas o no por el agente, corresponderá a este último compensar las pérdidas ocasionadas al armador. (Reyes Vera, 2008)

A fin de poder operar, toda agencia naviera debe obtener su matrícula de agencia naviera para lo cual deben cumplir los siguientes requisitos: (Requisitos Matricula de Agencia Naviera, 2013)

- a) Escritura de constitución de la compañía, debidamente inscrita en el registro Mercantil.
- b) Nombramiento del representante legal de la compañía, inscrito en el registro Mercantil; en caso de tener sucursales, deberá presentar adicional los nombramientos de sus representantes, así como también copia de las cédulas de identidad y certificado de votación.
- c) Registro Único de Contribuyentes, actualizado.
- d) Carta de nominación certificada en el consulado ecuatoriano del país de la línea naviera que representaran en forma regular.
- e) Garantía bancaria o póliza de seguros a favor de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial para respaldar servicios prestados por la Subsecretaría de Puertos y Capitanía de Puerto o Superintendencias de Terminales Petroleros o multas impuestas a las naves agenciadas. El valor dependerá del tipo de tráfico, es decir, si es internacional USD 20.000 y si es nacional USD 10.000, su vigencia será hasta el 31 de marzo del año subsiguiente.

En caso de renovación se mantienen los puntos b, c y e, adicional se deberá presentar lo siguiente:

- a) Copia de los últimos estados financieros presentados al Servicio de Rentas Internas y Superintendencia de Compañías, en el formulario establecido por los organismos y con el sello de presentación de este último organismo.
- b) Reporte estadístico cortado a la fecha de renovación de buques atendidos y volúmenes de carga movilizada, en base a formato establecido.
- c) Detalle de fletes y recargos vigentes.

En relación al punto e, la vigencia de la póliza debe ser hasta el 30 de abril de cada año.

Adicional a la garantía que se entrega para la obtención de la matrícula como agentes navieros, se debe entregar una garantía a la Autoridad Portuaria, cuyo monto depende del volumen de la carga movilizada el año anterior y su duración es de un año. Esta garantía sirve responder pago de tasas portuarias y ó multas impuestas a las naves agenciadas por la agencia naviera.

El agenciamiento naviero es parte importante de la cadena de transporte marítimo, el otorgamiento del servicio es en forma directa y de responsabilidad por el mandato legal.

Los tipos de agentes navieros según (Reyes Vera, 2008) son dos:

1. **Agente general.-** se da cuando el armador autoriza al agente naviero, que lo represente en todo lo concerniente a la explotación de una ruta o tráfico, enmarcándose en gestiones comerciales, operativas, logísticos, documentales, financieros y jurídicos.
2. **Agente Especial:** se da cuando el poder de la representación es más específico, se presenta cuando se contrata para la atención de una nave determinada en un puerto en particular, esto es utilizado por lo general para los buques tramp ó spot, los cuales no tienen itinerario fijo.

Funciones del agente Naviero

Las principales funciones del agente naviero, las podemos clasificar en:

- Funciones en relación al buque y la tripulación
- Funciones en relación de la mercadería
- Otras funciones

Funciones en relación al buque y la tripulación:

Entre las funciones en relación al buque tenemos:

- a) Informar al coordinador de atraque de la fecha y hora estimada de arribo de la nave.
- b) Notificar y tramitar ante los organismos competentes los permisos de atraque y desatraque de las naves.
- c) Informar a los operadores portuarios de la fecha y hora de arribo y zarpe del buque.
- d) Designar en caso de que no exista la potestad de trabajar con algún operador en particular al práctico, remolcador.
- e) Provisión de suministros en caso de requerimiento.
- f) Provisión de combustible previa solicitud.
- g) Contratación de personal o empresas para servicios para los buques.

En relación a las funciones inherentes a la tripulación:

- a) Coordinar cambios de tripulantes, retiro del aeropuerto y transporte al puerto y viceversa.
- b) Asistencia en embarque y desembarque de tripulantes.
- c) Asistencia en caso de requerimiento de traslado por enfermedad de algún tripulante.

Funciones en relación a la mercadería:

- a) Envío de la información de la mercadería a la aduana.
- b) Contratación de empresas para las operaciones carga y descarga de la mercadería, estiba y desestiba.
- c) Liberación de la mercadería, previa cancelación por parte del cliente o autorización del armador.

Otras funciones

- a) Comercialización de los servicios del buque, contratación y supervisión de los transportistas terrestre.
- b) Contratar, coordinar y supervisar las gestiones relacionados con la manipulación de la carga.
- c) Defender los intereses del armador, cumpliendo con todas sus instrucciones.

En la actualidad según datos de (CAMAE, 2013), se encuentran afiliadas a este gremio 36 agencias navieras, representando buques de armadores extranjeros y locales. Dentro de los actores de la cadena de transporte internacional marítimo, existen grupos económicos, con participación en varios tipos de servicios del negocio marítimo.

Armadores

Otro actor de la cadena de transporte marítimo, lo constituye el armador, también conocido como naviero, el cual puede ser una persona jurídica o natural propietario o no de la nave, que la explota o expide a su nombre. Un naviero puede conferir el mandato de una nave a nombre de otro, para que la explote a su nombre o del armador, asumiendo las responsabilidades, en este caso el mandatario recibe el nombre de operador. Quien asuma la explotación de la nave deberá hacer la declaración de armador presentando la matrícula ante las autoridades competentes, y a falta de esta, la responsabilidad es solidaria entre el armador y el propietario, respondiendo por las obligaciones derivadas de la explotación de la nave. (Pinto, 1990)

Operadores Portuarios

Son las personas naturales o jurídicas que prestan servicios a los buques, a las cargas y a los pasajeros en los puertos o terminales privados o públicos, y que previamente han obtenido permiso para operar mediante la matrícula otorgada por la Subsecretaría de Puertos y transporte Marítima y Fluvial (SPTMF) (Decreto Supremo 289, 1976).

Los Operadores Portuarios dependiendo del tipo de servicios que brinden pueden ser:

1. Operador Portuario de Buque (OPB)
2. Operador Portuario de Carga (OPC)
3. Operador Portuario de Servicios Conexos (OPSC)
4. Operador Portuario de Pasajeros (OPP)

De acuerdo a la Digma (Resolución 001/08 R.O.323, 2008) y Subsecretaría de Puertos de Transporte Marítimo y Fluvial (Resolución SPTMF 003/13, 2013) , a continuación breve explicación de los tipos de operadores portuarios:

1.- Operador Portuario de Buque: son todas las gestiones y actividades necesarias que se realizan al buque para una apropiada navegación y permanencia en los puertos, zonas de aproximación y fondeo, que van desde el acceso, estadía y salida de los puertos, incluyendo fondeo.

2.- Operador Portuario de Carga: son todas las gestiones y actividades relacionadas con el movimiento y almacenamiento de la carga dentro del puerto o dentro de los buques.

3.- Operador Portuario de Servicios Conexos: corresponde a la gestión de apoyo o complemento para los servicios portuarios al buque, a la carga y a los pasajeros.

4.- Operador Portuario de Pasajeros: comprenden las actividades relacionadas con el embarque y desembarque de pasajeros entre el terminal marítimo o fluvial y las naves, trámites para ingreso y salida del terminal portuario.

En base a lo establecido por la SPTMF (Resolución SPTMF 003/13, 2013) los servicios portuarios que pueden ser proporcionados por los diferentes tipos de operadores portuarios son:

Servicios prestados al buque:

- Practicaje
- Remolque de Naves
- Amarre y Desamarre
- Servicios de Apoyo
- Otros Servicios a la Nave

Servicios prestados a la carga:

- Carga y Descarga
- Estiba, Reestiba y desestiba
- Trinca y Destrinca
- Tarja
- Porteo
- Almacenamiento
- Pasaje (Operación de báscula)
- Embalaje
- Paletizaje
- Conexión y Energía a Contenedores
- Otros servicios a la carga

Servicios a pasajeros:

- Embarque y Desembarque.
- Transporte de pasajeros.
- Carga y Descarga de Equipajes.

- Carga y Descarga de Vehículos.
- Otros servicios de pasajeros.
- Servicios conexos.
- Vigilancia y Seguridad.
- Limpieza.
- Manejo de Desechos Sólidos y Líquidos.
- Control de plagas.
- Suministros y provisiones.
- Servicio de lanchas.
- Limpieza y Reparación de contenedores.
- Inspección a la Carga.
- Inspecciones a la nave.
- Reparación y mantenimiento de Buques y Embarcaciones.
- Otros servicios conexos.

Al igual que las agencias navieras, los operadores portuarios para realizar sus actividades en los puertos deberá obtener en la SPTMF la matrícula respectiva, cumpliendo los requisitos exigidos según lo establecido por la SPTMF (Resolución SPTMF 003/13, 2013) , los cuales varían dependiendo de los servicios que prestarán.

A diferencia de las agencias marítimas, las matriculas tendrán una duración de 5 años (R.O 323, 2008),y se deberá cancelar cada año los derechos anuales. Los OP además de la matricula de la Autoridad Portuaria Nacional, deberán solicitar permiso para operar en el puerto estatal, privado o terminal, para lo cual deberán cumplir con los requisitos que estipulan. Dichos permisos durarán dependiendo del puerto donde operarán, considerando que el AP es de dos años, mientras que en los puertos privados o terminales estarán en función del contrato que se firme.

En base a lo establecido en el registro oficial señalado en el párrafo anterior, existen ciertas disposiciones que han sido expedidas a fin de evitar los monopolios en el sector naviero, estipulando que los socios, representantes o

empleados de las OP, no podrán adquirir acciones o vinculaciones con otras OP; así mismo una agencia naviera no puede realizar actividades de OP ni viceversa, todo con el fin de cumplir con el principio de libre competencia.

Consolidadores y Desconsolidadores

Consolidadores: es la persona natural o jurídica que se encarga de agrupar mercaderías de distintos consignatarios para su tramitación y envío a un determinado país de destino. (Gutiérrez, y otros, 2012)

Se encarga de buscar las condiciones económicas de transporte de la carga de su cliente. En este caso del importador o exportador no puede llenar un contenedor con su propia mercadería por lo que se ve en la obligación de compartir espacios con otras entidades.

Desconsolidadores: es la persona natural jurídica que se encarga de recibir y desagrupar mercaderías que vienen consolidada del exterior, entregarlas a los dueños de la carga. (Gutiérrez, y otros, 2012)

Comerciante (exportador, importador)

Exportador es toda persona natural o jurídica que vende más allá de las fronteras, para lo cual es necesario considerar las implicaciones del tráfico internacional. (Mercado, 2000); mientras que importador es toda persona natural o jurídica que compra más allá de las fronteras, utilizando los mecanismo y regulaciones del tráfico internacional.

Puertos Privados y Concesionados

Puertos privados: obedecen a inversiones privadas realizadas, por lo cual gozan de incentivos tributarios, y cuenta con su propia infraestructura (El Diario, 2007).

Puertos concesionados: son los recintos portuarios que la Autoridad Portuaria delega a una persona jurídica privada para ocupar y explotar, en forma privativa y temporal. (Decreto Supremo 289, 1976)

Autoridades

Superintendencia de Terminales Petroleros: las funciones son de prevenir y controlar la contaminación, proveer protección y servicios marítimos y portuarios. (DIRNEA, 2013)

Subsecretarías de Puertos y Transporte marítimo y fluvial: en base a (Acuerdo Ministerial No.020, 2012) esta dependencia se encarga de la regulación de la actividad portuaria como Autoridad Portuaria Nacional, su función es la de planificar, regular y realizar el control técnico de la rama sectorial de puertos y transporte acuático.

Entre las principales funciones relacionadas con la gestión del transporte marítimo que constan en el (Acuerdo Ministerial No.020, 2012) tenemos:

- Matrícula de la Agencia Naviera.
- Matrícula de Armador de naves.
- Registro provincial consolidador y desconsolidador de carga marítima.
- Registro y resciliaciones de contratos de bandera nacional.
- Informe de inspecciones de control a las agencias navieras y armadores para verificar cumplimiento de información presentada y actividades.

Dirección nacional de los espacios acuáticos (DIRNEA): de acuerdo a lo establecido en (Decreto No.1121, 2008) las funciones y atribuciones principales de esta dependencia son:

- Control de la soberanía nacional.

- Control, orientación y mantenimiento de las capitanías de puerto, Cuerpo de Guardacostas, Secretaría de Protección Marítima y Portuaria.
- Control naval del tráfico marítimo.
- Búsqueda y rescate marítimos.
- Formación y capacitación del personal de la Marina Mercante Nacional, a través de la Escuela de la Marina Mercante.

Capitanías del Puerto: según lo indicado por (Cuvi Rinsche, 2011) las funciones principales de las capitanías de puerto son:

- Controlar las actividades en el área de su jurisdicción. precautelando la seguridad de la navegación y la vida humana en el mar.
- Combatir actividades ilícitas.
- Proteger el medio ambiente marino y costero.
- Emisión de recepción y zarpes de naves.
- Legalización de embarcaciones y motores.
- Registro del personal marítimo.
- Permisos especiales.
- Matriculación de embarcaciones.
- Legalización e inspección de varaderos y muelles por uso de playas y bahías.

Puertos estatales: son los recintos portuarios de propiedad del estado, que incluyen accesos, infraestructura, terminales, instalaciones, para el desarrollo de las actividades portuarias. (Decreto Supremo 289, 1976).

Ecuador cuenta con 4 puertos:

- Puerto de Guayaquil.
- Puerto de Manta.
- Puerto Bolívar.
- Puerto de Esmeraldas.

Aduana: entre sus funciones principales está el dar facilidades al comercio del exterior, controlando la salida de mercaderías, unidades de carga, medios de transporte, por las fronteras y zonas aduaneras, así como determinar y recaudar obligaciones tributarias generadas por efecto de las importaciones y exportaciones. (Caballero, 2011)

2.1.1.2 El mandato 8 y la eliminación de la tercerización en el Ecuador

La expedición del mandato 8 trajo como consecuencia la eliminación de la tercerización, trabajo por horas e intermediación laboral, esquema que venían utilizando los empresarios como una forma de simplificar su estructura organizacional, lo que les permitía dedicarse al desarrollo de su negocio principal, contratando a empresas especializadas dedicadas a proporcionar ciertos servicios administrativos. Lamentablemente esta figura era utilizada por muchas empresas para evadir responsabilidades relacionadas como la estabilidad laboral, utilidades (Valarezo Alcívar, 2002).

Antes de exponer lo dispuesto en el mandato 8, pasaremos a revisar en qué consistía los temas que fueron eliminados con el mandato 8, esto es:

Intermediación laboral: consiste en seleccionar personal y ponerlos a disposición de una tercera persona sea esta natural o jurídica, quien se encarga de asignar sus funciones y supervisarlas, denominándolos como usuarios. (Art.346.1 C.T)

Tercerización: es aquella que realiza una persona jurídica con su propio personal para la ejecución de actividades complementarias al proceso productivo de otra empresa. (Art.346.1 C.T)

Contrato por horas: es cuando las partes convienen una remuneración por horas. (Lupercio Godoy, 2010)

A continuación un resumen de lo que contiene el mandato 8. (Decreto No.1121, 2008) :

El artículo uno de este mandato, prohibió todo tipo de precarización de las relaciones de trabajo, incluyendo la tercerización, intermediación laboral y la contratación por horas, de tal forma que la relación laboral sea directa y bilateral entre el trabajador y el empleador, y promueva la jornada parcial.

Otro punto relevante fue que mediante este mandato, se obligaba la contratación directa de los trabajadores intermediarios por parte de las empresas usuarias, gozando de un año mínimo de estabilidad.

El artículo 3 establece la prestación de actividades complementarias como único objeto social por parte de personas naturales o jurídicas previa autorización del Ministerio de Trabajo y Empleo; dichas actividades complementarias son: vigilancia, seguridad, alimentación, mensajería y limpieza, siempre que estas sean ajenas a las labores propias o habituales de la empresa usuaria.

Los trabajadores de las empresas complementarias participarán en las utilidades de las empresas usuarias, en función del tiempo de servicio, y en caso de que las utilidades de las empresas usuarias sean mayores, el trabajador percibirá solo éstas.

Las empresas usuarias y las complementarias no pueden ser matrices, filiales, subsidiarias ni relacionadas, ni tener participación o relación societaria de ningún tipo; además de que las empresas usuarias tienen responsabilidad solidaria con las de servicios complementarios ante los trabajadores, por lo que tienen la obligación de solicitar los documentos que comprueben que los sueldos de los trabajadores han sido pagados antes de desembolsar el valor correspondiente a la factura de la compañía complementaria.

Por otro lado las disposiciones generales estipulan a que se puede contratar civilmente servicios técnicos especializados que sean ajenos a la actividad propia

o habitual de la empresa contratante; dichos servicios corresponden a: Contabilidad, publicidad, consultoría, auditoría, jurídicos.

Así mismo establece que los servicios detallados en el párrafo precedente pueden ser proporcionados por personas naturales o jurídicas, con su propio personal, infraestructura física, estructura organizacional, administrativa y financiera. La relación laboral entre trabajadores y la empresa de servicios técnicos especializados, será directa y bilateral.

2.1.1.3 Fusión de empresas

Definición de fusión de empresas

La fusión es un acto jurídico por el cual una o más sociedades se disuelven para ser absorbidas o crear una nueva, sin necesidad de que las compañías absorbidas sean liquidadas previamente para dejar de existir, lo cual se concreta mediante la transferencia global de todas las relaciones jurídicas a la empresa fusionada, pudiendo ser una nueva sociedad o una sociedad ya existente. (Lliguisaca Crespo & Pillajo Bautista, 2012)

Clasificación de las fusiones

A pesar que existen diversas formas de clasificar a las fusiones, generalmente estas se clasifican desde el punto de vista jurídico y económico o interés comercial.

Desde el punto de vista jurídico, la fusión de compañías puede producirse de la siguiente forma:

Fusión por integración: se origina cuando dos o más compañías se unen para formar una nueva, la cual asume los derechos y obligaciones de todas las compañías que se fusionan. (Superintendencia de Compañías, 2013)

Fusión por absorción: se da cuando dos o más compañías son absorbidas por otra que continúa subsistiendo, dejando de existir las demás. (Superintendencia de Compañías, 2013)

Desde el punto de vista económico, puede ser:

Fusión horizontal: consiste en la unión de empresas que compiten entre sí, es decir, empresas de la misma actividad económica. (Murillo Moncayo & Méndez Prado, 2009)

Fusión Vertical: consiste en fusiones con proveedores o con sus clientes, en el primer caso aseguran el control de la materia prima necesarios en el proceso productivo, y en el segundo caso permiten un mayor acercamiento del producto con el consumidor final. (Ribes Giner, 2012)

Fusión Conglomerado: se da entre empresas de actividades económicas diferentes. Esto no implica concentración sino una mayor diversificación de la actividad económica. (Galindo Lucas, 1999)

Este tipo de fusión puede ser de 3 clases (Cajisaca Villa, 2012):

Fusión ConglomeradoPuro: se realizan entre empresas de distintas actividades

Fusión Concéntrica: se da entre empresas relacionadas entre sí para aumentar la línea de productos

Fusión tendente a ampliar el ámbito de mercado: se produce entre empresas cuyas operaciones se realizan en distintas áreas geográfica.

Principales características de la fusión de empresas

Las principales características de la fusión de empresas según Murillo & Méndez (Murillo Moncayo & Méndez Prado, 2009) son:

- a) Unión económica y jurídica de empresas.
- b) La exigibilidad del intercambio de título de valores.
- c) Aplica a cualquier tipo de compañías.
- d) Disolución de las empresas absorbidas sin necesidad de liquidación.
- e) Transferencia en bloque del total del patrimonio.

Beneficios y Costo de una fusión

Una fusión aplica los mismos principios básicos que una inversión de capital, sin embargo debe evaluarse los costos u beneficios, a fin determinar si realmente existe un aporte o aumento de la riqueza de los accionistas al realizarla. (Cajisaca Villa, 2012)

Beneficios: el objetivo principal de las empresas para fusionarse, se basa en la sinergia, lo cual hace que el valor de las empresas juntas sea mayor, que la suma de sus valores por separado. (Cajisaca Villa, 2012)

Entre las principales fuentes de sinergia podemos mencionar: Mejoramiento de los ingresos, disminución de los costos, reducción de los impuestos y de capital. (Cajisaca Villa, 2012)

Costos de la fusión:

La fusión de empresas tiene implícita una serie de egresos como son:

- Pago de comisiones bancarias.
- Pago honorarios abogados.
- Pago de notarios.
- Gastos emisión de nuevas acciones, a fin de cancelar las acciones anteriores de las compañías fusionadas por absorción.

En el caso de empresas del mismo grupo accionarial, se exige el pago de comisiones bancarias, lo cual se da generalmente para garantizar el cumplimiento de los acuerdos y como respaldo de posibles contingencias no establecidas o identificadas al momento de realizar la fusión.

Ventajas y desventajas de la fusión de empresas

Ventajas

Entre las ventajas de una fusión tenemos (Cajisaca Villa, 2012):

1. Esta transacción goza de incentivos fiscales, por lo cual está exenta de pago de impuestos.
2. Los costos de una fusión son menores a la adquisición de empresas, por lo que no requiere de financiamiento externo.
3. Los socios de las compañías fusionadas se integran en la nueva compañía o a la absorbente.
4. Al integrarse los socios y los intereses, permite la continuidad de las operaciones de las empresas fusionadas, razón por la cual el tratamiento contable de una fusión es la suma algebraica de los valores de los estados financieros, presentando mayores balances consolidados.

Desventajas

Entre las desventajas se encuentran (Cajisaca Villa, 2012):

1. Se requiere permiso legal.
2. Demora de los trámites en las instituciones a cargo, Superintendencia de compañías, Registro Mercantil.
3. La integración de los accionistas puede ocasionar problemas en la dirección de la empresa por problemas de control.

4. Se pueden presentar problemas con la integración de personal, culturas organizativas, operaciones diferentes, control interno entre otros.
5. El hecho de permitir el registro de los activos al valor histórico, y que el proceso establecido por la ley sea la suma algebraica, genera la presentación de un patrimonio que difiere de los valores reales o de mercado, lo cual dificulta la toma de decisiones.

Aspectos Contables, Tributarios y Legales de la fusión de empresas en el Ecuador

Una fusión de empresas conlleva la consideración de aspectos importantes tales como los contables, tributarios y legales; cuyo conocimiento nos permitirán realizar todos los procesos en forma eficiente, logrando alcanzar los objetivos de las empresas que impulsan la ejecución de este mecanismo de reestructuración.

Aspectos Contables: El método contable fusión, es conocido también como acumulación de intereses, debido a que los valores de los estados financieros se añaden a la empresa resultante, puesto que se considera la continuidad de las empresas fusionadas. (Murillo Moncayo & Méndez Prado, 2009) (Superintendencia de Compañías, 2013)

Los traspasos de los activos sean estos tangibles o intangibles se pueden realizarse al valor presente o de mercado.

Las fechas de cortes de los balances de las compañías fusionadas debe ser la misma, con lo cual se cumple con el principio de consistencia.

El proceso contable de fusión consta de los siguientes pasos:

- Si existe inversión, la cuenta inversiones de la compañía a absorber y el capital de la o las absorbidas se eliminan.

- Las transacciones y saldos entre las empresas a fusionarse deben eliminarse.
- La fusión se realiza por línea, sumando partidas similares de activos, pasivos, patrimonio, ingresos y gastos, de tal forma que la información se presente como si fuera una sola empresa.

Aspectos Tributarios: En el Ecuador el proceso de fusión goza de incentivos tributarios, tanto en el traspaso de activos y pasivos, como en el mayor o menor valor que refleje la inversión de los accionistas, socios o partícipes como consecuencia de la fusión.

En cuanto a las obligaciones tributarias las compañías que han acordado en fusionarse por absorción, deberán continuar con sus actividades, hasta que la resolución de fusión esté inscrita en el registro mercantil.

Aspectos Legales: las reglamentaciones para el proceso de fusión están establecidas en la Ley de Compañías, y la resolución de aprobación de fusión de las compañías anónimas, limitadas, en comandita por acciones y economía mixta, está a cargo de la Superintendencia de Compañías. El Registro Mercantil tiene como función la inscripción de la resolución de fusión, para su posterior publicación.

Marco Legal de la fusión de empresas en el Ecuador

Las fusiones de las empresas controladas por la Superintendencia de Compañías, están sometidas a lo dispuesto por la ley de compañías en los artículos del 337 al 344, y sujetos a las solemnidades de la ley establecidas en el artículo 33 de la Ley de Compañías. (Superintendencia de Compañías, 2013)

De acuerdo a la ley, las fusiones de las compañías están sujetas a las siguientes disposiciones (Cajisaca Villa, 2012):

- Elaboración del Acta de aprobación de las bases de fusión y del proyecto de reforma al contrato social.

La elaboración de esta acta requiere de la convocatoria de la Junta extraordinaria de las empresas inmersas en la fusión, la cual debe ser especialmente convocada (artículo 340, 236). Para su validez deberá concurrir al menos la mitad del capital pagado (artículo 231, 240) y en lo que se refiere a la disolución su aprobación requiere de igual número de votos que el que se requiere de acuerdo a los estatutos para disolución voluntaria (artículo 338, 341) (Superintendencia de Compañías, 2013). La ley establece que la fusión es causal de disolución (artículo 361), con la diferencia que no se realiza el proceso de liquidación. (artículo 377).

- Cortes de Balances

Los Balances de las empresas a fusionarse y de la consolidada o resultante, se cortan con fecha anterior al otorgamiento de la escritura de fusión.

El traspaso del patrimonio se realiza en bloques, aumentando el capital en la cuantía que corresponda, el traspaso de los activos, sean estos tangibles e intangibles se harán al valor de mercado o al valor presente (artículo 338,339).

Los pasivos de la compañía absorbida serán de responsabilidad de la nueva compañía o absorbente (artículo 341) (Superintendencia de Compañías, 2013).

Las acciones de las compañías absorbidas, deben ser entregadas al Superintendente de Compañías (artículo 335), a su vez los socios o accionistas de estas compañías recibirán las acciones de la nueva compañía en proporción a su respectiva participación (artículo 338) (Superintendencia de Compañías, 2013).

- Elaboración de la escritura pública de fusión

La escritura debe ser suscrita por los representantes de las compañías absorbidas o fusionadas, además contendrá sus balances finales, las modificaciones estatutarias que se generan del aumento de capital de la compañía absorbente, y el número de acciones a entregar a los nuevos accionistas (artículo 343) (Cajisaca Villa, 2012) (Superintendencia de Compañías, 2013).

- Inspección y aprobación de la escritura pública de fusión

La Superintendencia de Compañías, es el ente que se encarga de aprobar la escritura de fusión, quien se encargará de realizar una inspección a las compañías bajo su control, verificando la precisión de los rubros de aumento de capital (artículo 342). Una vez aprobado mediante resolución, da paso a la cancelación de las compañías extinguidas o disueltas por fusión. (Cajisaca Villa, 2012).

- Registro de la escritura pública de fusión en el Registro Mercantil

Con la resolución de fusión de la Superintendencia de Compañías se procede a inscribirla en el Registro Mercantil de la compañía absorbente o nueva empresa y finalmente se procede a la publicación (artículo 340).

2.1.1.4 Impuesto al valor Agregado

Objeto del Impuesto al Valor Agregado

Este impuesto grava a la transferencia de dominio e importación de bienes muebles de naturaleza corporal, y a los servicios prestados. (Servicio de Rentas Internas, 2013).

Crédito tributario

El crédito tributario es el Impuesto al Valor Agregado (IVA) de las compras de bienes y servicios que se utilizan en la producción, comercialización de productos y prestación de servicios gravados con tarifa 12%, y que se descuenta del IVA cobrado en las ventas. (Servicio de Rentas Internas, 2013) (Servicio de Rentas Internas, 2012)

Impuesto a la renta

Se considera Impuesto a la renta a la obligación que tienen las personas naturales y sociedades que generan una ganancia o utilidad al final de un ejercicio impositivo, el cual comprende del 1 de enero al 31 de diciembre de cada año.

El impuesto a la renta es calculado sobre los ingresos gravados menos devoluciones, descuentos, costos, gastos, y deducciones imputables a los ingresos, conocido como Base Imponible.

Las leyes y reglamentos que regulan esta obligación se encuentran en la Ley orgánica de Régimen Tributario Interno(LORTI) y el Reglamento para la aplicación de la Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno (RLOTI).

De acuerdo a la ley (artículo 36,37 LORTI), las tarifas impositivas a las que están sujetas las sociedades constituidas en el Ecuador, las sucursales de empresas extranjeras domiciliadas en el país y los establecimientos permanentes de sociedades extranjeras no domiciliadas que obtengan ingresos gravables son: 24% año 2011, 23% año 2012, 22% año 2013 (LEY ORGÁNICA DE RÉGIMEN TRIBUTARIO INTERNO, 2012)

Anticipo Impuesto a la Renta

De acuerdo a la ley (LORTI), las personas naturales, sucesiones indivisas obligadas o no a llevar contabilidad, las sociedades, y las empresas públicas

sujetas al pago del impuesto a la renta, están obligadas a determinar en la declaración del año anterior el anticipo de impuesto a la renta con cargo al ejercicio fiscal corriente.

Forma de cálculo del anticipo impuesto a la renta.

La forma de cálculo del anticipo difiere dependiendo del tipo de contribuyente:

- a) Personas naturales y sucesiones indivisas no obligadas a llevar contabilidad:

El anticipo es equivalente al 50% del impuesto a la renta del ejercicio anterior menos las retenciones en la fuente que le hayan aplicado en ese mismo ejercicio impositivo.

- b) Personas naturales y sociedades indivisas obligadas a llevar contabilidad, y las sociedades:

El anticipo se determina mediante la suma de los siguientes rubros:

Rubros	%
Activo Total	0,4%
Patrimonio Total.....	0,2%
Ingresos gravados.....	0,4%
Costos/Gastos deducibles.....	0,2%

Para este grupo de contribuyentes no se considerarán las cuentas por cobrar en el cálculo de anticipo, salvo que correspondan a partes relacionadas.

Excepciones para pago del anticipo de impuesto a la renta

La ley prevee las siguientes excepciones (LEY ORGÁNICA DE RÉGIMEN TRIBUTARIO INTERNO, 2012):

- a) Las personas naturales, sucesiones indivisas obligas a llevar contabilidad y sociedades, están exentas del pago del anticipo después del quinto año de inicio de su proceso productivo y comercial.
- b) Las sociedades en proceso de disolución, cuando no hayan generado ingresos gravables en el ejercicio fiscal anterior, no estarán sujetos al pago del anticipo de impuesto a la renta en el año que inicien su proceso de disolución.
- c) No están sometidas al pago del anticipo, las compañías cuya única actividad corresponda a la tenencia de acciones, participaciones, los fidecomisos de inversión, y aquellas sociedades cuyos ingresos totales sean exentos.
- d) En el caso de los contribuyentes cuya actividad económica esté exclusivamente relacionada a los proyectos agrícolas, agroforestería y silvicultura de especies forestales; así como los relacionados a proyectos de software o tecnología, cuya etapa de crecimiento en el primer caso y desarrollo en el segundo caso, sean superior a un año estarán exonerados del pago del anticipo de impuesto a la renta durante los períodos fiscales en los que no reciban ingresos gravados.

Cuotas y plazos para el pago del anticipo.

El pago del anticipo de impuesto a la renta se realiza en dos cuotas iguales en el mes de Julio y Septiembre, de acuerdo al calendario establecido en base al noveno dígito del RUC.

Para el caso de las personas naturales y sucesiones indivisas obligadas a llevar contabilidad y sociedades, el monto a cancelar en las dos cuotas es el resultado de restar al valor determinado en la declaración las retenciones en la fuente que hayan realizado en el ejercicio impositivo anterior. La

diferencia del anticipo que corresponde a las retenciones se deberá liquidar dentro de los plazos establecidos para la declaración del impuesto a la renta del ejercicio fiscal en curso.

Este anticipo pagado corresponde a un crédito tributario para el pago del impuesto a la renta del ejercicio fiscal en curso. El crédito tributario producto del anticipo de impuesto a la renta ha sufrido algunas modificaciones, con la última reforma del 23/ Diciembre/2009, se eliminó la posibilidad de solicitar la devolución cuando el anticipo es mayor al impuesto a la renta causado o aplicarlo en los próximos 3 años posteriores: es así que a partir del 2010, fecha en que entró en vigencia la reforma de Diciembre del 2009, solo podrá aplicarse como crédito tributario el anticipo en el ejercicio fiscal que corresponda, y en caso de no ser acreditado al impuesto causado de dicho ejercicio, se convierte en pago definitivo, sin derecho a crédito tributario posterior. (Guevara Rodríguez, Anticipo de Impuesto a la Renta)

2.1.2 Marco conceptual.

A continuación algunos términos utilizados en la actividad naviera:

Bill of loading, llamado conocimiento de embarque, es un documento probatorio y de confirmación de recepción de la mercadería entre el transportista y el cargador. La confirmación de recepción mediante la firma normalmente la realiza el agente del buque, y es el único documento para retirar la mercadería, para lo cual es posible el endoso del mismo.

Buque tramp: no se sujetan a línea regular, se desplazan libremente dependiendo de la necesidad que se presente para realizar un flete.

Concesionario: se denomina a la persona natural o jurídica, que previamente ha sido autorizada a ocupar y usar espacios de propiedad del estado.

Contenedor: es un medio de embalaje que nació ante la necesidad de movilizar la mercadería sin que sufra deterioro y sea más fácil y rápido de manipular. Existen dos tamaños de contenedores estandarizados a nivel mundial de 20' (TEUS) y 40' (FEUS).

Contribuyente: es la persona física con derechos y obligaciones frente al ente estatal, conocido también como sujeto pasivo en Derecho Tributario.

Feu: sigla inglesa para denominar la medida de los contenedores de 40', su nombre completo es Forty Equivalent Unit.

Nave: es toda construcción dotada para navegar entre puertos de un mismo país o al extranjero, y que sirve para movilizar mercadería o pasajeros. Estas pueden ser clasificadas dependiendo del tonelaje del registro bruto, como nave mayor (más de 50 toneladas registro bruto) o menor (igual o menor a 50 toneladas de registro bruto).

Sucesiones indivisas: es un contribuyente de duración determinada, ya que su existencia se inicia con el fallecimiento de la persona natural y se extingue por mandato judicial o por inscripción del testamento de la persona fallecida. Al momento de fallecer, los herederos deben modificar el tipo de contribuyente de persona natural a sucesión indivisa, manteniendo el mismo número de RUC y tributando hasta el momento que los herederos incorporen el patrimonio lo dejado por el fallecido. (CLUB DE CONTADORES)

Teu: sigla inglesa para denominar la medida de los contenedores de 20', su nombre completo es Twenty Equivalent Unit.

Terminales portuarios: son instalaciones privadas ó públicas, que cuentan con las facilidades para realizar las operaciones portuarias.

CAPÍTULO 3

3.1 Marco Metodológico

3.1.1 Tipo y diseño de la investigación.

Para el desarrollo de este trabajo se recurrirá a los siguientes tipos de investigación:

Investigación documental: mediante la revisión de todo tipo de información relacionada con los actores del comercio internacional marítima, lo cual incluye las normas legales que regulan al actor principal de estudio como son las agencias marítimas, y de las variables que influyen en el problema de investigación, tanto en el diagnóstico, como en el pronóstico y el control al pronóstico.

Investigación descriptiva: se procederá al análisis de las variables definidas en el planteamiento del problema de estudio, a fin de contar con elementos de juicios que nos permita confirmar o no la eficacia de la solución planteada al problema.

Investigación explicativa: el tema de estudio también está sujeto a este tipo de investigación, puesto que una vez que se realice el análisis de las diferentes variables que afectan al problema, que incluyen datos estadísticos de la evolución y proyección de algunas variables, así como de su comportamiento en el sector en que se desenvuelve la agencia marítima, se procederá a realizar las conclusiones y recomendaciones de los hallazgos encontrados.

Investigación transeccional: se recopilará información a una fecha determinada relacionada con algunas de las variables detalladas en el planteamiento del problema, con el fin de realizar muestreos estadísticos que nos sirvan como sustento para las conclusiones que finalmente se determinen.

En cuanto al diseño de la investigación, ésta se realizará aplicando un diseño combinado, el cual incluye un diseño cuantitativo y cualitativo.

Lo anterior debido a que se realizarán estadísticas para determinar la evolución y efecto de las variables, así como también investigación de campo, a fin de conocer cómo actúa la competencia frente a situaciones similares a la presentada en el problema planteado, la cual se origina por la necesidad de captar mayores clientes externos (armadores) o nuevos negocios relacionados a la actividad marítima.

Para atender esta situación se realizarán entrevistas al personal de la CAMAE, con el objeto de conocer los grupos económicos dedicados a dicha actividad, lo cual permitirá definir la población a la que podemos realizar entrevistas para comprender como se manejan ante situaciones similares a la planteada en el problema de estudio.

Adicional se realizarán revisiones de los efectos que han tenido en los estados financieros la situación planteada en los últimos 5 años y como ha ido incrementado los negocios y volúmenes de carga y las proyecciones que tienen en los próximos años.

3.1.2 La población y la muestra

3.1.2.1 Características de la población

Debido a que problema objeto de estudio está en función de la facturación que realiza la compañía de servicios técnicos especializados a una agencia marítima, se considera como población al personal que forma parte de la compañía de servicios técnicos especializados (financiero, sistemas, recursos humanos, contabilidad, impuestos, cobranzas), así como el volumen de la carga o incremento de los negocios de la agencia marítima, cuya asignación depende de esto; por otro lado es importante conocer cómo funcionan los grupos económicos del sector marítimo (competencia) por lo que se los considera también como población.

3.1.2.2 Delimitación de la población

La población relacionada con los grupos económicos en el entorno marítimo son finitos, debido a que son limitados, así como el número de empleados que laboran en la empresa de servicio técnico especializado.

El volumen de carga, dado por los contenedores de importación, exportación, bill of loading (bl) y naves se consideran infinitos.

3.1.2.3 Tipo de la muestra

El tipo de muestra depende de las variables a ser analizadas, en el caso de grupos económicos del sector marítimo y del personal que forma parte de la compañía de servicios técnicos especializados, el tipo de muestra es no probabilístico.

En lo que respecta al volumen de carga el tipo de muestra es probabilística.

3.1.2.4 Tamaño de la muestra

El tamaño de la muestra relacionada con los grupos económicos del sector naviero es finita, y se determinará una vez se conozca el universo total de los grupos económicos posterior a la entrevista con el personal de la CAMAE.

En cuanto a las variables volumen de carga/nave, expansión nuevos negocios, se considera útil el análisis estadístico individual de cada una de ellas, lo que nos permitirá conocer la tendencia y comportamiento; para lo cual se aplicará la estadística descriptiva y el histograma de frecuencia en forma anual, no siendo necesario hallar el tamaño de la muestra en estas variables, dado que nos proporciona una mejor herramienta de interpretación.

3.1.2.5 Proceso de selección

En el caso de la muestra no probabilística el proceso de selección se realizará por muestras de sujetos voluntarios.

3.1.3 Los métodos y las técnicas

3.1.3.1 Método teórico

En el problema de estudio se aplican los siguientes métodos: inductivo, deductivo y síntesis.

Lo anterior obedece ya que debemos partir de la revisión particular de la agencia hacia todo el entorno en que desenvuelve en el medio marítimo (inductivo), y de la observación de toda la cadena logística y las posibilidades de crecimiento dentro de esta cadena de la cual forma parte la agencia marítima (deductivo), por último el método de síntesis, ya que es importante para poder resumir y extraer las ideas principales de la información obtenida de este problema y poder transmitir las.

3.1.3.2 Método empírico

Al trabajo de estudio se aplicará el método empírico partiendo de las investigaciones previas realizadas en el campo marítimo, para posteriormente analizar las variables independientes obtenidas del diagnóstico, pronóstico; comprobar, verificar las variables independientes propuesta para la solución del problema mediante el uso de los instrumentos de investigación.

3.1.3.3 Técnicas e instrumentos de la investigación

Como instrumento de recolección de datos se utilizará: Observación y la entrevista.

En relación a la técnica de observación, es la que aplicará en mayor medida para las diferentes variables, mediante la revisión de los informes de las empresas, que

incluyen estados financieros, detalles de funciones del personal de la compañía de servicios especializados.

Sobre la técnica de entrevista, se realizará una planificación para concertar citas con los representantes o personas designadas por las empresas de los grupos económicos del sector marítimo, que tengan la autoridad para atender la entrevista. Esta técnica será de aplicación debido a que de lo que conocemos el mercado naviero, el número de grupos económicos no es muy extenso.

Previamente se procederá a realizar un cuestionario semiestructurado como guía para la entrevista (Anexo No.4).

También se realizará entrevista a una persona especialista en el área de servicios técnicos especializados, a fin de conocer su opinión sobre determinados temas relacionados a la tendencia de los grupos económicos.

CAPITULO 4

4.1 Análisis de Resultados/Plan de negocio/Diagnóstico situacional.

En este capítulo analizaremos el entorno donde se desenvuelve la actividad de las empresas objeto de estudio, a fin de comprender las razones de su crecimiento hacia nuevos negocios, también se examinará los principales grupos económicos de este sector.

Adicional se revisarán los antecedentes de las compañías objeto de estudio, las compañías que forman el grupo económico, la forma de distribución y facturación de los servicios técnicos especializados, la evolución del IVA asumido como gasto por el concepto antes mencionado. Se explorará la evolución de la carga movilizadora, naves atendidas, principales componentes del negocio marítimo y del número de personas y monto de sueldos de la compañía de servicios técnicos especializados.

Se revisarán los resultados de las encuestas realizadas a los representantes o persona designada para los grupos económicos a fin de conocer cómo funcionan ante situaciones semejantes al problema planteado, así como el criterio de un experto en la materia.

Se plantearán las soluciones que se consideran viables luego del análisis previo.

4.1.1 La actividad marítima en el Ecuador

El transporte marítimo en el Ecuador ha tenido un desarrollo predominante en los últimos años, convirtiéndose en el principal medio de comercio exterior,

colocando a Guayaquil, como principal puerto de descarga y embarques de carga. Este desarrollo originado por aumento de las importaciones y exportaciones de productos, ha traído cambios positivos, que van desde un mejoramiento de la infraestructura portuaria, zonas logísticas, dotación de equipos que ayudan a brindar un servicio más competitivo.

Si nos remontamos a la historia, la eliminación de la ley de reserva de carga lo cual se dio en 1992, originó un incremento en la frecuencia de naves arribadas a puertos ecuatorianos, y la necesidad de agentes para atenderlas, de ahí surgió la creación de compañías que los representen.

La Armada del Ecuador es el organismo encargado del establecimiento del cuerpo de leyes marítimas acorde con las necesidades nacionales y en concordancia con los instrumentos internacionales aceptados por el país, garantizando un desarrollo sostenible en la utilización de los recursos del mar. Su misión es propender la libre competencia, evitar la existencia o intención de crear monopolios o oligopolios, dictando resoluciones que impiden que las Agencias Navieras, realicen actividades propias de Operadores Portuarios (OP) o de Empresas de Servicios Complementarios (ESC) y viceversa; así como el establecimiento de limitaciones de tal forma que los accionistas, administradores, representantes, empleados, concesionarios de las OP y ESC no sean los mismos o tengan vinculación con otras OP y ESC.

Lo anterior ha traído como consecuencia que las empresas que se desenvuelven en el medio marítimo, crean otras compañías para atender las diversas necesidades de los clientes, originando los grupos económicos.

De acuerdo a la información proporcionada por la CAMAE, organismo que agrupo a las compañías del sector marítimo, los principales grupos económicos son:

Cuadro No 1. Principales Grupos Económicos del Sector Marítimo

Grupo Compañías	Tipo de compañías						
	Naviera	Operador Portuario carga	Desconsolidar a/Consolidador	Transporte	Puerto Privado	Alquiler maquinaria pesada	Exportadora
Grupo Remar	Remar Navisur Gemar	Copmain	Bremax				
Maersk	Maersk			Opacif			
Grupo Transocénica	Transocénica Transvisa Transnippon		Navecuador	Transpoint			
Grupo Holco	Navesmar Evergreen Transec APL del Ecuador	Tasesa					
Grupo Andinave	Greenandes Ecuador Andinave	Andigrain	Pacificlink		Andipuerto		
Grupo Marglobal	Marglobal	Aretina	Modaltrade	Portrans			
Grupo Tradinter	Tradinter	Termipor				Termitrans	
Grupo Pormar	Pormar	Naportec					Union de Bananeros Ecuatorianos

Fuente: Información proporcionada por la CAMAE

Elaborado por: Autor

Cabe indicar que en lo que respecta al grupo económico de las compañías objeto de estudio se las denominará por su actividad económica, por asunto de confidencialidad.

4.1.2 Antecedes compañías objeto de estudio

LA AGENCIA MARITIMA S.A.

Fue fundada en 1979 como iniciativa de un importante grupo naviero que necesitaba contar con un agente general que sea responsable y confiable dentro de Ecuador.

Desde su inicio, LA AGENCIA MARITIMA S.A. ha agenciado a importantes líneas navieras, ofreciendo una amplia gama de servicios relacionados al transporte marítimo.

Al pasar de los años, LA AGENCIA MARITIMA S.A. ha representado un gran número de armadores y operadores y desde entonces ha logrado mantener presencia en el mercado local gracias a una dedicada y muy comprometida fuerza laboral, complementándose con un eficiente manejo de requerimientos logísticos y operacionales.

Sin dejar de ser fiel a su negocio principal, La AGENCIA MARITIMA S.A. pasó a dedicarse a otras actividades relacionadas con el envío, como el transporte terrestre, logística, manejo de carga y almacenamiento, a través de subsidiarias, y empresas asociadas que son líderes en sus campos.

Línea de negocio y productos.

La Agencia Marítima SA, provee a embarcadores, fletadores de naves y líneas navieras, servicios de transporte, agenciamiento y logística en general, proporcionando una solución integral para satisfacer sus requerimientos.

Los servicios de agenciamientos comprenden:

- Agenciamiento de naves tráfico regular (Liner) y Eventual (Tramp/Spot).
- General Agents: Tramitar autorizaciones ante autoridades, programar recaladas con los terminales, coordinar estiba y desestiba de carga.

- Husbandry Agents: Atender requerimientos de la nave/charteador/armador.
- Protective Agents: Supervisar actividades del agente del buque, defender intereses del armador.

Cientes (locales y del exterior)

La Agencia Marítima SA tiene dos tipos de clientes: locales y del exterior.

Cientes locales: tenemos a los consignatarios de la carga (importación) y embarcadores (exportación).

Cientes del exterior: En este grupo tenemos a los armadores.

Dentro de los armadores tenemos a los dueños de naves y a los charteadores

Otro Aspecto relevante

La Agencia Marítima forma parte de un grupo económico, siendo esta la compañía principal, el cuadro siguiente muestra las compañías que forman parte del grupo:

Cuadro No. 2 Grupo Económico que forma parte La Agencia Marítima S.A



Fuente: Información proporcionada por personal de La Agencia Marítima S.A.

Elaborador por: Autor

A fin de evitar conflictos comerciales con sus clientes del exterior, creó dos compañías con el mismo objeto social y para captar a los clientes con carga inferior a un contenedor creó una empresa Desconsolidadora. La idea de expandirse brindando un servicio integral a sus clientes los llevó a tomar la decisión de crear una empresa Operadora Portuaria de Carga y una de Transporte, ya que de acuerdo a las regulaciones de la Autoridad Portuaria (AP) este servicio no podía ser proporcionado por la Agencia Marítima, y en el caso de la compañía de Transporte, la ley de compañías obligaba que la compañía de transporte tenga solo este objeto social.

Para una distribución equitativa de los gastos y con el fin de no tener contingencias por el personal que presta servicios comunes al grupo de compañías creó una compañía de Servicios Técnicos Especializados, en la cual se enroló al personal financiero, contable, administrativo, sistemas, legal societario.

4.1.3 Facturación de Servicios Técnicos Especializados

La compañía de Servicios Técnicos Especializados, para el cobro de sus servicios a las compañías del grupo, estableció como mecanismo el cálculo en función de la carga movilizada, empleados operativos, naves atendidas. Este rubro grava IVA, el mismo que por no ser operativo, es considerado como gasto para la compañía a la cual se factura.

Conforme se incrementa la carga de los servicios técnicos especializados producto de un mayor número de empleados o aumento de sueldo, el IVA se ve afectado ocasionando un mayor gasto afectando el resultado de la compañía a la cual se presta el servicio, y al flujo. Este fórmula que un principio pareció una forma idónea, estaba afectando en mayor proporción anualmente, por lo que se hace necesario su análisis, que le permita encontrar una alternativa eficiente económicamente, sin contingencias laborales.

El siguiente cuadro nos refleja la forma como ha venido evolucionando el número de personas enrolados y remuneraciones en la compañía de Servicios Técnicos Especializados.

Cuadro No. 3 Evolución de las remuneraciones en miles de dólares y el número de empleados en la empresa de Servicios Técnicos Especializados

Departamento	2008		2009		2010		2011		2012		2013	
	Remun	Número empleados										
Administrativo	92	8	71	4	99	4	172	13	154	15	190	18
Financiero	172	11	179	13	184	13	257	19	398	26	423	25
Sistemas	29	2	29	2	29	2	68	3	100	4	138	5
Legal Societario			16	1	16	1	17	1	18	1	19	1

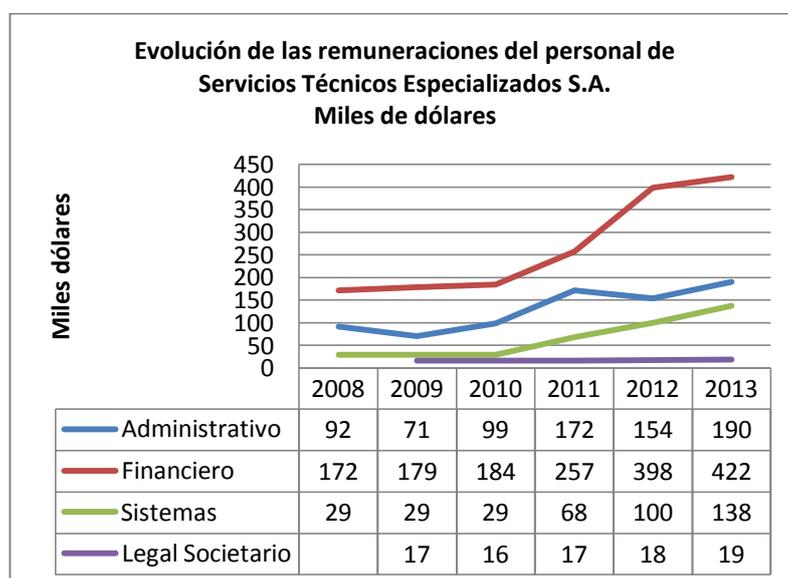
Fuente: Información proporcionada por la empresa de Servicios Técnicos Especializados.

Elaborado por: Autor

El cuadro nos muestra que año a año han venido incrementando los dos rubros (número de empleados y remuneraciones) producto del aumento de la carga laboral, por un mayor volumen de carga movilizadora, naves atendidas y la expansión de los negocios.

Los siguientes gráficos nos muestran en forma más clara la evolución de las dos variables: remuneraciones y número de empleados en la empresa de Servicios Técnicos Especializados.

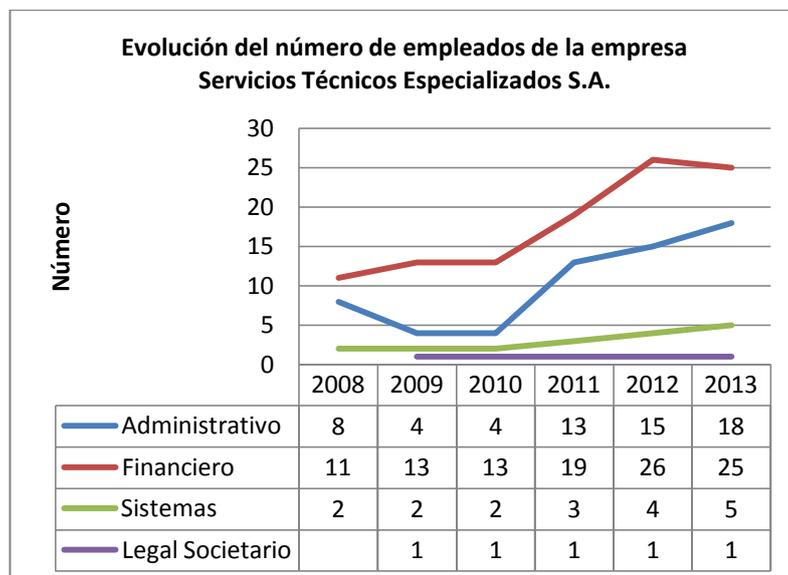
Gráfico No. 1 Evolución de las remuneraciones del personal de la Empresa de Servicios Técnicos Especializados.



Fuente: Datos proporcionados por la empresa de Servicios Técnicos Especializados SA.

Elaborado por: Autor

Gráfico No. 2 Evolución del número de empleados de la Empresa de Servicios Técnicos Especializados.

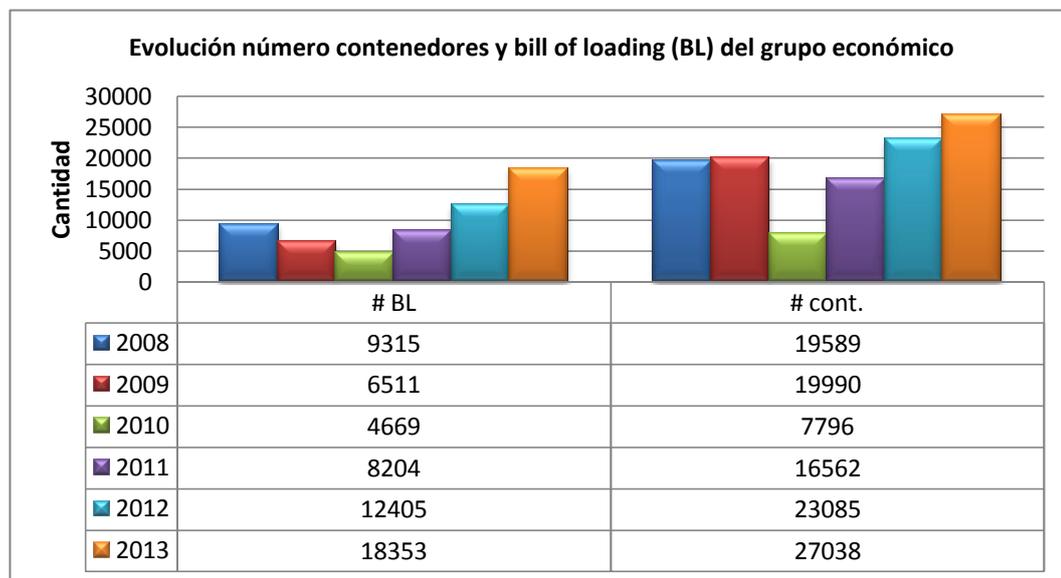


Fuente: Datos proporcionados por la empresa de Servicios Técnicos Especializados S.A.

Elaborado por: Autor

Aunque el caso de estudio se trata de la compañía Agencia Marítima SA, se considera necesario revisar el movimiento de carga de las compañías del grupo, puesto que el mayor valor facturado depende de este factor. Los siguientes gráficos muestran su evolución:

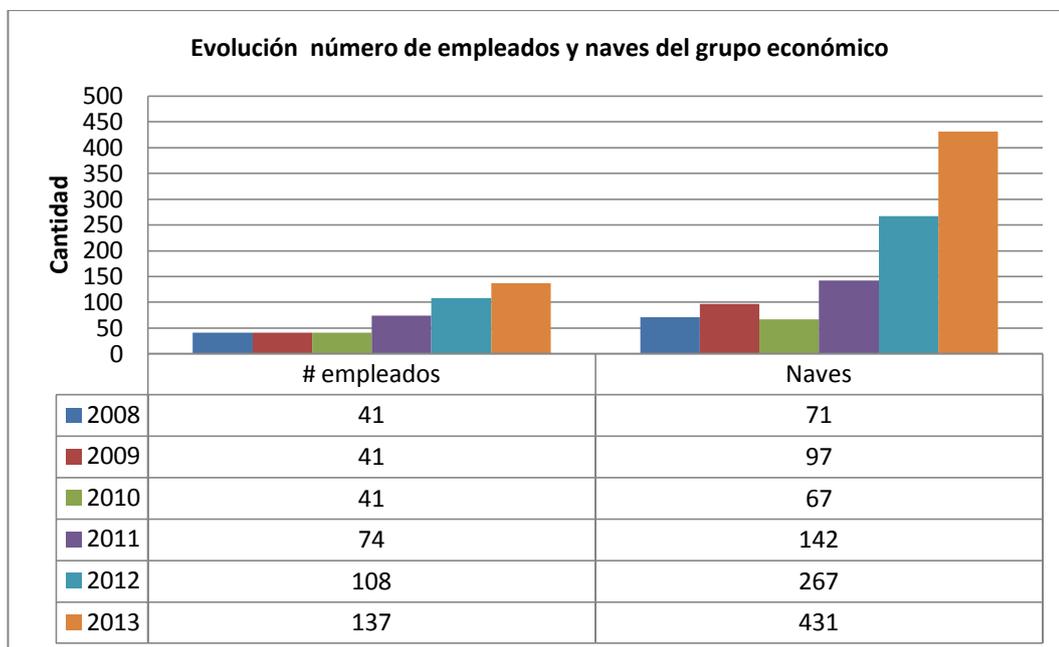
Gráfico No. 3 Evolución número de contenedores y bill of loading del Grupo Económico.



Fuente: Datos proporcionados por Compañía de Servicios Técnicos Especializados.

Elaborado por: Autor

Gráfico No. 4 Evolución número de empleados y naves del grupo económico



Fuente: Datos proporcionados por Compañía de Servicios Técnicos Especializados.

Elaborado por: Autor

Para un mejor análisis, en lo referente a la facturación realizada a La Agencia Marítima S.A., es necesario que se revise como han venido evolucionando los parámetros utilizados para el cálculo, monto de facturación y relación porcentual vs al total de costo/ gasto y vs a los resultados:

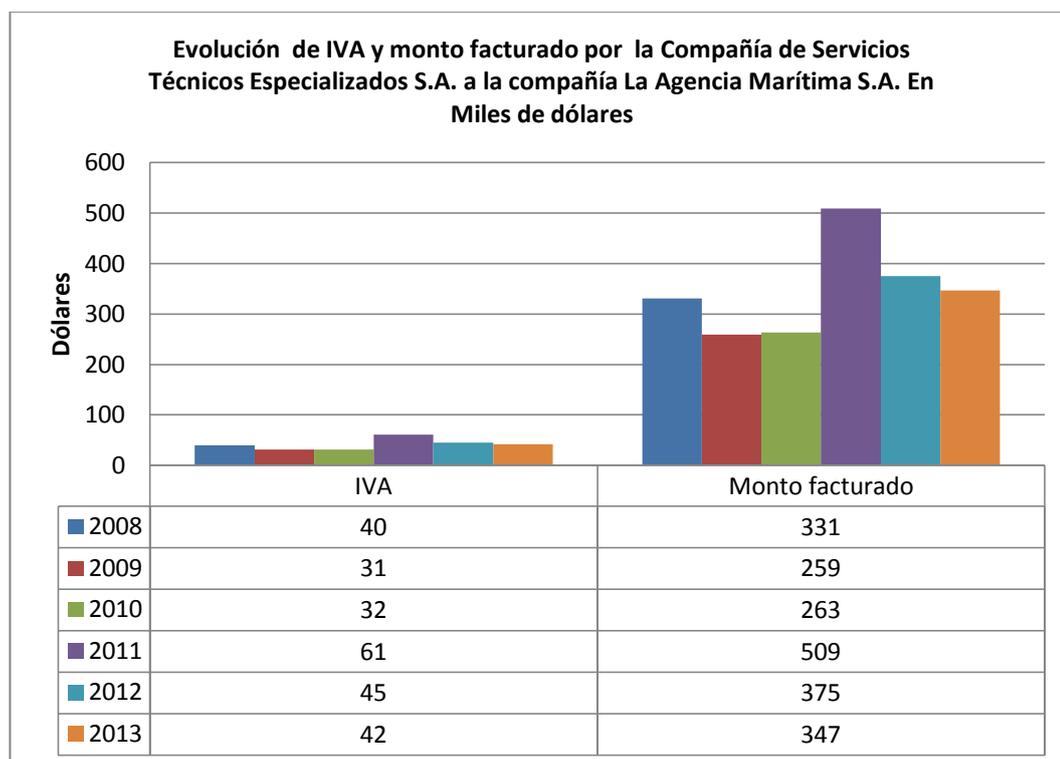
Cuadro No.4 Evolución de carga, número de empleados, contenedores, bl de la Agencia Marítima S.A.

La Agencia Marítima S.A.						
Parámetros	2008	2009	2010	2011	2012	2013
# BL	4.764	3.196	1.400	4.572	6.775	9.732
# contenedores	8.380	8.600	1.320	7.867	12.792	11.079
# empleados	16	19	21	55	83	92
Naves	41	69	52	117	241	431

Fuente: Datos proporcionados por la compañía La Agencia Marítima S.A.

Elaborado por: Autor

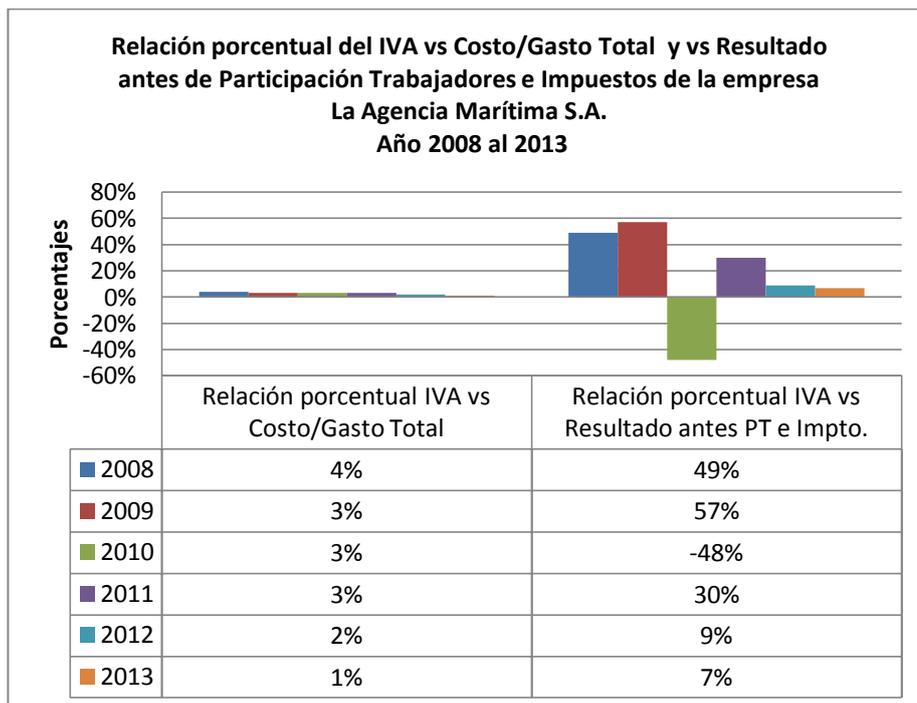
Gráfico No. 5 Evolución del IVA y monto facturado por la Compañía de Servicios Técnicos Especializados S.A. a la compañía La Agencia Marítima S.A.



Fuente: Datos proporcionados por La Agencia Marítima S.A.

Elaborado por: Autor

Gráfico No. 6 Relación porcentual del IVA vs Costo/Gasto Total y vs Resultado antes de Participación Trabajadores e Impuestos de la empresa La Agencia Marítima S.A.



Fuente: Datos proporcionados por La Agencia Marítima S.A.

Elaborado por: Autor

Del análisis podemos determinar que existen varias afectaciones producto de esta facturación:

Como ente jurídico independiente

1. La Agencia Marítima S.A. se ve afectada en el Estado de Resultados por el monto facturado e IVA, que por su naturaleza no puede ser considerado como crédito tributario.

2. Tanto La Agencia Marítima como la Empresa de Servicios Técnicos Especializadas se ven afectadas en la liquidez por el pago del anticipo de impuesto a la renta, puesto que dicho cálculo lo deben efectuar a partir del 2010 sobre los ingresos (Servicios Técnicos Especializados) y gastos (La Agencia Marítima), pudiendo afectar posteriormente a resultados, siempre que el anticipo sea mayor al impuesto causado del año.

Cuadro No. 5 Cálculo de anticipo de impuesto a la renta

Cálculo de anticipo de impuesto a la renta

Compañía Servicios Técnicos Especializados S.A.

Años	Cuentas	Monto en Miles USD	%	Valor en Miles USD
2010	Ingresos gravados	263	0,40%	1
2011	Ingresos gravados	509	0,40%	2
2012	Ingresos gravados	375	0,40%	2
2013	Ingresos gravados	347	0,40%	1
				<u>6</u>

Compañía La Agencia Marítima S.A.

Años	Cuentas	Monto en Miles USD	%	Valor en Miles USD
2010	Gastos deducibles	263	0,20%	1
2011	Gastos deducibles	509	0,20%	1
2012	Gastos deducibles	375	0,20%	1
2013	Gastos deducibles	347	0,20%	1
				<u>3</u>
TOTAL				9

Fuente: Datos proporcionado por las empresas.

Elaborado por: Autor

El cálculo de anticipo de impuesto a la renta se realiza sobre varias cuentas, sin embargo para análisis solo se han utilizado las cuentas que son afectadas por la facturación de servicios técnicos especializados.

Como grupo económico

1. Afecta al resultado por el monto del IVA, debido a que no puede ser considerado como crédito tributario.
2. La afectación del anticipo se ve reflejada también a nivel de grupo económico en el Estado de Resultados y en la Liquidez.

Como alternativa inicial se propuso la fusión, la cual se ratifica posterior a la revisión y análisis de la información proporcionada por las compañías, el análisis siguiente también lo refuerza logrando sinergia, mediante la disminución de gastos, impuestos y de capital de trabajo:

Cuadro No. 6 Cálculo Impuesto a la Renta

Años	Resultado antes Participación Trabajadores e Impuestos		Monto Pagado en Participación Trabajadores e Impuesto Renta		Monto que debió pagarse en en Participación Trabajadores e Impuesto Renta en caso de estar fusionada
	La Agencia Marítima S.A.	Servicios Técnicos Especializados S.A.	La Agencia Marítima S.A.	Servicios Técnicos Especializados S.A.	
	2008	80.697	31.700	29.253	
2009	53.779	41.929	19.495	15.199	34.705
2010	-66.616	43.190		15.657	12
2011	201.634	23.323	71.378	8.256	79.657
2012	479.855	40.575	165.790	14.019	179.825
2013	612.505	35.534	206.414	11.975	218.403

Fuente: Datos proporcionados por las empresas.

Elaborado por: Autor

El cuadro nos muestra claramente que la fusión hubiera disminuido el pago de impuesto en el año 2010, ya que mientras una empresa pierde y no paga impuesto, la otra tiene ganancia por lo tanto debe pagar el impuesto.

4.1.4 Resultados de los métodos empleados para análisis de las posibles soluciones para disminuir el IVA facturado por la compañía de Servicios Técnicos Especializados a la compañía La Agencia Marítima S.A.

Partiendo de la información proporcionada por la CAMAE, referente a los principales grupos económicos del sector naviero, se procedió a contactar a las personas a cargo a fin de concretar una cita para atender el cuestionario semiestructurado (Anexo No.4), de tal forma nos permita conocer como proceden ante situaciones similares, es decir, el manejo de personal común para atender las actividades de las compañías que deban constituir para atender la expansión de los negocios en el sector marítimo.

Sobre este punto, ante la presencia de un gobierno que impulsa la equidad laboral, y el temor a ser sancionado, se presentaron limitaciones para conseguir respuestas al cuestionario elaborado, manifestando que se afectaba a la confidencialidad de las empresas.

En relación a la entrevista al experto en materia laboral, Abogado Pablo Guevara Rodríguez (Guevara Rodríguez, 2013), socio de la empresa FIDESBURÓ, empresa de consultoría, esta se realizó sin inconvenientes y los principales puntos mencionados en base al cuestionario de entrevista (Anexo No.5) son:

1. Visto desde el IVA tiene una afectación importante, en la medida que la facturación por estos servicios sea importante, ya que el IVA que se factura por los servicios técnicos especializados corresponde a gastos administrativos, por lo cual no da derecho a crédito tributario, ni es objeto de devolución. Lo anterior debido a que el valor facturado no corresponde al giro del negocio.

2. Para evitar el IVA, y la contingencia tributaria, la primera alternativa es la fusión, pero se debe evaluar si comercialmente es viable.
3. Otra alternativa es identificar en las empresas, cuales son las actividades de prestadas por un mismo personal a favor de las empresas que forman parte del grupo, de tal forma que esos servicios sean contratados por las compañías por jornada parcial a los trabajadores, y de esa manera evitar se facture un servicio complementario o un servicio técnico especializado . Complementario si se trata de un conserje, servicio especializado en el caso del contador y del abogado; evitando tenerlos contratados bajo relación de dependencia en varias compañías, minimizando el riesgo.
4. La norma de servicios técnicos especializados indica el tratamiento que corresponde a un comportamiento empresario, estableciendo que el servicio que se contrate no corresponda al giro ordinario del negocio de la beneficiaria del servicio, que aquel que va a dar el servicio sea independiente financiero, económico, operativo, y administrativo.
5. Para eliminar contingencias sin burlar la ley, lo puede realizar fusionándose, creando una estructura real independiente, que preste servicios netamente especializados. Hay varias alternativas que se pueden aplicar sin que estas signifiquen una forma de evasión, elusión, simplemente es una opción.
6. En base a la experiencia que tiene con sus clientes, generalmente los servicios técnicos especializados son contratados con empresas independientes. no manejan un esquema que puedan afectarles.

Como complemento del análisis se procedió revisar el organigrama funcional del personal que forma parte de la empresa de Servicios Técnicos Especializados,

constatándose que varios empleados prestaban servicios a solo una de las empresas del grupo, mientras que el resto del personal presta los servicios a todas las empresas del grupo. Adicional se confirma que los servicios proporcionados corresponden a los permitidos por la ley según lo establece el mandato 8 y en concordancia con lo manifestado por el experto consultado, puesto que estos servicios son ajenos al giro ordinario del negocio de la beneficiario del servicio.

Por otro lado, ley también establece que para ser empresa de Servicios Técnicos Especializados debe tener independencia financiera, económica, operativo, administrativo, es decir, con su propia estructura física, sus propias oficinas, su propio personal, sus propias cuentas bancarias, todo totalmente independiente, indistintamente que sea parte relacionada; este punto puede ser objeto de contingencia, ya que existe personal que a pesar de estar enrolado en la Empresa de Servicios Especializados, presta sus servicios físicamente en las oficinas de sus clientes relacionados en forma permanente.

4.1.5 Propuesta

La siguiente tabla nos muestra las estrategias propuestas como solución al problema planteado, esto es, la disminución de IVA asumido por la compañía Agencia Marítima por facturación de la compañía Servicios Técnicos Especializados:

ESTRATEGIAS	ACTIVIDADES	RESPONSABLES	PLAZO	
1	Fusión por Absorción	Presentar análisis a la Gerencia General , incluyendo plan de actividades para fusión	Gerencia Financiera Abogado Societario	7 días
		Solicitar a los accionistas la aprobación de la fusión	Gerencia General	7 días
2	Transferencia personal de Compañías Servicios Técnicos Especializados que presta servicios exclusivos para una de las empresas del grupo económico	Una vez aprobadas las estrategias por la Gerencia General, se deberá reunir con el Jefe de Recursos Humanos y elaborar un detalle del personal que deberá ser transferido a las empresas que prestan servicio exclusivo para ellas.	Gerencia General y Gerencia Financiera	1 día
		Elaborar un detalle del personal que deberá ser transferido a las empresas que prestan servicio exclusivo para ellas.	Jefe de Recursos Humanos	3 días
		Reunirse con los empleados que realizan actividades exclusivas para una de las empresas, explicarles la situación y los procedimientos que se realizarán.	Jefe de Recursos Humanos	7 días
		Elaborar los nuevos contratos de trabajo, en los cuales se incluyan la cláusula que establezca que las obligaciones de la empresa de la empresa anterior pasan a la empresa siguiente. De tal forma que las obligaciones pasaban de una empresa a otra, sin que pierdan la antigüedad. Avisos de entrada y salida IESS	Jefe de Recursos Humanos	7 días
		Registros contables por las obligaciones que pasan de una empresa a otra.	Contador	2 días
3	Establecer un cronograma mediante Diagrama GANTT detallando las tareas necesarias de fusión de las empresas, determinando responsables y tiempos estimados	Reunirse con las áreas afectadas por la fusión de empresas, y establecer las actividades de tal forma que se plasmen en el Diagrama	Gerencia Financiera	3 días
		Hacer seguimiento de las actividades, y la toma acciones que se requieran para su cumplimiento	Gerencia Financiera	3 meses (tiempo estimado culminación del proceso)

En base al análisis de la información de la compañía, en cuanto a Estados Financieros, funciones del personal, opinión del experto tributario, evolución de las cargas y negocios, se confirma que la fusión de las empresas La Agencia Marítima S.A. , es la opción más viable con costos no elevados, y al tratarse empresas de un mismo grupo empresarial las transiciones, no existe problema de control y dirección, por la integración de los socios, ni dificultad en integrar procesos operativos disímiles o culturas corporativas. Por otro lado la ley permite que las compañías puedan tener otros objetos sociales además del de Servicios Técnicos Especializados, lo cual no es posible con las compañías de Servicios Complementarios. De esta forma también se cumple el enunciado de que para ser compañía de Servicios Técnicos Especializados debe contar con su propia infraestructura física, operativa, administrativa, ya que parte del personal que presta estos servicios

físicamente los realiza en La Agencia Marítima S.A. La fusión se hará desde el punto de vista jurídico por absorción y desde el punto de vista económico fusión conglomerado.

Por otro lado para disminuir en parte los gastos de IVA a nivel de grupo, es necesario que se transfiera al personal de la compañía de Servicios Técnicos Especializados que presta servicios exclusivos para una determinada empresa, ya que el fin es disminuir el IVA y no generar un ingreso para La Agencia Marítima, puesto que finalmente el resultado se mide como grupo.

Establecer un cronograma mediante un Diagrama de GANTT, detallando las tareas necesarias para fusión de las empresas, determinando responsables y tiempos estimados, puesto que la compañía absorbida deberá continuar con sus actividades normales hasta el momento que la escritura de fusión esté inscrita en el Registro Mercantil

CAPITULO 5

5.1 PROPUESTA DE MEJORAMIENTO DE LA SITUACION PRÁCTICA.

5.1.1 Conclusiones

1. Las agencias navieras representan a las líneas navieras internacionales y es vínculo con los clientes que importan y exportan sus mercaderías, sus servicios los prestan a través de los proveedores externos, tales como los Operadores Portuarios de Buques, Operadores Portuarios de Carga, Compañías de Servicios Complementarios, Transportistas, y para su buen funcionamiento se manejan bajo las regulaciones de la Autoridad Portuaria, Aduana y Fisco.
2. El IVA que corresponde a la facturación de los servicios técnicos especializados, afecta al resultado de la empresa como ente jurídico independiente y como grupo económico, ya que por su naturaleza no puede ser utilizado como crédito tributario. Al afectar a los resultados, influye en las utilidades de los trabajadores y de los accionistas, por otro lado, tiene también injerencia en la disminución de liquidez.
3. En base al análisis de la información de la compañía, en cuanto a Estados Financieros, funciones del personal, opinión del experto tributario, evolución de las cargas y negocios, se confirma que la fusión de las empresas La Agencia Marítima S.A. , es la opción más viable con costos no elevados.

Por otro lado para disminuir en parte los gastos de IVA a nivel de grupo, es necesario que se transfiera al personal de la compañía de Servicios Técnicos Especializados que presta servicios exclusivos para una determinada empresa, que el fin es disminuir el IVA y no generar un

ingreso para La Agencia Marítima, puesto que finalmente el resultado se mide como grupo.

Establecer un cronograma mediante un Diagrama de GANTT, detallando las tareas necesarias para fusión de las empresas, determinando responsables y tiempos estimados.

5.1.2 Recomendaciones

1. Aprovechar la coyuntura que las agencias marítimas tienen con los clientes y las líneas internacionales, creando en caso de ser necesario empresas para brindar los servicios, de tal forma poder dar un servicio integral, pero ajustándose a las leyes, evitando posibles contingencias.
2. Se debe establecer estrategias para mejorar la carga tributaria en la compañía Agencia Marítima S.A.
3. Hacer el seguimiento y control del proceso de fusión (Diagrama de Gantt) de tal forma que se cumpla dentro del plazo que se establezca, el cual debe ser en el menor tiempo posible, a fin de evitar seguir facturando y afectando a los resultados y flujo de la compañía.

5.1.3 Referencias Bibliográficas

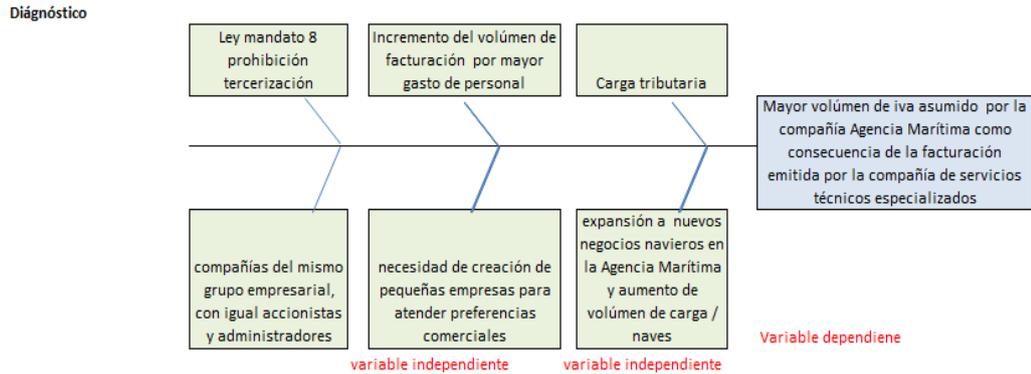
Bibliografía

- Acuerdo Ministerial No.020. (12 de 04 de 2012). Ministerio de Transporte y Obras Públicas.
- Art.346.1 C.T. (s.f.). De la intermediación laboral y de la tercerización de servicios complementarios. .
- Caballero, S. (10 de 2011). Nueva Ley de aduana y su implementación.
- Cajisaca Villa, M. V. (2012). ANÁLISIS DE FUSIONES Y ADQUISICIONES EN LOS PLANES ESTRATÉGICOS DE LAS EMPRESAS: CASO PRÁCTICO.
- CAMAE. (30 de 06 de 2013). *CAMARA MARITIMA DEL ECUADOR*. Obtenido de Sitio Web de CAMAE: <http://www.camae.org>
- Cuvi Rinsche, A. (11 de 11 de 2011). *CAMARA MARITIMA DEL ECUADOR*. Obtenido de sitio Web de Cámara Marítima de Ecuador: <http://www.camae.org>
- Decreto No.1121. (03 de 06 de 2008). REGLAMENTO PARA LA APLICACIÓN DEL MANDATO CONSTITUYENTE NÚMERO 8 QUE SUPRIME LA TERCERIZACIÓN DE SERVICIOS COMPLEMENTARIOS, LA INTERMEDIACIÓN LABORAL Y LA CONTRATACIÓN POR HORAS.
- Decreto Supremo 289. (15 de 04 de 1976). Ley General de Puertos.
- DIRNEA. (30 de 06 de 2013). *DIRECCION NACIONAL DE LOS ESPACIOS ACUÁTICOS*. Obtenido de sitio web de DIRNEA: www.dirnea.org
- El Diario. (22 de 11 de 2007). 17 puertos privados en competencia. *El Diario*, págs. <http://www.eldiario.ec/noticias-manabi-ecuador/60603-17-puertos-privados-en-competencia/>.
- Galindo Lucas, A. (1999). FUNDAMENTOS DE VALORACIÓN DE EMPRESAS.
- Guevara Rodríguez, P. (05 de 12 de 2013). Tendencia de las agencias marítimas para posesionarse en el mercado marítimo, y cómo manejan el personal que realiza las actividades comunes en las diferentes compañías del grupo económico. (C. C. F, Entrevistador)
- Gutiérrez, L., de los Angeles, V., Hernández, S., Raquel, J., Peña, T., & Marisol, A. (2012). Servicios de consolidación y desconsolidación de carga, su tratamiento contable y tributario. (*Doctoral dissertation, Universidad de El Salvador*).
- Hoy.com.ec. (04 de 09 de 1991). *Hoy.com.ec*. Obtenido de www.hoy.com.ec: <http://www.hoy.com.ec/noticias-ecuador/que-es-la-ley-de-reserva-de-carga-r9445.html>

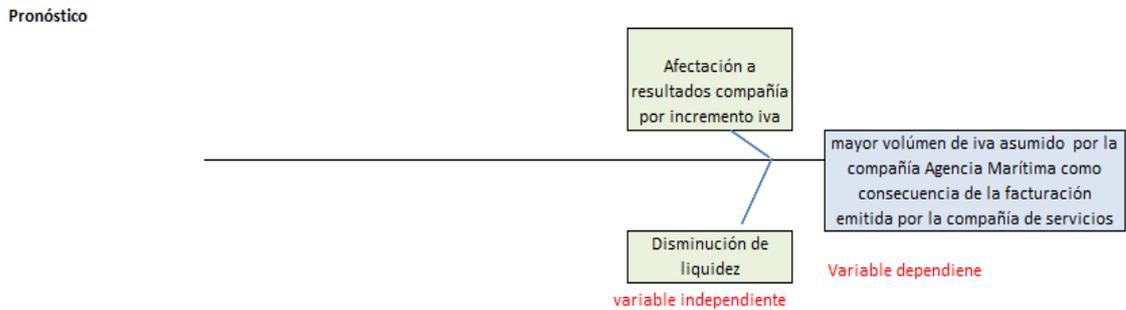
- Lliguisaca Crespo, M. A., & Pillajo Bautista, R. N. (2012). Efectos económicos y financieros de la fusión de sociedades.
- Lupercio Godoy, W. A. (2010). Eliminación de la contratación por horas y la tercerización, ventajas y desventajas.
- Mercado, S. (2000). Comercio Internacional I/International Commerce/:Mercadotecnia Internarional Importación-exportaciión/International Market Research importation-exportation. 1. Editorial Limusa.
- Murillo Moncayo, V., & Méndez Prado, M. (2009). La fusión de Empresas en el Ecuador como Opción de Crecimiento: Un Análisis de Casos.
- Pinto, S. B. (1990). *Derecho marítimo propedéutica*. Editorial Jurídica de Chile.
- R.O 323. (24 de 04 de 2008).
- R.O. 901. (25 de 11 de 1992).
- Requisitos Matricula de Agencia Naviera. (30 de 06 de 2013). *Ministerio de Transportes y Obras Públicas*. Obtenido de sitio web Ministerio de Trasnportes y Obras Públicas: <http://iobraspublicas.gob.ec>
- Resolución SPTMF 003/13. (16 de 01 de 2013). Subsecretaria de Puertos y Transporte Maítimo y Fluvial.
- Resolución 001/08 R.O.323. (24 de 04 de 2008). Reglamento de Servicios Portuarios para las entidades Portuarias del Ecuador.
- Reyes Vera, D. J. (2008). Creación de una Agencia Naviera para los buques pesqueros de bandera nacional e internacional en el Puerto de Manta.
- Ribes Giner, G. (2012). Análisis de las variables organizativas que influyen en los procesos de fusión y adquisición de empresas. El caso de la industria auxiliar del automóvil.
- Ruiz, S. B., Alvarado, C. D., & Fuentes, O. (2002). Proyecto De Concesion De La Terminal De Carga General Y Frutas Del Puerto Marítimo De Guayaquil.
- Seoane M., J. F., & Laxe, F. G. (2003). *Economía del Transporte Marítimo*. Netbiblo.
- Servicio de Rentas Internas. (2012). REGLAMENTO PARA LA APLICACION DE LA LEY ORGÁNICA DE RÉGIMEN TRIBUTARIO INTERNO.
- Servicio de Rentas Internas. (2013). MI GUIA TRIBUTARIA .
- Superintendencia de Compañías. (03 de 2013). LEY DE COMPAÑÍAS. 68.
- Valarezo Alcívar, M. V. (2002). La tercerización laboral.

5.1.4 Anexos

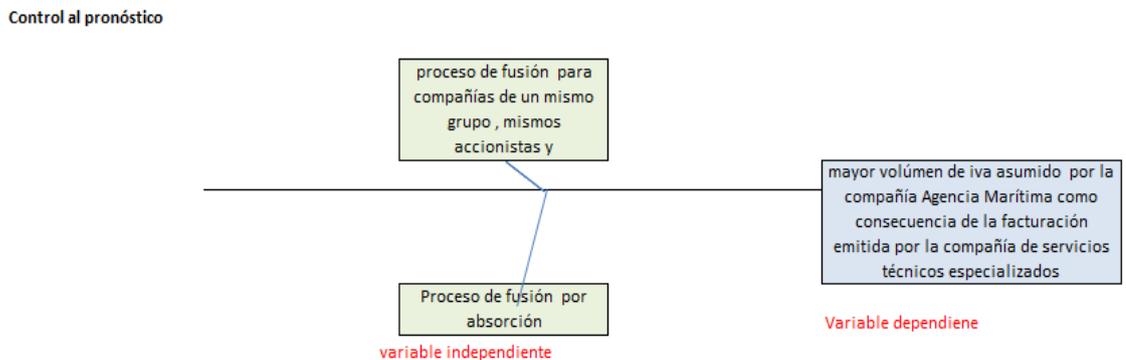
Anexo No.1 Diagrama causa-efecto: Diagnóstico



Anexo No. 2 Diagrama causa-efecto: Pronóstico



Anexo No. 3 Diagrama causa-efecto: Control al pronóstico.



Anexo No.4 Cuestionario para entrevista grupos económicos



UNIVERSIDAD DE ESPECIALIDADES ESPIRITU SANTO

El presente cuestionario tiene como finalidad conocer cuál es la tendencia de las agencias marítimas para posesionarse en el mercado marítimo, y cómo manejan el personal que realiza las actividades comunes en las diferentes compañías del grupo económico.

DATOS DE CONTROL

Nombre del entrevistador _____
Fecha de la entrevista _____
Día Mes Año
Cuestionario No. _____
Persona entrevistada _____
Grupo económico a la pertenece el entrevistado _____

- 1.- Han recibido propuesta para agenciamientos de armadores en tráficos similares a alguno que actualmente estén agenciando?
- 2.- En caso de ser positivo cómo manejan el tema comercial, es decir, no tuvieron problemas de que la misma empresa agencia esta nueva línea? Crearon una nueva empresa?
- 3.- Si crearon una nueva empresa, además de requerirse personal comercial, se necesitan personal financiero, contable, cuentas, centro de servicios, cobranzas. Cómo manejan esta situación? Es decir, enrolan nuevo personal para atender estas funciones en la nueva empresa o utilizan el mismo personal que viene desempeñando estas funciones para la línea que contaban con la representación?
- 4.- Si el personal con el que ya contaban atienden las funciones relacionadas a la nueva representación, realizan alguna forma para distribuir equitativamente el gasto del personal con la compañía que representa la línea?
- 5.- Las agencias navieras, tienden a crecer horizontalmente, mediante la creación de compañías que capten aquellos clientes que según su capacidad para exportar o importar no completen un contenedor, ó el crecimiento lo hacen en forma vertical proporcionando la mayor cantidad de

servicios que le permita la cadena logística del comercio marítimo, como transporte, operadores de buques, carga, depósitos, etc. Si es este su caso, cómo tienen estructurado la prestación de servicios comunes (financiero, contable, cobranzas, recursos humanos, sistemas)?

6.- Existe una figura permitida por la ley (mandato 8), mediante el cual una compañía creada bajo el objeto social de servicios técnicos especializadas, puede prestar los servicios de contabilidad, financiero, sistemas, cobranzas, a varias empresas, sin que exista contingencia para la empresa en caso de reclamo de algún empleado por prestar servicios para varias empresas. Bajo éste preámbulo ustedes aplican este tipo de figura?

7.- De ser negativo se les han presentado problemas con personal en el sentido de que expresen su oposición por estar enrolado en una compañía recibiendo el sueldo de esta, mientras que realizan el trabajo para varias?

8.- Están conscientes de las contingencias laborales que tiene la empresa en caso de que se den estas situaciones?

Fin de la entrevista: Gracias por su colaboración

Observaciones del entrevistador

El entrevistado cooperó en la entrevista

Ampliamente _____ A medias _____ Muy poco _____

Anexo No. 5 Cuestionario entrevista experto



UNIVERSIDAD DE ESPECIALIDADES ESPIRITU SANTO

El presente cuestionario tiene como finalidad conocer cuál es la tendencia de las agencias marítimas para posesionarse en el mercado marítimo, y cómo manejan el personal que realiza las actividades comunes en las diferentes compañías del grupo económico.

DATOS DE CONTROL

Nombre del entrevistador :

Fecha de la entrevista :

Cuestionario No. :

Persona entrevistada :

Grupo económico a la que pertenece el entrevistado:

1. Qué alternativas pueden presentarse para que el grupo económico disminuya el impacto del IVA por la facturación del servicio técnico especializado?
2. Puede tener una compañía su propio personal enrolado y contratar adicionalmente el servicio técnico especializado?
3. Sólo el personal financiero, contable, cobranzas, impuesto, personal entra como servicio técnico especializado?
4. A qué sanciones pueden estar sujetas las empresas que tengan personal enrolado en una empresa y que laboren adicionalmente para otras empresas que forman parte del grupo, sin que la empresa a la que están enrolados tenga el objeto social de servicios técnicos especializados?

5. En su experiencia como consultor, cómo se manejan los grupos económicos en relación al personal de servicios técnicos especializados?
6. Existe alguna fórmula enmarcada en la ley que permita disminuir los gastos y elimine o disminuya las contingencias

Fin de la
entrevista:

Gracias por su colaboración

Observaciones del entrevistador

El entrevistado cooperó en la entrevista

Ampliamente _____ A medias _____ Muy poco _____

Anexo No. 6 Ficha técnica



FICHA TÉCNICA

Variables	Disciplina/área	Tema/subtema	Fuente
Agencia Marítima S.A.			Informes financieros/página Web/escritura constitución
Compañías de Servicios Técnicos Especializados S.A.			Informes financieros/página Web/escritura constitución
Ley mandato 8 prohibición tercerización	Recursos Humanos	Servicios técnicos especializados/La Tercerización Laboral	Código tributario/Ley mandato 8/
Incremento del volumen de facturación por mayor gasto de personal			Informes financieros Agencia Marítima SA/ Servicios Técnicos Especializados S.A
Carga tributaria	Leyes tributarias	IVA no crédito tributario	Informes financieros Agencia Marítima SA/ Servicios Técnicos
Compañías del mismo grupo empresarial, con mismos accionistas y administradores	Economía/administración		Superintendencia Compañías
Necesidad de creación de pequeñas empresas para atender preferencias comerciales	Marketing	Estrategias	
Expansión a nuevos negocios navieros en la Agencia Marítima y aumento de volumen de carga / naves	Comercio marítimo	Cadena logística del comercio marítimo interionacional	Ley General de Puertos/CAMAE/Subsecretaría de Transporte Marítimo y Fluvial
Afectación a resultados compañía por incremento iva	Leyes tributarias	IVA no crédito tributario	Código tributario/Ley RTI/reglamento LRTI
Disminución de la liquidez	Contabilidad	se escribe textualmente el tema	autor/libro/editorial/pág
Proceso de fusión	Economía/Contabilidad	Fusión de empresas	Ley de compañías/Superintendencia Compañías/NIIF
Plan estratégico para el proceso de fusión de compañías de un mismo grupo con los mismos accionistas y administradores	Economía/Contabilidad	Fusión de empresas	Ley de compañías/Superintendencia Compañías/NIIF

Anexo No. 7 Entrevista experto



UNIVERSIDAD DE ESPECIALIDADES ESPIRITU SANTO

El presente cuestionario tiene como finalidad conocer cuál es la tendencia de las agencias marítimas para posesionarse en el mercado marítimo, y cómo manejan el personal que realiza las actividades comunes en las diferentes compañías del grupo económico.

DATOS DE CONTROL

Nombre del entrevistador : Carmen Carrasco Fajardo

Fecha de la entrevista : 5 Diciembre del 2013

Cuestionario No. : 1

Persona entrevistada : Pablo Guevara Rodríguez

Grupo económico a la que pertenece el entrevistado: Socio de consultoría en Fidesburó

1.-Qué alternativas pueden presentarse para que el grupo económico disminuya el impacto del IVA por la facturación del servicio técnico especializado?

Para mí la solución es respetar que cada actividad deba tener independencia respecto de la otra operativa, administrativa, financiera. Es reconocer que, pueden existir servicios que pueden ser dados a todas ellas los servicios técnicos especializados, es decir que se puede crear una unidad, compañía independiente con oficinas propias, personal propio que se encarguen de la contabilidad de todas las empresas del grupo, ahí no hay inconveniente. El inconveniente es que para dar ese servicio los contadores ocupen espacios que les corresponden a sus clientes en forma permanente.

Si es que tengo mi oficina a parte independiente oficina del cliente, y doy servicio en mi oficina, y que por efecto de la prestación del servicio me traslado a la oficina de mi cliente, pero no en forma permanente puedo defender que estoy dando un servicio técnico especializado.

Ocurre con los abogados, tienen sus propias oficinas, sus propios estudios jurídicos, y cuando van a dar el servicio acuden a las oficinas de sus clientes, pero para reuniones, para revisar documentación, pero el grueso del servicio lo realizan en sus estudios independientes. Esto no quita que ese estudio independientes, físicamente independiente, operativamente independiente, administrativamente independiente, puedan ser parte de un grupo empresarial. El tema es que físicamente no pueden

compartir espacios, espacios comunes, dos empresas, porque ahí es cuando se producen conflictos, visto desde lo laboral.

Visto desde el IVA también es un tema interesante, porque un exportador cuando exporta, exporta con 0% IVA, iva que él paga puede ser objeto de devolución siempre y cuando corresponda al giro de su actividad por el cual exporta, pero estos gastos administrativos son IVA que no dan derecho a crédito tributario, menos aún a la devolución. Tiene una afectación importante el IVA en la medida que la facturación por estos servicios sea importante. Si tengo un servicio que se prestan a un valor importante, va generar un IVA importante, y este IVA va al gasto no lo va a poder recuperar.

Cómo evitas el IVA, la primera alternativa es fusionaría y evitas el IVA y la contingencia tributaria, pero hay que evaluar si eso es comercialmente viable. La tendencia en el pasado, estoy hablando del pasado antes del 2007, era mantener independiente cada una de las actividades se realizaban en forma independiente cada actividad, era común ver grupos empresariales decían me voy a dedicar a la elaboración de productos agrícolas, hago otra empresa, exportación de agroindustria, hago otra empresa, me voy a dedicar a la exportación de productos agrícolas hago otra empresa, no poner todos los huevos en una canasta, esparzo la posibilidad de algún tipo de contingencia de esa forma. En la actualidad esa práctica tiene algunos efectos negativos, entre esos el tema laboral, porque antes yo tenía un contador para las 3 empresas, y las 3 empresas ocupaban el mismo espacio físico, ahí es cuando viene el problema con el contador, con la secretaria, el conserje, que terminan dando el servicio para las 3 empresas.

Otra alternativa es identificar en esas empresas, cuales son las actividades que son requeridas, prestadas por un mismo personal a favor de las empresas que forman parte del grupo. Originalmente, tu dirías, la recepcionistas, como es un mismo ambiente, recibe llamada para las 3 compañías, atiende a proveedores y clientes que van en busca de estas 3 compañías, el contador maneja la contabilidad de estas 3 compañías, el conserje limpia las oficinas de las 3 compañías, físicamente representa una sola, sino que están divididas por espacios imaginarios, no porque sean independientes, una alternativa podría ser es que esos servicios sean contratados por las 3 compañías por jornada parcial a los trabajadores, y de esa manera evito que se facture un servicio complementario o un servicio técnico especializado, complementario en el caso del conserje, servicio especializado en el caso del contador y del abogado; evito tenerlos contratados bajo relación de dependencia en las 3 compañías, al menos en esa forma minimizaría el riesgo que tengo.

2.- Puede tener una compañía su propio personal enrolado y contratar adicionalmente el servicio técnico especializado?

Si se puede

3.- Sólo el personal financiero, contable, cobranzas, impuesto, personal entra como servicio técnico especializado?

Todos los servicios que se prestan, que son profesionales, técnicos, entran en la órbita servicios técnicos especializados

Están excluidos los complementarios, vigilancia, guardianía alimentación.

Para ser técnicos especializados debe cumplir requisitos básicos;

Que no corresponda al giro ordinario del negocio de la beneficiaria del servicio, un estudio jurídico no puede contratar un servicio técnico especializado en materia jurídico para atender a sus clientes, puede contratar para atender una necesidad de él, por ejemplo un estudio jurídico contrata a un abogado para que le dé un servicio técnico especializado para atender un tema que no es de su competencia pero a favor del estudio jurídico, lo que no puede hacer es contratarlo para que dé el servicio a un cliente del estudio jurídico.

Que aquel que me va a dar el servicio sea independiente mío, puede ser parte relacionada, pero tiene que ser independiente financiero, económico, operativo, administrativo; es decir, debe tener sus propias oficinas, su propio personal, su propia infraestructura, sus propias cuentas bancarias, todo totalmente independiente, indistintamente que sea parte relacionada.

Si es así, por ejemplo si doy el servicio de estiba, y no me alcanzo con todo mi personal a darle un servicio a un cliente, puedo subcontratar a una empresa de estibadores?

No, no puede subcontratar porque es tu actividad, debe contratar más trabajadores, para eso existe el contrato eventual, para atender una mayor demanda de bienes y servicios, para eso es la contratación eventual, que entre paréntesis contratación laboral.

Si yo me dedico a la movilización de carga, y necesito movilizar más carga, yo contrato a más trabajadores porque esa es mi actividad, no puedo contratar a una empresa que da el servicio, que lo contrate el beneficiario el servicio, yo no puedo, ahí estaría incurriendo en una infracción laboral.

4.- A qué sanciones pueden estar sujetas las empresas que tengan personal enrolado en una empresa y que laboren adicionalmente para otras empresas que forman parte del grupo, sin que la empresa a la que están enrolados tenga el objeto social de servicios técnicos especializados?

Si es que se está utilizando la figura de servicio técnico especializado, para ocultar la relación laboral que existe en realidad entre la empresa beneficiaria del servicio y el prestador del servicio puede originar que el día de mañana primero sean multadas las empresas involucradas; segundo que la prestadora del servicio pueda ser intervenida por la superintendencia de compañías, y tercero que la compañía beneficiaria del servicio

deba asumir como sus trabajadores con los beneficios que le correspondan, como si se tratase de sus trabajadores a todo aquel personal que ha sido asignado por la empresa prestadora de los servicios técnicos especializados.

Dicho de otro modo, si contrato otra empresa para que de un servicio técnico especializado dentro de mis instalaciones de manera permanente, estaríamos frente a un caso típico en el cual, yo necesito a esos trabajadores, he contratado a una empresa que no es independiente administrativamente ni operativamente de mi, por tanto los trabajadores que están a nombre de ese prestador del servicio para efectos jurídicos se los considera como si fueran mis trabajadores con todos los beneficios de ser mis trabajadores con las obligaciones que representa para el empleador el tener esos trabajadores, principalmente el riesgo mayor es con la participación de trabajadores, el 15% yo lo tengo que distribuir a mis trabajadores, si llegamos a la conclusión de que esa persona asignada a la prestación del servicio no es jurídicamente empleado de la empresa prestadora sino de la beneficiaria, yo debí haberle distribuido utilidades, es interesante porque el mandato 8 habla de compartir las utilidades en el caso de los servicios complementarios, pero no dice compartir las utilidades en el caso de los servicios especializados, es muy probable que la prestadora del servicio especializado le haya distribuido sus utilidades y la beneficiaria del servicio no lo haya considerado para la distribución de la participación de sus trabajadores; pero si llegamos a la conclusión que ese servicio técnico especializado jurídicamente no es válido debí haberlo considerado en el cálculo, y si no lo consideré voy a tener que pagarle lo que le hubiera correspondido, y hay una afectación que podría resultar importante, en cuanto a la afiliación con el seguro social no, porque en definitiva el trabajador estaría afiliado por la prestadora del servicio, estaría aportando al IESS, el hecho de trasladarse a la empresa no le hace ganar más sueldo, sigue siendo el mismo sueldo que ha recibido, por tanto las aportaciones se habrían realizado en forma correcta sobre el monto correcto ahí no habría inconveniente, pero con la participación de trabajadores sí. Ahora que pasa si es que ese trabajador el día de mañana es despedido por su empleador directo, es decir, por la empresa que presta el servicio técnico especializado, ese trabajador puede decir, no yo no fui despedido por ella, fui despedido por mi verdadero empleador, y mi verdadero empleador es donde yo acudía todos los días a laborar, porque esa relación de servicio técnico especializado era una ficción, en realidad yo era trabajador de la beneficiaria, en este caso no solo podría demandar a su empleador directo, empresa de servicios técnicos especializados, sino solidariamente a la beneficiaria del servicio.

5.- En su experiencia como consultor, cómo se manejan los grupos económicos en relación al personal de servicios técnicos especializados?

De lo que yo he podido ver, generalmente los servicios técnicos especializados son contratados con empresas independientes, en realidad el común de nuestros clientes contratan los servicios técnicos especializados con empresas independientes, ellos no manejan un esquema que puedan afectarles, inclusive con nuestra propia recomendación.

Si ellos necesitan un tema jurídico, contratan una empresa, para que les proporcione un abogado que pase todo el día en su empresa, y vendrá a la empresa para revisar documentación y a reuniones, pero será un abogado que forme parte primero de una empresa, empleado de esa empresa, segundo que no esté vinculada con ellos, es independiente operativamente, económicamente de la compañía que lo contrata.

6.- Existe alguna fórmula enmarcada en la ley que permita disminuir los gastos y elimine o disminuya las contingencias

La misma norma establece el tratamiento que corresponde a un comportamiento empresario, si es que yo haga transacción mezclando en mismo ambiente de trabajo a varios trabajadores, voy a tener contingencias, como lo elimino legalmente sin burlar la ley, cumpliendo con la ley, puede ser fusionándose, creando una estructura real independiente, que preste servicios netamente especializados. Hay varias alternativas que se pueden aplicar sin que estas signifiquen una forma de evasión, elusión, simplemente es una opción.

Fin de la
entrevista:

Gracias por su colaboración

Observaciones del entrevistador

El entrevistado cooperó en la entrevista

Ampliamente si A medias Muy poco