



PROTOCOLO TÉCNICO, LOGÍSTICO Y DE SEGURIDAD PARA LA EXPORTACIÓN DE BANANO

MINISTERIO DE PRODUCCIÓN,
COMERCIO EXTERIOR, INVERSIONES Y PESCA



EL GOBIERNO
DE TODOS



ÍNDICE PROTOCOLO DE BANANO

1	CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN	5
1.1	Antecedentes	5
1.2	Alcance	6
1.3	Objetivos	7
2	CAPÍTULO II: FLUJO DE PROCESO DE EXPORTACIÓN	9
2.1	Proceso logístico y de tramitología de banano y musáceas	10
2.2	Documentos para la Exportación de Banano	11
2.3	Registro Único de Contribuyente RUC	12
2.4	Firma Electrónica	12
2.4.1	Obtención Certificado de Firma Electrónica o Token	12
2.4.2	Firma electrónica para una persona natural	13
2.4.3	Firma electrónica para una persona jurídica	16
2.4.4	Registro en línea de una empresa u organización	16
2.4.5	Aplicativo de Firma Electrónica	18
2.5	Registro De Marcas Para Exportación	21
2.6	Registro en Ministerio De Agricultura MAG/Unibanano	23
2.7	Instalación De ECUAPASS	24
2.7.1	Registro como exportador en ECUAPASS	24
2.8	Factura Comercial De Exportación	28
2.9	Proforma De Embarque	29
2.10	Carta De Temperatura	29
2.11	Autorización De Cupos De Exportación – AUCP	29
2.11.1	Soporte VUE	36
2.12	Declaración Aduanera De Exportación – DAE	36
2.13	Declaración Jurada De Origen – DJO	43
2.14	Certificado De Origen – CO	48
2.14.1	Modalidad Pago Electrónico	54
2.15	Certificado Fitosanitario De Exportación (CFE)	55
3	CAPÍTULO III: Procesos Operativos	61
3.1	Agencia De Regulación Y Control Fito Y Zoonosanitario	61
3.1.1	Emisión del Certificado Fitosanitario	62
3.1.2	Facilidades de pago al exportador	64
3.1.3	Materiales, Equipos y Uniformes	64
3.1.4	Sellos de la Inspección	66
3.2	Servicio Nacional De Aduana Del Ecuador	67
3.2.1	Perfilamiento de Riesgos	67
3.2.2	Canales de Aforo	69
3.2.3	Procedimiento de Aforo	69
3.2.4	Sellos de Aforo	73
3.2.5	Informe de Aforo	74
3.2.6	Salida Autorizada del Embarque	74
3.2.7	Materiales, Equipos y Uniformes	74
3.3	Policía Nacional Antinarcoóticos	75
3.3.1	Perfilamiento de Riesgos	75
3.3.2	Bloqueo para Inspección de la carga	77

3.3.3	Inspección Programada	77
3.3.4	Inspección Pre-Embarque	82
3.3.5	Informe de Inspección	83
3.3.6	Desbloqueo de Contenedores.....	84
3.3.7	Materiales, Equipos y Uniformes	84
4	CAPÍTULO IV: Aspectos Técnicos y Logísticos de la Cadena de Exportación	86
4.1	Proceso en Empacadora.....	86
4.2	Proceso de Armado y Paletizado de Cajas	88
4.3	Contenedor Refrigerado	89
4.4	Carga/Estiba de Contenedor o Camión	94
4.5	Termo-Registradores	97
4.6	Proceso de Cierre y Sellado de Contenedor o Camión.....	98
4.7	Reposición de Materiales de Empaque	100
5	CAPÍTULO V: Protocolo de Seguridad	101
5.1	Tipos de Riesgos	102
5.2	Definiciones Importantes en Seguridad	104
5.3	Documentación de los Procesos	108
5.4	Exposición a Riesgos	109
5.5	Procedimientos de Seguridad	109
5.6	Proveedores y Aliados Estratégicos.....	110
5.7	Lavado de Activos	110
5.8	Control de Empleados y Personal Eventual	112
5.9	Seguridad Física en Empacadora	113
5.10	Control de Accesos	115
5.11	Dispositivos de Control y Monitoreo.....	117
5.12	Materias Primas y Materiales de Empaque	119
5.13	Medio de Transporte	120
5.14	Seguridad en Contenedores.....	122
5.15	Seguridad de Almacenamiento	135
5.16	Seguridad de Información y Procesos	136
5.17	Capacitación en Seguridad.....	138
5.18	AISV - Ingreso a Puerto	138
5.19	Seguridad Integral.....	139
5.20	Empresa De Transporte Terrestre	139
5.20.1	Requisitos Mínimos para la Prestación de Servicios de Transporte	140
5.20.2	Empresa.....	140
5.20.3	Conductor.....	140
5.20.4	Unidades y Equipamiento	141
5.20.5	Retiro de Contenedores.....	141
5.20.6	Equipment Interchange Report - EIR.....	142
5.20.7	Guía de Remisión	143
5.20.8	Planificación de Ruta y Monitoreo de Unidades.....	144
5.20.9	Procedimientos en la Ruta	145
5.21	Ingreso a Puerto – Entrega de Unidades	146
5.22	Registro de Usuarios	148
5.23	Terminal Cut-Off (TCO)	152
5.24	Proceso de Admisión	153
5.25	Escaneo de Carga de Exportación	155
5.26	Porteo de Contenedores.....	158

5.27	Almacenamiento Temporal: Cadena de Frío	158
5.28	Monitoreo de Contenedores Refrigerados.....	159
5.29	Inspección Antinarcoóticos - Aforo de Aduana.....	160
5.30	Atención de Reclamos	161
5.31	Depósito de Contenedores	162
5.32	Registro de Usuarios	163
5.33	Inspección Previa al Viaje - PTI (Pre-Trip Inspection)	163
5.34	Lavado de Contenedores	164
5.35	Despacho de Contenedores	165
5.36	Horarios de Atención – Sistema de Turnos.....	166
5.37	Empresa Naviera.....	166
5.37.1	Booking - Aceptación de Embarque	166
5.37.2	Documentación de Embarque.....	167
5.37.3	Notificaciones de Inspecciones/Aforo	167
5.37.4	Atención de Reclamos	167
5.37.5	Difusión de Información al Exportador.....	167
6	CAPÍTULO VI: Principios Prevalentes	169
7	CAPÍTULO VII: Listas De Chequeo	171
7.1	Proceso Logístico De Banano	172
7.2	Requisitos Técnicos De Empacadora	173
7.3	Requisitos Técnicos De Centros De Acopio.....	174
8	CAPÍTULO VIII: Anexos	175
8.1	Mapa Logístico del Banano	175
8.2	Modelo De Autorización De Certificados Digitales	176
8.3	Modelo De Registro De Exportador Para Persona Natural.....	177
8.4	Modelo De Registro De Exportador Para Persona Jurídica.....	178
8.5	Modelo De Factura Comercial De Exportación	179
8.6	Modelo De Proforma De Embarque	180
8.7	Modelo De Carta De Temperatura	180
8.8	Modelo De Solicitud De Inspección	182
8.9	Modelo De Acta De Rechazo	183
8.10	Modelo De Formulario De Envío De Muestras A Laboratorio	184
8.11	Modelo De Informe De Inspección Fitosanitaria En Fincas	185
8.12	Modelo De Informe De Inspección Fitosanitaria En Puerto Marítimo	186
8.13	Modelo de EIR	187
8.14	Hoja De Datos De Terminal Portuario Contecon	187
8.15	Hoja De Datos De Terminal Portuario Naportec	188
8.16	Hoja De Datos De Terminal Portuario Guayaquil (Tpg)	189
8.17	Hoja De Datos De Terminal Portuario Fertisa	190
8.18	Hoja De Datos De Puerto Bolívar.....	191
8.19	Modelo de Declaración De Conducta Anti-Drogas Y Seguridad	192
8.20	Modelo de Autorización De Ingreso Y Salida De Vehiculos (Aisv)	193

1 CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN

1.1 Antecedentes

Que, el Gobierno del Ecuador tiene como una de sus prioridades la promoción activa de las exportaciones de productos ecuatorianos en los mercados internacionales. Por tal motivo, es primordial la búsqueda de nuevos mercados, el establecimiento de relaciones comerciales bilaterales con esos nuevos mercados y adoptar como política nacional el mejoramiento de la calidad de los productos ecuatorianos y mantener la competitividad de los mismos.

Que, el Ministerio Coordinador de la Producción, Empleo y Competitividad tiene dentro de sus planes y programas en ejecución, el Plan Nacional del Sistema Logístico Ecuatoriano, que tiene como objetivo general el promover el desarrollo y modernización de un sistema logístico competitivo, que vincule y conecte territorialmente todos los segmentos productivos del país con los mercados de consumo a nivel nacional e internacional, contribuyendo a la sostenibilidad social, económica y ambiental en el marco de una economía solidaria, e incluye como objetivos específicos:

- a) Impulsar el desarrollo de la infraestructura Logística y de conectividad necesaria para facilitar las actividades industriales y comerciales, tanto del mercado interno pero principalmente del comercio exterior;
- b) Facilitar el comercio exterior mediante desarrollo e implementación de protocolos técnicos, logísticos y de seguridad (TLS), internacionalización de servicios logísticos y atracción de inversiones al sector de transporte y logística.
- c) Lograr una comprensión básica de la formación y capacitación en logística de universidades, gremios y asociaciones a nivel nacional y crear fuentes de información logística para tomar decisiones y así fomentar el desarrollo de empresas especializadas.

Que, el Ministerio de Comercio Exterior es el ente rector de la Política de Comercio Exterior e Inversiones, que propicia, de manera estratégica y soberana, la inserción económica y comercial del país en el contexto internacional, que contribuya a la integración latinoamericana y que apoya el cambio de la matriz productiva mediante la formulación, planificación, dirección, gestión y coordinación de la política de comercio exterior, la política comercial, la atracción de inversiones, las negociaciones comerciales bilaterales y multilaterales, la regulación de importaciones y la sustitución selectiva y estratégica de importaciones con el propósito de contribuir al desarrollo económico y social del país.

Dentro de sus atribuciones, el Ministerio de Comercio Exterior tiene:

- a) Establecer y promover mecanismos logísticos internacionales para facilitar el transporte, almacenamiento, consolidación, redistribución y comercialización de productos ecuatorianos en los países y mercados internacionales, articulándolos con las entidades rectoras competentes;
- b) Promover las exportaciones ecuatorianas de productos y servicios en los mercados internacionales;

- c) Proponer y coordinar la implementación de políticas y acciones para el acceso efectivo de exportaciones ecuatorianas a mercados internacionales en los ámbitos de normas técnicas, sanitarias, fitosanitarias, aduaneras, entre otras;
- d) Proponer e implementar políticas, normas, condicionamientos y procedimientos de exportación e importación o diferimiento, de acuerdo a los requerimientos y necesidades del país;
- e) Apoyar el proceso de incentivos y regulación para la generación de valor agregado en las exportaciones y para la inserción en cadenas de valor internacionales.

Que, el Ministerio del Interior, a través de la Policía Nacional y en especial de la Dirección Nacional Antinarcoóticos, ha decidido fortalecer el combate al problema de las drogas ilícitas y sus actividades conexas, que provocan enormes costos sociales, constituyen serios obstáculos para los procesos de crecimiento económico y perjudican grandemente las exportaciones del país y el comercio exterior.

Que, el sector exportador ecuatoriano demanda de manera urgente la implementación de una normativa adecuada, actualizada y acorde a las condiciones cambiantes del comercio exterior y de los mercados internacionales, que potencien el desarrollo del sector exportador como fuente primaria de divisas para el fortalecimiento económico del país.

Que, siguiendo las políticas de Estado imperantes en la actualidad es apremiante la homologación de esa normativa que regula al sector exportador, subsanando divergencias entre los diferentes organismos que lo conforman y las leyes, reglamentos, resoluciones y políticas existentes; simplificando la aplicación de la norma brindando un marco jurídico claro y conciso en miras del desarrollo productivo del sector.

Que, la tramitología en las distintas entidades de control y procesos de exportación debe acoplarse y posicionarse en una sola dirección, con criterio de país y no de manera autónoma institucional, para reducir así los complejos y repetitivos trámites actuales que predominan dentro del sector exportador, realizando las operaciones de regulación y control de manera coordinada, necesarios para el efectivo, oportuno y deseado desarrollo del sector productivo y exportador.

Que, el Ecuador debe posicionarse, ubicarse y ganar territorio en el contexto Internacional; para eso debe implementar los procesos que sean necesarios para mejorar su competitividad, dar valor agregado a sus exportaciones y relevar la calidad de los productos de exportación ecuatorianos.

1.2 Alcance

Sobre la base de lo anterior y como alternativa de mejoramiento de los procesos de la cadena de valor donde los beneficiarios serán los exportadores y en general el Estado Ecuatoriano, este Protocolo Técnico, Logístico y de Seguridad (TLS) para exportación de Banano, establece mejoramientos de procesos, entre las cuales se puede considerar:

- a) Soluciones prácticas a la situación actual de la cadena de valor de los productos priorizados en cuanto a las operaciones logísticas, de seguridad, manejo y revisión de la carga, de acuerdo al diagnóstico realizado;
- b) Establecimiento de procedimientos puntuales o protocolos para los actores involucrados en el proceso productivo de los productos priorizados y en el manejo logístico y de seguridad;
- c) Procedimientos logísticos revisados desde la finca o planta hasta el puerto o aeropuerto de embarque;
- d) Soluciones a los problemas y nudos críticos en los procesos logísticos;
- e) Mejoramiento en los procesos documentales y tramitología en general para la exportación;
- f) Procedimientos específicos para las instituciones públicas de control y su grado de intervención en los procesos de comercio exterior;
- g) Recomendaciones a los factores de riesgo para la seguridad e integridad de los productos priorizados;

Está dirigido además a la participación expresa y simultánea de las entidades de control de las exportaciones de banano y la intervención de todos o algunos de los actores listados a continuación:

- Autoridades de Control
 1. Agrocalidad
 2. Servicio Nacional de Aduana del Ecuador – SENA E
 3. Policía Nacional Antinarco ticos – PNA
- Exportadores
- Nodos de Transferencia o Zonas Primarias de Carga: puertos, aeropuertos, pasos de frontera
- Operadores Portuarios
- Agentes de Carga Internacional (opcional)
- Agentes de Aduana (opcional)

De igual manera a las entidades que a futuro y por conveniencia del Estado se crean de manera adicional o en reemplazo de las aquí mencionadas.

1.3 Objetivos

El objetivo general de este proyecto fue el diseñar un protocolo pormenorizado de los procesos y procedimientos técnicos, logísticos y de seguridad de la cadena del banano, desde la post cosecha hasta su destino, que coadyuve con el mejoramiento del manejo de la operación logística, almacenaje, inspección y exportación del banano en base a las condiciones de oferta y demanda de los mercados internacionales.

Este protocolo tiene como objetivos principales, los siguientes:

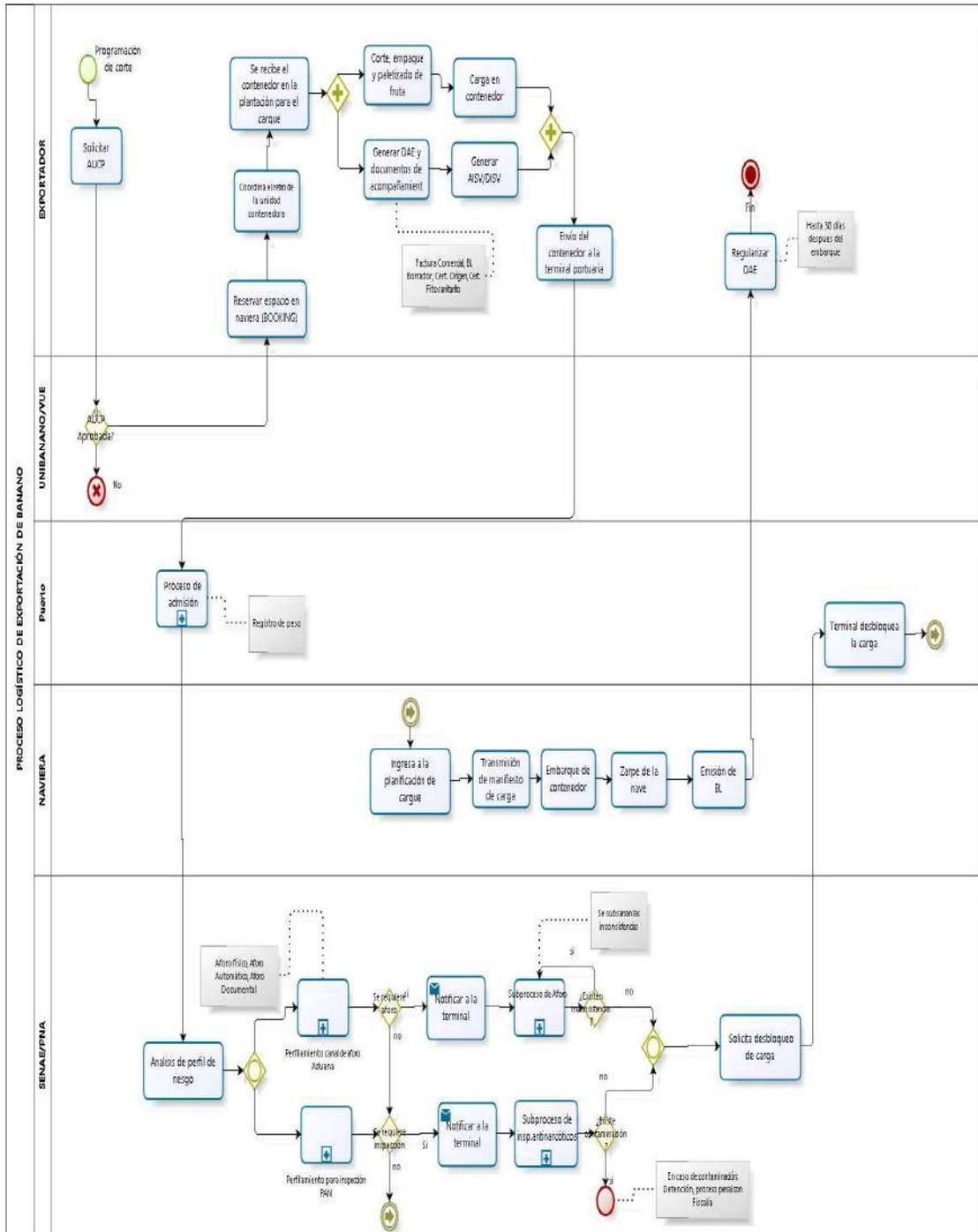
- a) Facilitar el comercio exterior;
- b) Disminuir los tiempos de los procesos en zonas primarias o lugares de inspección (nodos de transferencia);
- c) Mantener y mejorar el nivel de control de las autoridades;
- d) Fortalecer la cooperación interinstitucional;
- e) Optimizar los recursos disponibles para las inspecciones de control;
- f) Reducir el impacto a la carga de exportación, en cuanto a daños o pérdidas por manipuleo o ingreso de agentes foráneos a la carga;
- g) Reducir el impacto de la inspección en la cadena de frío de productos perecederos;
- h) Lograr la detección oportuna de riesgos aduaneros, sanitarios, narcóticos y de seguridad nacional;
- i) Racionalizar los costos para el exportador;
- j) Contribuir con la eficiencia de puertos y aeropuertos al reducirse los tiempos de estadía de naves y aeronaves;
- k) Fortalecer las bases para la cooperación interinstitucional a nivel internacional para el emprendimiento de operaciones conjuntas de control (narcotráfico).

2 CAPÍTULO II: FLUJO DE PROCESO DE EXPORTACIÓN

Este flujo tiene como objetivo principal proponer un proceso óptimo que implique en lo posible una reducción o simplificación de los tramites, a la vez que implemente una inspección simultánea y jerarquizada por parte de las autoridades de control, de manera que no haya conflictos de competencias y donde cada una aplique sus perfiles de riesgo de manera individual pero coordinada.

La propuesta presenta el optimizar los servicios portuarios al realizar una sola inspección, como una solución para la reducción de costos al exportador y los tiempos de operación a los puertos, con resultados directos sobre su eficiencia.

2.1 Proceso logístico y de tramitología de banano y musáceas



2.2 Documentos para la Exportación de Banano

Para mantener el control y la agilidad en la tramitología, es importante evidenciar el mejoramiento de los procesos de exportación mediante la optimización de los costos logísticos y los tiempos.

A continuación se detallan los documentos requeridos para la exportación de banano por primera vez:

DOCUMENTOS	ENTIDAD	TIEMPO POR TRÁMITE
1.-Declaración Aduanera de Exportación DAE	SENAE	10 MINUTOS
2.-Declaración Jurada de Origen DJO (2 AÑOS)	MPCEIP-ENTIDADES AUTORIZADAS	DE 10 15 MINUTOS
3.-Certificado de Origen	MPCEIP-ENTIDADES AUTORIZADAS	10 MINUTOS
4.-Certificado Fitosanitario	AGENCIA DE REGULACIÓN Y CONTROL FITO Y ZOOSANITARIO	30 MINUTOS
5.-Factura Comercial	EXPORTADOR	S/TRAMITE
6.-Bill of lading	OPERADOR DE TRANSPORTE	S/TRAMITE
7.-Guía de Remisión	EXPORTADOR	S/TRAMITE
8.- Carta de Temperatura	EXPORTADOR	S/TRAMITE
9.-Lista de Empaque	EXPORTADOR	S/TRAMITE
10.-Certificado de Firma Digital (UNA SOLA VEZ)	REGISTRO CIVIL	DISCRECIONAL

Elaborado por: CLIPCE

Cuando se realizan actividades de comercio exterior se tiene un perfil de riesgo ante las entidades de control (**SENAE – POLICIA ANTINARCÓTICOS**). En estos casos las mercancías se pueden someter a otros tipos de control e inspección, en consecuencia, incrementarán los costos logísticos dentro de las terminales portuarias. Es por ello la importancia de establecer los procesos adecuadamente y mantener la trazabilidad de la carga con el fin de proporcionar un perfil coherente a la actividad de la empresa.

2.3 Registro Único de Contribuyente RUC

Sirve para realizar alguna actividad económica de forma permanente u ocasional en el Ecuador. Corresponde al número de identificación asignado a todas aquellas personas naturales y/o sociedades, que sean titulares de bienes o derechos por los cuales deben pagar impuestos.

2.4 Firma Electrónica

Es el documento virtual que certifica la vinculación de la firma electrónica con una persona determinada; es la equivalencia de la firma manuscrita ya que tiene la misma validez legal y está amparada en la Ley de Comercio Electrónico.

La firma electrónica puede ser utilizada en facturación electrónica, ECUAPASS (Aduana del Ecuador), Gestión Documental Quipux (Proyecto Cero Papeles), Compras Públicas, etc.



Fuente: BCE

2.4.1 Obtención Certificado de Firma Electrónica o Token

Previo a solicitar un certificado digital de firma electrónica en el Banco Central del Ecuador, es importante revisar las normativas correspondientes a cada tipo de certificado DPC (Declaración de Prácticas de Certificación), PC (Políticas de Certificados) en el siguiente link: <https://www.eci.bce.ec/web/guest/marco-normativo>

Antes de iniciar su solicitud, verifique tener sus documentos escaneados en formato PDF, (tamaño menor o igual a 1Mb y legibles), que requerirá subir para el registro.

Persona Natural

- Digitalizado de Cédula o pasaporte a Color;
- Digitalizado de Papeleta de votación actualizada, (exceptuando a personas mayores a sesenta y cinco años, las ecuatorianas y ecuatorianos que habitan en el exterior, los integrantes de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional, y las personas con discapacidad);
- Digitalizado de la última factura de pago de luz, agua o teléfono.

Persona Jurídica

- La empresa debe estar previamente registrada en el sistema;
- Conocer el número de RUC de la empresa;
- Digitalizado de Cédula o pasaporte a Color;

- Digitalizado de Papeleta de votación actualizada, (exceptuando a personas mayores a sesenta y cinco años, las ecuatorianas y ecuatorianos que habitan en el exterior, los integrantes de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional, y las personas con discapacidad);
- Digitalizado del nombramiento o certificado laboral firmado por el Representante Legal;
- Autorización firmada por el Representante Legal. (En caso de subrogación o delegación; adjuntar el oficio de encargo o delegación). **Importante:** Para el día en que realice el pago, llevar la autorización en formato impreso.

2.4.2 Firma electrónica para una persona natural

- Ingresar a la página web del Banco Central del Ecuador: www.eci.bce.ec
- Ingresar a la opción: Firma Electrónica / Solicitud de Certificado.
- Ingresar a “Formulario de Solicitud”.
- Seleccionar “Persona Natural” en el tipo de certificado de la solicitud.
- Seleccionar “Token” en el tipo de contenedor para el certificado.
- Seleccionar la ciudad, entidad y oficina deseada para la entrega del certificado.
- Seleccionar el tipo de identificación.
- Ingresar número de cédula o pasaporte y presionar el botón “Siguiente”

CERTIFICACIÓN ELECTRÓNICA
BANCO CENTRAL DEL ECUADOR

Inicio Quiénes Somos Marco Normativo **Firma Electrónica** Servicios Relacionados Centro de Descargas Contáctenos

Solicitud Formulario

Datos de la Solicitud

Seleccione el tipo de certificado para su solicitud

Persona Natural

Seleccione el tipo de contenedor para su certificado

Token

Seleccione la ciudad y oficina de entrega de su certificado.

Ciudad: Guayaquil Entidad: DIRECCION GENERAL DEL REGISTRO CIVIL IDENTIFICACIÓN Y CEDULACIÓN Oficina: SUCURSAL GUAYAQUIL - CENTRO-PEDRO CARBO N 505 Y AV 9 DE OCTUBRE

Lugar de entrega: Guayaquil - DIRECCION GENERAL DEL REGISTRO CIVIL IDENTIFICACIÓN Y CEDULACIÓN - SUCURSAL GUAYAQUIL - CENTRO - PEDRO CARBO N 505 Y AV 9 DE OCTUBRE

Seleccione su Tipo de Identificación

Cédula

Ingrese su cédula

0703489863

Por favor verifique que su información sea correcta y seleccione el botón siguiente para continuar con el registro de su solicitud.

Ayuda Siguiente

Fuente: BCE

- Aparecerá un formulario diferente según el tipo de solicitud donde se deben ingresar diferentes datos de acuerdo al tipo de solicitud.



Solicitud Formulario

▼ Datos Personales

*Cédula / Pasaporte: 0703199863

*Nombre: CLAUDIA MELISSA

*Primer Apellido: MUÑOZ

*Segundo Apellido: Marque esta opción, en caso de no tener Segundo Apellido
CALLE

RUP (Compras Públicas):

RUC: Para Facturación Electrónica o ECUAFISS

*País Domicilio: ECUADOR

*Actividad Económica: Seleccione ...

*Provincia domicilio: Seleccione ...

*Ciudad de domicilio: Seleccione ...

*Dirección de domicilio:

*Teléfono Domicilio: Ej: 032572522

*Sector domicilio:

*Celular: Ej: 0992820853

*Correo Electrónico Principal:

*Correo Electrónico alternativo:

*País Oficina: ECUADOR

*Provincia Oficina: Seleccione ...

*Ciudad Oficina: Seleccione ...

*Dirección de Oficina:

*Teléfono Oficina:

*Extensión:

*Fax:

*Uso Certificado:

- FIRMA DE DOCUMENTOS Y TRANSACCIONES
- CORREO ELECTRÓNICO
- AUTENTICACION
- CIFRADO
- SISTEMA NACIONAL DE PAGOS (SP/SP/SCP)
- DEPÓSITO CENTRALIZADO DE VALORES
- FACTURACION ELECTRÓNICA
- PROCESOS AUTOMATIZADOS DE FIRMA
- OPERACIONES DE COMERCIO EXTERIOR
- QUIPUX SISTEMA DE GESTION DOCUMENTAL
- SISTEMA DE GESTION DOCUMENTAL
- OTRO ...

Uso de certificado solo para fines estadísticos.

▼ Para fines internos de validación

Estas preguntas son solo para validaciones internas del sistema.

*Pregunta 1: Seleccione ...

*Pregunta 2: Seleccione ...

▼ Requisitos

Si cumple una de las siguientes exposiciones, la papeleta de votación no es requisito. (Marque la opción).

Personas mayores a sesente y cinco años. Extranjeros o ecuatorianos que habitan en el exterior.

Integrantes de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional. Personas con discapacidad.

Requisitos (Solo archivos PDF de tamaño menor o igual a 1MB)	Examinar...	Limpiar
*Copia de la última factura de pago de luz, agua o teléfono	No se ha seleccionado ningún archivo.	Limpiar
*Copia a color de cédula o pasaporte	No se ha seleccionado ningún archivo.	Limpiar
*Copia clara de la papeleta de votación.	No se ha seleccionado ningún archivo.	Limpiar

Certifico que toda la información contenida en este formulario es real y exactamente corresponde al solicitante; y, autorizo a la ECIBCE la verificación de la misma.

Fuente: BCE

- Una vez llenado el formulario y adjuntados los documentos pertinentes (según sea el caso) se debe seleccionar la casilla donde se acepta que toda la información es válida y se autoriza al Banco Central del Ecuador que verifique la misma.
- Se debe tomar en cuenta llenar todos los campos que contengan un *, ya que estos son obligatorios. De lo contrario el sistema desplegará en mensaje de error.



- Al finalizar se presiona el botón Registrar para grabar el formulario y si no tiene errores se desplegará un mensaje de transacción exitosa y dicho documento seguirá con su flujo normal de aprobación.
- Aprobada la solicitud se realiza el pago del certificado en las ventanillas de Registro Civil de la ciudad donde solicitó el servicio.
- Retirar el certificado en la oficina del Registro Civil que eligió portando su cédula o pasaporte.

2.4.3 Firma electrónica para una persona jurídica

Previo a la obtención de la firma electrónica para una persona jurídica, cuyos pasos son similares a los descritos en el punto 2.4.2, es necesario realizar el registro en línea de la empresa u organización.

2.4.4 Registro en línea de una empresa u organización

1.- Para registrar una empresa u organización accedemos al menú "Registro de Empresa" y aparecerá el siguiente formulario que deberá ser completado por el usuario suscriptor.

Registro de Empresa

Información Empresa

*Tipo de Empresa: PÚBLICA PRIVADAS

*RUC: 0999876543001

*Razón Social: ECONCARCA S.A.

*Actividad Económica:
Para conocer el detalle de actividades económicas refiérase al botón de ayuda al final del formulario.

*Dirección: URDESA CENTRAL

*Teléfono: 0422345007 Extensión: Eliminar
 Ej: 032572922 / 0992829850 Aceptar

Fax: Ext. Fax:

*Provincia: GUAYAS

*Ciudad: Guayaquil

Información Representante

*Representante Legal - Nombre Completo: ANGELICA MARIA GONZALEZ SUAREZ

*Representante Legal - Tipo de Identificación:

*Representante Legal - Cédula: 0902378544

*Correo Electrónico: mmara@bce.ec Eliminar
 Aceptar

Para fines internos de validación

Responda las preguntas de validación que ingresó al momento del registro de la solicitud.

*Pregunta 1:
 SANTA BARBARA

*Pregunta 2:
 SANTA BARBARA

Información Contacto

Contacto - Nombres Completos: ROSA MARGARITA DE LOS MONTEROS

Contacto - Teléfono: 042768854
 Ej: 032572922 / 0992829850

Contacto - Correo Electrónico: rpastr@bce.ec

Requisitos (Solo archivos PDF de tamaño menor o igual a 1Mb)

*Copia del RUC de la Empresa	DocPueba.pdf		El archivo fue subido correctamente
*Copia del Nombramiento del Representante Legal	DocPueba.pdf		El archivo fue subido correctamente
*Copia a color cédula o pasaporte del Representante Legal	DocPueba.pdf		El archivo fue subido correctamente

Todo la información contenida en este formulario es real y autorizo a la ECIBCE que verifique la misma

Por favor señale todos los campos que contienen el asterisco (*)

Fuente: BCE

- 2.- Luego de completar el formulario, deberá subir en formato PDF los archivos que son requeridos para el registro de la empresa u organización tales como: copia del RUC de la empresa, copia certificada del nombramiento del representante legal y copia a color de la cédula o pasaporte del representante legal
- 3.- Al terminar el formulario se presiona el botón Guardar o si se requiere información adicional, presionar el botón “Ayuda”.
- 4.- Si se realiza el procedimiento correctamente saldrá un mensaje de confirmación.

5.- Aprobada la solicitud se realiza el pago del certificado en las ventanillas de Registro Civil de la ciudad donde solicitó el servicio.

6.- Retirar el certificado en la oficina del Registro Civil que eligió portando su cédula o pasaporte o autorización firmada por el representante legal (en caso de ser necesario).

Las tarifas del certificado digital y el dispositivo Token que permitirán obtener la *Firma Electrónica en Token*, de acuerdo a la Resolución Administrativa del Banco Central del Ecuador BCE-0115-2015 de 13 de octubre de 2015 pueden ser consultadas en el siguiente link:

<https://www.eci.bce.ec/tarifas>

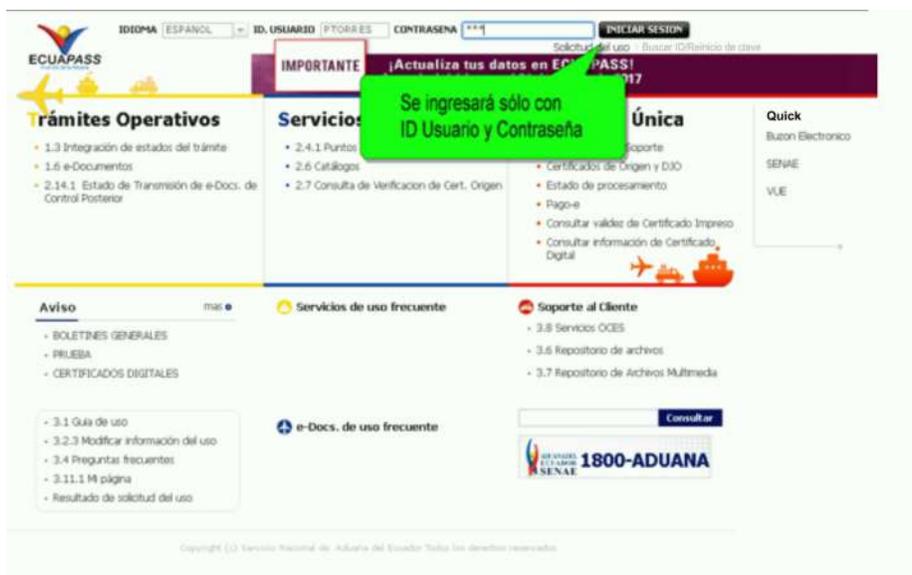
El certificado digital tiene una validez de 2 años y puede solicitarse el número de veces que sea necesario, pero debe tenerse conciencia de la gran responsabilidad que significa poner este instrumento en manos que darán el uso debido.

2.4.5 Aplicativo de Firma Electrónica

El Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador ha desarrollado un nuevo mecanismo de firma electrónica, el mismo que consiste en un aplicativo que se descarga al computador (ver videos demostrativos que se encuentran el boletín 119-2017 de la página web del SENA).

De acuerdo al boletín 119-2017, el aplicativo puede ser descargado de la siguiente forma:

- Ingresar al sistema aduanero ECUAPASS con su ID y contraseña, la pantalla a continuación se muestra que el botón de certificado fue eliminado.

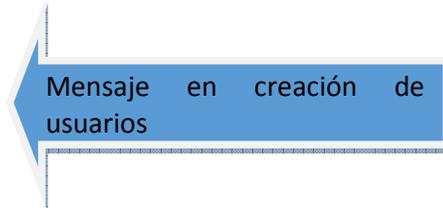


Fuente: SENA

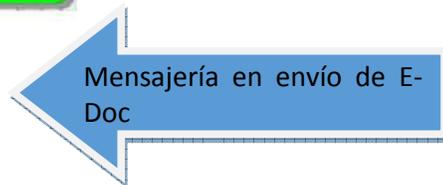
- Al intentar enviar un E-Doc, o al intentar registrar/modificar un usuario el sistema ECUAPASS muestra un mensaje explicativo en donde nos indica el link de descarga del aplicativo.



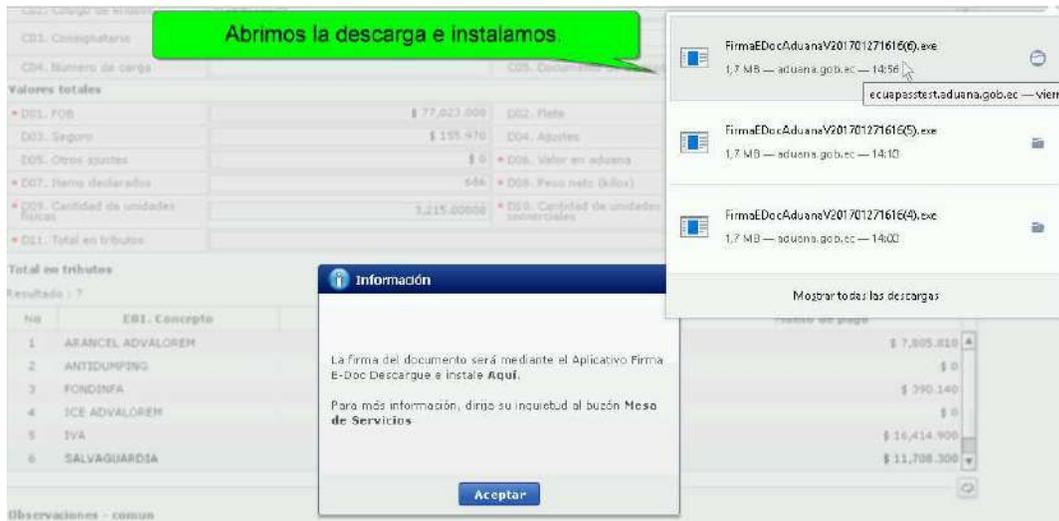
Fuente: SENA



Fuente: SENA

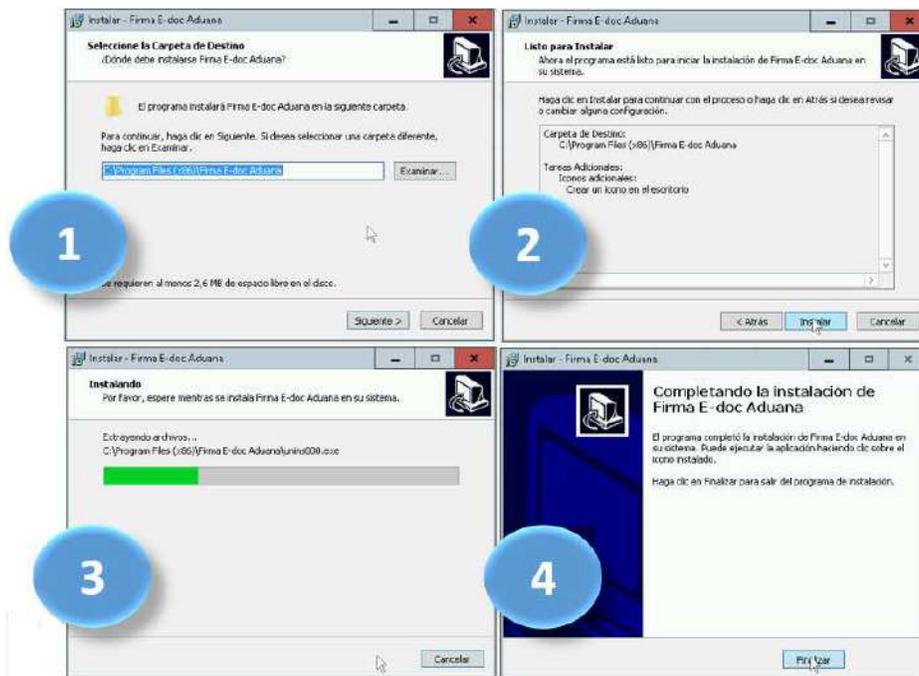


- Al momento de realizar el envío por el sistema aduanero ECUAPASS se despliega un mensaje donde se puede escoger la descarga de la aplicación en caso de que aún no se haya descargado, caso contrario continúa el procedimiento, para el efecto se debe continuar haciendo clic en el botón "ACEPTAR"; luego guardamos el archivo y se procede a abrir el aplicativo para realizar el o los envíos E-Doc.



Fuente: SENA

- Cuando se descargue el archivo por primera vez, se deben realizar los pasos de instalación como cualquier otro programa.



Fuente: SENA

- Finalmente, se ancla el aplicativo en el escritorio del computador.



Fuente: SENAE

2.5 Registro De Marcas Para Exportación

El Art. 26 del Título V del Acuerdo Ministerial No. 316 de 14 de julio de 2014 establece que para poder exportar banano, los exportadores deberán registrar su(s) marca(s) en el Ministerio de Agricultura y Ganadería (MAG). Para ello deberán presentar el título de propiedad emitido por el Servicio Nacional de Derechos Intellectuales (SENADI).

Previo al inicio del registro respectivo, se recomienda que el interesado realice una búsqueda de antecedentes de signos distintivos. Esto para ver si no existen marcas similares ya registradas. El costo de la búsqueda tiene un costo de US\$16,00 (marca y nombre comercial).

Para realizar este trámite de búsqueda en el SENADI, se debe

- Ingrese en la página del SENADI: www.propiedadintelectual.gob.ec
- Seleccione PROGRAMA/SERVICIOS
- Ingrese opción CASILLERO VIRTUAL
- Llene los datos que le solicitan en el casillero virtual (Si es persona natural ponga sus datos con su número de cédula de ciudadanía y si es persona jurídica coloque los datos con el RUC de la empresa)
- Una vez que haya dado este procedimiento le llegara a su correo el usuario y contraseña; así como un enlace de mi casillero para proceder a cambiar la contraseña; obteniendo su casillero virtual.

Después de haber realizado este procedimiento; regresar a la página principal; y, usted podrá ingresar a solicitudes en línea.

- Ingrese con su usuario y contraseña
- Ingrese a la opción pagos
- Opción tramites no en línea
- Opción generar comprobante
- Se despliega una plantilla que usted tiene que llenar los datos; le solicitan que ingrese el código o al menos 3 caracteres de la descripción de la tasa de pago: (ingrese el código 1.1.10.)
- Ingrese los datos y botón generar comprobante
- Imprima el comprobante y asista el banco del pacifico a pagar la tasa de \$16,00
- Escanee los comprobantes de pago (tanto el que imprimió del SENADI, como el que le entregaron en el banco del pacífico después de haber pagado)
- Envíe vía mail a la siguiente dirección foneticoquito@iepi.gob.ec, así como el nombre exacto de la marca, que desea verificar.
- Se le enviará el informe de búsqueda a su correo.

Posteriormente, deberá realizar el trámite para el registro de marca, para mayor información ingresar a <https://www.propiedadintelectual.gob.ec/como-registro-una-marca/>

El trámite se realiza en línea, en la página web del SENADI:

<https://solicitudes.propiedadintelectual.gob.ec/solicitudes/>

SERVICIO NACIONAL DE DERECHOS INTELLECTUALES

Solicitudes en Línea

INICIO

Para acceder a Solicitudes en Línea debe hacerlo con las credenciales de su casillero virtual.
Si aún no es usuario de nuestros servicios puede registrarse aquí

Usuario:

Contraseña:

Acceder

SENADI

2.6 Registro en Ministerio De Agricultura MAG/Unibanano

Toda persona natural o jurídica que tiene intenciones de dedicarse a la comercialización internacional de banano y otras musáceas, debe registrarse como tal en la Unidad de Banano del Ministerio de Agricultura y Ganadería (MAG). Para ejercer esta actividad podrá comercializar fruta de su producción o suscribir contratos de compra venta con productores y/o comercializadores, debidamente registrados en el MAG.

- Llenar el formulario Anexo 6.3 o 6.4 dependiendo el caso
- Presentar el Registro Único de Contribuyentes RUC actualizado, con la actividad de venta al por mayor de banano.
- Presente una copia del Título de la marca registrada.
- Presentar carta de autorización para usar la marca comercial.
- Presentar copia de la escritura de constitución de la empresa.
- Presentar copia del nombramiento del representante legal.
- Adjuntar el contrato o compromiso para comprar fruta con exterior legalizado o apostillado con su traducción adecuada (tenga en cuenta que debe contener: Precio, # cajas, validez, mercado).
- Estar al día con el SRI, IESS y la Superintendencia de Compañías. En caso de iniciarse por primera vez en una actividad económica, lo presentará luego del primer año.
- Caución de conformidad con su proyección de cajas semanal a exportar, multiplicado por el precio mínimo de sustentación, con duración mínima de treinta días y hasta un año, no será necesario rendir caución sobre la fruta proveniente de plantaciones propias debidamente registradas en el MAG. Esa caución podrá ser en la forma de garantía bancaria o póliza d seguro renovable.

Para mayor información puede consultar el Acuerdo Ministerial # 316 del 25 de julio 2014.

2.7 Instalación De ECUAPASS

El ECUAPASS es el sistema con el cual el Servicio Nacional de Aduana facilita los procesos de comercio exterior, refuerza y asegura el control aduanero de nuestro país ahorrando tiempo en los trámites de importación y exportación.

Este trámite se lo realiza en línea y es necesario para poder interactuar con las diferentes instituciones públicas que realizan trámites de comercio exterior como MPCEIP, MAG, Agencia de Regulación y Control Fito y Zoosanitario, etc.



Fuente: SENAE

Esta plataforma informática permite a los Operadores de Comercio Exterior (OCE) desde cualquier parte del mundo, generar solicitudes, registros o reportes en línea y, por medio de la firma electrónica garantizar que la operación sea segura.

Para poder ingresar al menú de registro, es necesario en primer lugar tener el Token o Certificado Digital de Firma Electrónica, y haber instalado los drivers que vienen en el dispositivo (Token), lo cuales permitirán crear la interface con ECUAPASS.

Para ingresar al ECUAPASS debe considerar las siguientes opciones:

- Ingresar desde el Navegador del SENAE denominado "SENAE BROWSER". Para ingresar desde otro navegador realizar la siguiente instalación de Java. (Versiones recomendadas: JRE versión 7 update 15 o superior).
- Descargar Java para Navegadores de 32 Bits o Navegadores de 64 Bits.
- Instalar el programa, cierre el browser e ingrese nuevamente.

El procedimiento de instalación del ECUAPASS puede ser descargado en el siguiente link:

<https://www.aduana.gob.ec/wp-content/uploads/2017/07/PROCEDIMIENTO-DE-INSTALACION.pdf>

Una vez que tenga todo configurado en su computadora, debe ingresar al portal de ECUAPASS:

<https://ecuapass.aduana.gob.ec/>

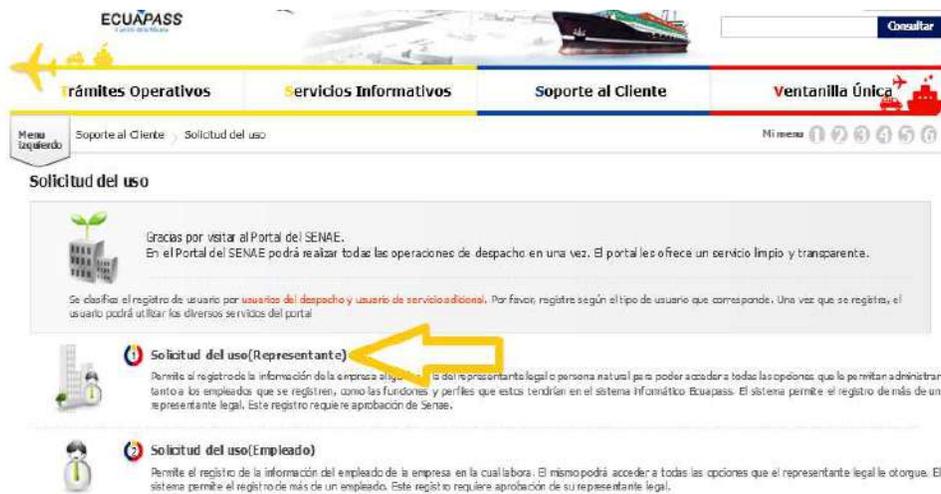
2.7.1 Registro como exportador en ECUAPASS

1.- Al ingresar a la siguiente pantalla, deberá seleccionar la opción "Solicitud de Uso". Esto lo llevará al menú de registro.



Fuente: SENAE

2.- Seleccionar la primera opción del cuadro: *Solicitud del Uso (Representante)*.



Fuente: SENAE

3.-La siguiente pantalla le pide llenar la información de la empresa y seleccionar el botón “Consultar” que tiene una lupa. Esto hará que el sistema consulte su RUC con la base de datos del SRI y actualice la información en los demás campos. El resto del proceso se activará una vez que el RUC ha sido confirmado.

Fuente: SENAE

Deberá subir al portal los siguientes documentos, que deben estar preferiblemente a color, muy claro y no mayor a 1 MB por documento:

- a) Copia de cédula de identidad del representante legal;
- b) Nombramiento del representante legal, inscrito en el Registro Mercantil;
- c) RUC actualizado de la empresa;
- d) Una planilla de servicio básico donde conste la dirección de la empresa.

4.- Cuando haya terminado de llenar todo el formulario de información del usuario, deberá seleccionar el botón Registrar, de color azul ubicado en la parte inferior derecha del formulario en ECUAPASS.



Fuente: SENAE

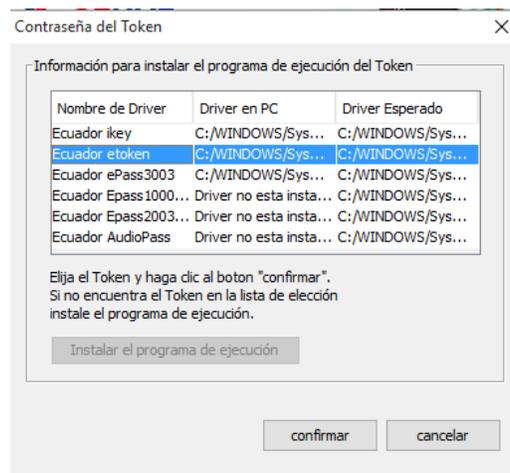
5.- Se mostrará un mensaje de información con un acuerdo de aceptación el cual deberá ser leído y aceptado mediante un check box, luego de eso iniciará la descarga de un archivo XML denominado "solicitud_de_uso_representante_legal" el cual deberá guardar en su máquina.

6.- Debe abrir el aplicativo para la firma de e-Doc de Senae previamente instalado, buscar el archivo XML "solicitud_de_uso_representante_legal" almacenado en su equipo mediante el botón cargar para proceder a la firma.

7.- Seleccione la imagen Token de las opciones de certificado, y marque cuál es su dispositivo token instalado, de un clic en confirmar y coloque su contraseña.



Fuente: SENAE



Fuente: SENAE

Terminado el proceso de registro en ECUAPASS, deberá esperar entre 24 y 48 horas para que el sistema lo valide y pueda hacer uso de las opciones. En caso que fuera rechazado por algún problema (generalmente relacionado con los documentos que se adjuntaron a la solicitud), puede ingresar al Ecuapass y en la parte inferior acceder a “Resultado de solicitud del uso”

IDIOMA: ESPAÑOL
ID. USUARIO:
CONTRASEÑA:
INICIAR SESION
 Solicitud del uso | Buscar ID/Reinicio de clave
Aviso mas

- BOLETINES GENERALES
- PRUEBA
- CERTIFICADOS DIGITALES
- 3.1 Guía de uso
 - 3.2.3 Modificar información del uso
 - [3.4 Preguntas frecuentes](#)
 - 3.11.1 Mi página
 - **Resultado de solicitud del uso**

Fuente: SENAE

Cada año en el mes de enero, el ECUAPASS solicita de manera automática la actualización de datos de registro.

2.8 Factura Comercial De Exportación

La factura comercial que se va a usar para la exportación, debe reunir ciertas condiciones especiales para que tenga validez y aceptación, tanto en Ecuador como en el país de destino.

Debe incluir al menos lo siguiente:

- a) Logo o nombre completo de la empresa;
- b) RUC de la empresa;
- c) Información de la empresa: dirección, teléfonos, correo electrónico y página web (si dispone);
- d) Formato aprobado por el SRI y el código de aprobación;
- e) Información del consignatario o comprador: nombre, dirección y teléfono completos;
- f) Campo para incluir el RUC, NIT o código tributario equivalente en país de destino;
- g) INCOTERM: FOB, CFR, CIF u otro;

- h) Términos de Pago: carta de crédito, giro a la vista, crédito a plazo establecido, etc.;
- i) Campos o columnas para incluir cantidad, descripción del producto y/o referencia, precio unitario y precio total;
- j) Campos para subtotal, IVA, total, valor de flete, valor de seguro, en caso de ventas con términos de venta distintos a FOB;
- k) Es recomendable que tenga texto en inglés y español;
- l) Se recomienda además incluir información bancaria para los pagos, como número de cuenta y SWIFT.

2.9 Proforma De Embarque

Son las instrucciones que se dan a la naviera para la elaboración de los documentos de embarque. Esta información debe entregarse con suficiente anticipación para que la naviera pueda pre-manifestar a aduana y a las autoridades en el puerto de destino.

Contiene la información del embarcador, del consignatario, de la carga e instrucciones especiales de manejo. Este documento conlleva la responsabilidad del exportador en cuanto a la veracidad y exactitud de la información entregada a la naviera.

2.10 Carta De Temperatura

Es el documento que se proporciona a la naviera con las instrucciones específicas respecto a la temperatura, ventilación y otros parámetros para el contenedor refrigerado. Debe estar dirigida al Capitán del buque y mencionar el booking o reserva. Mediante este instrumento, el exportador asume la total responsabilidad sobre esas instrucciones.

2.11 Autorización De Cupos De Exportación – AUCP

La autorización de cupos para la exportación de bananos se tramita en la VUE y depende de lo que se encuentre registrado en el MAG y el sistema Unibanano y está relacionado con las hectáreas y productividad que tenga registrado el exportador y sus productores.

Para poder acceder a esta aplicación es necesario estar registrado en el EcuPass y disponer del token o certificado electrónico de firma digital.

El primer paso es el ingreso a la plataforma EcuPass mediante un usuario y una contraseña. También puede hacerlo directamente con el token.



Copyright (c) Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. Todos los derechos reservados.

SENAE

Una vez ingresado a Ecuapass, debe cambiarse a la **VUE**, seleccionando el texto respectivo ubicado en el recuadro a la derecha.



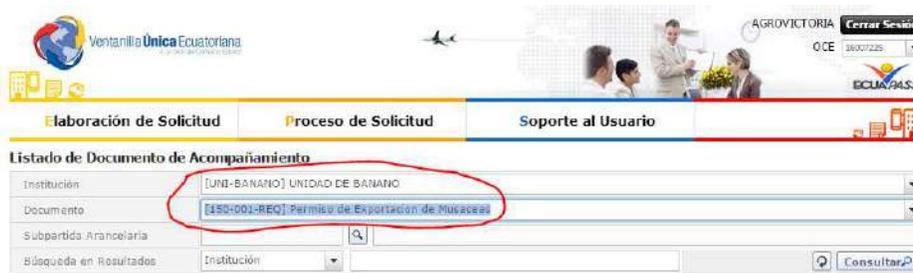
SENAE

Al ingresar en la VUE, deberá seleccionar en el siguiente orden: Elaboración de Solicitud > Documentos de Acompañamiento > Listado de Documento de Acompañamiento.



SENAE

Del menú desplegable Institución, seleccione la última opción: UNIDAD DE BANANO y del menú Documento, seleccione la única opción que se muestra: Permiso de Exportación de Musáceas. Finalizado esto, seleccione el botón Consultar que muestra una lupa.



SENAE

Al hacerlo, se abrirá en la parte inferior del formulario la opción Permiso de Exportación de Musáceas. Presionar sobre ese texto y se activa abajo a la derecha el botón Solicitar (en azul). Debe presionar nuevamente el botón activado para bajar el menú de solicitud.

No.	Institución	Código de Documento	Documento
1	UNI-BANANO	150-001-REQ	Permiso de Exportación de Musáceas

SENAE

El formulario de la solicitud consta de varias partes, que requieren poner mucha atención:

Permiso de Exportación de Musáceas [Link para ingresar al sistema de control bananero](#)

Datos de Solicitud

* Número de Solicitud	16007225	2015	Consultar	* Fecha de Solicitud	27/03/2015
* Fecha de Corte	27/03/2015			* Semana de Corte	13-2015
* Nombre de Institución de Solicitud	UNI-BANANO			* Ciudad de Solicitud	--Selección--

SENAE

- a) **Número de Solicitud.**- Debe seleccionarse el botón Consultar. Con esto se asigna automáticamente un número de solicitud o AUCP, que será la referencia para la asignación de este cupo.

Es importante saber que se debe ingresar una solicitud por cada país de destino y cada tipo de caja.

- b) **Fecha de Corte.**- Es preciso indicar en el calendario la fecha de inicio de corte de ese embarque. De manera automática se cargará la Semana de Corte. Se debe tener cuidado en no omitir este paso, porque el formulario carga por defecto la fecha actual de registro y si este procedimiento lo hace al final de una semana, para el corte de la siguiente semana, es probable que no tenga cupo ni autorización, pues le estaría cargando el cupo de una semana próxima a la semana actual que ya consumió casi todo su cupo.
- c) **Ciudad de Solicitud.**- Debe seleccionar la ciudad desde donde hace la solicitud. Esto lo direcciona a la oficina de Unibanano más cercana, en caso de requerir ayuda.

En el siguiente cuadro del formulario, aparece de manera automática los datos de la empresa solicitante, tal como se encuentran registrados en el MAG y Unibanano.

- d) **Parroquia de la Empresa Solicitante.**- La parroquia del domicilio no se carga automáticamente, por lo que deberá seleccionarla del menú desplegable que se carga automáticamente con las opciones, de acuerdo a la ciudad que está registrada como domicilio.

Datos de Solicitante			
* Clasificación de Solicitante	<input checked="" type="radio"/> Persona Jurídica <input type="radio"/> Persona Natural	* Número de Identificación de la Empresa Solicitante (RUC)	0992538503001
* Nombre o Razón Social de Solicitante	AGROVICTORIA S.A.		
* Representante Legal de Solicitante	AGROVICTORIA		
* Número de Identificación de Representante Legal(C/I)	0924174063		
* Provincia de la Empresa Solicitante	[D09] GUAYAS	* Cantón/Ciudad de la Empresa Solicitante	[09990] GUAYAQUIL
* Parroquia de la Empresa Solicitante	--Parroquia--		
* Dirección de la Empresa Solicitante	CDLA GUAYACANES, MZ. 121, SOLAR 22		
* Teléfono de Solicitante	042832832	Fax de Solicitante	
* Correo Electrónico de Solicitante	AGROVICTORIAEXPORT@OUTLOOK.COM		

SENAE

A continuación, se deben cargar los datos del exportador, en caso que sean distintos a la empresa solicitante.

- e) **Datos del Exportador.**- Si la empresa solicitante es la misma exportadora, debe seleccionarse la casilla que así lo indica.
- f) **Número de Identificación de Exportador.**- Es la verificación del RUC. Si es el mismo que el solicitante, se cargara automáticamente al hacer clic el botón con la lupa, ubicado a la derecha de esta sección. De no hacerlo, enviará mensaje de error cuando se quiera enviar la solicitud.

Datos de Exportador

Es la misma información del solicitante

* Clasificación de Identificación de Exportador: Persona Jurídica Persona Natural

* Número de Identificación de Exportador: []

* Nombre de Exportador: []

* Provincia: --Provincia--

* Cantón/Ciudad: --Cantón--

* Parroquia: --Parroquia--

* Dirección: []

Teléfono de Exportador: []

Correo Electrónico de Exportador: []

SENAE

El siguiente paso es cargar los datos generales del embarque. El país de origen se carga automáticamente, pero se debe seleccionar de los menús desplegables lo siguiente:

- g) **Medio de Transporte.**- Debe escogerse entre marítimo, aéreo, fluvial y terrestre.
- h) **Nombre de País de Destino.**- Seleccionar de la lista desplegable el país a donde va destinada la exportación.
- i) **Puerto de Embarque.**- Seleccionar de la lista desplegable el puerto, aeropuerto o punto fronterizo por donde saldrá la exportación.

Datos Generales

* Fecha de Ingreso a Puerto: 27/03/2015

* País Puerto de Embarque: [EC] ECUADOR

* Nombre de País de Destino: --Selección--

* Medio de Transporte: --Selección--

* Puerto de Embarque: --Selección--

SENAE

Para completar la Lista de Productos, que es la siguiente etapa de este proceso, se debe tener a mano la información relativa a los productos que se van a exportar y la tabla de precios mínimos referenciales de banano emitida por el MAG.

- j) **Tipo de Musácea.**- Debe seleccionarse el tipo de musácea; sin embargo y de acuerdo al tipo de registro que tiene la empresa, se cargará en el menú desplegable sólo los tipos de musácea que el exportador está autorizado a exportar.
- k) **Código de Inscripción de la Finca.**- Poner en este campo el código de la finca que ha sido asignado por el MAG.
- l) **Subpartida Arancelaria.**- Es preciso indicar la subpartida arancelaria del producto a exportar para que aduana y demás entidades de control estén alineadas en la misma información respecto del exportador. Haga clic en la lupa junto a este campo y le desplegará una nueva ventana: Consulta de Categoría de Producto por Documento. Presionar el botón Consultar y aparece una lista de todos los tipos de cajas y sus pesos. Seleccione el tipo de caja a exportar y haga clic en el botón azul Confirmar ubicado abajo a la derecha de la ventana. Con esto se cierra la ventana de consulta y aparece en nuestro formulario la subpartida arancelaria y descripción, en los casilleros correspondientes.

- m) **Marca de Producto.-** Ingrese la marca a exportar que se encuentre registrada en el MAG/Unibanano.
- n) **Cantidad de Producto.-** Ingrese el número de cajas a exportar.
- o) **Información de Tipo de Caja.-** En el menú desplegable, seleccione el tipo de caja a exportar. Este debe coincidir con el tipo de caja seleccionado en el campo de la subpartida arancelaria. Al hacerlo correctamente, se carga automáticamente el Peso Neto del Producto, que es otro campo obligatorio.
- p) **Precio Mínimo de Sustentación.-** En este campo debe ingresarse el precio mínimo de sustentación de la caja de banano, de acuerdo a la tabla emitida por el MAG. Esta tabla puede variar en cualquier momento, por lo que hay que estar actualizado o la solicitud no será aprobada.
- q) **Descuento.-** Es el valor permitido al exportador para que descunte al productor por los gastos que puede incurrir en logística y otros. Este valor es de hasta el 2% del resultado de multiplicar el número de cajas por el precio mínimo de sustentación. Ejemplo del descuento aplicable a una exportación de 960 cajas 22XU de 41.5 lbs:

$$960 \times \text{US\$ } 6.32 = \text{US\$ } 6,067.20 \times 2\% = \text{US\$ } 121.34 \text{ (valor a descontar)}$$

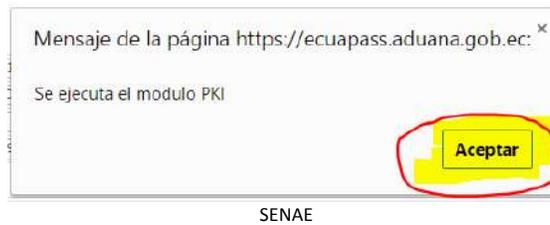
Si bien en esta etapa, el campo descuento no es obligatorio, es mejor hacerlo para no tener que hacer cálculos o correcciones luego de aprobado el cupo.

Cuando esté llena esta sección, presione el botón Agregar y toda la información se traslada a la sección de arriba y se limpia la actual para ingresar otro grupo de información. Es preciso saber que se debe hacer un ingreso por cada tipo de caja o por cada código de finca o marca de exportación. En caso que cometiera algún error, simplemente haga clic sobre la línea arriba y le aparece toda la información abajo. Corrija el campo que este errado y luego haga clic sobre el botón Modificar.

The screenshot displays a web-based form for product registration. At the top, there is a table titled 'Lista de Producto' with the following columns: No., Subpartida Arancelaria, Código de Inscripción de finca, Marca de Producto, Peso Neto de Producto, Cantidad de Producto, Información de Tipo de Caja, Tipo de Músaca, and \$ Su. Below the table, there are several input fields and buttons. A red circle highlights the following fields: 'Tipo de Músaca' (dropdown menu), 'Código de Inscripción de Finca' (text input), 'Subpartida Arancelaria' (text input with a search icon), 'Marca de Producto' (text input), 'Cantidad de Producto' (0 CAJ), 'Información de Tipo de Caja' (dropdown menu), 'Precio Mínimo de Sustentación (US\$CAJ)' (0.00), and 'Descuento' (0.00). At the bottom of the form, there are buttons for 'Agregar', 'Modificar', 'Eliminar', and 'Consulta de cupos'. A red arrow points from the 'Agregar' button back to the table header.

SENAE

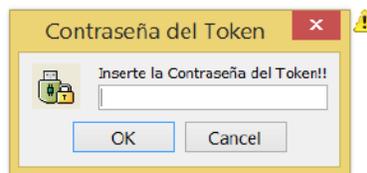
Una vez terminado de ingresar toda la información, presione el botón azul Ver Borrador. Si todo está correcto, este botón se cambia a la leyenda Registrar. Haga clic nuevamente y le aparece una ventana donde le pregunta si está seguro de registrar la solicitud. Presionar el botón de afirmativo y le indicará que se activa el token. Responda nuevamente que sí.



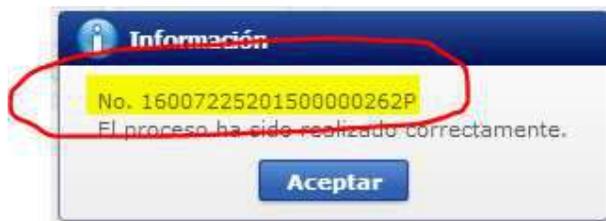
En el menú siguiente deberá seleccionar el tipo de certificación y debe hacer clic en la opción del token. Del siguiente menú seleccionar el dispositivo de la mitad (marcado en azul) y luego confirmar.



Al hacerlo, aparecerá una nueva ventana pidiéndole la contraseña del token. Debe ingresarla exactamente como usted la escogió cuando hizo el proceso de registro en el Banco Central; esto es con letras mayúsculas, minúsculas y números.



Luego de hacer clic en OK, se confirmará la clave del token, mostrando la información del propietario del dispositivo. Acepte nuevamente y aparecerá un nuevo mensaje indicándole el número de AUCP con que se podrá generar la DAE. Guarde este número pues lo va a necesitar más adelante en ese proceso.



SENAE

Unibanano deberá enviar electrónicamente esta información a SENA ECUADOR para que puedan aceptar la declaración de exportación.

2.11.1 Soporte VUE

Por cuanto las autorizaciones de cupos a exportadores se realizan mediante la interfase VUE administrada por el SENA ECUADOR, es preciso mantener los canales de comunicación con el SENA ECUADOR cuando el sistema no funcione lo que perjudicaría a los exportadores.

Unibanano debería establecer un procedimiento de contingencia, en conjunto con SENA ECUADOR, para reaccionar en caso de fallo de la VUE o EcuPass y permitir así a los exportadores generar las DAE requeridas para exportación. El procedimiento debe ser ágil, rápido y de fácil comprensión para el exportador. Al implementarse deberá funcionar las 24 horas del día durante todo el año, incluyendo feriados y fines de semana.

Unibanano deberá implementar una línea directa de comunicación con los exportadores, para asistirlos en problemas relacionados con la AUCP y los cupos. Esta línea debe ser en la forma de un número telefónico de serie 1-800 que responda las 24 horas al día de todo el año, incluyendo feriados y fines de semana; y un chat en línea dentro de la VUE o página web de Unibanano para asistencia en línea a los exportadores.

2.12 Declaración Aduanera De Exportación – DAE

La Declaración Aduanera de Exportación es un documento electrónico mediante el cual, el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENA ECUADOR) autoriza al exportador la salida definitiva de mercancías en libre circulación, fuera del territorio aduanero ecuatoriano o a una Zona Especial de Desarrollo Económico, con sujeción a las disposiciones establecidas en la normativa legal vigente.

La generación de la Declaración Aduanera de Exportación (DAE) se realiza en línea por parte del exportador o su agente de aduana, en el portal ECUAPASS. A continuación se detalla el proceso de registro:

- 1.- Se ingresa al Sistema Aduanero denominado “ECUAPASS” mediante un usuario y una contraseña.
- 2.- Una vez realizado el inicio de sesión, seleccione el menú principal “Trámites operativos”, submenú “Elaboración de e-Doc. Operativo” y luego haga clic en la opción “1.1.1 Documentos Electrónicos”.



SENAE

- 3.- Dentro de la opción “1.1.1 Documentos Electrónicos”, las opciones de pestañas que se presentan están categorizadas como “Despacho Aduanero”, “Cargas”, “Devolución Condicionada” y “Control Posterior”; seleccione la opción: “Declaración de Exportación” que se encuentra en la viñeta “Despacho Aduanero” en la sección “Exportación”.



Fuente: SENA

4.- En la DAE, los campos con (*) asterisco están identificados como mandatorios y deben llenarse de manera obligatoria. En la sección “Información General” e “Información de Exportador” se deberá completar los siguientes campos:

Fuente: SENA

Campo	Descripción	A Seleccionar
A01.	Código del Distrito	Distrito aduanero por donde se exporta
A03.	Código de Régimen	[40] Exportación Definitiva
A04.	Tipo de Despacho	[0] Despacho Normal
B07.	CIJU	Actividad principal del exportador según listado del SRI

5.- En la sección “Información del Declarante”, se carga de manera automática con la información del OCE que transmite la DAE, sea este, el exportador o el agente de aduana. Se debe completar de manera obligatoria los campos con (*) asterisco en la pestaña “Común”.

Fuente: SENA

Campo	Descripción	A Seleccionar/Escribir
B19.	Nombre del consignatario	Nombre del consignatario de la exportación
B20.	Dirección de consignatario	Dirección del consignatario de la exportación
B21.	Ciudad del consignatario	Ciudad del consignatario de la exportación
B25.	Código de país de destino	Nombre del país de destino de la exportación
B13.	Código de la forma de pago	Seleccionar la forma de pago
B22.	Tipo de Carga	Especificar si es contenerizada, suelta u otro
B24.	Medio de Transporte del...	[001] Marítimo o [004] Aéreo según sea el caso
B15.	Código de puerto embarque	Puerto de donde sale la exportación
B17.	Código de puerto de llegada	Puerto a donde llega la exportación
B23.	Almacén de lugar de partida	Terminal de donde sale la exportación

6.- En la sección "Totales", en el campo C06. *Peso bruto total de la exportación* la cantidad se debe detallar sin separar los miles y usando un punto como separador de decimales. En el campo C08. *Cantidad de contenedores* se debe indicar el total de unidades que se exportaran bajo esta declaración.

TOTALES

CD4.Cantidad total de ítems			
CD5.Peso neto total	0.000	CD6.Peso bruto total	0.00
CD7.Cantidad total de bultos	0	CD8.Cantidad de contenedores	0
CD9.Cantidad total de unidades físicas	0	CD10.Cantidad total de unidades comerciales	0
CD11.Código de la mercancía de despacho urgente	--Selección--	CD12.Código de solicitud de atoro	--Selección--

Fuente: SENA

7.- Una vez llenos los campos obligatorios indicados en el paso anterior, vamos a seleccionar la pestaña "Ítem", siempre dentro de la sección Información del Declarante.

8.- Al hacer clic en la lupa del campo D15. Código subpartida, se abre una nueva ventana donde debe escribirse la subpartida que corresponde al banano y luego hacer clic en el botón Consultar.

Consulta de subpartida arancelaria

Subpartida: 0804502010 Descripción:

Resultado : 0

Subpartida	Código Complementario	Código Suplementario	Si o No de Vehículo	Fecha de Inicio de Vigencia	Fecha de Fin de Vigencia	Descripción	Unidad Física

Fuente: SENA

9.- Esto desplegará una lista de todos los códigos complementarios y suplementarios (TNAN) que corresponden al banano en caso de existir. Debe seleccionar el tipo de variedad y hacer clic sobre el botón azul Confirmar y esto nos devuelve a la pantalla anterior de Información de ítem.

COMBI **Item** DOCUMENTOS

INFORMACION DE ÍTEM

Resultado : 0

Muestra Exportar Excel Importar Excel

D01.Número de ítem	D02.Tipo de tratamiento	D03.Código de producto	D04.Descripción de la mercancía	D05.Código del estado de la merc

D07.Código suplementario	0000	Código complementario	0000
D15.Código subpartida	0004502010	D02.Tipo de tratamiento	--selección--
D03.Código de producto		D04.Descripción de la mercancía	
D05.Código del estado de la mercancía	--Selección--	D14.Peso neto	0.000
D11.Código de tipo de unidades físicas	[31] KILOGRAMO BRUTO	D10.Cantidad de unidades físicas	0
D13.Código de unidad de venta de mercancía	--Selección--	D12.Cantidad de unidades comerciales	0
D08.Clase de embalaje	--Selección--	D09.Cantidad de bultos	0
D16.Código de país de origen	[EC] ECUADOR	D17.Valor FOB	\$ 0
D18.Monto de Transacción Real	\$ 0	D25.Valor FOB de vehículo	\$ 0
D21.Valor en factura de la serie	\$ 0	D22.Unidad monetaria de la factura	--Selección--
D23.Número de chasis del vehículo		D24.Número de motor	
D19.Número de factura		D20.Fecha de Factura	31/07/2018
D26.Ubicacion geografica	--Selección--		

Agregar Modificar Eliminar

Fuente: SENA

Campo	Descripción	A Seleccionar/Escribir
D02.	Tipo de tratamiento	[1] Normal
D04.	Descripción de la mercancía	Banano
D05.	Código estado de mercancía	[9] Fresco
D14.	Peso Neto	Ingresar el peso neto de la carga a exportar
D11.	Cód. tipo unidades físicas	[31] Kilogramo Bruto
D10.	Cant. De unidades físicas	Ingresar el peso bruto de la carga a exportar
D13.	Cód. de unidad de venta	[CAJ] Caja
D12.	Cant. unidades comerciales	Ingresar número de cajas a exportar
D08.	Clase de embalaje	[035] Caja (Box)
D09.	Cantidad de bultos	Ingresar otra vez número de cajas a exportar
D17.	Valor FOB	Ingresar valor FOB total de cajas a exportar
D18.	Monto de transacción real	Ingresar otra vez el valor FOB de la exportación
D26.	Ubicación geográfica	Ingresar la ciudad donde está la empacadora

10.- Terminado el ingreso de todos los datos, se debe hacer clic en el botón “Agregar”. Si todos los campos obligatorios fueron llenados, aparece una ventana con el mensaje “Se ha procesado correctamente” y deberá hacer clic en el botón azul “Aceptar”.

11.- Posteriormente, seleccionar la pestaña “Documentos”. Esto nos lleva a un nuevo grupo de campos obligatorios que llenar. En esta parte se registran dos tipos de documentos: factura comercial y determinación de paraíso fiscal del destino de la mercancía.

a) En relación a la factura comercial se completa los campos obligatorios y se presiona el botón “Agregar”. Esto mueve la información ingresada al recuadro superior

Fuente: SENAE

Campo	Descripción	A Seleccionar/Escribir
F04.	No. Documento de acomp.	Ingrese el número de la factura comercial
F03.	Tipo de doc. de acomp.	[010]Factura comercial/[116]Factura electrónica
F07.	Nombre de entidad emisora	Ingrese el nombre empresa según fue registrada
F08.	País emisor de doc. Acomp.	[EC] Ecuador
F05.	Fecha de emisión de doc.	[Fact. comercial]Fecha inicio vigencia del block/[Fact. Elect.]Dejar fecha por defecto
F06.	Fecha de fin de vigencia	[Fact. comercial]Fecha fin vigencia del block/[Fact. Elect.]Dejar fecha por defecto
F02.	Número de ítem	[0] COMUN

b) En relación a la determinación de paraíso fiscal, este es un campo obligatorio y consiste en una declaración sobre si la exportación tiene destino final, territorios o usa intermediación de personas domiciliadas en paraísos fiscales o regímenes fiscales

preferentes considerados así por el SRI. Se completan los campos obligatorios de la siguiente manera:

Campo	Descripción	A Seleccionar/Escribir
F04.	No. Documento de acomp.	NO / SI
F03.	Tipo de doc. de acomp.	[110]Exportación tiene destino final, territorios...
F07.	Nombre de entidad emisora	Ingrese el número de RUC de la empresa
F08.	País emisor de doc. Acomp.	[EC] Ecuador
F05.	Fecha de emisión de doc.	[Fact. comercial]Fecha inicio vigencia del block/[Fact. Elect.]Dejar fecha por defecto
F06.	Fecha de fin de vigencia	[Fact. comercial]Fecha fin vigencia del block/[Fact. Elect.]Dejar fecha por defecto
F02.	Número de ítem	[0] COMUN

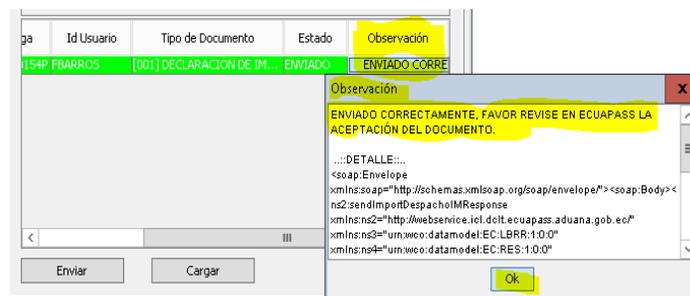
12.- Una vez llenos los campos obligatorios arriba indicados, hacer clic en botón Agregar. Esto mueve la información ingresada al recuadro superior, una segunda línea.

NOTA: Para finalizar le damos clic en botón azul “ENVIAR CERTIFICADO” donde se desplegará una ventana emergente a la cual le debemos de dar clic en “ACEPTAR”, lo que dará paso a guardar el archivo en una carpeta de nuestro computador.

13.- Para el envío del documento el procedimiento es el siguiente:

- Abrimos el aplicativo de firma electrónica desde la barra de tareas, escritorio o menú; el cual tiene que estar previamente instalado (Ver 2.4.5)
- Seleccionamos la opción Token e ingresamos la contraseña;
- Cargamos el archivo desde el botón “CARGAR”, para esto tuvimos que previamente haber guardado el archivo indicado al final del literal anterior como NOTA;
- Realizamos la selección del archivo previamente guardado;
- Esperamos validación y aprobación del sistema aduanero ECUAPASS.

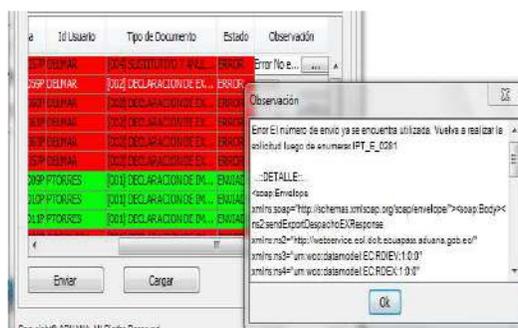
En caso de existir inconsistencia en el envío del documento se mostrará el mensaje con una franja roja, si es aceptado se mostrará de color verde como se muestra a continuación.



Fuente: SENA E

Si la fila toma el color rojo significa “Error” y podemos ver el mensaje en la parte derecha de la fila en la columna observación.

En caso de existir errores desconocidos, estos deben ser reportados a mesa de servicios: mesadeservicios@aduana.gob.ec



Fuente: SENA E

2.13 Declaración Jurada De Origen – DJO

Es el documento en el cual el productor, exportador o apoderado establece que la mercancía a exportarse cumple con la normativa de origen establecida en los Acuerdos Comerciales suscritos y esquemas que unilateralmente conceden preferencias arancelarias al Ecuador.

La Declaración Juramentada de Origen (DJO) deberá estar registrada, vigente y tendrá que llenarse en el formato que consta en el Sistema Informático de la VUE de conformidad con lo establecido en el *Acuerdo Ministerial Nro. 008 suscrito el 3 de marzo de 2016 por el Ministerio de Comercio Exterior e Inversiones*. Los datos consignados en la DJO e ingresados en la VUE deberán llenarse conforme la normativa del acuerdo o esquema vigente y deberán formalizarse con la firma electrónica del exportador o apoderado responsable.

La DJO será requisito previo para la emisión de los Certificados de Origen preferenciales y deberá llenarse y registrarse por cada sub-partida arancelaria y producto. Tendrá una validez de dos años, salvo que antes de este plazo se modifiquen las condiciones de producción o la información señaladas en la declaración.

En caso de variación de los datos proporcionados por el productor, en cuanto a precios de insumos, materias primas, o precios FOB de la mercancía o producto final de exportación, la DJO podrá tener una tolerancia de hasta un máximo de 10 % (diez por ciento). Si los insumos,

proveedores o procesos productivos cambian se podrá actualizar trimestralmente la declaración juramentada de origen – DJO, por requerimiento del sistema aduanero ECUAPASS.

Las entidades que se encuentran habilitadas para certificar el origen de las mercancías ecuatorianas de exportación son:

N°	ENTIDAD HABILITADA	TIPO DE CERTIFICADO/ESQUEMA COMERCIAL (PAÍS DE DESTINO)	CIUDAD	TELÉFONO
1	Cámara de Comercio de Guayaquil	CAN, ALADI, MERCOSUR, GUATEMALA, NICARAGUA, EL SALVADOR Y TERCEROS PAÍSES	Guayaquil	(04)2596-100
2	Cámara de Industrias de Guayaquil	CAN, ALADI, MERCOSUR, GUATEMALA, NICARAGUA, EL SALVADOR Y TERCEROS PAÍSES	Guayaquil	(04)3713-390
3	Federación Ecuatoriana de Exportadores-FEDEXPOR	CAN, ALADI, MERCOSUR, GUATEMALA, NICARAGUA, EL SALVADOR Y TERCEROS PAÍSES	Quito	(02)2252-426
			Guayaquil	(04)2687-240
			Cuenca	(07)2881-363
			Manta	(05)2679-486
4	Cámara de Industrias de Manta	CAN, ALADI, MERCOSUR, GUATEMALA, NICARAGUA, EL SALVADOR Y TERCEROS PAÍSES	Manta	(05)2621-214
5	Cámara de Industrias y Producción	CAN, ALADI, MERCOSUR, GUATEMALA, NICARAGUA, EL SALVADOR Y TERCEROS PAÍSES	Quito	(02)2452-500
6	Cámara de la Pequeña y Mediana Empresa de Pichincha-CAPEIPI	CAN, ALADI, MERCOSUR, GUATEMALA, NICARAGUA, EL SALVADOR Y TERCEROS PAÍSES	Quito	(02)2443-388
7	Cámara de Industrias Producción y Empleo	CAN, ALADI, MERCOSUR, GUATEMALA, NICARAGUA, EL SALVADOR Y TERCEROS PAÍSES	Cuenca	(07)2885-070
8	Cámara de Industrias de Tungurahua	CAN, ALADI, MERCOSUR, GUATEMALA, NICARAGUA, EL SALVADOR Y TERCEROS PAÍSES	Ambato	(03)2418-009
9	Cámara de la Pequeña Industria del Carchi	CAN, ALADI, MERCOSUR, GUATEMALA, NICARAGUA, EL SALVADOR Y TERCEROS PAÍSES	Tulcán	(06)2960-212
10	Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca	SGP, EUR.1, GSTP, CAN, ALADI, MERCOSUR, GUATEMALA, NICARAGUA, EL SALVADOR Y TERCEROS PAÍSES	Quito	(02)3948-760
			Guayaquil	(04)2591-370
			Cuenca	(07)4103-068
			Ambato	(03)2585-552
			Manta	(05)2620-084
			Ibarra	(06)2602-622
11	Agencia de Regulación y Control Fito y Zoonosanitario	SGP, EUR.1, GSTP, CAN, ALADI, MERCOSUR, GUATEMALA, NICARAGUA, EL SALVADOR Y TERCEROS PAÍSES	Tababela-Quito	(02)3948110 Ext.1003/1002/1007
12	*Subsecretaría de Acuicultura	SGP, EUR.1, GSTP, CAN, ALADI, MERCOSUR, GUATEMALA, NICARAGUA, EL SALVADOR Y TERCEROS PAÍSES	Guayaquil	(04)2627-930
13	*Subsecretaría de Recursos Pesqueros	SGP, EUR.1, GSTP, CAN, ALADI, MERCOSUR, GUATEMALA, NICARAGUA, EL SALVADOR Y TERCEROS PAÍSES	Manta	(05)2611-410
14	Agencia de Regulación y Control Hidrocarbúfero-ARCH	SGP, EUR.1, GSTP, CAN, ALADI, MERCOSUR, GUATEMALA, NICARAGUA, EL SALVADOR Y TERCEROS PAÍSES	Quito	(02)3996-500

*En proceso de absorción por parte del Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca

Para poder acceder a la VUE y generar una DJO deberá estar registrado previamente en el Sistema Informático de Comercio Exterior - ECUAPASS y por consiguiente disponer del dispositivo electrónico externo (Token) o certificado electrónico (firma digital).

A continuación se detallan los pasos para la elaboración de una Declaración Juramentada de Origen y Certificado de Origen.

1.-Ingresar al Sistema Informático de Comercio Exterior - ECUAPASS mediante un usuario y una contraseña. También puede hacerlo directamente con el Token.



Fuente: SENAE

2.-Seleccionar el recuadro que se encuentra a la derecha denominado “VUE”

Trámites Operativos

- 1.2 Integración de estados del trámite
- 1.6 e-Documents

Servicios de uso frecuente

- 1.1.2 Formulario de solicitud categoría
- 2.11 Servicio de información de Despacho/Carga

Servicios Informativos

- 2.1.1 Consulta de arancel
- 2.1.2 Consulta de tributos fijos
- 2.4.1 Consulta de RUC
- 2.6 Catálogos
- 2.7 Consulta de Verificación de Cert. Origen

Ventanilla Única

- Documentos de Acompañamiento
- Documentos de Soporte
- Certificados de Origen y DJO
- Estado de procesamiento
- Pago-e
- Consultar validez de Certificado Impreso
- Consultar información de Certificado Digital

Soporte al Cliente

- 3.3 Preguntas y respuestas
- 3.8 Servicios OCEs
- 3.11.2 Configurar mi página

Quick Buzon Electronico

- SENAE
- VUE**

1800-ADUANA

Fuente: SENA E

3.-Al ingresar en la VUE, deberá seleccionar las siguientes opciones:

- Elaboración de Solicitud > 2) Documentos de Soporte > 3) Certificados de Origen y DJO

Elaboración de Solicitud	Proceso de Solicitud	Soporte al Usuario		
Documentos de Acompañamiento	Estado de Documentos de Soporte	Trámites	Actualidad de Tasas Pendientes de Pago	Listado de Certificados por Vencer
Documentos de Soporte	Certificados de Origen y DJO	Trámites	Actualidad de Tasas Pendientes de Pago	Listado de Certificados por Vencer
1	7	0	2	

Fuente: SENA E

4.-Una vez en el menú de Certificados de Origen y DJO, se selecciona la opción Elaboración de DJO.

The screenshot shows the 'Ventanilla Única Ecuatoriana' web portal. At the top, there are navigation tabs: 'Elaboración de Solicitud' (highlighted in yellow), 'Proceso de Solicitud', and 'Soporte al Usuario'. Below the tabs, the main menu is titled 'Certificados de Origen y DJO'. Under this menu, there are several categories with 'Seleccionar' buttons:

- Apoderado:** Registro de Apoderado (Seleccionar)
- Comercializador:** Registro de Comercializador (Seleccionar), Modificación de Comercializador (Seleccionar)
- DJO:** Elaboración de DJO (Seleccionar) - This option is highlighted in yellow.
- CO:** Certificado SGP (Seleccionar), Certificado ALADI (Seleccionar), Certificado MERCOSUR (Seleccionar), Certificado ACEES (Acuerdo CHILE ECUADOR) (Seleccionar), Certificado Terceros Países (Seleccionar), Certificado Acuerdo de Cartagena (CAN) (Seleccionar), Certificado SGTP (Seleccionar), Envío de Cert. Origen masivos (Seleccionar), Actualización / Consulta de Cert. Origen masivos (Seleccionar)
- Estado de Trámite Integral:** Estado de Trámite Integral (Seleccionar)

Fuente: SENA

5.-Luego de esto aparece el formulario de la Declaración Jurada de Origen, en el cual deberá llenar todos sus campos con la información pertinente al proceso de producción de banano de exportación y los materiales utilizados, así como los costos de producción.

6.-Finalizado este proceso, se selecciona el botón azul Registrar, ubicado en la parte inferior derecha de la declaración.

DECLARACION JURADA DE ORIGEN

1. IDENTIFICACION DE EMPRESA

* 1.1 R.U.C. --Selección-- * 1.2 Nombre Contacto

* 1.3 Dirección planta de producción * 1.4 Correo electrónico de notificación

* 1.5 Subpartida Arancelaria

2. PRODUCTO (Diligenciar un Formulario por Cada Producto)

* 2.1 Nombre Comercial

* 2.2 Nombre Técnico

* 2.3 Unidad Comercial --Selección--

3. UTILIZACION INSTRUMENTOS DE COMPETITIVIDAD ADUANERO

* Zona Seleccionar --Selección--

4. (*) MATERIALES EXTRANJEROS IMPORTADOS DIRECTAMENTE O ADQUIRIDOS EN EL MERCADO NACIONAL

No	Descripción(No mbre Técnico)	Subpartida	País de origen	País de procedencia	Unidad de Medida	Cantidad	Por Unidad Comercial del Producto	
							Valor CIF \$	Valor Planta \$

Fuente: SENA E

2.14 Certificado De Origen – CO

Es el documento que certifica el país de origen de la mercancía que se está exportando y que accederá con preferencias arancelarias al país de destino según los acuerdos comerciales suscritos o en su defecto sólo servirá para validar el origen del producto. Se utiliza sólo para exportaciones e importaciones con países extracomunitarios, de tal forma que los productos puedan acogerse a los regímenes preferenciales y a la aplicación de los aranceles que les corresponden.

Es importante acotar que otro tipo de certificado de origen es el No Preferencial o para Terceros Países, donde la principal característica es que solo se limita para certificar el origen del producto mas no tiene acceso preferencial.

El Ministerio de Comercio Exterior e Inversiones– MCEI es el ente rector que norma el proceso de verificación y certificación de origen en Ecuador y a través de la Dirección de Origen de la Subsecretaría de Servicios al Comercio Exterior ha habilitado a entidades públicas y privadas para que procedan a realizar la verificación y certificación de mercancía ecuatoriana de exportación.

La intervención del MCEI está avalada por el Acuerdo Ministerial No. 8 y la Resolución Nro. MCE-SSCE-DO-024-2016 que reglamenta el proceso de verificación y certificación de origen en el Ecuador.

Para poder acceder a la VUE y generar un Certificado de Origen (CO), deberá realizar el siguiente procedimiento:

1.- Ingresar al Sistema Informático de Comercio Exterior - ECUAPASS mediante un usuario y una contraseña. También puede hacerlo directamente con el Token.



Fuente: SENA

2.- Seleccionar el recuadro que se encuentra a la derecha denominado "VUE".



Fuente: SENA

3.-Al ingresar en la VUE, deberá seleccionar las siguientes opciones:

- Elaboración de Solicitud > 2) Documentos de Soporte > 3) Certificados de Origen y DJO



Fuente: SENA

4.-Una vez en el menú de Certificados de Origen y DJO, se selecciona la opción de Certificado de Origen que necesita de acuerdo al país de destino o región económica de la exportación.

Como ejemplo haremos un Certificado SGP o para naciones adherentes al Sistema Generalizado de Preferencias (Australia, Bielorrusia, Canadá, Corea del Sur, Estados Unidos, Japón, Noruega, Nueva Zelanda, Rusia, Suiza, Turquía,).

5.-Del menú arriba indicado, seleccionamos la opción Certificado SGP, lo que nos lleva a una primera pantalla donde seleccionamos el RUC de la empresa exportadora.

Certificado SGP

Propietario Información Productos Localización Enviar

* Código de OCE 16007225

Co propietario

:: Selección del propietario del certificado: identifique si el certificado a generar es para usted o para uno de sus apoderados

* RUC 0992538503001 AGROVICTORIA S.A.

Fuente: SENA

6.-En la pestaña Información, seleccionar la entidad a donde enviaremos la solicitud y la ciudad respectiva en la sección Información de la Entidad.

7.-En la sección Información del Certificado, deberá llenar toda la información relativa a la empresa exportadora, según los campos indicados; la información del beneficiario del Certificado de Origen o consignatario de la exportación; país de destino; información del medio de transporte y ruta.

Certificado SGP

Propietario | **Información** | Productos | Localización | Enviar

Información de la entidad

* Entidad: [MCE] MINISTERIO DE COMERCIO EXTERIOR

* Oficina / Regional: GUAYAQUIL

Información de Certificado

1. Goods consigned from (exporter's business name, address, country)

* Número del exportador de negocios: [] * Dirección del exportador: []

* País exportador: ECUADOR

2. Goods consigned to (nombre, domicilio, país)

* Nombre del destinatario de negocios: [] * La dirección del consignatario: []

* País destinatario: []

3. Means of transport and route (por lo que se conoce)

* Medio de transporte: [] * Ruta (en la medida de que se conozca): []

* Oficial Use: ISSUED RETROSPECTIVELY

Fuente: SENA E

8.-Si la emisión del certificado es posterior a la exportación, se debe mencionar la frase “Issued Retrospectively” o “Emitido retrospectivamente” en el casillero “Oficial Use”.

9.-Seleccionar la pestaña Productos y completar los casilleros correspondientes a la subpartida del banano, tipo de caja, marca, número de cajas exportadas, peso bruto en kilos e información de la factura comercial de la exportación.

Certificado SGP

Propietario | Información | **Productos** | Localización | Enviar

Lista de productos

No. de bultos	Naturaleza de los bultos	Descripción de Mercancía	Criterio de origen	Peso Bruto	Unidad	Factura	Fecha	Valor	Código arancel

5. Número de items: []

* Tariff Code: []

6. Marca y número de bultos (Ejemplo: 1054)

* Marcas y números de bultos (Ejemplo: 1054) Máximo 30 caracteres: [] * Naturaleza de los bultos: []

* 7. Número y tipo de envases; descripción de las mercancías: []

* 8. Origin Criterion: []

* 9. Peso bruto o otra cantidad: (Ej: 10543.00) * Unit: []

* 10. Número de factura: [] * Invoice: []

* Invoice: x Value (Ej: 100543.00)

[Agregar] [Modificar] [Eliminar]

Fuente: SENA E

10.- Seleccionar el botón Agregar en la parte inferior derecha del formulario. Esta aplicación agrega la información en el casillero superior y deja libres los inferiores para el caso que se requiere ingresar otros productos o marcas exportadas. Este formulario permite la modificación o eliminación de un registro.

11.-Si todo fue ingresado correctamente, aparecerá una ventana con la leyenda “Se ha procesado correctamente”, a la cual se debe aceptar para continuar al siguiente paso.

12.-En el formulario de la pestaña Localización deberá llenar los campos de “Provincia” y “Ciudad”, luego continuar a la pestaña final.

The screenshot shows the 'Certificado SGP' form with the 'Localización' tab selected. The form includes the following sections:

- Propietario**: Información
- Productos**: Localización
- Enviar**: Enviar
- Información Complementaria**:
 - 11. Certification: MCE
 - 12. Declaration por el exportador: PRODUCED IN ECUADOR
 - * País importador: Y que cumplen con los requisitos de origen para los productos especificados en el Sistema Generalizado de Preferencias para los productos exportados a: [Dropdown menu]
 - * PROVINCIA: [Dropdown menu]
 - * Ciudad: [Dropdown menu]
 - * Lugar y fecha, firma del representante autorizado: [Text area]

Fuente: SENA E

13.-Una vez completada la información, pasamos a la última pestaña “Enviar”, donde se deberá subir copia del BL o conocimiento de embarque y la factura comercial. Todo esto en un solo documento en formato PDF y no mayor a 1MB. Esto se hace seleccionando el botón *Agregar un archivo*.

14.-Una vez agregado el archivo, se hace clic sobre el espacio en blanco debajo del Indicador del Documento y se selecciona Factura. El proceso de generación de un CO se termina al seleccionar el botón azul *Registro*.

The screenshot shows the 'Certificado SGP' form with the 'Enviar' tab selected. The form includes the following sections:

- Propietario**: Información
- Productos**: Localización
- Enviar**: Enviar
- * Documento adjunto**:

	Nombre de Archivo	Identificador del Documento
<input type="checkbox"/>	SolCO_AGR13-15073DE.pdf	Factura
- Agregar un archivo**: [Botón]
- eliminar archivos**: [Botón]
- Ver Borrador**: [Botón]
- Guardar temporal**: [Botón]
- Traer**: [Botón]
- Registro**: [Botón]

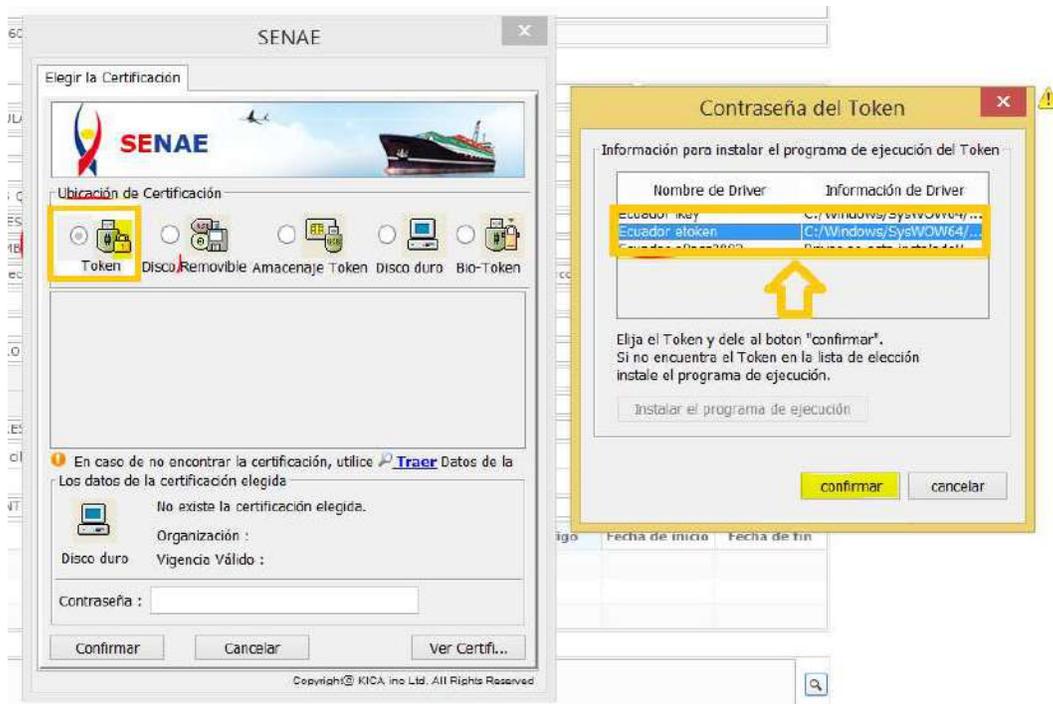
Fuente: SENA E

15.-El sistema solicita confirmación de la acción, por lo que debe seleccionarse la opción afirmativa “Aceptar”. Esto nos lleva al proceso de registro del certificado.



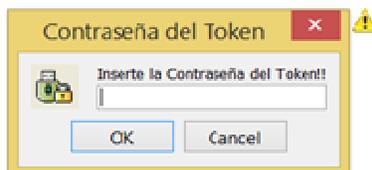
Fuente: SENA E

16.-En el menú siguiente deberá seleccionar el tipo de certificación y debe hacer clic en la opción del Token. Del siguiente menú seleccione el dispositivo de la mitad (marcado en azul) y luego confirmar.



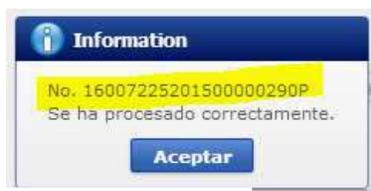
Fuente: SENA E

17.-Aparecerá una nueva ventana pidiéndole la contraseña del Token. Debe ingresarla exactamente como lo hizo en el proceso de registro en el Banco Central del Ecuador; esto es, con caracteres que contengan letras mayúsculas, minúsculas y números.



Fuente: SENA

18.-Luego de hacer clic en OK, se confirmará la clave del Token, mostrando la información del propietario del dispositivo. Luego selecciones la opción “Aceptar” e inmediatamente le aparecerá un recuadro indicándole que el proceso se realizó correctamente con su respectivo número del Certificado de Origen. Este número debe guardarlo como referencia pues le será solicitado al momento de retirar el documento de las oficinas de las entidades autorizadas.



Fuente: SENA

2.14.1 Modalidad Pago Electrónico

Este sistema permite al exportador pagar el servicio de certificación de origen generando un código de recaudación de 6 dígitos en el portal del SIGCO (<http://sigco.comercioexterior.gob.ec/Liquidacion/FrmRegistroLiquidacion.php>), con el cual el usuario podrá cancelar dicho valor mediante una de las siguientes modalidades:

- Pago en ventanilla a través de la red de agencias del Banco del Pacífico, indicando el código de recaudación.
- Pago a través de la agencia virtual del Banco del Pacífico <https://www.intermático.com>, ingresando el código de recaudación.

Una vez realizado el pago no será necesario que se entregue en las oficinas del Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca el comprobante de pago, considerando que el saldo será acreditado automáticamente en línea para la solicitud de los certificados de origen de exportación.

En caso de requerir mayor información sobre cómo realizar el ingreso a la página del SIGCO hasta la recepción del certificado, lo puede realizar en el siguiente link: <https://www.comercioexterior.gob.ec/pago-electronico-por-concepto-de-emision-de-certificado-de-origen/>

Actualmente, esta modalidad de pago solo se encuentra disponible para los certificados que son emitidos por el Ministerio de Comercio Exterior, Producción, Inversiones y Pesca.

2.15 Certificado Fitosanitario De Exportación (CFE)

Es un documento oficial emitido por la Agencia de Regulación y Control Fito y Zoosanitario que acompaña a todos los envíos de plantas, productos vegetales y otros artículos reglamentados. Este documento certifica que los envíos de estos productos se encuentran libres de plagas, y es de vital importancia porque consigna los requisitos fitosanitarios exigidos por el país importador para el producto.

A continuación se detallan los aspectos más importantes que se encuentran en la “Guía de Procedimientos de Inspección de Banano y otras Musáceas de Exportación” ([http://www.agrocalidad.gob.ec/documentos/MANUAL-DE-PROCEDIMIENTOS-DE-INSPECCION-BANANO 6%20mayo%20-013.pdf](http://www.agrocalidad.gob.ec/documentos/MANUAL-DE-PROCEDIMIENTOS-DE-INSPECCION-BANANO%20mayo%20-013.pdf)) elaborado por la Agencia de Regulación y Control Fito y Zoosanitario.

Procedimientos Generales

La inspección de banano se realizará de acuerdo a este protocolo, así como de las ediciones posteriores que entren en vigencia. En los casos en que no se oponga a este protocolo, se regirá por lo estipulado en la Resolución 138 del 27 de mayo de 2013 de la Agencia de Regulación y Control Fito y Zoosanitario.

La observancia de los procedimientos relacionados al control fitosanitario es de cumplimiento obligatorio para la autoridad competente, sus funcionarios y el exportador.

Deben estar estrechamente vinculados a la normativa legal vigente y no a la discrecionalidad del funcionario.

Horario de inspección

La inspección fitosanitaria es potestad de la Agencia de Regulación y Control Fito y Zoosanitario y se realiza de manera aleatoria o como procedimiento de un proceso de perfilamiento de riesgos, con notificación previo o sin ella y dentro de los horarios siguientes:

- Empacadoras: De 08:00 hasta las 17:00 horas
- Centros de Acopio: De acuerdo a la hora de ingreso de la fruta a consolidar
- Puertos: De acuerdo a la hora de ingreso de la fruta a consolidar

Durante estos horarios, los productores o exportadores dispondrán de una persona para que traslade las cajas a ser muestreadas hacia la mesa de inspección y una vez finalizada esta labor, proceda con el re empaque y de ser el caso, las coloque en el medio de transporte. De no haber colaboración en este sentido, la Agencia de Regulación y Control Fito y Zoosanitario no realizará la inspección y notificará a la empresa para proceder a la sanción correspondiente.

Deberán además designar a un representante a manera de contraparte técnica, quien deberá estar presente durante todo el proceso de inspección y prestar las facilidades para que el inspector realice su labor.

Lugares de inspección

Se realizará únicamente inspecciones fitosanitarias en sitios registrados en el MAG y/o la Agencia de Regulación y Control Fito y Zoosanitario. Estas pueden realizarse en las empacadoras de las fincas, centros de acopio, patios de consolidación o puertos.

Requerimientos técnicos para empacadoras

Para recibir la autorización de la Agencia, la empacadora debe reunir las siguientes características:

- a) Áreas de recepción de producto, selección y clasificación, lavado y/o tratamientos especiales, envasado o empaque, almacenamiento de producto. Sitio para el almacenamiento de embalajes de madera, pavimentado, limpio y desinfectado en ambientes bajo resguardo (instalaciones cerradas, ventanas y ductos de ventilación protegidos con mallas anti insectos).
- b) Mesa de inspección de acuerdo a lo especificado por la Agencia.
- c) Sitio de eliminación de desechos o mecanismo con tal fin.
- d) Áreas circundantes limpias y sin malezas.
- e) El agua a utilizarse deberá tener algún tipo de tratamiento.
- f) Disponer de áreas con desagüe para evitar encharcamientos.
- g) En caso que el producto de exportación requiera cadena de frío, contar con cuarto(s) frío(s).
- h) Protocolos fitosanitarios de ser el caso.

Requerimientos técnicos para centros de acopio

Para recibir la autorización de la Agencia, el centro de acopio debe reunir las siguientes características:

- a) Áreas de recepción de producto, selección y clasificación, lavado y/o tratamientos especiales, envasado o empaque, almacenamiento de producto. Sitio para el almacenamiento de embalajes de madera, pavimentado, limpio y desinfectado en ambientes bajo resguardo (instalaciones cerradas, ventanas y ductos de ventilación protegidos con mallas anti insectos).
- b) Mesa de inspección de acuerdo a lo especificado por la Agencia.
- c) Sitio de eliminación de desechos o mecanismo con tal fin alejado del lugar de acopio.
- d) Áreas circundantes limpias y sin malezas.
- e) Trampa para plagas (insectos, roedores, etc.).
- f) La infraestructura en general debe evitar el encharcamiento y acumulación de lodo y polvo, presencia de malos olores, gases, humo, radiación u otros que pueda afectar la calidad del producto que se revisa.
- g) En caso que el producto de exportación requiera cadena de frío, contar con cuarto(s) frío(s).
- h) Protocolos fitosanitarios de ser el caso.

Inspección Fitosanitaria

La inspección fitosanitaria de los envíos de banano y otras musáceas se basa en la toma muestras. Los muestreos deben realizarse en presencia del dueño de la carga o su representante (contraparte técnica). Se entiende por muestreo, al proceso de seleccionar unidades de una población de interés, de manera que por el estudio de las muestras se puede generalizar el resultado para la condición de toda la población elegida, en este caso la condición fitosanitaria de los envíos de musáceas.

Las inspecciones fitosanitarias se realizan como procedimiento de un proceso de perfilamiento de riesgo, considerando el estatus fitosanitario de cada finca. Si el lote cumple con los requisitos de exportación se emite el informe de inspección fitosanitaria, caso contrario no se aprueba el producto y se emite el acta de rechazo.

Durante el día la labor se realiza con luz natural. Para las inspecciones fitosanitarias en lugares cerrados o en horarios nocturnos el sitio de inspección deberá disponer de una mesa de inspección con la adecuada iluminación artificial para facilitar la labor del inspector. En los sitios donde se requiera, se deberá distribuir a los técnicos por turnos para atender las solicitudes de inspección fitosanitaria.

El inspector tiene las funciones y atribuciones estipuladas en la “Guía de Procedimientos de Inspección de Banano” (http://www.agrocalidad.gob.ec/documentos/MANUAL-DE-PROCEDIMIENTOS-DE-INSPECCION-BANANO_6%20mayo%20-013.pdf).

La Agencia de Regulación y Control Fito y Zoonosanitario no podrá exigir al exportador, información que éste haya entregado previamente al MAG como requisito de su registro, ni podrá condicionar la inspección ni solicitar documentos o información que hayan sido entregados en la solicitud de inspección.

Para el cumplimiento de su función, el inspector de la Agencia sólo podrá requerir el código o número de registro del exportador y verificar en el sistema del MAG.

Procedimiento para la inspección en plantas empacadoras

- a) Verificación del Certificado de Registro de Operador.- La inspección fitosanitaria se realizará únicamente en las fincas registradas en MAG y la Agencia. El inspector debe verificar que el Certificado de Registro de Operador de exportación de banano y otras musáceas emitido por la Agencia esté vigente y que los datos registrados coincidan con el detalle que presenta la contraparte al momento de comenzar con la inspección (especies a exportar, código de finca, razón social, dirección, protocolos aprobados, etc.)
- b) Coordinación de inspección.- Se realizará previa solicitud de inspección y pago por dicho servicio.
- c) Asignación de Inspectores.- De acuerdo al análisis previamente realizado de los perfiles de riesgo de las fincas, el supervisor de turno, procederá a la asignación de los inspectores a los diferentes lugares de inspección.
- d) Verificación de la Planta Empacadora.- El inspector hará la verificación del estado general de la planta empacadora, de acuerdo a los parámetros indicados en este protocolo. Podrá además verificar los sellos de inspecciones anteriores.
- e) Acompañamiento del exportador/productor.- La inspección se realizará en presencia del representante del productor y exportador.
- f) Proceso del inspector.- El proceso de inspección fitosanitaria que el inspector deberá seguir en plantas empacadoras se detalla en el punto 4.4 de la “Guía de Procedimientos de Inspección de Banano”.
- g) Transporte de fruta.- El inspector asignado constatará que el contenedor o vehículo utilizado para el transporte de la fruta esté limpio y no presente anomalías de acuerdo a la norma NIMF 23.

- h) Condiciones sanitarias de pallets.- Se verificará las condiciones sanitarias de los pallets (almacenamiento y sellos legibles de acuerdo a la norma NIMF 15), en caso de encontrarse plagas o incumplimiento de la normativa, se procede al rechazo de los pallets.
- i) Toma de muestras.- En caso que el proceso de empaque ya haya iniciado al momento de la inspección, el inspector tomará la muestra del 2% de las cajas ya procesadas. De encontrarse presencia de plagas se dispondrá el reproceso del lote empacado donde se encontró las plagas (pallet), de no acatar esta disposición, se rechazará el lote.
- j) Lavado de racimos.- El inspector controlará que dentro del proceso de empaque se realice un óptimo lavado de racimos, utilizando productos permitidos por la Agencia.
- k) Recorrido del inspector.- El inspector deberá recorrer por todas la áreas del proceso, desde el patio de racimos hasta el estibe, asegurando que cada proceso se desarrolle sin complicaciones.
- l) Inspección de lote.- El inspector inspeccionará el 2% del total del lote.
- m) Cumplimiento de requisitos.- Si el envío cumple con los requisitos fitosanitarios de exportación, el inspector procederá a la emisión del Informe de inspección fitosanitaria (ANEXO N°8.11) favorable. El original se entregará al representante del exportador y la copia a la Coordinación.
- n) Sobre las plagas.- De encontrar plagas en el material durante el proceso de empaque, el inspector dispondrá el reproceso del lote de fruta en el que se realizó la intercepción de la plaga. Se deberá además identificar los lotes afectados y aumentar los controles de inspección en cada área de la empacadora. Las muestras de plagas que son interceptadas en el proceso de inspección fitosanitaria, serán preparadas y adecuadas (conforme a la Resolución para toma y envío de muestras) previo a su envío al laboratorio, adjuntando la solicitud de análisis respectiva (ANEXO N°8.10).
- o) Muestra para análisis.- En caso de ser necesario, el inspector tomará al azar una caja para enviarla al laboratorio para el respectivo análisis, a la caja seleccionada se le colocará una cinta de seguridad y la solicitud de análisis de laboratorio.

Procedimiento de inspección en centros de acopio y puertos de embarque.

- a) Lugar para la Inspección.- La Inspección fitosanitaria se realizará en los Puertos y Centros de Acopio, las 24 horas los 365 días del año, en lugares que se encuentren aprobados por la Agencia. Aquellos sitios que se dedicaren a actividades no autorizadas como re empaque o reproceso de material previamente desaprobado, serán clausurados.
- b) Cumplimiento de requisitos.- El inspector deberá verificar el cumplimiento de los requerimientos técnicos de los centros de acopio de acuerdo al ANEXO N° 8.12.
- p) Proceso del inspector.- El proceso de inspección fitosanitaria que el inspector deberá seguir en centros de acopio y puertos de embarque se detalla en el punto 4.4 de la “Guía de Procedimientos de Inspección de Banano”.
- c) Información para la inspección.- La Inspección Fitosanitaria se realizará previa solicitud de inspección vía electrónica por parte del exportador, considerando la siguiente información: Nombre del Exportador, del buque, país de destino, marca(s) y cantidad de cajas a exportar.
- d) Análisis de cargamento.- Recibida la información de todas las compañías exportadoras, el supervisor de turno, procederá al análisis de los cargamentos que serán sometidos a inspección y asignación de los inspectores a los diferentes puntos de inspección, previo al análisis de perfiles de riesgo.
- e) Normativas en centros de acopio.- El inspector asignado a realizar la inspección fitosanitaria en el centro de acopio constatará que estas cumplan con las normativas exigidas para el registro ante la Agencia.
- f) Equipos para inspección.- Las personas naturales o Jurídicas que comercialicen banano y demás musáceas de exportación dispondrán de mesas de inspección con luminarias, además brindarán todas las facilidades necesarias para realizar la inspección de la fruta.
- g) Acompañamiento de exportador/productor.- La inspección fitosanitaria se realizará preferentemente en presencia del representante del productor y/o del exportador.
- h) Procedimiento de inspección.- La inspección fitosanitaria se realizará por embarque, tomando como referencia el 2% del envío. En la siguiente tabla se detalla el procedimiento de inspección de fruta para todos los destinos.

PROCEDIMIENTO INSPECCIÓN PARA TODOS LOS DESTINOS		
CAMIONES O CONTENEDORES INSPECCIONES EN PUERTOS O PATIOS DE CONSOLIDACION	INTERCEPCIONES PLAGAS CUARENTENARIAS	PROCEDIMIENTO
INSPECCIÓN 2 %		
1er. ESTRATO	1	RECHAZO DEL PRIMER SEGMENTO DE LA CARGA. DETENER EL EMBARQUE. REVISIÓN DE CAJAS AL AZAR
(2do. ESTRATO) 20%	MUESTREO DEL 2% DE LAS CAJAS	LA INSPECCIÓN CONTINÚA ACEPTANDO CADA LOTE QUE NO PRESENTE PROBLEMAS DE PLAGAS. DE ENCONTRAR 1 CAJA CON PLAGA, SE RECHAZA EL CARGAMENTO RESTANTE.
(3er. ESTRATO) 20%		
(4to. ESTRATO) 20%		
(5to. ESTRATO) 20%		

AGROCALIDAD

3 CAPÍTULO III: Procesos Operativos

3.1 Agencia De Regulación Y Control Fito Y Zoon sanitario

La Agencia de Regulación y Control Fito y Zoon sanitario, es la autoridad nacional sanitaria, fitosanitaria y de inocuidad de los alimentos, encargada de la definición y ejecución de políticas, regulación y control de las actividades productivas del agro nacional. Es respaldada por normas nacionales e internacionales que apuntan a la protección y mejoramiento de la producción agropecuaria, implantación de prácticas de inocuidad alimentaria, el control de la calidad de los insumos, el apoyo a la preservación de la salud pública y el ambiente, incorporando al sector privado y otros actores en la ejecución de planes, programas y proyectos.

La Agencia de Regulación y Control Fito y Zoon sanitario promueve en las diversas cadenas de producción agropecuaria, procesos sustentados en sistemas de gestión de la calidad, a fin de mejorar la producción, productividad y garantizar la soberanía alimentaria, para lograr la satisfacción de los requerimientos nacionales y el desarrollo de la competitividad internacional. Otorga la certificación orgánica mediante la aplicación de la normativa nacional; registra, controla y supervisa a los operadores de la cadena de producción orgánica agropecuaria en el Ecuador, con el objetivo de garantizar su categoría como productores, procesadores y/o comercializadores de productos orgánicos certificados, además observa el desempeño técnico y administrativo de las agencias de certificación de productos orgánicos y sus inspectores.

Dentro del área de sanidad vegetal relacionado a las exportaciones, la Agencia de Regulación y Control Fito y Zoosanitario tiene como objetivo general, regular los procesos de certificación fitosanitaria para el cumplimiento de requerimientos fitosanitarios de los países importadores de plantas, productos vegetales y artículos reglamentados, producidos en el país o de reexportación.

Es responsabilidad de la Agencia de Regulación y Control Fito y Zoosanitario:

- a) Supervisar el fiel cumplimiento de las obligaciones de los productores en campo, salas pos cosecha y agencias de carga;
- b) Mantener registros actualizados de todos los procesos para que puedan ser verificados en cualquier momento;
- c) Realizar auditorías a todas las fincas productoras de mango, previo a las épocas pico de producción;
- d) Certificar solo aquellos envíos que cumplan con todo lo establecido en este protocolo.

3.1.1 Emisión del Certificado Fitosanitario

La emisión del Certificado Fitosanitario será de manera inmediata y de acuerdo al perfil de riesgos fitosanitarios que tenga el exportador o los productores que proveen a ese exportador.

Se recomienda que la Agencia implemente un proceso informático que facilite la aprobación inmediata de los certificados, dentro de la plataforma VUE, 24 horas al día y desde cualquier lugar del territorio nacional, descentralizando así los procedimientos, y permitiendo al exportador la impresión automática de los certificados fitosanitarios correspondientes a la exportación. Estos certificados deberán ser firmados electrónicamente por la autoridad responsable, para garantizar su validez e idoneidad.

El proceso de emisión de un Certificado Fitosanitario consistirá en lo siguiente:

a) Requisitos fitosanitarios establecidos por Ecuador para exportación.-

Todo envío de fruta fresca de banano, plátano, orito y demás musáceas afines de exportación deberán cumplir con los siguientes requisitos exigidos por Ecuador, además de los que se establezcan en la guía de inspección vigente acorde a requerimientos del país importador:

- Libre de Cochinillas
- Libre de Escamas
- Libre de Fumagina
- Libre de plagas en general

b) Verificación de requisitos fitosanitarios por país de destino.-

El exportador deberá verificar en la página de datos públicos de consulta de la Agencia, cuales son los requisitos fitosanitarios que el banano debe cumplir para su certificación fitosanitaria hacia el país de destino.

<https://guia.agrocalidad.gob.ec/agrodb/aplicaciones/publico/productos1/consultaRequisitoComercio.php>

c) Registro de exportador.-

El exportador deberá registrarse en el sistema GUIA de la Agencia de Regulación y Control Fito y Zoonosanitario, en el cual ingresará información de las áreas de operación en el siguiente link se encuentra un manual de cómo se realiza el registro.

http://www.agrocalidad.gob.ec/documentos/dcf/Registro_Sistema_Guia.pdf

d) Solicitud de Inspección.-

Se recomienda que sea ingresada por el exportador en la VUE, en forma electrónica y adjuntando la programación semanal de corte. El sistema informático generará un número de solicitud que identificará el trámite en todo momento, permitiendo así su trazabilidad.

Ese programa incluirá el nombre de la finca asociada y su código, la cantidad de cajas programadas y el tipo de caja a cortar por cada día de la semana. Por razones de seguridad en el manejo de la información, se omite el destino de la fruta y el nombre del barco que la transportará. Esta información será incorporada de manera automática al generar la Declaración Aduanera de Exportación - DAE. Previo a la aceptación de la DAE, el sistema informático deberá validar el destino ingresado con algún requisito previo que sea obligatorio para ese destino.

e) Programación de Inspección.-

Con la información de la solicitud, la Agencia programará las inspecciones que considere necesarias de acuerdo al perfil de riesgo fitosanitario que tenga el productor o exportador. Del resultado de la inspección o si por el perfilamiento decidiera no hacerlo, el inspector emitirá un informe favorable o desfavorable para la emisión del certificado fitosanitario. El resultado será comunicado al exportador en la VUE.

De ser favorable, el sistema podrá autorizar el pago de la tasa y continuar el trámite en línea; caso contrario, explicará las razones para que el exportador o productor pueda remediar las causas del rechazo y presentar una nueva solicitud de inspección.

f) Pago de Tasa.-

La Agencia realizará convenios con el sistema bancario nacional, para que por su intermedio se pueda cancelar la tasa de certificación fitosanitaria. La interacción debe permitir la inmediata transferencia de los fondos a la cuenta designada de la entidad, así como la confirmación del pago.

g) **Generación del Certificado Fitosanitario.-**

Una vez validado el pago de la tasa, y con informe favorable de la Agencia, el exportador podrá generar en línea e imprimir el Certificado Fitosanitario, previo haber adjuntado copia de la factura comercial o proforma y el resultado de análisis de laboratorio, en caso que el país de destino así lo exija.

Los certificados emitidos por la Agencia tendrán toda la información pertinente, así como una firma electrónica de la persona responsable.

3.1.2 Facilidades de pago al exportador

Como facilitación al pago que deban realizar los exportadores por cualquier trámite o servicio, sobre todo cuando éstos se deben realizar en fines de semana o días festivos, la Agencia podrá recibir pagos anticipados por parte del exportador, acreditándose esos valores para trámites o servicios futuros.

Se recomienda que la Agencia de Regulación y Control Fito y Zoonosanitario modifique su sistema informático, a fin de permitir el manejo de saldos pendientes y a favor por parte de los exportadores. De igual manera, el exportador podrá ver sus saldos en la VUE para una mejor administración de su cuenta.

3.1.3 Materiales, Equipos y Uniformes

El inspector que va a realizar una inspección fitosanitaria, sea en la finca, en centros de acopio o puertos, deberá acudir debidamente uniformado y con todos los materiales, equipos e insumos necesarios para el correcto desempeño de su labor, con el objeto de no retrasar el proceso de inspección o realizar un trabajo insuficiente por falta de dichos elementos. Debe entenderse que las inspecciones podrían realizarse en sitios donde no es posible conseguir estos materiales.

Los equipos, materiales e insumos necesarios para una correcta inspección son los detallados a continuación:

a) Equipos.-

- Radio de comunicación con frecuencias incluidas. El sistema debe garantizar la continuidad de la operación las 24 horas de los 365 días al año.
- Tablet con capacidad de recepción y envío de datos (servicio de internet) y GPS.

- Cámara fotográfica con resolución mínima de 5 megapíxeles, zoom de 10x, lente gran angular (24 mm). Puede obviarse este equipo si el teléfono celular cuenta con estas características.

b) Materiales.-

- Mochila
- Pinzas: una redonda y una recta
- Pinceles: #1 y #2
- Lupa con luz incorporada (mínimo 30x)
- Estilete
- Cuchillo bananero
- Termómetro digital para registro de temperatura en cuartos fríos
- Guantes industriales de protección
- Tablero apoya manos
- Protocolo de inspección fitosanitaria para banano

c) Insumos.-

- Caja de guantes quirúrgicos desechables
- Caja de mascarillas desechables
- Frascos de 50ml con tapa y frascos viales
- Frasco de 100ml con doble tapa, para alcohol etílico al 70%
- Funda de algodón, de 50g
- Fundas plásticas 20 x 30 de cierre hermético
- Fundas de papel empaque de 15 x 20
- Cinta adhesiva de 6 cm de ancho
- Cinta engomada de 2 cm de ancho
- Etiquetas adhesivas de papel color blanco de 5 x 5 cm
- Sobres de papel encerado
- Palillos de madera (tipo mondadientes)

d) Uniformes.-

- Camisetas con identificación
- Camisas con identificación
- Gorras con identificación
- Chalecos con identificación y bandas reflectivas
- Credencial de identificación

3.1.4 Sellos de la Inspección

Para garantizar la correcta aplicación de los procedimientos realizados en la inspección fitosanitaria, la Agencia de Regulación y Control Fito y Zoonosanitario colocará un sello o sticker (mecanismo de control) que indique la labor realizada y el status del cargamento inspeccionado. Este sello debe ser preferiblemente de un material resistente a la intemperie y al mismo tiempo frágil para que se destruya si se lo trata de remover.

Para un perfecto pegado, las cajas deben estar libres de humedad y polvo. Esto evitará que se desprendan y pueda darse un mal uso a los sellos.

Como ejemplo, en el caso que la muestra analizada sea satisfactoria y que el embarque está autorizado para su exportación, se podrá colocar un distintivo¹ de un color determinado como respaldo de la inspección:



Agrocalidad

Por otro lado, en el caso que la muestra analizada presente plagas o cualquier otra razón para su rechazo, no se permitirá la exportación de ese embarque y se colocará el siguiente sello o sticker de rechazo en la puerta posterior del camión o contenedor:



Agrocalidad

Se debe tener en cuenta que es muy importante preservar la integridad del sello o sticker de rechazo hasta que el camión o contenedor hayan salido del recinto portuario.

El área del puerto responsable de la garita, deberá verificar la integridad de este sello o sticker, para constatar que no ha sido violentado en el interior del recinto portuario, previniendo así que

¹ El distintivo que se muestra es para fines ilustrativos y no necesariamente deben ser replicados por Agrocalidad, quien deberá determinar la viabilidad de esta medida

las cajas rechazadas no se queden adentro para ser luego embarcadas de manera ilegítima, evadiendo a la autoridad de control.

3.2 Servicio Nacional De Aduana Del Ecuador

El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE), es una persona jurídica de derecho público, de duración indefinida, con autonomía técnica, administrativa, financiera y presupuestaria, domiciliada en la ciudad de Guayaquil y con competencia en todo el territorio nacional. En virtud del Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio, del Libro V del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI) y sus reglamentos, se le atribuye todas las competencias técnico-administrativas necesarias para llevar adelante la planificación y ejecución de la política aduanera del país y para ejercer, en forma reglada, las facultades tributarias de determinación, de resolución, de sanción y reglamentaria en materia aduanera.

El control aduanero se aplicará al ingreso, permanencia, traslado, circulación, almacenamiento y salida de mercancías, unidades de carga y medios de transporte hacia y desde el territorio nacional, inclusive la mercadería que entre y salga de las Zonas Especiales de Desarrollo Económico, por cualquier motivo. Asimismo, ejercerá el control aduanero sobre las personas que intervienen en las operaciones de comercio exterior y sobre las que entren y salgan del territorio aduanero.

Dado que las exportaciones no generan tributos al Estado, el único rol que desempeñará el SENAE es la verificación documental y/o física de las mercancías a exportar, con el único propósito de constatar que éstas correspondan a lo declarado en la DAE y de acuerdo a los perfiles de riesgo que se encuentren establecidos.

Además podrá cambiar el canal de aforo para verificar y controlar las exportaciones a países específicos o para evitar la salida de mercancías ilegales, de prohibida exportación o que correspondan al patrimonio cultural, flora y fauna, de propiedad intelectual, etc. que se pretenda camuflar en embarques de banano.

No podrá invocarse la potestad aduanera para cometer abusos de autoridad que causen perjuicio al exportador y las mercancías de exportación. Se sujetará de manera estricta a las normas vigentes, a los perfiles de riesgo y a los procedimientos o protocolos establecidos.

3.2.1 Perfilamiento de Riesgos

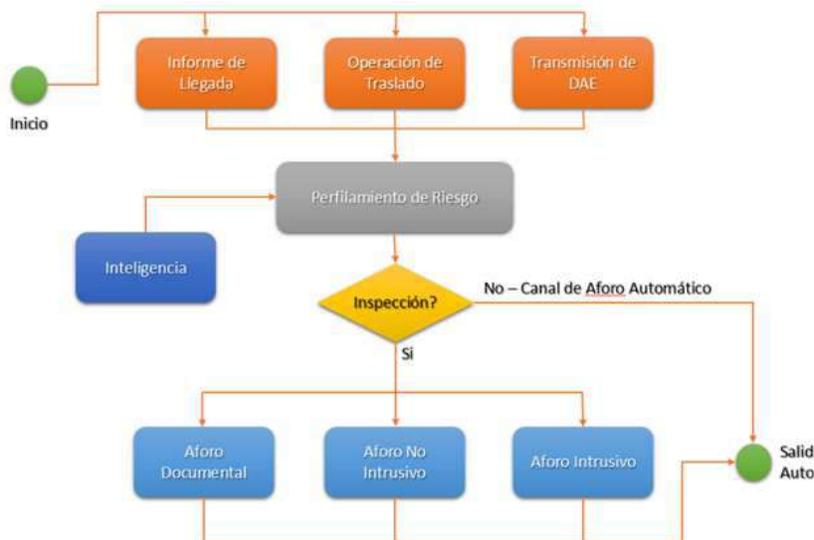
El objeto principal para hacer un perfilamiento de riesgo es el poder lograr un equilibrio entre dos posiciones aparentemente antagónicas, como son la facilitación del comercio exterior y el control de las operaciones de comercio exterior.

El convenio de Kyoto demanda a todos los países miembros de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), la aplicación de controles inteligentes en la gestión de riesgo. En base a esto, La Secretaría de la Comunidad Andina de Naciones (CAN) indica en la Decisión 574 que los países miembros deberán aplicar la gestión de riesgo para control de las operaciones de comercio exterior, pudiendo utilizar técnicas de gestión del riesgo basadas en un análisis sistemático de los antecedentes y de la información recibida, en relación con una determinada operación de comercio exterior y con el conjunto de las operaciones del sector económico o sectores de riesgo considerados.

Con una selección inteligente basada en criterios objetivos de riesgo se podrá mejorar la efectividad de los controles, reduciendo los aforos físicos, mejorando los índices de eficiencia y agilitando en gran medida al comercio exterior.

El SENA E establecerá los niveles de control de todas las declaraciones aduaneras y documentos de transporte en base a criterios de selectividad o indicadores de riesgo a través de una herramienta informática. Los criterios de selectividad se sustentarán en indicadores de percepción de riesgo que tenga la administración aduanera, con base en la información que esta posea sobre los operadores de comercio exterior. La funcionalidad y administración de la herramienta informática será regulada por la Dirección General de esta entidad.

Se entenderá por indicadores de riesgo al conjunto de medidas cuantitativas formadas por variables que recogen la información de la base de datos del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. Los criterios de jerarquización de la información del sistema de gestión de riesgo tendrá el carácter de reservada.



3.2.2 Canales de Aforo

Si como producto del perfilamiento de riesgos se determina que una carga de exportación será sometida a un aforo físico, se procederá a modificar el estado de la DAE a “Proceso de Aforo” en el sistema informático EcuPass, el resultado del perfilamiento será informado electrónicamente al exportador de las mercancías, a través de notificaciones generadas en el sistema informático EcuPass y mediante correo electrónico automático a todas las direcciones que el exportador tenga registradas. Se deberá adecuar la plataforma informática del SENA E para que genere este correo de manera inmediata y automática de cambio de estado de DAE a Proceso de Aforo.

Cuando se trate de carga contenerizada, la notificación se dará a conocer automáticamente luego que se registre el ingreso del total de contenedores declarados. Para el caso de carga suelta, esta información es dada a conocer con el primer ingreso a Zona Primaria.

Tanto la notificación en EcuPass como el correo electrónico enviado, deberán tener al menos la siguiente información:

- a) Tipo de canal de aforo
- b) Fecha de la Notificación
- c) Número de la DAE
- d) Número de carga en proceso de aforo
- e) Nombre del Exportador notificado
- f) Fecha y Hora Programados para el aforo físico
- g) Nombre del delegado del SENA E designado para el aforo
- h) Número de teléfono celular del delegado del SENA E designado para el aforo.

3.2.3 Procedimiento de Aforo

Aforo Automático.-

Recibida la DAE de parte del exportador, el sistema EcuPass valida su contenido. Zona Primaria deberá hacer el ingreso de la mercancía conforme al procedimiento SENA E-GOE-2-3-001 “Manual Específico para la Gestión del Ingreso y Salida de Mercancías de Exportación vía Aérea, Marítima y Terrestre”, y de no existir errores en la información validada, el EcuPass le asigna la modalidad de despacho aforo automático; el estado de dicho documento electrónico cambia a “Salida Autorizada” y se genera la “Notificación de Salida Autorizada”. Es responsabilidad del exportador consultar las notificaciones generadas por el EcuPass en relación al estado del trámite de exportación.

Quedan excluidas de esta modalidad, las exportaciones de mercancías que requieran documentos de control previo, siempre que estas no sean transmitidas por vía electrónica, así como aquellas exportaciones de mercancías cuya inspección sea requerida por otras entidades del Estado, de acuerdo a los establecido en la normativa legal pertinente.

Por razones específicas de duda, el SENA E puede en cualquier momento antes de la salida del depósito temporal de las mercancías sobre las cuales se presume una irregularidad, cambiar el canal de aforo, ejerciendo la potestad aduanera.

Aforo Documental.-

Una vez que se ha realizado el ingreso físico de la mercancía a Zona Primaria, el sistema EcuPass asigna el canal de aforo documental o electrónico en la DAE, de acuerdo a los perfiles de riesgos cambiando el estado de la DAE a Proceso de Aforo en el sistema EcuPass mientras se realiza el proceso de verificación documental. El exportador es notificado de este particular por vía electrónica, de acuerdo al procedimiento establecido en el numeral 3.5.3. de este protocolo.

El sistema EcuPass deberá verificar la existencia de documentos de control previo. En el caso de las exportaciones de banano, es el número de la Autorización de Cupos para la Exportación de Musáceas o AUCP, generada por Unibanano a través de la Ventanilla Única Ecuatoriana (VUE).

El documento tiene el estado de “Receptada” y cambia a “Proceso de Aforo” cuando el aforador inicia en el EcuPass el aforo documental correspondiente.

El verificador documental será responsable de constatar el cumplimiento de las formalidades aduaneras que se desprendan del régimen aduanero declarado. Si resultado de la revisión de la DAE no se presenta novedad alguna, se procederá con el cierre de la declaración. Si del resultado de la revisión, se determina que existe alguna novedad, se notificará electrónicamente al exportador para que esta sea aclarada o subsanada. Mientras que no se subsane el motivo de la observación, no se dará “Salida Autorizada” a la mercancía a exportarse.

Por razones específicas de duda, el SENA E puede en cualquier momento antes de la salida del depósito temporal de las mercancías sobre las cuales se presume una irregularidad, cambiar el canal de aforo a aforo físico, ejerciendo la potestad aduanera. En ningún caso podrá el aforador cambiar la modalidad a aforo automático.

Aforo Físico No Intrusivo.-

Una vez que se ha realizado el ingreso físico de la mercancía a Zona Primaria y es escaneada por la unidad respectiva del puerto, el sistema EcuPass asigna el canal de aforo físico no intrusivo en la DAE, de acuerdo a los perfiles de riesgo y la DAE cambia de estado hasta la culminación del proceso de escaneo y de análisis de las imágenes. El exportador es notificado de este particular por vía electrónica, de acuerdo al procedimiento establecido en el numeral 3.5.2. de este protocolo.

El escaneo de contenedores y unidades de transporte con cargas que ingresan o egresan del puerto de exportación, así como contenedores vacíos, estará a cargo del puerto y operado por

personal técnico especializado sea propio o de una empresa externa subcontratada para el efecto.

El SENA E deberá contar con suficientes técnicos analistas, debidamente entrenados para el manejo e interpretación de imágenes escaneadas, para que puedan trabajar conjuntamente con los técnicos operadores de los escáneres, en turnos rotativos que garanticen una operación de 24 horas y todos los días del año.

El análisis de las imágenes se podrá hacer en forma concurrente o pasiva, de acuerdo a los intereses del SENA E y de los perfiles de riesgo. El procedimiento para el escaneo de carga de exportación se establece en el numeral 3.9.6. de este protocolo.

Si del análisis de las imágenes se desprende que no hay novedades con la carga, el analista procede a cambiar el estado de la DAE a Salida Autorizada e informa mediante registro directo en el sistema informático del SENA E y procede según lo establecido en el numeral 3.5.6. de este protocolo.

En caso de existir inconsistencias entre las imágenes captadas y lo declarado o manifestado, o de existir algún indicador de riesgo, el analista encargado informará mediante registro directo en el sistema informático del SENA E para que el Jefe de Aforos de Exportación asigne un técnico aforador y se proceda a la inspección física de las mercancías.

Aforo Físico Intrusivo.-

Una vez que se ha realizado el ingreso físico de la mercancía a Zona Primaria, el sistema EcuPass asigna el canal de aforo físico intrusivo en la DAE, cambiando su estado a Proceso de Aforo de acuerdo a los perfiles de riesgo. El exportador es notificado de este particular por vía electrónica, de acuerdo al procedimiento establecido en el numeral 3.5.2. de este protocolo.

De manera automática, el proceso de aforo de la carga en la plataforma informática del puerto de exportación, se debe generar la notificación mediante correo electrónico y directamente en el sistema informático, al departamento de operaciones del puerto, para que disponga el posicionamiento de la carga o contenedor en el patio de aforos.

En igual forma se deberá notificar a la Policía Nacional Antinarcóticos (PNA), en caso que ellos quieran también revisar la carga, de acuerdo a sus perfiles de riesgo. El técnico operador deberá coordinar con la PNA para la realización de una inspección simultánea para evitar una duplicidad de procesos de posicionamiento, apertura y descarga del contenedor, con daños a la mercancía a exportarse. De igual manera debe estar presente un representante del Depósito Temporal donde se realice el aforo.



Agrovictoria S.A.

El técnico operador del SENA que tenga asignada una DAE con canal de aforo físico intrusivo, deberá revisar los documentos en la misma manera que si fuera un aforo documental, previo a acudir al proceso de aforo físico.

El proceso de aforo se inicia con la presencia del exportador o su representante, quien debe acudir en la fecha y hora señaladas en la notificación. El tiempo máximo de espera será de 30 minutos. De no presentarse el exportador o su representante dentro del plazo fijado, el técnico operador debe proceder de acuerdo al Art. 84 del Reglamento al Título de Facilitación Aduanera para el Comercio, del Libro V del COPCI.

La revisión se realiza de forma aleatoria y queda a potestad del técnico operador la forma de apertura de la carga, para constatar que la mercancía observada coincida con la DAE. En caso de aforo simultáneo con la PNA, serán ellos quienes dirijan el proceso de apertura, desestiba y estiba del contenedor, procediendo el SENA luego que este proceso se haya realizado. Si no hay inspección simultánea o a la inspección no acude el representante de la Policía Antinarcóticos, es el técnico aforador de aduana quien dirigirá toda la operación.

Por ningún motivo el acto de aforo se suspenderá, salvo por razones imputables a la naturaleza o de fuerza mayor. El aforador no podrá abandonar por ninguna razón la inspección hasta que el proceso haya culminado.

De acuerdo a los perfiles de riesgo, se procederá a remover la cantidad de pallets necesarios para la inspección. La revisión consistirá en despaletizar una parte, y observar directamente el contenido de las cajas seleccionadas de manera aleatoria, evitando en todo momento el manipuleo excesivo del contenido.

La operación de aforo físico intrusivo se debe hacer siempre en condiciones favorables para la carga. No podrá realizarse en condiciones de lluvia o a la intemperie en días soleados. Debe

hacerse únicamente dentro de una cámara o cuarto frío o con el empleo de un contenedor de apoyo para evitar el deterioro de la fruta. Debe exigirse al Depósito Temporal que las condiciones del suelo donde se realizará la inspección sean óptimas y de limpieza, para prevenir la contaminación de las cajas a inspeccionar. De igual manera debe asegurarse que el acto de aforo se realice bajo vigilancia de cámaras de seguridad que documenten todo el proceso.



Agrovictoria S.A.

Para la apertura de las cajas y la inspección de la fruta, el técnico aforado deberá estar provisto de guantes quirúrgicos para mantener la asepsia de la fruta, en caso deba manipularla y de una cámara de fotos con resolución de al menos 5 megapíxeles, para documentar gráficamente el proceso de inspección, empezando desde el sello original del contenedor, antes de su apertura.

Finalizado el proceso, y como autoridad responsable del mismo, el aforador debe asegurarse que el personal de apoyo durante la inspección acondicione nuevamente las cajas inspeccionadas, se rearme el o los pallets y se re-estibe el contenedor en su forma original. Esto debe comunicarlo al representante del Depósito Temporal para que imparta las instrucciones correspondientes.

En caso de existir inconsistencias entre lo observado y lo declarado o manifestado, o de existir algún indicador de riesgo, el aforador observará la DAE, notificando al exportador por vía electrónica y de ser el caso, informará a la autoridad competente.

3.2.4 Sellos de Aforo

Previo a la apertura del contenedor, debe asegurarse que el puerto, la naviera o el exportador proveen de uno o varios sellos nuevos de seguridad. El acto no podrá iniciarse si no hay sellos de reposición.

Una vez concluido el aforo, SENAE deberá colocar una cinta adhesiva en las cajas, como constancia de que fueron inspeccionadas. Además deberá registrar los números de los sellos en el acta de aforo y fotografiarlos.

3.2.5 Informe de Aforo

El informe de aforo es registrado en el sistema informático Ecuapass por el técnico operador y puede ser revisado electrónicamente por el exportador.

3.2.6 Salida Autorizada del Embarque

Si no hay novedad en el aforo no intrusivo o en el intrusivo de la carga inspeccionada, se procederá con el cambio de estado de la DAE a “Salida Autorizada” en el sistema informático Ecuapass, notificando de este particular al exportador vía electrónica.

3.2.7 Materiales, Equipos y Uniformes

El delegado que va a realizar un aforo intrusivo, deberá acudir debidamente uniformado con la vestimenta apropiada y de seguridad entregada por el SENAE (camisa y chaleco de bandas reflectivas con logo del SENAE, casco protector, botas de seguridad, tarjeta de identificación), y con todos los materiales, equipos e insumos necesarios para el correcto desempeño de su labor, con el objeto de no retrasar el proceso de inspección o realizar un trabajo insuficiente por falta de dichos elementos. Debe entenderse que las inspecciones podrían realizarse en sitios donde no es posible conseguir estos materiales.

Es preciso que además de lo antes indicado, el inspector de aduana se asegure de llevar una copia de la DAE sujeta a inspección, para poder confrontar la declaración con lo observado durante el acto de aforo.

Los equipos, materiales e insumos necesarios para una correcta inspección son los detallados a continuación:

a) Equipos.-

- Radio de comunicación con frecuencias incluidas. El sistema debe garantizar la continuidad de la operación las 24 horas de los 365 días al año.
- Tablet con capacidad de recepción y envío de datos (servicio de internet) y GPS.
- Cámara fotográfica con resolución mínima de 5 megapíxeles, zoom de 10x, lente gran angular (24 mm). Puede obviarse este equipo si el teléfono celular cuenta con estas características.

b) Materiales.-

- Mochila
- Bolígrafo
- Guantes industriales de protección
- Tablero con clip para sujetar formularios
- Protocolo de inspección de banano

c) Insumos.-

- Guantes quirúrgicos desechables
- Cinta adhesiva de 6 cm de ancho con logo de SENAE
- Formularios de acta de inspección

3.3 Policía Nacional Antinarcoáticos

La Policía Nacional Antinarcoáticos (PNA) tiene como finalidad el planificar, dirigir, coordinar y supervisar las operaciones policiales de prevención, investigación y control de los delitos de drogas garantizando los derechos ciudadanos, en apoyo de la seguridad ciudadana.

Tiene además la función de organizar, planificar, controlar, dirigir y coordinar con la Fiscalía General de la Nación, las operaciones y procedimientos policiales de prevención, investigación, aprehensión y detención de los presuntos sujetos que cometen los delitos tipificados en la Ley de Sustancias Estupefacientes y Psicotrópicas, Ley para Reprimir el Lavado de Activos y demás Leyes y Reglamentos afines a sus funciones específicas, en estricto apego al Código de Procedimiento Penal, y de igual manera supervisará el cumplimiento de esta finalidad.

3.3.1 Perfilamiento de Riesgos

El objeto principal para hacer un perfilamiento de riesgo es el poder lograr un equilibrio entre dos posiciones aparentemente antagónicas, como son la facilitación del comercio exterior y el control de las operaciones de comercio exterior.

La Secretaría de la Comunidad Andina de Naciones (CAN) indica en la Decisión 574 que los países miembros deberán aplicar la gestión de riesgo para control de las operaciones de comercio exterior, pudiendo utilizar técnicas de gestión del riesgo basadas en un análisis sistemático de los antecedentes y de la información recibida, en relación con una determinada operación de comercio exterior y con el conjunto de las operaciones del sector económico o sectores de riesgo considerados.

Con una selección inteligente basada en criterios objetivos de riesgo se podrá mejorar la efectividad de los controles, reduciendo drásticamente las inspecciones antinarcoáticos, mejorando los índices de eficiencia y agilitando en gran medida al comercio exterior.

La Dirección Nacional Antinarcoóticos de la Policía del Ecuador establecerá los niveles de control de todas las exportaciones y documentos de aduana y transporte en base a criterios de selectividad o indicadores de riesgo a través de una herramienta informática. Los criterios de selectividad se sustentarán en indicadores de percepción de riesgo que tenga la administración policial, con base en la información que esta posea sobre los operadores de comercio exterior. La funcionalidad y administración de la herramienta informática será regulada por el Ministerio del Interior a través de la DNA.

Se entenderá por indicadores de riesgo al conjunto de medidas cuantitativas formadas por variables que recogen la información de la base de datos de la DNA. Los criterios de jerarquización de la información del sistema de gestión de riesgo tendrá el carácter de reservada.

De acuerdo al Art. 5 de la Decisión 574 de la CAN, la información que alimenta la base datos y el sistema de perfilamiento, se podrá obtener sobre las acciones de investigación directa en:

- Antecedentes relativos al exportador;
- Antecedentes relativos al consignatario en el exterior;
- Antecedentes relativos a intermediarios o representantes que intervengan en la operación de comercio exterior;
- Información contenida en manifiestos provisionales o definitivos de carga;
- Antecedentes relativos a los medios de transporte;
- Unidades de carga (contenedores); o,
- Mercancías a exportarse.

A esto se sumará la información obtenida de otras divisiones de la Policía, de otras entidades del Estado y de organismos internacionales de prevención y control antinarcoóticos. El rol de la función de inteligencia es fundamental para el manejo de la información y datos y su adecuada clasificación para mejorar el proceso de toma de decisiones.

El resultado de las imágenes obtenidas con el escaneo de las mercancías de exportación o contenedores, serán considerados para el perfilamiento de riesgo, dándole el peso que le corresponde con el objeto de disminuir el número de inspecciones intrusivas.

Es necesario trabajar con aplicaciones informáticas que manejen grandes cantidades de datos, para de esa manera reducir el tiempo de producción de inteligencia y hacer que esta sea entregada oportunamente al perfilador de riesgos.

El perfilador de riesgos del sistema informático de la PNA, determinará los embarques que serán sometidos a inspección antinarcoóticos, mediante cualquiera de los modelos establecidos o una combinación de ellos. El resultado del perfilamiento será informado electrónicamente al Depósito Temporal, a la naviera y al exportador de las mercancías a través del sistema informático.

Una vez que se ha realizado el ingreso físico de la mercancía a Zona Primaria, la oficina de la Unidad Antinarcoóticos del Puerto Marítimo, revisará la DAE, la AISV (Autorización de Ingreso y Salida de Vehículos) del vehículo que ingresó la mercancía y demás documentos de acompañamiento o de control previo, para junto con la información de la base de datos hacer el perfilamiento respectivo al embarque.

3.3.2 Bloqueo para Inspección de la carga

De existir las causales necesarias de perfilamiento, una sospecha sobre situaciones específicas o una denuncia directa, la Unidad Antinarcoóticos del Puerto procederá con el bloqueo de la carga seleccionada y la destinará al proceso de inspección directamente en el sistema informático, informando la novedad al terminal portuario, empresas aéreas y al exportador. Adicionalmente, deberá enviar al Terminal Portuario un correo electrónico con el listado de la carga que va a ser revisada con los respectivos horarios de inspección. La notificación al exportador se hará al correo electrónico que este hubiera indicado en la AISV.

El puerto o terminal portuario, una vez notificado, deberá coordinar las operaciones de posicionamiento de la carga en el área de inspección, con la dotación de personal auxiliar de desestiba y estiba para la realización de estas inspecciones.

La notificación deberá realizarse de inmediato o de manera simultánea al bloqueo y la inspección programada no podrá hacerse más tarde que las 48 horas de ingreso de la carga de exportación al terminal portuario, salvo casos especiales debidamente justificados, considerando siempre la salida del buque y permitiendo al exportador preparar la documentación requerida. Esta notificación debe ser clara y precisa y tendrá al menos la siguiente información:

- Tipo de inspección a realizar
- Número de contenedor o carga
- Número de booking (reserva)
- Nombre y número de viaje del buque a embarcarse
- Fecha y hora de la inspección
- Documentos a presentar en la inspección

3.3.3 Inspección Programada

Es el reconocimiento físico que realiza la Policía Nacional Antinarcoóticos a la mercancía de exportación en los puertos, aeropuertos y fronteras, con el fin de prevenir la contaminación de estas mercancías con sustancias estupefacientes de prohibida exportación.

Luego de recibir una notificación con fecha y hora indicada, el delegado de la Policía Nacional Antinarcoóticos designado para la inspección, deberá acudir al lugar de la inspección con todos los recursos, materiales y equipos necesarios para realizar su trabajo.

El exportador o su delegado, deberá acudir puntualmente a la inspección, llevando los siguientes documentos que serán entregados previamente en las oficinas de la PNA:

- Copia de la DAE
- Copia de la factura comercial o proforma
- Comprobante de pago del servicio al puerto o terminal portuario
- Carta de autorización del exportador al delegado, cuando sea el caso
- Copia clara y en color de la cédula de ciudadanía del exportador o su delegado
- Copia del EIR del contenedor (solicitarlo a la naviera o al depósito)
- Copia del AISV con que ingresó el contenedor o la carga

Previo a la apertura del contenedor, se deberá constatar que los sellos estén intactos, sin evidencia de violación y que correspondan a lo declarado en el AISV y en lo registrado por el puerto a su ingreso. No se abrirá el contenedor mientras no se tenga el nuevo sello.

Es preciso que la inspección se haga en condiciones favorables para la carga. Esto es, debe hacerse en cámara frigorífica que preste las facilidades necesarias para el almacenaje temporal de mercancías sujetas a inspección y con los equipos y personal necesarios para dicha operación.

De no contarse con esta infraestructura y mientras dure el proceso de su construcción e implementación, se deberá utilizar un contenedor de apoyo o bajo cubierta en alguna bodega abierta, para evitar el deterioro del producto.

En ningún caso deberá hacerse la inspección bajo condiciones de cielo abierto y bajo radiación solar. Debe exigirse al Depósito Temporal y/o Terminal Portuario que las condiciones del suelo donde se realizará la inspección sean óptimas y de limpieza, para prevenir la contaminación de las cajas a inspeccionar. De igual manera debe asegurarse que el acto de aforo se realice bajo vigilancia de cámaras de seguridad que documenten todo el proceso.

De acuerdo a los perfiles de riesgo, se procederá a remover la cantidad de pallets necesarios para la inspección. La revisión consistirá en despaletizar una parte, y observar directamente el contenido de algunas cajas seleccionadas de manera aleatoria, evitando en todo momento el manipuleo excesivo del contenido.



Agrovictoria S.A.

De utilizarse contenedores de apoyo, la operación se hará trasladando a él, el número de pallets que se pueda despaletizar e inspeccionar con comodidad y con seguridad para la carga, siempre tratando de mantener la cadena de frío.

Al utilizar montacargas para sacar los pallets del contenedor o trasladarlos, deberá instruirse al operador de hacerlo con extremo cuidado para no dañar las cajas ni el contenido. Igualmente al personal de apoyo que despaletiza las cajas.

Si se decide colocar cajas en el suelo para su inspección, deberá observarse en todo momento la limpieza en el lugar y en su procedimiento. El manipuleo de las cajas de banano deberá realizarse con guantes y con cuidado de no golpearla o hacerle cortes.

Respecto a la utilización de canes en el proceso de inspección, se requerirá que el guía mantenga siempre control sobre el can, cuidando mantener la limpieza y evitando la contaminación del producto o del contenedor. Debe tenerse en cuenta que es un producto de consumo humano.

No se deberán hacer cortes en el exterior de las cajas, pues dañan la presentación del producto. Cualquier corte, de ser necesario, deberá hacerse por la cara interna de las cajas.

Por ningún motivo se suspenderá la inspección una vez iniciada, salvo por razones imputables a la naturaleza o de fuerza mayor; ni el delegado de la PNA podrá abandonar la inspección mientras el contenedor permanezca abierto y con cajas o pallets fuera de él. Si el retiro del delegado es inminente y necesario, él debe proveer su reemplazo por el tiempo de la ausencia. Aun así, el delegado no podrá abandonar la zona de inspección mientras no llegue su reemplazo.

Una vez designado un delegado, la responsabilidad de la inspección no podrá ser transferida a ninguna otra persona, sea policial o terceros, salvo disposición escrita de relevo suscrita por un superior, quien asumirá la responsabilidad de dicho cambio.

Terminada la inspección de las cajas y de no existir novedad, se procederá a paletizar y enzuncharlas nuevamente, en las mismas condiciones en que se encontraban previo a la inspección.

Durante la inspección de las cajas y de acuerdo al perfil de riesgo, el inspector ordenará al representante del terminal portuario para que con personal a su cargo se proceda a remover los paneles del sistema de enfriamiento del contenedor, que considere necesario revisar. Esto ayudará a reducir el tiempo de inspección. De igual manera es preciso que se trabaje en la paletización y enzunchado de las cajas inspeccionadas mientras se hace el chequeo del contenedor.

Para la revisión del contenedor, se deberá contar con los implementos necesarios, de acuerdo al listado descrito más adelante en este protocolo. La inspección debe hacerse siguiendo el siguiente protocolo:

- a) Inspección visual externa del contenedor, para confirmar que las reparaciones o daños leves del contenedor estén marcados en el EIR. Debe observarse la presencia de paneles con remaches o pegamento nuevos.
- b) Buscar además, presencia de condensación de algún sector de la pared exterior. Esto puede ser evidencia de algún corte o remoción de la capa de poliuretano que aísla al contenedor y el aire frío penetra hasta la pared externa, produciendo ese efecto de "sudoración".
- c) Inspección visual interna del contenedor, de la misma manera que en el exterior y revisando contra el EIR.
- d) Revisión del piso del contenedor, observando que no se encuentre suelto o presencia de líneas de soldadura nueva o irregular.
- e) Revisión del techo del contenedor, observando los mismos parámetros que con el piso del mismo.
- f) Revisión de las puertas, las barras, remaches, buscando evidencia de haber sido forzados o cambiados.
- g) Revisar de manera aleatoria en puntos diversos de las paredes del contenedor, si la densidad es la misma o muy similar entre los distintos puntos observados. Para ello se deberá utilizar un densímetro.

- h) Sólo en caso de sospecha, o diferente lectura de densidad entre puntos del contenedor, se procederá a perforar con un taladro y de manera selectiva en los lugares que se sospecha. Se debe tener cuidado de no atravesar por completo la pared del contenedor, pues eso provoca ingreso de aire caliente al contenedor.
- i) Una vez removidos los paneles del sistema de enfriamiento, se observará que no exista ningún elemento extraño dentro de los ductos, el área de los deflectores, junto al compresor y demás partes del sistema de generación de frío o ventiladores.
- j) Revisión general del interior del contenedor utilizando los canes; para el efecto se debe cuidar que el animal o el guía, no introduzcan suciedad en las patas o zapatos respectivamente, que puedan contaminar el contenedor.
- k) Utilizar un mecanismo de identificación adecuado (sticker, cinta engomada, sello, entre otros) que contenga el logo de la Policía Nacional Antinarcoóticos y del Ministerio del Interior para identificar aquellas cajas que fueron manipuladas durante en el proceso de inspección. Estos elementos deberán ser colocados por fuera de la caja, únicamente en el caso que provengan de un contenedor. En el caso de inspección de cajas a granel o paletizadas, las marcas deberán ser colocadas en el interior de las cajas seleccionadas, de tal manera que no se vean en el exterior. Este mecanismo estará sujeto a prueba y conforme los resultados obtenidos se dispondrá su aplicación.

Todo el proceso de inspección deberá ser filmado y fotografiado.



Agrovictoria S.A.

Terminada la inspección, se ordenará al responsable de la operación por parte del puerto, para que coloque nuevamente los paneles removidos y se proceda con la re-estiba de los pallets al interior del contenedor. Luego, se cerrará el contenedor y se ejecutará el proceso de los sellos, según consta en el numeral 3.5.4. de este protocolo. Deben colocarse además, sellos de seguridad en los paneles externos que fueron removidos.

En caso que no se coloquen o repongan los sellos de seguridad de los paneles externos, es preciso anotar esto en el acta. Esta observación deberá enviarse además por vía electrónica a la naviera, en calidad de propietaria o arrendataria del contenedor para que tome las seguridades del caso y asuma su responsabilidad en la seguridad del embarque.

3.3.4 Inspección Pre-Embarque

Se realiza previo al embarque, en presencia del representante de la agencia naviera y un delegado del puerto.

De existir en el perfilamiento, una sospecha específica, denuncia directa o simplemente por una selección aleatoria, la Unidad Antinarcoóticos del Puerto Marítimo hará el bloqueo del(los) contenedor(es) seleccionado(s) para inspección pre-embarque y procederá a notificar vía electrónica a las empresas o agencias navieras que las representen, el listado de contenedores a ser inspeccionados con sus respectivos horarios.

El puerto o terminal portuario comunicará a su vez a las agencias/líneas navieras las inspecciones antinarcoóticos programadas mediante su sistema automático simultáneo y coordinará las operaciones de posicionamiento de la carga en el área de inspección con dotación de personal auxiliar de desestiba y estiba para la realización de estas inspecciones.

De igual manera se notificará al exportador por vía electrónica, a la dirección o direcciones de correo indicadas en el AISV.

La notificación debe hacerse con la debida anticipación, en función de la programación de embarque del buque. Esta inspección no requiere de la presencia del exportador o su delegado. La notificación debe ser clara y precisa y tendrá al menos la siguiente información:

- Tipo de inspección a realizar
- Número de contenedor o carga
- Número de booking (reserva)
- Nombre y número de viaje del buque a embarcarse

Es preciso que la inspección se haga en condiciones favorables para la carga. De igual manera debe asegurarse que la inspección se realice bajo vigilancia de cámaras de seguridad que documenten todo el proceso.

Por ningún motivo se suspenderá la inspección una vez iniciada, salvo por razones imputables a la naturaleza o de fuerza mayor; ni el delegado de la PNA podrá abandonar la inspección mientras el contenedor permanezca abierto y con cajas o pallets fuera de él. Si el retiro del delegado es inminente y necesario, él debe proveer su reemplazo por el tiempo de la ausencia. Aun así, el delegado no podrá abandonar la zona de inspección mientras no llegue su reemplazo.

Una vez designado un delegado, la responsabilidad de la inspección no podrá ser transferida a ninguna otra persona, sea policial o terceros, salvo disposición escrita de relevo suscrita por un superior, quien asumirá la responsabilidad de dicho cambio.

Una vez abierto el contenedor, la revisión consistirá en hacer una inspección visual para la detección de objetos, paquetes o maletas que pudieran haber sido introducidos al contenedor bajo la modalidad de “gancho ciego”. En caso de requerirse, se retirarán los pallets que se considere necesario para una mejor observación, pero siempre guardando las mismas consideraciones y cuidados con la carga, establecidos en el procedimiento de inspección programada.



Agrovictoria S.A.

3.3.5 Informe de Inspección

Posterior al cierre del contenedor, el inspector deberá presentar un informe de inspección pormenorizado ante la Unidad Antinarcóticos del Puerto Marítimo local con todas las novedades, indicando lugar, fecha y hora de la inspección, nombre del exportador, producto inspeccionado, procedimiento efectuado, entre otros; el cual deberá contar con las firmas del Representante del Puerto Marítimo local, exportador o su delegado y del inspector que realizó la inspección. Las copias se distribuirán de la siguiente manera:

- Original: Unidad Antinarcoáticos del Puerto Marítimo local.
- Copia 1: Inspector

En el caso que el exportador o las entidades de control involucradas requieran una copia simple del informe de inspección, deberán presentar ante la Unidad Antinarcoáticos del Puerto Marítimo local la respectiva solicitud de requerimiento. La entrega de la copia simple no podrá exceder las 24 horas.

3.3.6 Desbloqueo de Contenedores

Concluida la diligencia y de no encontrarse novedad alguna, el inspector procederá a informar a la Unidad Antinarcoáticos del Puerto, para que haga el desbloqueo del contenedor, situación que será comunicada por vía electrónica al terminal portuario o puerto. Este a su vez deberá notificar a las agencias navieras/líneas navieras o su agente y al exportador.

En caso de encontrarse sustancias estupefacientes o de prohibida exportación, se procederá de acuerdo a lo establecido en la normativa policial para estos casos y se informará a la entidad que corresponda para los fines pertinentes.

3.3.7 Materiales, Equipos y Uniformes

El inspector de la Policía Antinarcoáticos que va a realizar una inspección intrusiva adecuada, deberá acudir debidamente uniformado con la vestimenta apropiada y de seguridad entregada por la institución (uniforme y chaleco de bandas reflectivas con logo de la Policía o la unidad a la que corresponda, tarjeta de identificación), y con todos los materiales, equipos e insumos necesarios para el correcto desempeño de su labor, con el objeto de no retrasar el proceso de inspección o realizar un trabajo insuficiente por falta de dichos elementos. Debe entenderse que las inspecciones podrían realizarse en sitios donde no es posible conseguir estos materiales.

Es preciso que además de lo antes indicado, el inspector de aduana se asegure de llevar una copia de la DAE y otros documentos recibidos del exportador y que corresponden a la carga sujeta a inspección, para poder confrontar así la declaración con lo observado durante el acto de inspección.

Los equipos, materiales e insumos necesarios para una correcta inspección son los detallados a continuación:

a) Equipos.-

- Radio de comunicación con frecuencias incluidas. El sistema debe garantizar la continuidad de la operación las 24 horas de los 365 días al año.
- Teléfono Celular o Tablet con capacidad de recepción y envío de datos (servicio de internet) y GPS. Batería cargada a su máxima capacidad.

- Cámara fotográfica con resolución mínima de 5 megapíxeles, zoom de 10x, lente gran angular (24 mm). Puede obviarse este equipo si el teléfono celular cuenta con estas características.
- Cámara filmadora con resolución mínima de 5 megapíxeles, zoom de 10x, lente gran angular (24 mm). Puede obviarse este equipo si el teléfono celular cuenta con estas características.
- Can de inspección, con todos los implementos que requiera.

b) Materiales.-

- Taladro inalámbrico con batería cargada
- Densímetro
- Bolígrafo
- Guantes industriales de protección
- Cargador de teléfono celular
- Tablero con clip para sujetar formularios
- Protocolo de inspección para banano

c) Insumos.-

- Baterías de repuesto para el taladro, radio o cámaras (si no usa el celular)
- Guantes quirúrgicos desechables
- Cinta adhesiva de 6 cm de ancho
- Formularios de acta de inspección

4 CAPÍTULO IV: Aspectos Técnicos y Logísticos de la Cadena de Exportación

4.1 Proceso en Empacadora

Zona de Empaque

Se recomienda que la zona de empaque y el andén de carga cumplan con las siguientes características:

- a) Área techada, de esta manera no se mojan las cajas de cartón durante las lluvias.
- b) Cerrado con tela metálica o malla tipo “anti-mosquito”: en muchas ocasiones los procesos de carga se realizan durante las noches, y es en este periodo donde se aumenta la actividad de muchos insectos. Con la malla se reduce significativamente el peligro potencial de que un insecto ingrese al interior de las cajas, teniendo como resultado, retenciones cuarentenarias en los puertos internacionales de arribo. Es importante, que la tela metálica o malla cubra hasta las aperturas del contenedor al momento de realizar la carga de los pallets.
- c) Se recomienda que el andén de carga esté nivelado a la altura general de los contenedores, de manera que al cargar los pallets armados al interior del contenedor no exista la posibilidad de que se topen con el techo del mismo y se golpeen las cajas, además de que no se puedan ingresar. Es aconsejable que se cuente con implementos que permitan elevar el contenedor, en caso de que su altura sea menor al del andén .



<http://pasaje.nexolocal.com.ec/>

- d) Es recomendable que las zonas donde se encuentren los andenes de carga cuenten con sistemas de refrigeración que permitan bajar la temperatura del banano. Ya que los contenedores de transporte no cumplen la misión de enfriar por sí mismos, su diseño está

enfocado en mantener la temperatura de una carga ya fría, la zona de pre-enfriado es de vital importancia para mantener la buena calidad de la fruta.

Materiales de Empaque

Es importante que antes de empacar la fruta dentro de las cajas de cartón corrugado, se verifique que tanto la tapa como el fondo y los costados tengan agujeros. También, debe confirmar que los agujeros de la tapa coincidan con los del fondo. Estos agujeros cumplen la misión de permitir que el aire frío circule al interior de las cajas, remueva el calor, gases de la fruta y lo lleve al exterior de las mismas.



<http://sanesjabaplastica.es.tl/>

Pallets

Todos los pallets de madera que se utilicen deben estar limpios, sin hongos, libres de insectos, larvas, telas de araña, tierra, estiércol o cualquier otro material que lo contamine. Es importante asegurarse de que los pallets hayan sido armados o fabricados en un local que cuente con los permisos de Agrocalidad y con procesos térmicos avalados.

Debe solicitar al proveedor de pallets una copia del permiso entregado por la autoridad competente, Esto servirá como sustento en el caso de que se presentara algún reclamo relacionado a la presencia de insectos o larvas. Además el usuario deberá preservar el estado del pallet, no dejándolo a la intemperie.



<http://www.reysahiwal.com/pallets.html>

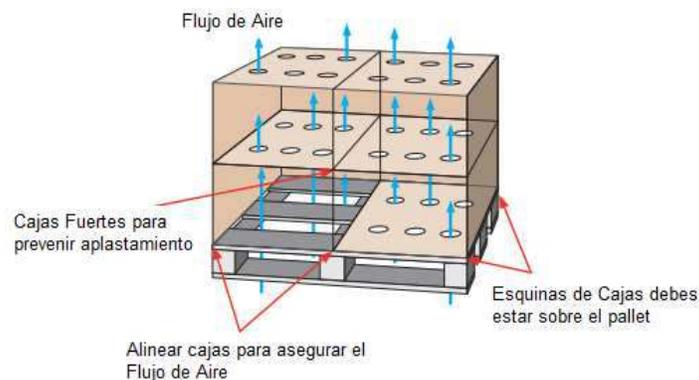
4.2 Proceso de Armado y Paletizado de Cajas

Es recomendable que este proceso se lleve a cabo fuera del contenedor, de tal manera que las cajas puedan ser armadas con una adecuada colocación y alineación de los agujeros, evitando el maltrato de la fruta por mal armado del pallet. Por esta razón, es indispensable la adecuación de una zona, por lo general un andén de carga en las instalaciones de empaque, que permita la manipulación de las cajas sin causarles daño.



www.flickr.com

Es preciso que la alineación de las cajas en el pallet sea perfecta, pues no solo le va a proporcionar resistencia al pallet armado, sino que permitirá el adecuado posicionamiento de los esquineros. Si los esquineros no están bien alineados de manera perpendicular al pallet, se va a dificultar su estiba en el contenedor.



Hamburg Sud

Pre-Enfriamiento

Es importante que la fruta reciba frío a la brevedad posible. El tiempo para el pre-enfriamiento estará sujeto a la temperatura con que viene la fruta del campo. Por esta razón, se debe monitorear la temperatura de la fruta una vez que haya arribado a la empacadora, así como medirla una vez que esté empacada. Se recomienda someterla en la zona de frío tanto tiempo como sea necesario para que la fruta este lo más cercano a la temperatura predeterminada para el contenedor. De manera general de 3-5 horas. Esto dependerá de la temperatura inicial de la fruta.

En aquellos casos en que la fruta deba permanecer en espera toda la noche antes de su carga al contenedor, se vuelve imprescindible almacenarla en cámara de frío.

Si se puede contar con zonas de pre-enfriado, estas deberán tener paredes o paneles que no permitan la pérdida de frío. Mantener la zona de andén de carga fría ayudará a ralentizar la respiración de la fruta, retrasar su maduración y reducir la manifestación de enfermedades, en caso de que se presenten. Todo esto, dará como resultado una larga vida en percha de la fruta, y un adecuado y uniforme proceso de maduración en las cámaras de etileno a las que serán sometidas en destino.



<http://www.freshplaza.es/>

4.3 Contenedor Refrigerado

Los contenedores refrigerados (también conocidos como contenedores Reefer) son usados para el transporte de mercancías a bajas temperaturas. Los contenedores refrigerados tienen una máquina de refrigeración completa e integral que es capaz de mantener temperaturas internas entre 25 y -25 grados centígrados. Hay contenedores disponibles de 20 y 40 pies de largo, diseñados de acuerdo a las regulaciones ISO. En el caso del banano se usa generalmente los contenedores de 40 pies debido a su versatilidad, capacidad y disponibilidad.

Cuando los contenedores refrigerados se encuentran en las terminales de carga son conectados a la fuente de energía del terminal, mientras que al encontrarse en un buque de carga serán conectados a la energía del barco. Durante su movilización terrestre en segmentos largos, los contenedores son conectados a un generador externo o Gen Set que usa diésel como combustible o tiene un pack de baterías.



CMA-CGM

En una exportación de banano, luego de confirmar el embarque a la empresa naviera, esta determinará el contenedor que será enviado a la planta o autorizará su retiro del patio de contenedores. La selección del contenedor depende de los requerimientos de la línea por el reposicionamiento de la unidad en el destino de la exportación.

A su vez el exportador debe asegurarse que la unidad asignada cumpla con los requerimientos técnicos y de seguridad mínimos para el transporte de su carga de exportación. Para ello es recomendable revisar lo siguiente:

- a) **Condición general del contenedor.**- Se pudiera considerar que entre más nuevo sea un equipo, mejor funcionamiento o menos tendencia a presentar fallas tendrá. Sin

embargo, es muy difícil determinar la obsolescencia de un contenedor por su año de fabricación pues con un buen mantenimiento pueden ser usados por largo tiempo. Debe por lo tanto ver en primer lugar su condición general externa e interna, que no tenga muchos parches de reparación o presencia de óxido, principalmente en el interior o en las estructuras de soporte (ángulos, puertas, esquineros, etc.)



www.seacastle.com

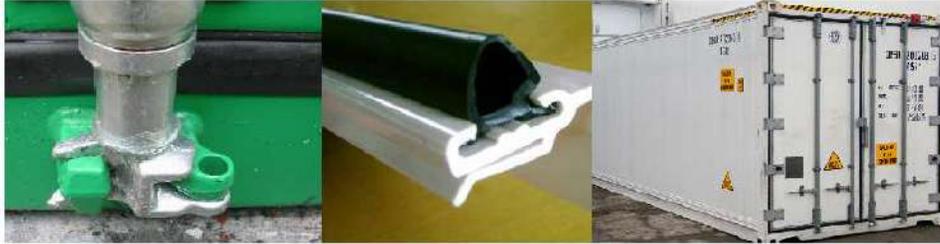
- b) **Impermeabilidad del contenedor.**- Asegurarse que el contenedor no tenga agujeros por ningún lado. Para ello lo más indicado es encerrarse en el contenedor por unos minutos hasta que los ojos se acostumbren a la total oscuridad. En ese momento, cualquier orificio que tenga el contenedor será visible en el interior como un rayo de luz bien definido. En caso de encontrar orificios en el contenedor este debe rechazarse. Si la inspección se tiene que hacer en la noche o madrugada, deberá proveerse una fuente de luz externa, potente y móvil, para dirigirla a diversos puntos del exterior y que pueda ser apreciado por otra persona desde el interior. Esto debe hacerse también con el techo.



<http://www.freshplaza.es/>

- c) **Cerramiento de las puertas.**- Puertas mal cerradas van a formar condensación, que puede mojar las cajas adyacentes o permitir el intercambio de temperatura entre el exterior e interior, además de ser un problema de seguridad. Para un control sencillo de

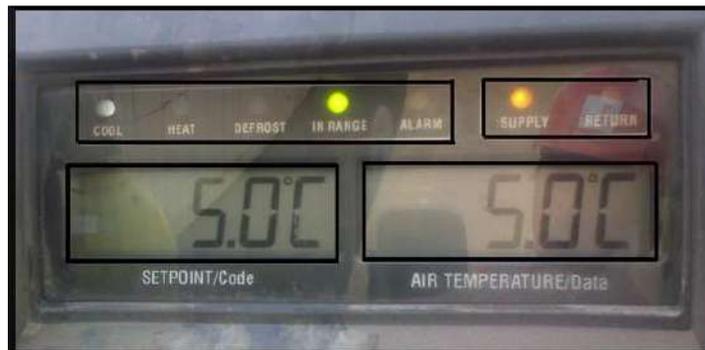
esto, solo se debe repetir el proceso de encerrarse en el interior del contenedor y observar cualquier luz que penetre por ese sector. También es preciso revisar que los cauchos de las puertas estén completos y bien pegados, y que los latches de las barras proporcionen un buen cerramiento. Es importante notar que el contenedor o el conjunto chasis/contenedor debe estar sobre un piso nivelado, pues de lo contrario no cerrarán bien sus puertas.



SeaLand

- d) **Temperatura Predeterminada.-** Revisar que la temperatura pre-designada (pre-seteada) del contenedor, este acorde con la instrucción dada a la naviera mediante la carta de temperatura (ver numeral 3.1.12. de este protocolo). Para banano, la temperatura óptima es entre 13 y 14.3 grados centígrados.

El lector o display muestra generalmente dos lecturas: la temperatura predeterminada en el equipo (setpoint) y la temperatura interior del contenedor. Durante el trayecto de traslado al destino, esa lectura debe ser igual.



SeaLand

- e) **Ajuste de la Ventilación.-** Deberá definirse el nivel de apertura de la rejilla de ventilación, de manera que exista un constante flujo de aire al interior evitando que la fruta presente problemas de calidad por falta de oxígeno o saturación de gases que aceleren su maduración. Lo usual para banano es 5%.

Es recomendable poner cinta de ducto (duct tape) para dejar fijo el ajuste y evitar que alguien lo cambie por equivocación, con el perjuicio de la fruta. La rueda de ventilación es móvil y se ajusta manualmente a los distintos valores mediante un perno de

mariposa. Si esta mariposa no está bien ajustada, es posible que la vibración durante el traslado al puerto pueda aflojarla y cambiar la apertura que le corresponde.



Agrovictoria S.A.

- f) **Pre-Enfriamiento del Contenedor.-** Se recomienda que durante la carga del contenedor, el equipo de frío esté apagado. Si se carga con la unidad encendida se producirá un intercambio perjudicial de temperatura entre el aire caliente del exterior y el frío del interior, ocasionando condensación que luego puede mojar las cajas y debilitarlas durante el periodo de transporte, además de dañar el producto.

De igual manera, el evaporador de la unidad de frío removerá continuamente la condensación y el calor que ha ingresado del ambiente promoverá la formación de hielo en el serpentín. Esto ocasionará múltiples etapas de descongelamiento (defrosting) del equipo y por ende se detendrá y afectará el flujo de aire frío a la fruta.

Se puede considerar el pre-enfriamiento de un contenedor, únicamente en el caso que la operación de carga se realice en un sistema airlock o túnel de frío como el que existe en los almacenes refrigerados, donde la temperatura del contenedor no es muy diferente de la temperatura en el interior de la bodega refrigerada.



Cold Storage Ltd.

4.4 Carga/Estiba de Contenedor o Camión

Una vez que el camión o cabezal con el contenedor llega a la planta empacadora para iniciar el proceso de carga y durante todo el tiempo que dure esta operación, deberá observar lo siguiente:

- a) Entregar al responsable de la operación, el EIR y guía de remisión, para que puedan ser escaneados y tomados los datos correspondientes.
- b) Debe ingresar sólo el conductor que conduce el vehículo. No está permitido el ingreso de acompañantes, familiares o ayudantes de ninguna clase a la finca, especialmente al área donde se efectuará la carga del contenedor.
- c) El conductor deberá permanecer en todo momento dentro, junto o en las inmediaciones del vehículo, y listo para mover la unidad en caso sea requerido por alguna causa. No se permite que abandone la finca por ningún motivo.
- d) Antes de abrir el contenedor o el furgón del camión, acompañará al responsable de la finca, en la inspección física de la unidad, haciendo notar que el contenedor corresponde al declarado en el EIR y la guía de remisión y que los sellos provisionales están intactos y que también corresponden a los registrados en los citados documentos; de igual manera revisarán las condiciones del contenedor y el camión o cabezal.
- e) Dará las facilidades para que puedan revisar la cabina, litera, levantar el capot del compartimiento del motor o cualquier otra área que le sea requerida.
- f) Como parte de los procedimientos de seguridad, permitirá que se le tome una fotografía de frente, junto al camión y donde sea visible la placa del mismo.
- g) Al abrir el contenedor, mostrará las condiciones en que se encuentra el interior, el mismo que debe estar limpio, libre de polvo o materias extrañas, y sin vestigios de condensación o humedad.
- h) Procede a retirar del interior del contenedor, la funda que contiene el sello de la naviera o sello de exportación, que generalmente esta adosado con cinta adhesiva a una de las paredes. Debe mostrar al encargado de la finca, que el sello se encuentra intacto dentro de su funda y que está completamente sellada.
- i) Durante la operación de carga y estiba, supervisará que esta sea realizada de manera segura para el contenedor, evitando que se produzcan roturas, abolladuras u otro tipo de daños. Debe tener presente que al firmar el EIR en la recepción del contenedor, asumió la responsabilidad sobre el mismo.

- j) Una vez terminada la carga y estiba, procederá a cerrar la unidad, supervisando y comprobando por sí mismo y delante de la persona responsable de colocarlos, que estén bien cerrados. En el caso de sellos plásticos para contenedores de consolidación o camiones de acopio, se asegurará que estén bien apretados. En ambos casos deberá tomar fotos para su posterior respaldo.



Agrovictoria S.A.

Cargar y estibar un contenedor es una tarea muy importante y debe extremarse en cuidados, sobre todo si el contenedor va directo como exportación, es decir, que no está sujeto a una re estiba o consolidación hacia otro contenedor en puerto. Es preciso tomar las siguientes precauciones:

- a) Los pisos de los contenedores refrigerados tienen vigas longitudinales en forma de T, que sirven para que el aire frío pueda circular constante y libremente a través de ellas. Por esta razón, no se deben dejar obstruidas durante el estibado con restos de fruta, cajas, o materiales de empaque, ya que podrían ser obstáculos para el flujo del aire.



Agrovictoria S.A.

- b) Al momento de armar los pallets, se debe vigilar la altura, para evitar que las cajas más altas alcancen el techo del contenedor. Si esto ocurre se interrumpe la circulación del aire frío dentro del mismo. Por lo general, los contenedores tienen una línea roja marcada en su interior que indica cuál es la altura máxima de los pallets.



SeaLand

- c) Durante la carga del contenedor, es importante que se realice la estiba de manera que los pallets queden ajustados unos con otros. De esta manera, se asegura que no queden espacios entre pallets que permitan que el aire frío se desvíe y no pase por el interior de las cajas enfriando la fruta. Es importante recordar que el aire va a tomar el camino más fácil, si encuentra espacios entre las cajas, se desviará y no pasará a través de ellas.



Agrovictoria S.A.

- d) No se recomienda colocar fundas plásticas, plásticos o cubiertas de ningún tipo encima de los pallets, ya que esto impedirá que el aire frío suba y recircule hacia la unidad de frío.



SeaLand

4.5 Termo-Registradores

Un termo-registrador es un equipo que cuenta con un sensor de temperatura y una unidad de memoria que permite grabar durante un tiempo determinado todas las variaciones de temperatura.



Infoagro.com

Estos equipos tienen la capacidad de registrar las fluctuaciones de temperatura del aire que circula sobre las cajas dentro del contenedor. Solo se debe escribir en la carátula los datos del contenedor y fecha de activación, luego proceda a encender y a sujetar el equipo a una caja. Es recomendable, colocarlo en las cajas que están más cerca de la puerta del contenedor ya que esta zona es menos fría. Deberá asegurarse también, de colocarlo en una zona que garantice que al trasladarse el contenedor y moverse los pallets internamente no destruyan el registrador por presión y peso de las otras cajas.

Esta herramienta permite observar y conocer el comportamiento de la temperatura del aire del contenedor desde que se cierran las puertas del mismo. Además permite conocer las fluctuaciones y/o variaciones suscitadas en los periodos en que el contenedor está en el mar, en el puerto, etc.

Es importante que una vez que llegue el contenedor a su destino, el importador envíe vía email la lectura registrada en el dispositivo. Esta forma rápida y económica de enviar información, es una de las principales causas por las que se recomiendan los digitales. Además, la humedad interna del contenedor no los afecta tanto como a los registradores de papel.

En caso de que se presenten problemas de calidad derivados por problemas de temperatura, esta herramienta será muy útil para identificar en qué etapa del viaje se originó el problema, logrando ser una útil evidencia para resolver reclamos a las aseguradoras de la fruta.

En caso de daño o defecto, se recomienda reemplazarlo. También, es aconsejable, colocar uno adicional antes de cerrar las puertas del contenedor en el patio de inspección.

4.6 Proceso de Cierre y Sellado de Contenedor o Camión

Terminada la carga del contenedor, primero se cierra la puerta izquierda y luego la puerta derecha. Se debe verificar que las puertas queden bien cerradas, no solo en la parte frontal, sino también en los filos superiores. Esto es muy importante, ya que si quedan mal cerradas el frío puede escapar. Para este proceso, siempre debe haber una persona responsable del correcto cierre del contenedor y de la colocación de los sellos.



Agrovictoria S.A.

El tipo de sello más común es el tipo botella, el mismo que consta de dos partes, una donde se inserta dentro de la otra y si está bien cerrado, no es posible su apertura, salvo cortándolo con una cizalla. Para el caso de contenedores o camiones de acopio o consolidación en puerto, se utilizan generalmente sellos plásticos.



Agrovictoria S.A.

Los sellos de botella son proporcionados por la naviera y es muy importante que estos sellos sean recibidos dentro de una funda plástica sellada y numerada; numeración que corresponde al mismo sello y que lo tiene impreso en ambas partes del mismo, así como registrado en código de barras y con logotipo de la naviera. No debe aceptarse sellos sueltos o con números borrosos o sin marcas de código de barras.

La colocación de los sellos de botella debe ser en un solo movimiento firme hasta sentir un clic. La parte más ancha debe colocarse arriba, y en el caso de los sellos plásticos para carga de acopio o de consolidación, estos deben quedar bien apretados y con el número visible.



Agrovictoria S.A.

Los números del sello deben ser registrados de manera muy clara en todos los documentos que se requieran, pues es parte muy importante en la generación de los documentos de exportación. Si el número de sello no es ingresado correctamente en la AISV, es seguro que el contenedor no podrá ingresar al puerto. De igual manera debe registrarse el tipo de sello y su color, para que al momento de ingresar un contenedor al puerto, puedan verificarse estas características, además del número.



Agrovictoria S.A.

4.7 Reposición de Materiales de Empaque

Se recomienda disponer de material de empaque adicional como cajas completas (fondo y tapa), etiquetas, zunchos, grapas, entre otros, para llevar al puerto en caso de aforo aduanero o inspección antinarcótico., ya que durante estos procesos se rompen los zunchos para desarmar los pallets o en ocasiones algunas cajas se dañan producto de la manipulación o condiciones del sitio de inspección.

Por razones de seguridad para el ingreso de materiales de empaque y/o herramientas se requiere hacer un trámite previo en el puerto y en aduana. Este trámite bien puede tomar dos días, y no es posible anticipar si habrá o no una inspección, que amerite hacer ese trámite.

5 CAPÍTULO V: Protocolo de Seguridad

Las amenazas presentes hoy en día en el comercio internacional, no distinguen entre pequeñas, medianas o grandes empresas y el riesgo está presente en cualquier empresa, medio de transporte o cualquiera de los actores que intervienen en la cadena logística o de suministro. Es por ello que resulta necesario adoptar condiciones de prevención y control en toda la cadena logística nacional, que se sume a la iniciativa y esfuerzos de control a nivel internacional.

La seguridad de la cadena logística es el conjunto de acciones que se realizan para velar por el correcto y oportuno funcionamiento de las cadenas de suministro. Bajo este concepto, se contemplan por tanto acciones para prevenir y mitigar los impactos de actos terroristas y criminales, como así también aspectos operativos de recuperación frente a errores operacionales o eventos naturales extremos que impidan la logística de distribución.

La seguridad logística, es un tema central para la competitividad, ya que la interrupción de una cadena de suministro no solamente provoca pérdidas económicas, sino que además, tiene un efecto de propagación al resto de la cadena logística. En el caso de las empresas, la falta de seguridad incide en sus costos operacionales, incrementando el tiempo de espera (lead time), el volumen de inventario y el valor de las primas de seguro, entre otros ítems, que en definitiva encarecen el precio de los productos y los hace menos competitivos internacionalmente.

Para el Estado, la inseguridad sobre las cadenas logísticas afecta la imagen del país, incrementa la sensación de inseguridad en la población, reduce los ingresos tributarios, desalienta el emprendimiento y la inversión privada, encareciendo además los precios de los bienes que la población nacional consume. Aspectos que justifican la incorporación de medidas o acciones en las políticas públicas sectoriales y su debida articulación con otros sectores relacionados con la legislación y seguridad pública.

Actualmente, la seguridad logística tiene importancia regional, pues las bandas delictivas que actúan sobre el transporte en general no reconocen fronteras y están continuamente moviéndose en busca de zonas con menores niveles de seguridad y donde su accionar se vea facilitado. Es fundamental entonces, establecer una estrategia nacional de seguridad logística coordinada con los países vecinos, de modo de implementar acciones eficaces contra el crimen organizado; pero por encima de todo esto, el sector exportador debe actuar por sí mismo de manera inmediata, contundente y precisa, en implementar mecanismos disuasorios de prevención.

El robo de mercancías ha sido siempre un riesgo del negocio en el transporte, la globalización de los mercados y los enfoques logísticos basados en la minimización de los inventarios y puntualidad en las entregas, han hecho que la seguridad sea un elemento diferenciador de la

competencia y un requisito indispensable para el ingreso y permanencia en los mercados más desarrollados, especialmente luego de los hechos del 11 de Septiembre del 2001. Luego de este hecho, las medidas de seguridad de los terminales de transporte internacional, particularmente en los puertos y aeropuertos se incrementaron fuertemente con efectos sobre la logística de cargas que perduran hasta nuestros días. Sin embargo, buena parte del esfuerzo internacional se ha focalizado en el transporte marítimo y los procedimientos aduaneros para hacer frente a actos terroristas y contrabando de sustancias ilícitas, descuidando el resto de la cadena y particularmente los tramos terrestres de transporte.

Dado que una cadena es tan segura como su eslabón más débil, un enfoque sistémico de seguridad integral y no soluciones parciales por modo o tipo de instalaciones de infraestructura, es la única forma de reducir los riesgos sobre la cadena logística, sin afectar los procesos de facilitación comercial y de transporte que le brindan competitividad a la economía.

Los operadores logísticos y de transporte tienen una gran responsabilidad y tarea para reducir el riesgo en la transportación y la logística, particularmente reforzando la capacitación del recurso humano e incorporando medidas de seguridad en sus procedimientos internos y donde la tecnología es sólo una parte de la solución al problema.

La experiencia internacional muestra que la dispersión de medidas o la búsqueda de soluciones individuales al problema de la inseguridad, como custodias privadas a los convoyes de transporte, primas de seguro no estandarizadas, entre otras iniciativas implementadas por el sector privado no solamente han sido ineficientes en resolver el problema, sino que además muchas veces han terminado encareciendo los costos de operación, haciendo menos competitivo los productos nacionales o reduciendo los márgenes de ganancia de la operación. Además es importante enfatizar que no existe una medida que por sí sola resuelva el problema de la inseguridad, sino más bien propiciar la conformación de esquemas público-privados donde se analice el problema desde una óptica integral que coadyuve con medidas de prevención, control y seguimiento judicial de las acciones.

5.1 Tipos de Riesgos

Cuando hablamos de riesgos en la exportación, lo primero que se nos viene a la mente son los robos o asaltos en la carretera, las pérdidas o daños ocasionados durante la transportación o una eventual contaminación de nuestra carga con sustancias estupefacientes. La principal preocupación como exportador debe ser el mantener los contratos con los clientes del exterior, mediante el cumplimiento de los compromisos adquiridos.

Si bien la contratación de un seguro, permite mitigar las pérdidas económicas inmediatas, ello no garantiza el cumplimiento de los contratos. En este sentido, el concepto que debe subyacer es el de administración del riesgo y por tanto es fundamental comprender que el riesgo no es perder la mercancía sino perder los contratos y los esfuerzos realizados para su consecución. Se puede

hacer un gran esfuerzo para participar en una feria en el exterior o para contactar directamente a los clientes, pero si no se logra cumplir con lo acordado, los recursos invertidos se perderán. Una reposición de los costos de un embarque no resarcen de los perjuicios derivados del incumplimiento.

Un aspecto muy importante en toda negociación comercial internacional es poder determinar y evaluar los niveles de riesgos implícitos, así como generar mecanismos que permitan enfrentar los imprevistos de manera oportuna y eficaz. Un análisis cuidadoso de los riesgos a los que será sometida una mercancía de exportación, permitirá prevenirlos (gestión de riesgos) y por lo tanto controlar su impacto, aminorando así los costos y mejorando la competitividad. Los riesgos en comercio exterior se clasifican principalmente en:

Riesgos Documentales

El ingreso de mercancías a un país está sujeto a regulaciones. La mala o incompleta confección de los documentos de embarque por parte del exportador o su agente, pueden dar como resultado retrasos, sanciones o incluso la confiscación de las mercancías.

Riesgos Cambiarios

Cuando el exportador recibe un pago en moneda distinta a su moneda local, existe el riesgo que por diferencial cambiario o devaluación, reciba menos dinero o incurra en pérdidas. A veces puede resultar en un efecto contrario y se beneficia.

Riesgos Comerciales

Son los relativos a las operaciones de comercio internacional, donde existen factores de mercado, de competencia, de idoneidad del cliente, pronto pago, créditos, etc. Deben ser evaluados para evitar pérdidas.

Riesgos Políticos

Cuando por acción soberana del país importador se generan restricciones, barreras arancelarias o para-arancelarias e incluso prohibiciones. Puede haber incluso restricciones en los pagos al exterior.

Riesgos de Narcotráfico

Cuando las mercancías de exportación son contaminadas con drogas o estupefacientes. Los intentos de ocultar drogas son cada vez más complejos y los métodos encontrados indican que los traficantes vigilan los mercados lícitos e identifican a las empresas que no tienen medidas de seguridad y control.

Riesgos de Mar

En este grupo se clasifican todos los daños o pérdidas que pueden ocurrir por un accidente en la navegación: por ejemplo, naufragio, hundimiento del buque, la varadura, piratería, la colisión y la tempestad, son riesgos por los cuales el transportista no responde.

Riesgos en el Medio de Transporte

Son los peligros que enfrentan las mercaderías en el medio de transporte: incendio, rayo o explosión. Así mismo, se incluyen los daños producidos al extinguir un incendio.

Riesgos de Avería Gruesa

Pertencen a este grupo todos los gastos y esfuerzos hechos intencionalmente para preservar de un peligro al buque y su carga. Si bien son varios los actos de avería gruesa, con dos ejemplos se pueden definir este grupo: el lanzamiento de la carga al mar para aligerar al buque encallado y los daños causados al buque o a la mercancía para extinguir un incendio.

Riesgos en la Carga y Descarga

Incluye daños o pérdidas de mercancía durante las operaciones en puertos, aeropuertos y estadias en depósitos. Entre estos riesgos tenemos: mojadura, humedad, rotura, manchas, contaminación, falta de frío, robo y hurto, tráfico de drogas.

5.2 Definiciones Importantes en Seguridad

Las definiciones de los siguientes términos deben ser usadas como una guía mientras se examina el papel de los participantes involucrados en la cadena logística o de suministro internacional. Estos términos son los utilizados por el C-TPAT (Customs-Trade Partnership Against Terrorism) y son de uso general.

a) Instrumentos de Tráfico Internacional (ITI).-

Son los contenedores, remolques, remolques planos o refrigerados, elemento unitario de carga (ULD), “vans” de elevación, “vans” de carga, tanques, recipientes, pallets, cajas, otros contenedores especializados (cargados o vacíos) para ser utilizados en el tránsito de carga en el comercio internacional.

b) Seguridad Internacional de la Cadena de Suministro.-

Comprende el aseguramiento de todos los procesos desde el punto de origen (fábrica/centro de procesamiento agrícola) hasta su destino y distribución en el país de destino (Obtención, Producción, Empaque, Almacenamiento, Embarque/Descarga, Transporte, y Preparación de Documentos).

c) *Análisis de Riesgos de Seguridad de la Cadena Internacional de Suministro.-*

Es el proceso de identificar amenazas, vulnerabilidades y debilidades de seguridad en la cadena de suministro internacional y la gestión de acciones correctivas con procedimientos de verificación para asegurar que éstas sean corregidas.

d) *Carga/Descarga.-*

Es el proceso de colocar o quitar cargas de un ITI, incluyendo remolques, contenedores, naves, aviones, etc.

e) *Actores Involucrados.-*

Es el método de identificación de todos los participantes involucrados y sus futuros papeles en los siguientes procesos desde el principio hasta el final de la cadena de suministro internacional: Obtención, Producción, Empaque, Almacenamiento, Embarque/Descarga, Transporte, y Preparación de Documentos. Todos los socios involucrados directa o indirectamente en la exportación/movimiento de mercancía desde el punto de origen hasta el centro de distribución del importador deben ser incluidos. Algunos ejemplos de participantes involucrados en el flujo internacional de carga incluyen, sin estar limitados, a los siguientes: fabricas, plantaciones, emparadoras, proveedores, empresas comerciales, intermediarios, agentes de carga, NVOCC, transportistas locales e internacionales, agentes de aduana, naves, almacenes o sitios de consolidación/desconsolidación, depósitos de contenedores, entre otros, que deberán evaluarse de acuerdo a cada perfil de la empresa.

f) *Grado de Riesgo.-*

Consiste en asignar un valor numérico a las amenazas y vulnerabilidades identificadas durante un análisis de riesgos de seguridad de la cadena de suministro (ej. 1-Bajo, 2-Medio, y 3-Alto).

g) *Transportación.-*

Es el movimiento de carga en la cadena de suministro internacional, utilizando cualquier medio de transporte: marítimo, aéreo, de carretera o ferroviario.

El transporte de mercancía para la exportación incluye cualquier escala doméstica en el país de origen hacia el puerto de exportación, del puerto de exportación hacia cualquier país que pueda transitar, al puerto de entrada y al centro de distribución doméstico en el país de destino.

h) *Plan de Acción de Seguridad de la Cadena Logística o de Suministro.-*

Consiste en identificar debilidades y vulnerabilidades de seguridad descubiertas durante el proceso de análisis de riesgo para un socio comercial. El plan asigna responsabilidad por acciones correctivas, estrategias de mitigación (internas y externas), establece plazos, documenta evidencia de medidas tomadas, describe procesos utilizados para verificar qué acciones se han realizado, y delinea el resultado final.

Análisis de Riesgos

Para asistir a los exportadores en la realización de un análisis de riesgos de su cadena logística, de acuerdo con criterios mínimos de seguridad, presentamos una guía de referencia que contiene algunas herramientas básicas, recursos y ejemplos que deben ser considerados. La información contenida tiene por finalidad servir como una guía básica, por lo tanto no incluye todo el material que implica un análisis de riesgos de seguridad. Sin embargo, puede considerarse como el punto de partida para el desarrollo de procesos de seguridad más complejos, de acuerdo a las necesidades particulares de cada sector.

Cada exportador es responsable de establecer su propio sistema de grado de riesgo de seguridad basada en su modelo comercial. Se entiende que los negocios utilizan varias metodologías para evaluar riesgos dentro de sus cadenas de suministro internacionales. Sin embargo, se recomienda el uso de “Grados de Riesgo” al evaluar las amenazas y las vulnerabilidades de seguridad dentro de la cadena de suministro internacional. Un proceso de análisis de riesgos incluye:

- a) Determinar el flujo de la mercancía e identificar a los socios comerciales (contratados directa o indirectamente).
- b) Realizar un análisis de riesgos enfocado en terrorismo, contrabando de materiales ilícitos, contrabando de personas, crimen organizado, condiciones en un país/región que puedan aumentar el riesgo de tales amenazas; y clasificar el riesgo como: Alto, Medio, Bajo.
- c) Realizar un análisis de vulnerabilidad y clasificarla como: Alto, Medio, Bajo.
- d) Elaborar un plan de acción.
- e) Documentar cómo se realizaron los análisis de riesgos.

Análisis de Amenazas

Hay muchas fuentes que pueden proporcionar información confiable y oportuna de posibles amenazas dentro de la cadena logística o de suministro internacional. Después de realizar una investigación con el apoyo de esas fuentes, se recomienda asignar un grado de riesgo de amenaza basado en lo siguiente:

- a) **Riesgo Bajo** - Ningún incidente reciente/inteligencia/información.

- b) **Riesgo Medio** - Ningún incidente reciente/cierta inteligencia/información sobre la probabilidad de actividad.
- c) **Riesgo Alto** - Incidentes e inteligencia/información reciente.

Una calificación de 3 en cualquiera de las siguientes áreas pone la cadena de suministro en “Alto Riesgo”:

- a) Terrorismo.
- b) Contrabando de materiales ilícitos.
- c) Contrabando Humano.
- d) Crimen Organizado.

Análisis de Vulnerabilidad

Todo exportador debe realizar periódicamente un análisis de vulnerabilidad en su cadena de suministro. Esto puede hacerse de manera simple, enviando encuestas sobre la seguridad de socios comerciales y deben estar basadas en el proceso realizado por el socio en la cadena de suministro internacional.

Las preguntas de la encuesta no sólo deben ser dicotómicas, es decir “Sí/No”, más bien deben permitir que el socio proporcione una respuesta abierta, describiendo los procedimientos de seguridad utilizados. La encuesta debe contener preguntas asociadas a la existencia de un sistema de revisiones, balances, y responsabilidad, particularmente en áreas utilizadas para asegurar los instrumentos de tráfico internacional, el rastreo y supervisión de carga, seguridad de sellos, e investigaciones de socios (subcontratados).

Lo siguiente es un análisis de riesgo de vulnerabilidad recomendado para las categorías del criterio mínimo de seguridad del programa C-TPAT de los Estados Unidos: Requisitos de socios comerciales, Seguridad de Instrumentos de Tráfico Internacional (ITI), Seguridad procesal, Seguridad física, Controles de acceso físico, Seguridad de personal, Capacitación de seguridad y conocimiento de amenazas, y Seguridad de tecnología informática.

- a) **Riesgo Bajo** – Cumple con todos los criterios mínimos de seguridad.

- b) **Riesgo Medio** - Cumple con los criterios mínimos en áreas críticas (ej. la seguridad de remolques, precintos, rastreo, y el proceso de reclutamiento), pero no ha incorporado todas las medidas de seguridad en otras áreas.
- c) **Riesgo Alto** - No cumple con todos los criterios mínimos de seguridad.

De acuerdo a un estudio realizado en junio de 2009 por la CBP (Customs & Border Protection) de los Estados Unidos y el programa C-TPAT, acerca de los factores que contribuyeron a violaciones de seguridad, hay datos que deben ser considerados al momento de realizar un análisis de vulnerabilidad de la cadena logística y de suministro internacional de una empresa exportadora:

- Seguridad de transporte: el 34% de las unidades no fueron examinadas.
- Requisitos de Socios Comerciales: el 35% no investiga a sus socios.
- Instrumentos de Tráfico Internacional (Contenedores, Remolques, Pallets, entre otros): el 41% no fueron asegurados/examinados correctamente antes del embarque.
- Controles de Precintos (Sellos): el 44% no tiene procedimientos respecto de los sellos.
- Rastreo de Transporte: el 53% tiene una supervisión inadecuada del rastreo de transporte.
- Procedimientos de Seguridad: el 68% no fueron ejecutados a pesar de tenerlos (falta de revisiones, balances, responsabilidad).

5.3 Documentación de los Procesos

Es muy importante documentar todos los procesos de análisis de riesgos que se efectúen en la empresa. El proceso documentado de análisis de riesgo (políticas y procedimientos) debe contener, por lo mínimo, la siguiente información:

- a) Fecha que se estableció el proceso de análisis de riesgos.
- b) Identificación de personas responsables en mantener el proceso al día, incluyendo personas de respaldo.
- c) Definir cuándo se deben realizar los análisis de riesgo (ej. Proveedor nuevo).
- d) Establecer el periodo en que se realizarán los análisis de riesgo, según como dicten las circunstancias o, mínimo anualmente para la mayoría de actores (4 veces al año para transportistas).
- e) La frecuencia requerida de revisiones a procesos/políticas/procedimientos (ej. anual, bi-anual, cuando sea necesario, etc.) relativo a los análisis de riesgo.

- f) Cómo se realizarán los análisis de amenazas de una cadena de suministro internacional (fuentes utilizadas para determinar amenaza).
- g) Cómo se realizarán los análisis de vulnerabilidad de una cadena de suministro (ej. enviar encuestas, visitas físicas, participación en un programa de seguridad administrado por agencias extranjeras).
- h) Proceso para proveer capacitación a personal clave que serán responsables por el proceso de análisis de riesgos.
- i) Supervisión corporativa para asegurar que el proceso se realice de manera consistente y eficiente.

5.4 Exposición a Riesgos

Las autoridades policiales y aduaneras de todo el mundo, están empeñadas y dan máxima prioridad a combatir el terrorismo, el tráfico de drogas y el contrabando. Para ello destinan recursos especiales para el desarrollo técnico y humano orientado a la lucha de estos males. En esta guerra implacable, se expone al comercio lícito internacional, al ser utilizado como medio para los fines ilícitos, para lo cual se utiliza distintas formas para el ocultamiento de mercancías ilegales, dentro de los embarques regulares de exportación.

Es por esto que los exportadores deben asumir su rol disuasorio para evitar ser contaminados y de ahí la importancia de implementar procedimientos de seguridad a todo nivel, no sólo en su empresa y en su operación logística, sino también extender sus controles hacia sus proveedores de servicios.

Existen distintas formas de certificación y programas de seguridad que se ofrecen, pero constituyen solamente una guía útil donde cada exportador deberá aplicar según corresponda a su entorno y realidad. Debe quedar bien en claro que ninguna de ellas puede garantizar al 100% la inmunidad del exportador frente a los riesgos y tampoco constituyen una garantía para evitar o minimizar los controles policiales o de aduana, en ninguna parte del mundo.

Las autoridades de control a nivel internacional utilizan perfiles de riesgo muy específicos para determinar a quién van revisar y el nivel de esa revisión. Poco importa la certificación que tengan, aunque el tener algún tipo de procedimiento de seguridad otorga ciertos puntos a favor. Por otro lado, el crimen organizado también hace su propio perfilamiento de los exportadores, para aprovechar las debilidades existentes en la cadena de suministro y contaminar los embarques para el tráfico ilícito.

Es importante que el exportador conozca los riesgos a los que está expuesto, realice su análisis de riesgo y vulnerabilidad e implemente los correspondientes procedimientos de seguridad.

5.5 Procedimientos de Seguridad

La observancia de protocolos o procedimientos de seguridad son la base fundamental para que los exportadores puedan reducir los riesgos por pérdidas, robos, contaminación por tráfico de drogas, actos de terrorismo, contrabando, lavado de activos, entre otros. Deben observarse estándares mínimos de seguridad para contrarrestar la exposición a riesgos causados por elementos u organizaciones del crimen organizado que constantemente buscan las debilidades dentro de la cadena de suministros internacional para el cometimientos de actos ilícitos que comprometen al exportador.

En este capítulo, vamos a presentar una guía mínima de aspectos a observar en materia de seguridad y requiere de un alto grado de compromiso y ejecución por parte del exportador y que corresponden a las siguientes áreas:

5.6 Proveedores y Aliados Estratégicos

De poco o nada sirve el esfuerzo y/o recursos que se empleen en la protección de su empresa y operación, si sus proveedores de servicio o materias primas no mantienen la misma preocupación y objetivos en cuanto a la seguridad. Recuerde que la fortaleza de una cadena se mide por la fortaleza de su eslabón más débil. Por lo tanto, la seguridad de su cadena de suministro depende de la seguridad de cada uno de sus proveedores.

- a) Debe conocer bien a su socio de negocios o servicios;
- b) Confirmar datos de representante legal, accionistas, domicilio, teléfonos, correo electrónico, página web.
- c) Solicitar copias de la documentación legal de la empresa: constitución, RUC, nombramiento de representante legal, cédula de ciudadanía del representante legal;
- d) En el caso de proveedores de servicios que contemplen mano de obra, deberá solicitar además un certificado de cumplimiento de obligaciones con el IESS;
- e) Verificar si tiene protocolos o procedimientos de seguridad;
- f) Establecer procedimientos específicos de seguridad y control, mediante acuerdo firmado por las partes.

5.7 Lavado de Activos

El narcotráfico genera grandes cantidades de dinero en efectivo. Las organizaciones dedicadas a esto deben de convertir en dinero lícito o “lavar” mediante la adquisición de bienes y productos para luego venderlos o traspasarlos como negocios legales.

De igual manera existe el lavado de dinero indirecto mediante la prestación de servicios o venta de insumos y materiales de parte de empresas fachada, utilizadas para el lavado de dinero.

Debe por lo tanto hacerse un proceso de selección y evaluación de sus socios comerciales en base a criterios de prevención de riesgos derivados del lavado de activos.

- a) Conocimiento de su socio comercial, identidad y legalidad de la empresa;
- b) Origen y destino de las operaciones comerciales del nuevo socio o proveedor;
- c) Frecuencia de sus operaciones;
- d) Formas y montos de pago;
- e) Receptividad a controles o investigación;
- f) Inconsistencias en la información del negocio o servicios prestados;
- g) Antigüedad en el mercado;
- h) Trazabilidad de sus operaciones;
- i) Modalidad de transporte;
- j) Reportar anomalías a la autoridad correspondiente.



Associated France Press

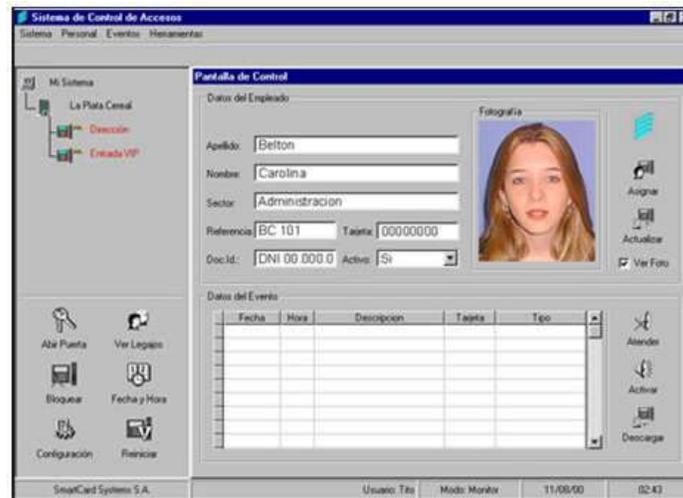
5.8 Control de Empleados y Personal Eventual

Es extremadamente importante contar con personal idóneo para sus operaciones de comercio exterior; no solamente en cuanto a su capacidad profesional o destrezas, sino también en cuanto a su condición o solvencia moral, su lealtad y honestidad en el desempeño de sus funciones. Todas las etapas del proceso de reclutamiento, contratación, incorporación y evaluación son importantes, dado que el recurso humano es fácilmente corrompible cuando no tiene una buena formación y principios sólidos. Para ello es necesario realizar los siguientes procedimientos:

- a) Establecer un procedimiento riguroso de selección, debidamente documentado y verificadas las referencias personales y laborales;
- b) Establecer una ficha personal con toda la información del empleado o personal eventual, que incluya nombres completos, dirección domiciliaria y de un familiar cercano, teléfonos convencional o celular, historial laboral y de referencias, información educativa y formación profesional, antecedentes delictivos, referencias bancarias actualizadas;
- c) Debe tenerse copias de documentos personales: cedula de identidad o pasaporte, tipo de sangres, certificados de salud, entre otros.
- d) Toda la información debe ser verificada regularmente, al menos de manera semestral. Se sugiere visitas domiciliarias para constatar la veracidad de la información;
- e) Todo empleado o personal eventual deberá tener su contrato laboral debidamente inscrito en el Ministerio de lo Laboral, de acuerdo a la Ley;
- f) En áreas sensibles y de responsabilidad, los contratos de estos empleados deberán incluir cláusulas que estipulen esa responsabilidad;
- g) Se sugiere el uso de polígrafo en caso de posiciones de gran responsabilidad o sensible a riesgos;
- h) Se debe contar con el debido Reglamento Interno como manda la Ley y su sugiere tener un manual orgánico funcional que determine las obligaciones de cada empleado;
- i) Debe entregarse uniformes o distintivos que permitan identificar fácilmente a los empleados o personal eventual en las distintas zonas asignadas de trabajo. Ejemplo: en la operación de estiba de un contenedor, los empleados asignados utilizarán una camiseta de un color distinto a los que realizan labores dentro de la bodega o en otras áreas;
- j) En caso de un incidente que comprometa la seguridad o en caso de sospecha, se deberá hacer la denuncia respectiva a las autoridades, incluyendo la información completa de los

empleados involucrados o que forman parte directa del proceso, a fin que sean dichas autoridades las que determinen las responsabilidades.

- k) Se deben establecer procedimientos de desvinculación de empleados o personal eventual, para retirar uniformes, distintivos, claves, herramientas o dispositivos de trabajo, etc.



PKN

5.9 Seguridad Física en Empacadora

El establecer un control perimetral e interno de las instalaciones de empaque es primordial para la seguridad. Si bien esto requiere de cierta inversión o gasto, a mediano plazo se paga sólo por su acción preventiva integral.

Las instalaciones en donde se produce, empaqa, y almacena carga de exportación, deben tener barreras físicas y elementos de disuasión para resguardarlas contra el acceso no autorizado. Debe considerarse lo siguiente:

- a) Contar con cerramiento perimetral en todas las áreas donde se maneja o almacena carga.
- b) Cerramiento interior para segregación de la carga de exportación y de los materiales de empaque o embalaje, así como cargas, equipos o insumos de valor.
- c) Revisión periódica del perímetro para verificar el buen estado de las cercas y barreras.
- d) Disponer de casetas para el control, monitoreo y supervisión de puertas de ingreso y salida de vehículos y personas.

- e) Reducir al mínimo la cantidad de puertas habilitadas para el ingreso y salida con la finalidad de mantener un mejor control y seguridad. Muchas vías de acceso dificultan los controles y aumentan los costos de equipos y personal de vigilancia.
- f) Las áreas de estacionamiento para vehículos privados (empleados, visitantes, proveedores, etc.) deben estar lejos de las áreas de manejo y almacenaje de cargas de exportación. Deben controlarse periódicamente y llevarse un registro de entradas y salidas de vehículos y tiempos de permanencia, así como de la razón de la visita o estancia.
- g) Las estructuras de edificaciones administrativas, de bodegas y plantas de empaque deben ser construidas con materiales que resistan de alguna manera cualquier entrada forzada común, o que al menos no sea fácil hacerlo.
- h) Debe existir un apropiado mantenimiento y reparación de las estructuras.
- i) Las instalaciones deben contar con cerraduras que incluyan mecanismos de seguridad de cierre manual o preferiblemente automáticos en puertas y ventanas para prevenir que queden abiertas de manera casual o intencional.
- j) Mantener doble control en cerraduras, llaves y claves de acceso y tener un registro de acceso de claves de todas las personas a quienes se les da acceso a esas claves o a las instalaciones.
- k) El ingreso a las instalaciones, sean administrativas, de almacenaje o de empaque, debe tener horarios predeterminados y estrictos, de acuerdo a la función específica que realicen.
- l) Si la planta cuenta con casilleros para uso del personal, estos deben limitarse al almacenamiento temporal de prendas de vestir, enseres de aseo personal, carteras y cualquier otro objeto que traigan y lleven consigo los colaboradores al final de la jornada de trabajo. Se debe tener duplicados de las llaves o una llave maestra para poder hacer controles aleatorios.
- m) Es importante que las instalaciones tengan una buena iluminación y con un sistema protegido de alimentación y control para evitar daños intencionales que puedan provocar apagones que oculten un ingreso no autorizado. Debe ponerse énfasis en la iluminación de garitas de entrada y salida, áreas de estacionamiento, áreas de manejo y almacenaje de carga de exportación, así como todas las áreas que estén provistas de vigilancia electrónica.
- n) Debe considerarse el uso de vigilancia electrónica para las instalaciones y los perímetros.

- o) Cercas con alambre de púas o electrificada constituyen un elemento disuasorio para cualquier penetración no autorizada. De instalarse en cerramientos de más de 2.5 metros de alto, para prevenir accidentes.
- p) El personal encargado de la seguridad física debe ser capacitado y con la preparación necesaria para el cumplimiento de sus funciones. Si utiliza una empresa externa de seguridad, es recomendable que los guardias sean rotados con frecuencia.
- q) La seguridad física de instalaciones debe funcionar 24 horas al día, los 365 días del año, en turnos rotativos que no excedan las 12 horas por guardia, y contar con un jefe o responsable con funciones plenamente determinadas en un manual de funciones.
- r) Se debe contar con planos de todas las instalaciones, tanto estructurales como eléctricos, sanitarios, redes de agua potable, redes eléctricas y telefónicas, para una rápida respuesta o brindar asistencia en caso de incendio, inundación, terremoto u otra contingencia.
- s) Se debe contar con un buen sistema integral de comunicaciones, constituido por telefonía fija, telefonía celular y sistema de radio de onda corta para comunicación con el exterior, al interior de las instalaciones y con el personal de seguridad fijo y en ronda.
- t) Debe establecerse un plan de emergencia con procedimientos documentados y dispositivos de alerta, acción y evacuación en caso de amenaza o falla en las medidas de protección. Debe establecerse niveles de alerta, visibles a todo el personal y visitantes.



PKN

5.10 Control de Accesos

El control de acceso impide la entrada no autorizada a las instalaciones, mantiene control de los empleados, visitantes y protege los bienes de la organización. El no tener un control eficiente de accesos, provoca una vulnerabilidad de las instalaciones y facilita la contaminación de drogas en la carga de exportación, daños a la propiedad o robos.

Es preciso que todos los puntos de acceso tengan un sistema o procedimiento de identificación de todos los empleados, visitantes, proveedores de servicio y vendedores. Los empleados, proveedores y demás visitantes sólo deberían tener acceso a aquellas áreas donde desarrollen las actividades que le correspondan. A continuación enumeramos algunas recomendaciones:

- a) Contar con un sistema de identificación de los empleados para mantener un adecuado control de ingreso y salida en las instalaciones.
- b) Identificar las áreas sensibles de acceso con el fin de controlar o restringir el ingreso a empleados o visitantes.
- c) Exigir a los trabajadores la utilización de las tarjetas de identificación en un lugar visible cumpliendo con las normas de seguridad industrial de la empresa, mientras permanezcan dentro de las instalaciones.
- d) Establecer, documentar y mantener procedimientos para la entrega, eliminación, devolución y cambio de dispositivos de acceso como llaves, tarjetas de acceso, claves, etc.
- e) Los visitantes y cualquier persona extraña a la empresa deberán presentar una identificación vigente con fotografía al momento de ingresar a la instalación.
- f) Revisar la identificación del portador para asegurar su validez y vigencia.
- g) Registrar el ingreso de visitantes en una bitácora, diario electrónico o manual que incluya el nombre, propósito de su visita, fecha y hora de ingreso y salida, y la confirmación de su identidad.
- h) Controlar la entrega y devolución de las tarjetas de identificación de empleados, visitantes y proveedores.
- i) Examinar periódicamente todo correo y/o paquete recibido, antes de ser distribuidos, manteniendo siempre un registro de los mismos que incluya la identificación de quien lo recibe y a quien está destinado.
- j) Contar con procedimientos establecidos para identificar, dirigirse y retirar a personas no autorizadas o no identificadas.
- k) Poner en práctica medidas para desalentar el ingreso no autorizado y aumentar la probabilidad de detección en la empresa. Colocar avisos de advertencia.

- l) Proporcionar capacitación en seguridad para los empleados de las instalaciones donde se maneja carga de exportación.
- m) Establecer procedimientos para detectar o evitar que materiales no declarados y personas no autorizadas puedan acceder a la unidad de transporte con destino a la exportación.
- n) Reforzar la obligación de los empleados a informar oportunamente a las autoridades competentes de todas las personas sospechosas, actividades u objetos encontrados.
- o) Promover un enfoque proactivo de seguridad en la comunidad y difundirlo mediante programas de capacitación para reducir la probabilidad de presencia de personas no autorizadas en la empresa y aumentar la conciencia pública sobre la importancia de informar de actividades sospechosas.
- p) Instruir al personal de seguridad para que realice un adecuado control en las puertas de entrada y salida de sus instalaciones, así como las áreas de almacenamiento y manejo de equipos, contenedores y carga según corresponda.
- q) Inspeccionar todos los vehículos y conductores que entren y salgan de las instalaciones, incluyendo inspecciones al azar del equipaje y efectos personales de los choferes manteniendo registros de ingreso y salida de los mismos.

5.11 Dispositivos de Control y Monitoreo

Para un óptimo control de instalaciones, unidades de transporte y procesos en planta, es preciso contar con sistemas de seguridad electrónica, que es la interconexión de recursos, redes y dispositivos (medios técnicos activos) cuyo objetivo es precautelar la integridad de las personas y su entorno previniéndolas de peligros y presiones externas.

El uso de estos recursos, dependerá de las características y necesidades de aquello que se va a proteger, considerándose el número de sitios a proteger, los riesgos potenciales de los mismos y necesidades especiales que se puedan presentar.

Las principales funciones de un Sistema de Seguridad Electrónica son:

- a) La detección de intrusos en el interior y exterior, el control de accesos y tráfico (personas, paquetes, correspondencia, vehículos, etc.),
- b) La vigilancia óptica mediante fotografía o circuito cerrado de televisión (CCTV),

- c) La intercomunicación por megafonía y protección de las comunicaciones.

Un sistema de seguridad electrónica debe reunir cualidades y características, que se pueden resumir en lo siguiente:

- a) **Integridad.**- Es la cualidad relacionada con un sistema de seguridad para protegerse a sí mismo de daños accidentales, pérdidas o modificaciones, tanto en la parte física como lógica del mismo (hardware y software, equipamiento e información).
- b) **Confidencialidad.**- Los códigos, métodos e información que maneje el sistema de seguridad son secretos y de acceso restringido, el sistema de seguridad utiliza información que le permite reconocer intrusiones y enviar información remota con protección. (Encriptación).
- c) **Disponibilidad.**- Se expresa como el tiempo en que un dispositivo, aparato o sistema está en funcionamiento. En dispositivos electrónicos la disponibilidad suele expresarse como porcentaje comparando el tiempo de funcionamiento, respecto al tiempo total de conexión del sistema; ciertos sistemas de seguridad necesitan tener una disponibilidad completa (24/7).
- d) **Confiabilidad.**- Es la capacidad de cumplir completamente con la función para la cual está diseñado. En el caso de sistemas electrónicos la confiabilidad se mide en el tiempo, generalmente como el MTBF (Medium Time Between Fail, o tiempo promedio entre fallos).
- e) **Control de Acceso.**- Son los registros de acceso de los dispositivos electrónicos (servidores, sistemas de almacenamiento) que permiten obtener información a usuarios restringidos.

En la evaluación de riesgos, es preciso considerar el uso de elementos de seguridad electrónica. El tipo de seguridad que deba usarse, dependerá de lo que se quiere proteger o vigilar y hay una extensa gama de dispositivos electrónicos que pueden utilizarse para control de accesos, identificación de personas, monitoreo de operaciones, rastreo satelital de unidades, controles de apertura de unidades, dispositivos de prevención o alarma contra-incendios, circuito cerrado de televisión, etc.

Los sistemas de alarmas y cámaras de vigilancia deben ser instalados para supervisar y monitorear las instalaciones y prevenir el acceso no autorizado a las áreas críticas. Deben estar operados por personal competente durante las 24 horas y contar con opciones de grabación.

Los dispositivos de alarma deben estar visibles y los dispositivos auditivos ser escuchados en la totalidad del lugar.

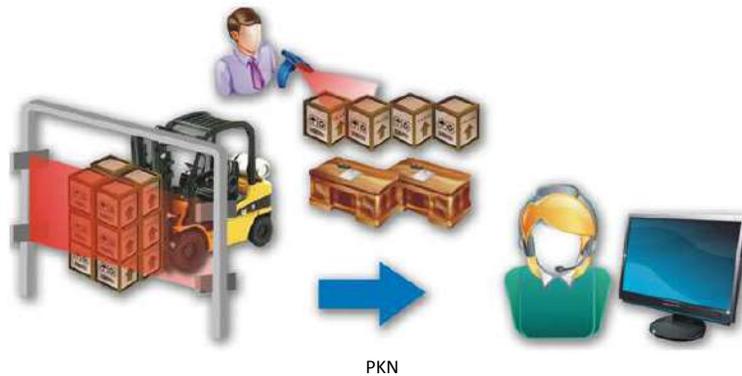


PKN

5.12 Materias Primas y Materiales de Empaque

Recientemente, hallazgos de la policía antinarcóticos han determinado que uno de los métodos para camuflar drogas en un embarque de exportación, es en el empaque mismo o en materiales de embalaje. Capas de pasta de cocaína camuflada en el corrugado de los cartones utilizados para el empaque o dentro de la madera de los pallets, determinan el ingenio de los narcotraficantes, y nos indica la necesidad de adoptar medidas para contrarrestar estos procedimientos ilícitos. Por ello, se debe adoptar las siguientes medidas en las fincas bananeras:

- a) La bodega donde se guardan los materiales de empaque a ser utilizados deben preferiblemente tener una sola puerta de ingreso y salida que facilite el control. Las ventanas deben contar con mecanismos de seguridad que evite el ingreso de personas no autorizadas.
- b) Los almacenes o bodegas deben contar con una persona responsable de los inventarios, preferiblemente con un manejo automatizado de los mismos, que permitan llevar un preciso control de las existencias. Además deberá llevar un registro de entrega y salida de los materiales o suministros, así como de las personas.
- c) Los materiales e insumos deben ser adquiridos únicamente de proveedores formales y que preferiblemente adopten también medidas de control y de seguridad.
- d) Se debe controlar y revisar el material de empaque y embalaje antes de su uso.
- e) Debe contar con procedimientos documentados para el manejo y control de insumos y materiales de empaque.



5.13 Medio de Transporte

El exportador es responsable de la carga y su contenido, desde que sale de su planta hasta que el control y responsabilidad son transferidos al puerto de exportación. Esta responsabilidad incluye el medio de transporte, sea propio o contratado, por lo que deben implementarse procedimientos estrictos para su control. Para ello deben adoptarse los siguientes procedimientos:

- a) Investigue profundamente sobre la situación legal de la empresa transportista, información del representante legal y accionistas o socios, dirección domiciliaria y compruebe la veracidad de sus datos.
- b) Solicite una lista de las unidades de transporte y registre las características de los camiones o cabezales, las placas, los nombres de los choferes, cédula de ciudadanía y número de teléfono celular.
- c) Procure contratar empresas de transporte que utilicen GPS para el rastreo satelital de las unidades y solicíteles la clave de acceso al sistema para que pueda monitorear las unidades directamente, e incluso poder imprimir reportes.
- d) Contrate unidades no mayores a los 10 años. Unidades más viejas corren el riesgo de dañarse con más frecuencia y además constituyen un riesgo para la carga.
- e) Contrate empresas de transporte que tengan seguro a terceros y seguro a la carga. De esta manera ellos responderán por cualquier situación o accidente que tengan.
- f) Procure trabajar con el transportista para verificar que se aplican procedimientos y controles de seguridad eficaces durante el proceso de llenado, carga y transporte del contenedor o furgón.

- g) Verifique que el transportista contratado, o las terceras partes que estén involucradas, cumplan con el acuerdo de seguridad establecido. En caso que ellos subcontraten los servicios, debe asegurarse que así mismo cumplan con los mismos criterios de seguridad.
- h) Identifique positivamente a los conductores antes de que reciban o entreguen la carga. Deberá exigirles la guía de remisión y el EIR (Equipment Interchange Report), que permiten determinar que es el mismo chofer que retiró el contenedor del patio de la naviera.
- i) Establezca, documente, implemente y mantenga procedimientos para verificar la integridad física de la estructura del camión o cabezal antes del llenado, incluso la confiabilidad de los mecanismos de cerradura de las puertas posteriores antes de cargarlo.
- j) En el caso de camiones, se recomienda la inspección de lo siguiente:
- pared delantera del furgón,
 - el lado izquierdo y lado derecho,
 - piso, techo interior y exterior del furgón,
 - puertas interiores y exteriores,
 - mecanismos de cierre,
 - parte exterior del camión,
 - parte inferior, quinta rueda (en el caso de cabezal),
 - compartimientos, caseta o litera si tiene,
 - patín o pata mecánica,
 - llantas, aros, parachoques,
 - puertas y compartimientos de herramientas,
 - caja de la batería,
 - respiraderos,
 - tanques de combustible,
 - compartimientos del interior de la cabina, sección de pasajeros y techo.
- k) Las inspecciones de vehículos deben ser sistemáticas y deben completarse al entrar y al salir del patio de camiones y en el último punto de carga antes de llegar a la frontera o destino.
- l) La inspección debe ser aleatoria, documentada y basada en perfiles de riesgo. Debe hacerse en el patio de camiones, después que el camión haya sido cargado e incluso durante el recorrido hacia su destino final.
- m) Deben existir procedimientos documentados que identifiquen factores específicos que puedan juzgar que el envío con un cierto transportista implique mayor riesgo.

- n) Se debe notificar oportunamente a las autoridades correspondientes, cualquier cambio estructural, como compartimentos ocultos descubiertos en los remolques, camiones o en cualquier equipo de transporte que se utilice para movilizar la carga hacia los puertos.
- o) Debe asegurarse que se mantenga la integridad del vehículo y del remolque mientras el vehículo transporta carga en ruta al destino mediante el uso de un diario de seguimiento y supervisión de actividades o una tecnología equivalente. Si se utilizan diarios de choferes (minutas/bitácoras), deben reflejar que se verificó la integridad del remolque.
- p) Debe identificarse rutas predeterminadas con procedimientos que incluyan verificaciones de rutas al azar, documentar y verificar el tiempo entre el punto de cargue del remolque a destino de entrega, durante horas de máxima actividad y de poca actividad.
- q) El conductor debe notificar a la empresa cualquier retraso en la ruta debido a condiciones climáticas, tráfico o cualquier otra circunstancia.
- r) Debe aplicarse un proceso de verificación documentada, periódica e imprevista para asegurar que se mantengan los diarios y se cumplan los procedimientos de seguimiento y supervisión.



Agrovictoria S.A.

5.14 Seguridad en Contenedores

El contenedor es un depósito de carga para el transporte aéreo, marítimo, fluvial, terrestre y multimodal, es el más utilizado en el mundo para la unitarización de las cargas en el comercio internacional, facilitando la carga y descarga de buques y la movilización masiva de las mercancías.

Es también, el medio más utilizado para el contrabando y el narcotráfico, por guardar las características de seguridad y capacidad de carga a mayores destinos. Los narcotraficantes estudian a su víctima, ven las debilidades en sus procedimientos de seguridad y prefieren exportadores que tienen un bajo perfil de riesgo con la policía antinarcóticos, pues son menos propensos a una inspección, que evidenciaría la droga.

Esa seguridad es la que ocasiona que en la actualidad, la carga en sí misma no sea contaminada y se prefiera métodos como el gancho ciego, que consiste en abrir un contenedor y lanzarle unas bolsas con droga, por encima de la carga; o de una manera más sofisticada, como colocar la droga en la misma estructura del contenedor, sea en el piso, paredes, techo o en la unidad de refrigeración, como es el caso en los contenedores refrigerados.

Este protocolo de seguridad pretende dar algunas recomendaciones para disuadir una eventual contaminación y mantener la integridad de los contenedores, furgones, remolques y la carga misma, protegiéndolos de la introducción de materiales no autorizados:

- a) Debe contar con un procedimiento para realizar inspecciones físicas a los contenedores durante la estiba y manejo de la carga para detectar cualquier violación antes de embarcarlo en la unidad de transporte. Este procedimiento debe incluir el curso de acción a seguir ante un contenedor sospechoso.
- b) Debe tener procedimientos documentados en el punto de llenado para sellar correctamente y mantener la integridad de los contenedores y furgones.
- c) Debe diseñar procedimientos para considerar el riesgo en aquellas áreas geográficas donde las evaluaciones de riesgo justifican inspeccionar los contenedores o furgones para detectar personas escondidas, contrabando u otras actividades ilícitas.
- d) Debe establecer un procedimiento documentado para verificar la integridad física de la estructura del contenedor antes del llenado, esto incluye la confiabilidad de los mecanismos de cerradura de las puertas.
- e) Debe cumplir un procedimiento de inspección para todos los contenedores que vayan a ser cargados, se recomienda la inspección de la pared delantera, lado izquierdo, lado derecho, piso, techo interior y exterior, puertas interiores, puertas exteriores, mecanismos de cierre, exterior del contenedor y sección inferior.
- f) Debe colocar o exigir la colocación de un sello de alta seguridad a todos los contenedores cargados para exportación. Todos los sellos deben cumplir o exceder la norma ISO 17712 actual para sellos de alta seguridad.
- g) Debe establecer procedimientos escritos que especifiquen cómo se registrarán, controlarán y aplicarán los sellos a los contenedores cargados, incluyendo el inventario de los mismos, en caso que tenga propios y adicionales a los que entrega la naviera.
- h) Debe tener procedimientos para reconocer y reportar a las autoridades aduaneras o la autoridad pertinente, cuando los sellos, contenedores o furgones han sido comprometidos.

- i) Solo los empleados designados y entrenados pueden recibir, manipular y colocar los sellos de seguridad, con el fin de mantener la integridad de los mismos.
- j) Deben haber procedimientos documentados claramente definidos que estipulen cómo se controlarán los sellos en posesión del transportista durante la ruta, los que deben ser comunicados a todos los choferes/conductores y garantizar un mecanismo para que los entiendan y los apliquen, aunque es mejor no entregárselos y más bien colocarlos en el interior de los mismos contenedores, que estén sellados con otro provisional. Estos procedimientos deben incluir:
- Verificar que el sello esté intacto y determinar si muestra evidencia de manipulación indebida en la ruta.
 - Documentación apropiada de los números del sello original y de un segundo sello.
 - Verificar que el número del sello y su ubicación corresponden con lo indicado por el consignador en los documentos de envío.
 - Si el sello es retirado en tránsito al puerto, aún por funcionarios gubernamentales, se debe colocar un segundo sello en el contenedor y se debe documentar el cambio de sello.
 - El chofer debe notificar de inmediato a la empresa que se desprendió el sello, quién lo hizo y el número del segundo sello aplicado al contenedor.
- k) Al recibir el contenedor se debe solicitar el EIR (Equipment Interchange Receipt). Es importante tener en cuenta que este documento prueba las condiciones bajo las cuales se realizó el intercambio entre la naviera y transportista del equipo intermodal, ya que con él se traspasa la responsabilidad del contenedor y se detallan observaciones físicas (daños o golpes) en caso que los hubiere.

Además es importante revisar:

- Hora exacta de retiro del contenedor desde el depósito de la naviera para constatar si hubo demoras.



Tasesa

- Número del sello del contenedor que debe coincidir con el número del reportado a la salida del depósito.



Tasesa

- Reparaciones físicas que no estuvieren registrados en el EIR, los que deben ser notificados de inmediato al patio de contenedores o naviera.



Tasesa

l) La inspección debe realizarse parte por parte en los sitios vulnerables o susceptibles de haber sufrido una reestructuración, de acuerdo a los siguientes pasos:

- Verificación del estado externo e interno del contenedor.-

Dará una idea de su estado general y posibilita detectar si se han efectuado reparaciones impropias, recientes o no, ajustadas a normas internacionales estándar. En este caso se debería verificar:

- Reparaciones con adhesivo o pegante en unión de láminas, para descartar que alguna lámina ha sido desmontada.



Tasesa

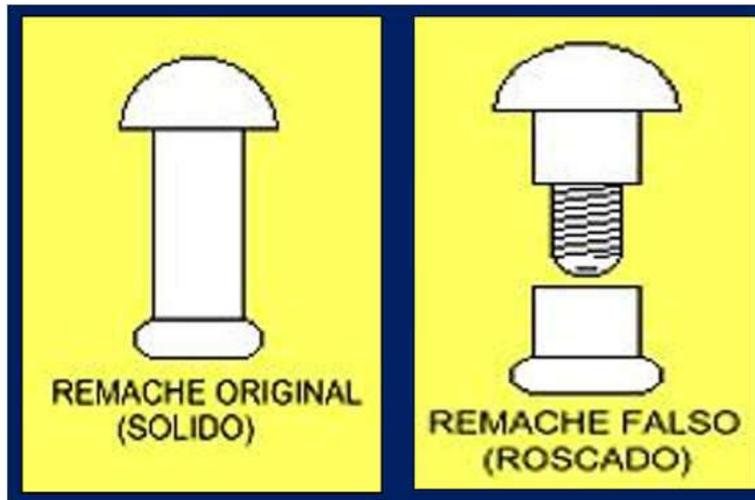
- Marcas o quemaduras recientes de soldadura, lo cual sería un signo de que el contenedor ha sido sujeto a desmontaje o cambio de alguna pieza.

- Pintura nueva que indicaría una eventual modificación de las partes o estructura del contenedor.
 - Ondulaciones internas y externas desiguales.
 - Vigas y travesaños con sonido metálico no uniforme, lo que podría indicar que habrían sido modificadas.
 - Lámina inferior de protección de entrada, la cual puede ser modificada para esconder materiales o mercancías ilícitas.
 - Olores de pintura, soldadura, madera quemada, pegante, materiales de relleno, grasa, etc., como complemento a la inspección visual.
- Verificación y comprobación del número de contenedor.-
Dependiendo del tipo y clase de contenedor, estos tienen impresos los números que lo identifican en diferentes partes. Debe observar si no hay números sobrepuestos, alterados y si los números del exterior corresponden a los que se encuentran en el interior del contenedor y en una placa de identificación, también en el interior.



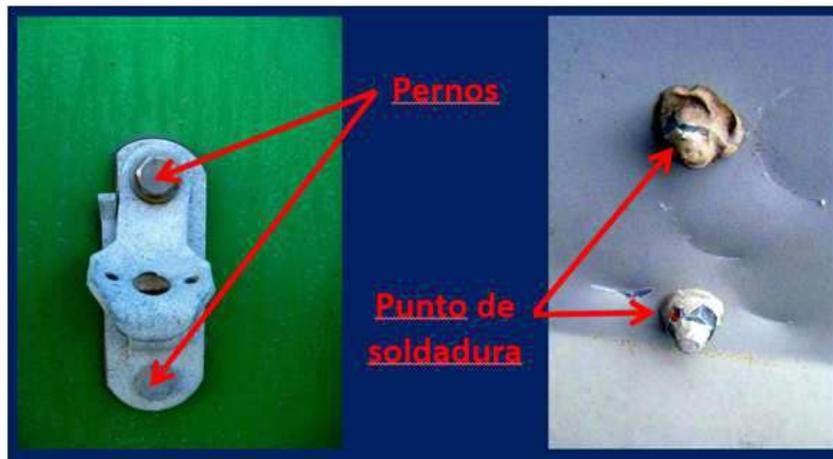
Tasesa

- Inspección de puertas de los contenedores.-
Se debe verificar que los sitios vulnerables no han sido modificados sin ajustarse a los estándares internacionales. Revisar:
 - Remaches y tuercas de los dispositivos de seguridad de las puertas verificando que los remaches tengan cabeza redonda y que el extremo de la tuerca o hembra esté soldada.



Tasesa

- Canal superior e inferior interno sin tapas que pueden ser empleados para esconder mercancías ilícitas.
- Si el conjunto retenedor/chaveta de la manija que porta el sello, está fijado al panel de la puerta mediante pernos y tuercas, asegúrese que estos están unidos por un punto de soldadura por el lado interior de la puerta.



Tasesa

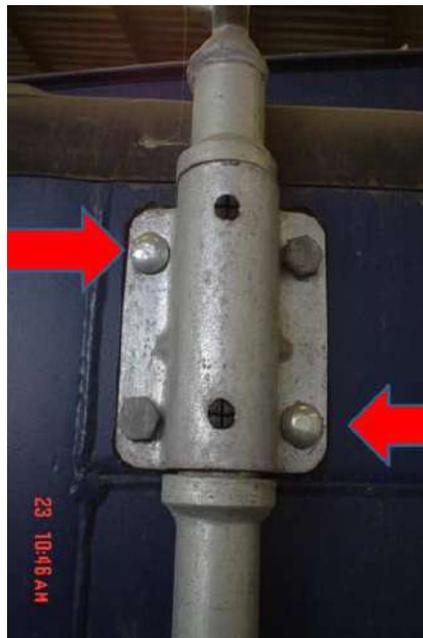
- Áreas aledañas a remaches o bisagras con muestra de golpes, pintura nueva o forcejeo, lo que permite verificar si el contenedor fue preparado para ser abierto con facilidad después de haber sido llenado.
- Revise las bisagras de las puertas. Busque marcas irregulares de soldadura o rastros de pintura fresca o de diferente color, que pueda evidenciar que hubieran

removido las puertas. De igual manera pulse las puertas para comprobar que no estén flojas las bisagras o descuadradas las puertas.



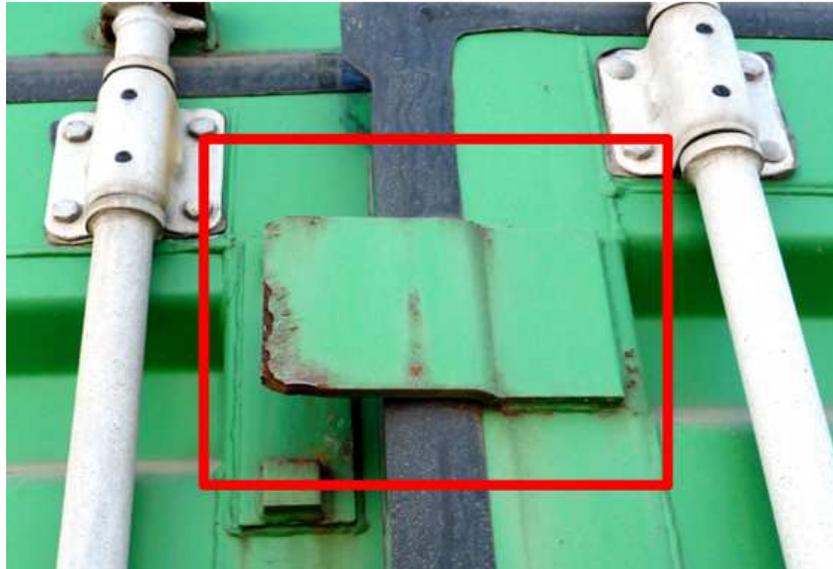
Tasesa

- Remaches, tuerca y tornillos sin soldadura.
- Revise que al menos en la barra izquierda de cierre de la puerta derecha, las dos chumaceras, de arriba y abajo, estén sujetas al marco de la puerta por dos remaches tipo "lock bolt"



Tasesa

- Observe que el contenedor tenga una platina metálica soldada al marco exterior de la puerta derecha, traslapando sobre la puerta izquierda.



Tasesa

- Inspección de los pisos de los contenedores.-

Debe hacerse desde la parte interior hacia el exterior; los riesgos generalmente se incrementan en esta área porque los mecanismos para levantar los contenedores y revisarlos en la parte inferior al ser muy especializados resultan costosos. Se debe inspeccionar:

- Si el piso está desnivelado interna o externamente, en particular si evidencia alguna diferencia en la altura del piso entre la puerta y el fondo.
- Por encima del nivel de las vigas inferiores (piso interior) pues el piso debe estar por debajo de las vigas estructurales del contenedor.
- Reparaciones nuevas, verificando si éstas fueron ordenadas o no con el formato que entrega el patio almacenador autorizado, conforme a los estándares internacionalmente aceptados.
- Piso exterior, vigas en I, L o T, las cuales deben ser macizas; al observar cambios inexplicables en el grosor o ancho de las vigas podría ser signo de que el contenedor ha sido modificado para fines ilícitos.
- Piso exterior, chapas esquineras, barandillas laterales, vigas cruzadas, y túnel requieren especial atención y cuidado de inspección visual para posibilitar la detección de problemas a tiempo.

Debe revisar marcas de soldadura en el piso, como costuras mal hechas, pues los narcotraficantes levantan el piso, remueven el aislante de poliuretano y colocan la droga.



Tasesa



Tasesa

Una manera simple de comprobar el estado del piso, es entrar al contenedor vacío con unas dos o tres personas más y empezar a saltar. Si la capa de poliuretano fue removida y la plancha de aluminio del piso no recupera por completo su forma al haberla levantado con el tecla, se sentirá claramente que el piso está suelto. Si es el caso, deben rechazar el contenedor y llamar a la naviera.

- Inspección a los techos de contenedores.-

En particular los refrigerados o los que tiene dispositivos de aislamiento térmico que se convierten en sitios privilegiados para los delincuentes por su dificultad de revisión.



Tasesa

En estos casos habría que tener especial cuidado en:

- Las vigas superiores del contenedor donde se puede hacer un falso techo. Las vigas superiores deben ser visibles. En todo caso, se debe revisar las soldaduras, el pegante y los remaches para detectar alteraciones.
- Orificios de ventilación.



Tasesa

- Inspección de las paredes del contenedor.-
Se puede utilizar el largo del contenedor para establecer un doble fondo. En este caso se debería verificar siguiendo los procedimientos indicados para el caso de piso y techo.



Tasesa

Las reparaciones ficticias de paneles laterales pueden ser un buen escondite para drogas, pero al remover la capa de poliuretano del aislante para colocar la droga, el aire frío en el interior del contenedor se pone en contacto con la pared caliente del exterior y empieza a “sudar” en un sitio específico.

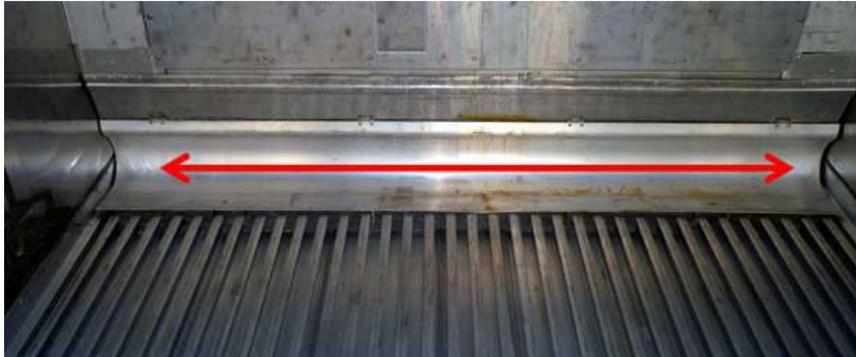


Tasesa

- m) Los contenedores refrigerados, por tener estructuras más complejas representan tal vez el mayor peligro para ser utilizados con fines ilícitos, sobre todo cuando el contenedor no está en servicio y se transporta vacío. Es importante tener en cuenta que por el tipo de carga, estos contenedores son difíciles de inspeccionar una vez cargados, debido a la necesidad de mantener estable la cadena de frío. Es por ello que resulta de mayor facilidad hacer su inspección antes del llenado.

En especial habría que tener cuidado con las áreas del evaporador o conexión de equipos especiales que suministran frío que, generalmente, tienen espacios libres y mecanismo que internamente están en movimiento.

Asegúrese que el contenedor tiene por dentro una placa deflectora (baffle plate) operativa y que se puede mover.



Tasesa

Levántela y revise que este vacía y que no le han colocado nada.



Tasesa

Otra área de especial cuidado es la del condensador que posee mecanismo de apertura rápida; cajas de control eléctrico que ofrecen espacios suficientes para servir de escondite; así como, el área del compresor y de la batería ya que ofrecen espacios que pueden ser empleados como escondite de mercancía ilícita.

Verifique que no haya nada sobre las rejillas del aire de retorno. Si hubiere algo extraño, retire el panel de acceso, inspeccione el interior del compartimiento de ventiladores usando un espejo y una linterna, sin tocar nada.



Tasesa

5.15 Seguridad de Almacenamiento

Suele suceder con bastante frecuencia, que los contenedores vacíos son retirados con anticipación de 12 horas e incluso días, de la fecha y hora de estar en la planta para cargar. Esto sucede generalmente en los fines de semana o feriados, donde el chofer es quien tiene el contenedor. Esta situación es de altísimo riesgo pues hay todo el tiempo posible para hacer el trabajo de levantarle el piso y plantarle la droga. Es preferible entonces que la unidad sea enviada directamente a la planta o empacadora, para que se guarde hasta el día y hora de la estiba.

Para estos casos, se puede también guardar los contenedores en algún patio o bodega que tenga las seguridades necesarias y nos brinde la confianza que necesitamos. Es preciso entonces, hacer un procedimiento para estos casos y los patios o bodegas deben pasar nuestra revisión de seguridad. Para ello, debemos cerciorarnos de lo siguiente:

- a) Se debe contar con procedimientos documentados que establezcan las medidas de seguridad para asegurar la integridad de los procesos relevantes al recibo, manejo, almacenaje y despacho de mercancías y carga o los contenedores.
- b) Deben mantenerse en áreas seguras, la carga y contenedores, para impedir el acceso o manipulación no autorizados.

- c) Debe establecerse procedimientos documentados y verificables para neutralizar y denunciar la entrada no autorizada a las áreas de almacenamiento de la carga o contenedores.



Tasesa

5.16 Seguridad de Información y Procesos

El manejo de la información es muy importante cuando se trata de la seguridad en carga de exportación. El flujo de información debe estar reducido a lo mínimo indispensable y con la menor cantidad de personas involucradas. El propósito de esto es evitar que el crimen organizado pueda detectar el destino de nuestra carga, con qué naviera se va a trasladar, en qué consiste la carga, dónde se la va a cargar y qué ruta seguir. Esto es información valiosa que puede terminar en un gran problema para el exportador.

En razón de esto, se deben observar los siguientes procedimientos:

- a) Debe asignarse cuentas individuales que exijan un cambio periódico de la contraseña en los sistemas automatizados.
- b) Se debe establecer políticas, procedimientos y normas de tecnología de información, utilizadas en la organización, las cuales deben darse a conocer mediante capacitación.
- c) El control de la documentación y la información en los equipos de cómputo, deben incluir protección contra el acceso no autorizado.
- d) Debe tener copias de respaldo de la información sensible de la organización y contar con una copia fuera de sus instalaciones.

- e) Deben ser supervisados contratistas, técnicos o programadores contratados externamente que trabajan en sistemas de la organización para asegurar que los datos sensibles e información confidencial están siendo protegidos contra pérdida o adulteración.
- f) Debe establecerse un procedimiento para identificar el abuso de los sistemas informáticos a fin de detectar accesos no autorizados, manipulación indebida o la alteración de los datos del negocio.
- g) Debe tenerse procedimientos documentados que establezcan las medidas de seguridad para garantizar la integridad de los procesos relevantes a la exportación tales como el empaque, embalaje, almacenaje y transporte de la carga en toda la cadena de suministro.
- h) Se debe garantizar la coherencia de la información transmitida a las autoridades a través de los sistemas, con la información que aparece en los documentos de la transacción con respecto a tales datos, como el proveedor, consignatario, nombre y dirección del destinatario, peso, cantidad y unidad de medida (es decir, cajas, cartones, etc.) de la carga que está siendo exportada o importada. Debe asegurarse que la información que se utiliza en la liberación de mercancías y carga sea legible, completa, exacta y protegida contra modificaciones, pérdida o introducción de datos erróneos.
- i) Debe existir una política de firmas y sellos que autoricen los diferentes procesos de la organización.
- j) Debe adoptarse medidas de protección de la información y documentación crítica y procedimientos establecidos.
- k) Debe describirse con exactitud la carga contra la información del manifiesto, indicando cantidad, peso, etiquetas, marcas, frente a los documentos de la carga (facturas, certificados, listas de empaque, manifiesto, entre otros).
- l) Debe establecerse un procedimiento para la trazabilidad oportuna de la carga.
- m) Debe existir un registro fotográfico o filmico antes, durante y después del proceso de cargue y descargue.
- n) Debe disponerse de un registro actualizado de los movimientos realizados por los equipos que movilizan las unidades de transporte, desde que es retirado del patio de contenedores de la naviera hasta la entrega del mismo en el terminal portuario.
- o) Debe existir un procedimiento para investigar y solucionar todos los casos de faltantes o sobrantes y otras discrepancias o anomalías de la carga.

- p) Debe notificarse oportunamente a las autoridades competentes si se detectan anomalías o actividades ilegales o sospechosas relacionadas a faltantes o sobrantes de carga.

5.17 Capacitación en Seguridad

En un proceso de exportación, es preciso que todos los actores que intervienen en la cadena de suministro estén sintonizados con la filosofía de la empresa y por lo tanto deben acatar los procesos establecidos. Para ello, es importante que se los capacite en asuntos de seguridad, para que puedan de manera individual identificar las amenazas, determinar los riesgos y contribuir con soluciones disuasorias que alejen los problemas de la empresa y contribuyan con el fortalecimiento de la seguridad. Para ello es preciso lo siguiente:

- a) Se debe contar con un programa anual de capacitación a fin de que todo el personal sepa reconocer y reportar amenazas y vulnerabilidades sobre actividades ilícitas, tales como actos de terrorismo y contrabando, en toda la cadena de suministro.
- b) Debe difundirse entre los empleados los procedimientos que la organización ha puesto en marcha para considerar una situación y como reportarla.
- c) Debe brindarse capacitación adicional a los empleados que laboran en las áreas de envíos y recibos de carga, así como a aquellos que reciben y abren la correspondencia.
- d) Debe proporcionar a los empleados los procedimientos para identificar y reportar una actividad sospechosa.
- e) Debe implementar una política para evitar la divulgación innecesaria de información confidencial.
- f) Debe ofrecer capacitación para mantener la integridad de la carga durante el proceso de empaque, estiba y transporte de la carga; reconocer conspiraciones internas y protección de los controles de acceso.
- g) La capacitación en registros de vehículos debe adoptarse como parte del programa de capacitación práctica de la empresa.
- h) Se recomienda ofrecer incentivos por la participación activa de los empleados.

5.18 AISV - Ingreso a Puerto

Para el ingreso de unidades de transporte con carga de exportación, es preciso generar previamente el documento que autoriza este ingreso y envía al puerto la información sobre la unidad que va a ingresar, la misma que es replicada a aduana y a la Policía Antinarcoóticos. Este documento es generado en línea desde la página web de cada puerto y es conocido como AISV o

Autorización de Ingreso y Salida de Vehículos. En el terminal portuario TPG se lo conoce como DISV o Declaración de Ingreso y Salida de Vehículos.

Para poder generar este documento, es preciso estar registrado en el portal del puerto o terminal portuaria y contar con un usuario y clave. Se debe generar un AISV/DISV por cada vehículo que ingresa a puerto e ingresar la información de la nave, del booking, de la carga, del contenedor, del transportista y del patio o lugar de donde procede el contenedor, así como los datos de la empresa exportadora ([Anexo 6.17](#)).

5.19 Seguridad Integral

Los riesgos a los que está constantemente expuesto el sector exportador, ante el incesante acecho del narcotráfico, obligan al establecimiento de procedimientos y disposición de recursos para su propia protección y la minimización de dichos riesgos.

Este esfuerzo no cumple su cometido, sin la decidida participación de cada uno de los actores que intervienen en la cadena logística del banano. Es por ello, que se requiere del importante aporte del sector portuario para asegurar en algo la protección de la carga de exportación, evitando en lo posible su contaminación al interior de los puertos. Con esto se pretende lo siguiente:

- a) Seguridad Perimetral
- b) Monitoreo 24/7 con cámaras de seguridad
- c) Identificación positiva y control personal
- d) Inspección y Control de Vehículos
- e) Identificación de barcos y evaluación de amenazas
- f) Inspección de contenedores
- g) Uso de Tecnología rayos X para el escaneo de contenedores
- h) Trazabilidad de los contenedores al interior del puerto

5.20 Empresa De Transporte Terrestre

Para efecto de este protocolo, es la empresa que presta un servicio de transporte terrestre para banano, entre el lugar de recepción del contenedor o la carga y su ingreso al puerto o terminal

portuario de exportación, mediante la utilización de camiones convencionales para carga suelta o un conjunto de cabezal y chasis para contenedores.

El exportador, al momento de contratar los servicios de una empresa de transporte terrestre, le hará saber a esta sobre los requerimientos básicos y condiciones estipuladas en este protocolo, que le serán de cumplimiento obligatorio y por el cual asumirá las responsabilidades que le correspondan.

5.20.1 Requisitos Mínimos para la Prestación de Servicios de Transporte

Por su naturaleza, el banano requiere de transporte terrestre calificado que brinde seguridad, confianza y agilidad. Por ello, se establecen los siguientes protocolos para el sector de transporte pesado.

5.20.2 Empresa

Para la prestación de servicios de transporte especializado en banano, las empresas deben reunir los siguientes requisitos:

- a) Estar debidamente constituida como tal y su objeto social debe ser el de la transportación de carga;
- b) Contar con permiso de operación de la Agencia Nacional de Tránsito ANT;
- c) Estar registrados con la empresa exportadora, para lo cual deberán proporcionar información completa de los representantes legales, nómina de socios o accionistas, nombramientos, dirección domiciliaria que incluya croquis para su ubicación, teléfonos y correo electrónico de la oficina y contactos principales;
- d) Encontrarse al día en sus obligaciones patronales;
- e) Póliza de seguros a la carga y contra terceros por un monto mínimo de US\$ 50,000.-
- f) Contar con procedimientos operacionales, de conducta y anti-droga;
- g) Certificado de responsabilidad, donde asume toda responsabilidad sobre los actos u omisiones que pudieren cometer sus conductores y que afecten al exportador.

5.20.3 Conductor

Los conductores de empresas que se dedican al transporte terrestre de banano, deben a su vez cumplir con los siguientes requerimientos mínimos:

- a) Estar registrados con la empresa exportadora, para lo cual deberán proporcionar información completa de la dirección domiciliaria que incluya croquis para su ubicación y foto del inmueble, teléfonos y correo electrónico particular;
- b) Estar registrados en los principales puertos y terminales;
- c) Proporcionar copia legible y a color de su cédula de identidad, licencia de conducir profesional tipo E;
- d) Suscribir el acta de conducta y anti-droga.

5.20.4 Unidades y Equipamiento

Para el transporte de banano se requiere que las unidades y equipos tengan los siguientes requisitos mínimos:

- a) No más de 10 años de antigüedad y estar en muy buen estado de funcionamiento, así como tener en buen estado las llantas, luces y motor;
- b) Contar con todos los documentos vigentes de circulación, emitidos por la CTE o ANT;
- c) Contar con el Certificado de Pesos y Medidas emitido por el MTOP;
- d) Estar registrados en los principales puertos y terminales;
- e) Disponer de sistema de rastreo satelital (GPS);
- f) Placas completas y legibles; número de la placa pintado en el techo, de manera visible;
- g) En el caso de cabezales destinados al transporte de contenedores, los chasis deberán tener las piñas o dispositivos twist-lock completos y en buen estado de funcionamiento para garantizar un transporte seguro. No se aceptarán plataformas u otro tipo de unidades convencionales para el transporte de contenedores.

5.20.5 Retiro de Contenedores

El transportista (empresa y conductor) asumirá su responsabilidad en el retiro de contenedores vacíos para exportación pues debe asegurarse que la unidad no presente daños o señales evidentes que constituyan un riesgo para la carga de exportación. Adicionalmente asumirá por repetición ante la naviera, la responsabilidad por la integridad de la unidad que se le entrega.

En caso que una unidad a ser recibida, tenga evidencias que comprometan la seguridad o integridad tanto de la carga como del medio de transporte, el transportista tiene la obligación de reportarlo al exportador y podrá negarse a recibir dicha unidad.

Todo contenedor que sea retirado de un puerto, terminal portuario o patio de contenedores, deberá tener las puertas selladas. El conductor no aceptará contenedores sin un sello provisional de seguridad, uno mal colocado o que tenga indicios de haber sido violado. Una vez colocada la unidad sobre el chasis, el conductor asegurará las piñas o dispositivos twist-lock. Aún en viajes cortos, no se debe salir con un contenedor que no haya sido debidamente asegurado.

Tanto la unidad como el conductor que retiran el contenedor para exportación serán los mismos que realicen todo el ciclo completo: retirar el contenedor – llevarlo a la empacadora para la carga – ingresarlo al puerto o terminal portuario una vez cargado. Bajo ninguna razón habrá cambios de cabezal o conductor, una vez retirado el contenedor.

La unidad de refrigeración debe estar apagada durante el viaje a la finca para evitar problemas de condensación al momento de cargar.

5.20.6 Equipment Interchange Report - EIR

Es el documento de transferencia de un contenedor, de un operador a otro, sea de puerto a transportista, o de naviera a puerto, etc. Su uso debe ser obligatorio y en los formatos internacionalmente utilizados.

El EIR (Anexo 6.12) debe recoger toda la información posible respecto de:

- a) **Contenedor:** número, tara (peso vacío), equipos que lleva (GenSet, cable de poder);
- b) **Viaje:** fecha y hora de entrega, origen y destino;
- c) **Transportista:** nombre de la empresa y conductor, número de cédula, placa del camión, número de chasis;
- d) **Estado del contenedor:** reparaciones, golpes, cierre de las puertas, estado de la unidad de frío, fecha de pre-trip realizado;
- e) Además, el EIR llevará la firma de responsabilidad del inspector que entrega el contenedor, así como del conductor que lo recibe.

Al firmar el documento, el conductor acepta recibir el equipo y sus accesorios en perfecto estado de funcionamiento y por lo tanto se hace responsable de cualquier daño o faltante que no conste en el EIR.

Este documento deberá entregarlo cuando ingrese con la carga al puerto o terminal portuario, donde se anotará la fecha y hora de su entrega y con su firma igualmente acepta haber recibido el contenedor debidamente sellado y que durante el trayecto desde la empacadora o centro de acopio, estuvo bajo su responsabilidad y no fue alterada o modificada su integridad, ni la de los sellos de seguridad.

5.20.7 Guía de Remisión

Es el documento autorizado por el SRI que sustenta el traslado de mercancías dentro del territorio nacional. Se emitirán guías de remisión en los siguientes casos:

- a) Por el remitente de la mercadería dentro del territorio nacional, por cualquier motivo o destino, sea que el traslado se realice por medios propios o con la participación de terceros contratados para el efecto;
- b) Por el transportista, cuando el remitente de la mercadería no esté obligado a emitir comprobantes de venta.

Las guías de remisión deberán ser impresas únicamente por establecimientos gráficos autorizados y contendrán la siguiente información pre-impresa:

- a) Información de la empresa exportadora;
- b) Número de serie y número secuencial;
- c) Origen y destino del traslado;
- d) Motivo del traslado. En el caso de traslado de la fruta al puerto, deberá ponerse la opción Exportación.
- e) Número de la autorización de impresión otorgada por el SRI.
- f) Datos del vehículo que transporta las mercancías;
- g) Número de autorización de la imprenta otorgado por el Servicio de Rentas Internas;

Las guías de remisión no deben presentar borrones, enmiendas o tachaduras, si registran defectos de llenado se anularán y archivarán el original y las copias, según lo dispone el Reglamento de Facturación.

El transportista está obligado a llevar una guía de remisión que ampare el traslado de la carga y deberá presentarlo cuando alguna autoridad así lo requiera.

5.20.8 Planificación de Ruta y Monitoreo de Unidades

La empresa de transporte terrestre que trabaja con el sector bananero, debe entender que forma parte activa de la cadena logística y como tal juega un papel muy importante. En sus manos están muchos intereses, no sólo por el valor de la carga que transportan, sino también por la calidad de la fruta, la optimización de recursos, la eficiencia portuaria y la seguridad de varios actores dentro de la cadena.

Los tiempos de tránsito son cruciales para mantener un equilibrio en la cadena y que todo resulte como se planifique. No tener presente estos factores, puede ocasionar que los contenedores ingresen fuera de cut-off y no se consideren dentro de la planificación de carga de un buque, y eleva los perfiles de riesgo del exportador, ocasionándole gastos y eventuales perjuicios por las inspecciones antinarcóticos a las que se verá sometido.

Por esto la planificación es la fase fundamental del proceso de desarrollo y organización del transporte, pues es la que permite conocer los problemas, diseñar o crear soluciones y, en definitiva, optimizar y organizar los recursos para enfocarlos a un buen manejo logístico. En ella hay que destacar la importancia de asignar en los presupuestos los recursos necesarios para su realización.

Las principales consideraciones que debe tener el planificador de ruta son:

- a) Conocimiento de los diferentes medios de transporte y sus características;
- b) Planificar las redes viales y su relación con el entorno (paradas, rutas y frecuencia);
- c) Diseñar sistemas de prioridad para la ruta;
- d) Analizar las necesidades de las estaciones (servicios, accesos, localización, entre otros.);
- e) Estudios de intermodalidad;
- f) Estudio de impacto ambiental;
- g) Estrategias y planificación.

A la hora de hacer una buena planificación, con la que llevará a cabo de forma eficiente la actuación en un sistema de transporte, será necesario hacer una evaluación precisa de su situación. Para realizar el balance apropiado del estado del transporte se hace imprescindible la recopilación de toda la información disponible, para poder, más tarde, evaluar esos datos y obtener una conclusión clara de los aspectos en los que se debe actuar, las herramientas o métodos necesarios y la manera de poner en práctica la actuación pretendida. Conocer la situación actual y entenderla ayuda a predecir mejor el futuro o situaciones alternativas.

Debe seleccionarse siempre la ruta más segura y rápida, desde la recogida del contenedor en el patio designado, hasta el ingreso a puerto con el contenedor cargado y con la menor cantidad de paradas posible.

Una vez planificada la ruta, debe hacérsela conocer al exportador con el fin de que realice los controles que crea conveniente.

La empresa transportista deberá hacer un monitoreo activo con GPS durante toda la ruta y tener comunicación directa con el conductor. Deberá proporcionar de manera constante al exportador, la última ubicación de la unidad, indicando la hora de salida de planta, la hora de llegada, así como de puntos intermedios en la ruta.

5.20.9 Procedimientos en la Ruta

Terminado el proceso de carga en la finca o centro de acopio, el conductor deberá observar estrictamente los siguientes procedimientos:

- a) Deberá mantener el teléfono celular conectado a una fuente de poder, encendido durante todo el trayecto y con saldo suficiente para mantenerse en contacto con su base y con el exportador. Si dispone de radio de comunicaciones de banda de ciudad (CB) o de onda corta, deberá asegurarse de tenerlo encendido en el canal predeterminado con la empresa.
- b) Por ninguna razón se saldrá de la ruta establecida, ni utilizar atajos. En caso de desvío por parte de las autoridades de tránsito, accidente grave en la vía o fenómenos naturales que hayan producido un bloqueo, deberá de informar la novedad a la oficina y/o al exportador, para de manera conjunta determinar la ruta alterna a seguir.
- c) Previo a recoger el contenedor vacío, debe asegurarse que el vehículo está en óptimas condiciones para iniciar el viaje, con fluidos completos y combustible suficiente para el viaje de ida y regreso sin necesidad de repostar en el camino.
- d) Debe evitar cualquier parada en la ruta y terminar el viaje en el menor tiempo posible, manteniéndose dentro de los límites de velocidad establecidos por la autoridad de tránsito.
- e) En caso de accidente, daño de la unidad u otra razón que le impida continuar el viaje, deberá comunicar la novedad de manera inmediata a su base y al exportador, a fin de tomar las decisiones apropiadas a las circunstancias.
- f) Bajo ninguna justificación, podrá el transportista cambiar el chofer o el cabezal en la ruta y una vez empezado el viaje. Tampoco le está permitido traspasar la carga a otro

camión. Si el caso es inminente, se deberá notificar al exportador para tome las decisiones que más convengan.

- g) Por razones de seguridad y control, se podrá pedir al conductor que se detenga un uno varios puntos de chequeo en la ruta o previo a su ingreso al puerto. Esto será avisado con antelación y es de carácter obligatorio. De no hacerlo, no se autorizará su ingreso al puerto designado y tendrá que regresar al punto de chequeo. Cualquier cargo por demora o sanción por ingreso fuera del cut-off será facturado al transportista.

5.21 Ingreso a Puerto – Entrega de Unidades

Al igual que en los procesos anteriores, es preciso observar ciertos procedimientos para el ingreso a puerto. Es preciso recordar que todos los puertos tienen protocolos de control de ingreso y se debe por lo tanto acatar todas y cada una de las disposiciones emanadas de la autoridad portuaria, para evitar sanciones que usualmente consisten en la prohibición por una ocasión, por tiempo determinado o de manera indefinida, del ingreso del conductor o la empresa transportista, al recinto portuario.



Agrovictoria S.A.

Se deberá observar lo siguiente:

- a) Para ingresar al puerto, debe presentar ante el requerimiento de los guardias de seguridad u el operador de garita lo siguiente: cédula de identidad, AISV, la DAE de la carga y carta de temperatura en el caso de contenedores de exportación. Los contenedores con carga a consolidar en puerto no requieren la carta de temperatura. Los camiones convencionales con banano de acopio solo requieren presentar la AISV y la DAE.

Documentos para Ingreso al Puerto



Agrovictoria S.A.

En caso que los documentos no fueran entregados en la finca al momento de salir, la empresa de transporte debe hacer llegar estos documentos a sus unidades que están por ingresar al puerto, preferentemente cuando llegan a la fila de ingreso. Debe tenerse en cuenta que de no tener los documentos al momento de llegar a la garita, será obligado a retirarse y ponerse nuevamente en cola para un reingreso con los documentos completos.

- b) Al momento de llegar al puerto, el conductor deberá ponerse en la fila, respetándola en todo momento, sin obstruir el tránsito de otros vehículos por el sector y acatando las disposiciones del personal de seguridad y operaciones del puerto. Deberá informar a la base y al exportador en el momento que se pone en cola para el ingreso. Esto permitirá monitorear el tiempo utilizado desde la planta o empacadora, así como el tiempo de ingreso al puerto.
- c) En la fila, deberá comportarse respecto de los demás conductores que también van a ingresar al puerto. Si el ingreso está demorado y detenido por periodos largos, es preciso tener mucho cuidado con el camión, la carga y la integridad del conductor, sobretodo en horarios nocturnos. Al ingreso de algunos puertos existen antisociales y delincuentes que aprovechan cualquier descuido del chofer para abrir los contenedores o robarse partes del camión o asaltar a sus ocupantes.
- d) Los sellos colocados al contenedor o camión, no deben ser rotos en la fila bajo ninguna circunstancia. En el caso de los contenedores de exportación, no se rompen salvo por requerimiento de la autoridad de control. En el caso de los contenedores para consolidar y los camiones convencionales, que tienen sellos plásticos, estos se romperán una vez dentro del recinto portuario y por la persona designada para recibir la carga o el delegado del exportador en la consolidación. El transportista que rompa los sellos de contenedores de exportación por su propia iniciativa o con el propósito

de ingresar como acopio por una puerta con menos tráfico, será sancionado por el puerto con la suspensión a futuros ingresos y el incidente se reportará a la policía antinarcóticos, además de las sanciones que pudiera adoptar la empresa transportista que lo emplea.

- e) Luego del ingreso por garita, debe proceder directamente y sin desviarse, al patio designado para la entrega del contenedor. Está terminantemente prohibido ingresar personas al puerto dentro del camión. Si tiene la credencial correspondiente, deberá ingresar por los filtros para peatones.
- f) Si es elegido para inspección no intrusiva, deberá ingresar en perfecto orden y a la velocidad indicada, a las estaciones de escaneo. Deberá seguir las instrucciones del operador del sistema de escaneo.
- g) Una vez entregado el contenedor o la carga de consolidación, deberá retirarse el camión de manera inmediata, en orden y de manera directa a la salida, sin desviarse a ningún sector del puerto en el que no esté autorizado.

5.22 Registro de Usuarios

El objetivo de este proceso es mantener el registro, estadística y control de todos los usuarios, que por alguna función específica deben ingresar a la Instalación Portuaria de manera regular o eventual para realizar labores relacionadas con la actividad portuaria, y así cumplir con lo estipulado en el código PBIP, a fin de mantener un elevado estándar de seguridad.

El acceso a las instalaciones del puerto cumple un proceso que permite el registro en la base de datos de la identificación de la persona o usuario una vez que esta ha cumplido con todos los requisitos establecidos. La emisión de una credencial para su acceso personal e intransferible es entregada únicamente a Agentes Afianzados de Aduana, Funcionarios de Entidades Públicas, Empresas calificadas por CGSA, Agencias Navieras, Entidades de Control, Importadores, Exportadores, Empresas de Servicios Complementarios, Transportistas, Consolidadoras y Desconsolidadoras. Cada Credencial tiene registrado el nivel de acceso que el puerto otorga al usuario, considerando las tareas que realizará en el puerto.



En función de los actores que intervienen en la cadena logística del producto objeto de este protocolo, los pasos que deben cumplirse para el registro de usuarios y operadores portuarios son los siguientes:

a) Registro de Empresa.-

El primer paso indispensable para obtener la credencial de ingreso a una terminal portuaria a nivel nacional es el registro de la empresa solicitante, ya que es ella la responsable de gestionar, administrar y controlar los usuarios/colaboradores que se encuentren bajo su relación de dependencia. Acorde al tipo de empresa, deberán presentar los siguientes requisitos:

Exportadores, Consolidadores de Carga

- Formulario de Registro de Empresa
- Croquis con la ubicación de la dirección de la empresa
- Declaración de Conducta Anti-Droga ([Anexo 6.18](#))
- Copia del nombramiento del representante legal
- Copia en color de la cédula de identidad del representante legal
- Copia del Registro OCE acreditado por el SENA (si aplica)

Agencias Navieras

- Formulario de Registro de Empresa
- Croquis con la ubicación de la dirección de la empresa
- Declaración de Conducta Anti-Droga ([Anexo 6.18](#))
- Copia del nombramiento del representante legal
- Copia en color de la cédula de identidad del representante legal
- Copia de la Matrícula de Agencia emitida por la SPTMF

Operadores Portuarios

- Formulario de Registro de Empresa
- Croquis con la ubicación de la dirección de la empresa
- Declaración de Conducta Anti-Droga ([Anexo 6.18](#))

- Copia del nombramiento del representante legal
- Copia en color de la cédula de identidad del representante legal
- Copia de la Matrícula OPB u OPC actualizada emitida por la SPTMF
- Foto del uniforme utilizado por el OP (si aplica)

Empresas de Transporte

- Formulario de Registro de Empresa
- Croquis con la ubicación de la dirección de la empresa
- Declaración de Conducta Anti-Droga ([Anexo 6.18](#))
- Copia del nombramiento del representante legal
- Copia en color de la cédula de identidad del representante legal
- Copia del Permiso de Operación o equivalente, emitido por la ANT

b) Registro de Personal.-

Toda persona natural, sea en relación de dependencia con una empresa o particular, debe estar registrado previo a su ingreso a una terminal portuaria y portar la credencial respectiva o el permiso provisional. Para ello, deberá cumplir los siguientes requisitos:

Exportadores, Consolidadores de Carga

- Formulario de Solicitud de Credencial
- Croquis con la ubicación de la dirección domiciliaria
- Declaración de Conducta Anti-Droga ([Anexo 6.18](#))
- Copia en color de credencial de auxiliar de consolidadora (si aplica)
- Copia a color de la cédula de identidad
- Copia de planilla actualizada de servicios básicos (agua, luz, teléfono)
- Foto en color del domicilio actual

Agencias Navieras

- Formulario de Solicitud de Credencial
- Croquis con la ubicación de la dirección domiciliaria
- Declaración de Conducta Anti-Droga ([Anexo 6.18](#))
- Copia en color de Matrícula emitida por la Capitanía del Puerto
- Copia en color de la cédula de identidad
- Copia de planilla actualizada de servicios básicos (agua, luz, teléfono)
- Foto en color del domicilio actual

Operadores Portuarios

- Formulario de Solicitud de Credencial
- Croquis con la ubicación de la dirección domiciliaria
- Declaración de Conducta Anti-Droga ([Anexo 6.18](#))
- Copia en color de la cédula de identidad
- Copia de planilla actualizada de servicios básicos (agua, luz, teléfono)

- Foto en color del domicilio actual

Empresas de Transporte

- Formulario de Solicitud de Credencial
- Croquis con la ubicación de la dirección domiciliaria
- Declaración de Conducta Anti-Droga ([Anexo 6.18](#))
- Copia en color de Licencia de Conducir Tipo E emitida por CTE o ANT
- Copia en color de la cédula de identidad
- Copia de planilla actualizada de servicios básicos (agua, luz, teléfono)
- Foto en color del domicilio actual

Funcionarios Entidades Públicas

- Carta de Gerencia solicitando permiso de ingreso a funcionarios
- Croquis con la ubicación de la dirección domiciliaria
- Declaración de Conducta Anti-Droga ([Anexo 6.18](#))
- Copia en color de la credencial de la entidad
- Copia en color de la cédula de identidad
- Copia de planilla actualizada de servicios básicos (agua, luz, teléfono)
- Foto en color del domicilio actual

c) Registro de Vehículos.-

Toda vehículo perteneciente a una empresa autorizada, a entidades públicas de control o de propiedad de la persona en relación de dependencia con la empresa o funcionario de una entidad pública, debe estar registrado previo a su ingreso a una terminal portuaria y el conductor deberá portar los respectivos documentos de acreditación del vehículo, así como las autorizaciones. Vehículos de uso oficial deberán tener además el salvoconducto de la entidad, que lo autoriza a circular. Para ello, deberá cumplir los siguientes requisitos:

Exportadores, Consolidadores de Carga

- Formulario de Solicitud de Pase Vehicular
- Copia en color de la matrícula emitida por la CTE o ANT
- Copia en color de la licencia de conducir emitida por la CTE o ANT
- Copia del contrato de arrendamiento (si aplica)
- Fotos en color del vehículo (frente y costado izquierdo)

Agencias Navieras

- Formulario de Solicitud de Pase Vehicular
- Copia en color de la matrícula emitida por la CTE o ANT
- Copia en color de la licencia de conducir emitida por la CTE o ANT
- Copia del contrato de arrendamiento (si aplica)
- Fotos en color del vehículo (frente y costado izquierdo)

Operadores Portuarios

- Formulario de Solicitud de Pase Vehicular
- Copia en color de la matrícula emitida por la CTE o ANT
- Copia en color de la licencia de conducir emitida por la CTE o ANT
- Copia del contrato de arrendamiento (si aplica)
- Fotos en color del vehículo (frente y costado izquierdo)

Empresas de Transporte

- Formulario de Solicitud de Pase Vehicular
- Copia en color de la matrícula emitida por la CTE o ANT
- Copia en color de la licencia de conducir emitida por la CTE o ANT
- Copia del contrato de arrendamiento (si aplica)
- Tener colocada correctamente las placas (adelante y atrás)
- Tener pintado el número de placa en el techo
- Fotos en color del vehículo (frente, lateral derecho, lateral izquierdo y techo)
- Logotipo de la empresa o cooperativa a ambos lados del vehículo
- Póliza de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros por un monto mínimo de US\$ 10,000.- y con cobertura dentro de las instalaciones portuarias.

Entidades Públicas

- Formulario de Solicitud de Pase Vehicular
- Copia en color de la matrícula emitida por la CTE o ANT
- Copia en color de la licencia de conducir emitida por la CTE o ANT
- Copia del contrato de arrendamiento (si aplica)
- Fotos en color del vehículo (frente y costado izquierdo)

5.23 Terminal Cut-Off (TCO)

El Terminal Cut-Off es la fecha y hora máxima a la que debe ingresar una carga de exportación al puerto. Se establece en razón de la hora estimada de arribo de la nave (más conocida como ETA por sus siglas en inglés), el tipo de nave y la fecha y hora de inicio de la operación del buque.

Para naves frigoríficas, el TCO es de 8 horas antes del embarque del primer contenedor o unidad (pallet) y para otro tipo de naves es de 12 horas antes del atraque de la nave. En casos especiales, estos tiempos pueden ser modificados excepcionalmente, previo coordinación con el puerto.

Contenedores que ingresen luego de la hora establecida para Cut-Off, no serán considerados para la programación de embarque. Sin embargo y sin garantía de ninguna clase, podría considerarse su programación cumpliendo las siguientes condiciones:

- a) Solicitar y ser aprobada una petición de Late Arrival a la entidad portuaria, con un mínimo de 2 horas previas al TCO;
- b) Que las unidades ingresen hasta un máximo de 4 horas posterior al TCO;
- c) Tener la autorización de la Policía Nacional Antinarcoóticos y del Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador.

5.24 Proceso de Admisión

El proceso de ingreso al puerto es una etapa crucial dentro de la cadena logística de las exportaciones; no sólo porque afecta la operatividad y eficiencia del puerto, sino que es factor crítico en cuanto a la seguridad de las unidades que ingresan, afecta además los costos operacionales de exportadores y transportistas, y puede generar problemas en la calidad de la fruta, al no poder conectar los contenedores en tiempo prudencial.



AFIP

Los puertos deben de seguir las siguientes pautas para una operación más eficiente en el proceso de admisión, así como otras consideraciones a mencionar:

- a) Establecer procesos automatizados para el ingreso al recinto portuario, preferentemente con lectores de código de barras que permitan identificar rápidamente la AISV y la información del medio de transporte.
- b) Establecer procedimientos de contingencia en caso que falle el sistema informático para el ingreso. Este procedimiento no debe tener niveles altos de autorización, para que sea reactivo a la contingencia.

- c) Demarcación de carriles en las vías de ingreso al puerto, por donde los camiones deberán transitar obligatoriamente y establecer procedimientos sancionatorios para quienes no obedezcan la demarcación. De requerirse autorización de la autoridad de tránsito para esta demarcación, se coordinará con ellos.
- d) De ser posible y en razón de las limitaciones de espacio, establecer carriles preferenciales para el ingreso de la carga de exportación, con mayor nivel de preferencia a contenedores o camiones con carga perecedera, dentro de una hora del cut-off o que hayan solicitado status de Late Arrival.
- e) Seleccionar la mayor cantidad posible de garitas para la carga de exportación, sobretodo en horarios nocturnos, cuando el flujo de salida de importaciones disminuye.
- f) Capacitar al personal de seguridad de ingreso al puerto, para que estén familiarizados con el proceso documental y la documentación misma que deberán revisar, a fin de evitar demoras por desconocimiento de estos documentos o que pidan documentos que no corresponden. Ejemplo, exigir carta de temperatura a un contenedor de consolidación.
- g) Establecer sitios de revisión anticipada de documentos y de seguridad, digamos a 100 o 200 metros antes de la garita, con el propósito de filtrar los camiones que tengan la documentación incompleta o errónea, a fin de no entorpecer el flujo de camiones que sí están en orden. De igual manera para un pre-chequeo rápido del interior de los camiones para detectar pasajeros ocultos o paquetes sospechosos, sobre todo por las noches. Se debe estudiar bien las vías de acceso al puerto para buscar el sitio idóneo y que tenga una ruta de desvío para los camiones que no les es permitido seguir a la garita por las razones expuestas.
- h) Mantener las vías de acceso al puerto con buena iluminación para evitar actos delictivos que se producen con cierta frecuencia en los exteriores del puerto.
- i) Establecer una excelente señalética, al menos desde 1 km de distancia del puerto, para informar oportunamente a los choferes de las vía a tomar, las regulaciones en la espera, sitios de revisión documental, etc. Dependiendo de las ordenanzas municipales en cada caso, los puertos deben colocar letreros electrónicos de información, para pre-alertar a los choferes de situaciones de congestión, tiempos promedios de espera hasta la garita y cualquier otra información útil para prevenirlos y que puedan tomar acciones alternativas si es el caso.
- j) Si bien el puerto no puede asumir responsabilidad respecto de ocurrencias fuera de su perímetro, es preciso que mantenga una vigilancia móvil en las vías de ingreso, apoyándose con las autoridades policiales y de tránsito, para evitar congestiones ocasionadas por choferes irrespetuosos de las normas, que en síntesis sí van a afectar el flujo de ingreso al puerto y por ende la eficiencia del mismo o causar perjuicios a exportadores y otros transportistas que se ven afectados con los tiempos para el cut-off.

- k) Establecer un sistema automático de retroalimentación al exportador, donde se le informe la hora de llegada al puerto, el peso al ingreso, números de sellos, diferencias si hubiere, información del camión, del contenedor, del chofer, etc. para que pueda concluir de manera efectiva la trazabilidad de su embarque hasta el ingreso al puerto. Esta respuesta automática la puede generar el mismo sistema al correo electrónico ingresado por el exportador en la AISV. De igual manera, esta información le resulta útil a la policía antinarcóticos para su perfilamiento de riesgos.
- l) El puerto debe hacer mediciones frecuentes respecto de la rata de ingreso de camiones por hora y medir los tiempos de espera en cola, previo al paso por garita. Esta información será muy valiosa para considerar los perfiles de riesgo de la policía, así como para fundamentar nuevas inversiones en soluciones para la movilidad.

5.25 Escaneo de Carga de Exportación

Es responsabilidad de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, SENA y de los puertos concesionados y privados la prestación de un servicio de escaneo a la carga de exportación, sea mediante operación propia o contratada a un operador externo. Puede también aplicarse a la carga de importación e incluso a contenedores vacíos que ingresen o salgan del puerto.

El objeto para el control por métodos no intrusivos es poder realizar el control de cargas para detectar posibles ilícitos sin que ello afecte el flujo de mercancías del comercio exterior, a partir de posibles novedades o dudas surgidas en el perfilamiento de riesgos.

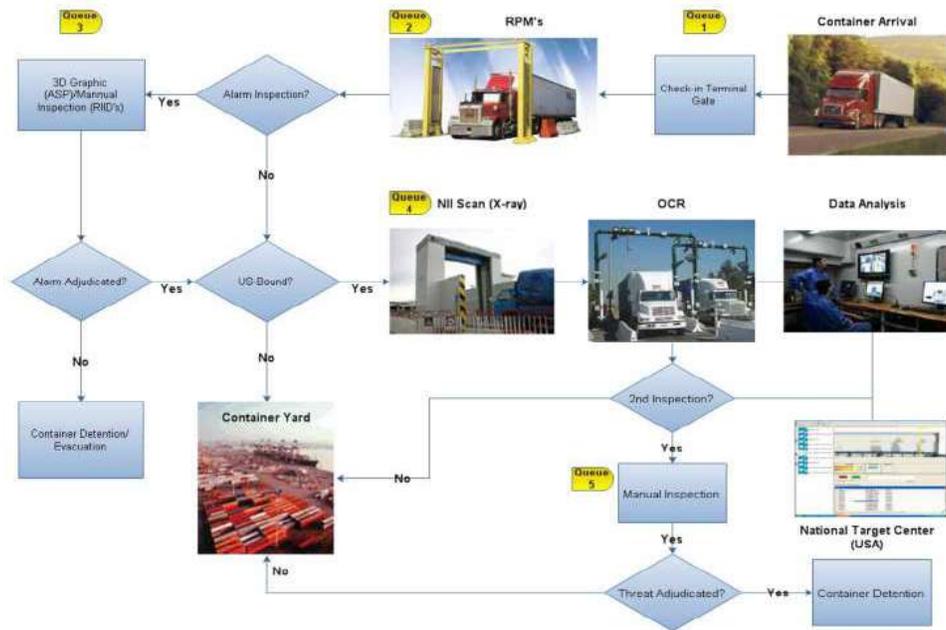


Miguel Omar Tovar Fernández

Para la prestación del servicio de escaneo de la carga de exportación, se debe observar los siguientes aspectos:

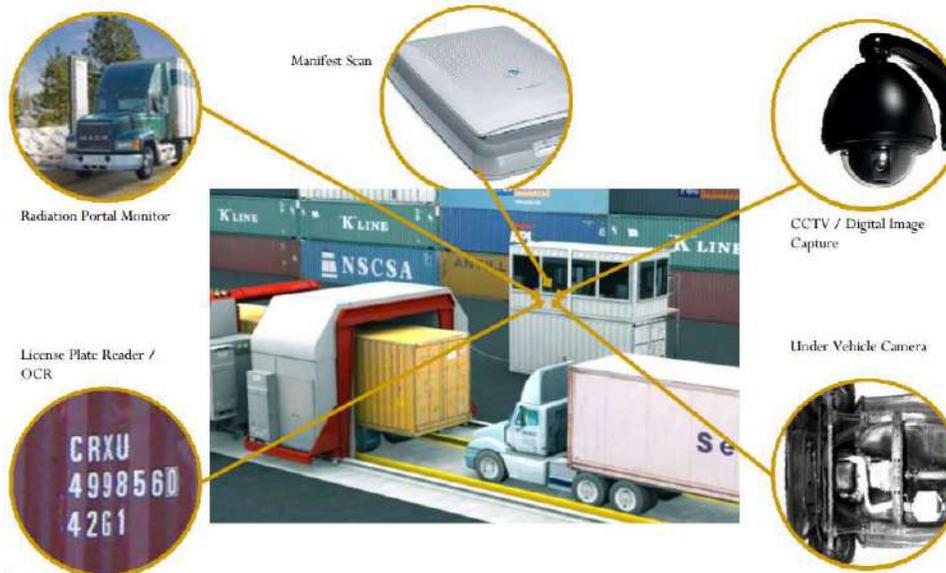
- a) Tener la capacidad para el escaneo del 100% de los contenedores que ingresan al puerto con carga de exportación y eventualmente contenedores vacíos;

- b) Los equipos de escaneo deben ser de reconocida marca y de amplia utilización en otros puertos importantes. Debe considerarse equipos fijos tipo portal para el escaneo de la totalidad de contenedores de exportación, y equipos móviles a utilizarse en inspecciones pre-embarque de la policía antinarcóticos, con las siguientes características mínimas:
- Rayos X con alta penetración;
 - Capacidad de diferenciación automática entre el camión y el contenedor, para regular la potencia de escaneo;
 - Rata de escaneo superior a los 80 contenedores por hora;
 - Determinación de materiales orgánicos, inorgánicos y número atómico;
 - Capacidad de escaneo del camión o cabezal incluso con el conductor adentro, para reducir los tiempos de escaneo. Para esto deberá tener niveles bajos comprobados de radiación;
 - Imágenes de alta resolución a colores y con herramientas de contrastes, para una mejor interpretación;
 - Transmisión de datos e imágenes a alta velocidad;
 - Capacidad de operación remota y monitoreo de imágenes a distancia;
 - Identificación OCR para la numeración de los contenedores;
 - Capacidad de operación con mínima infraestructura y requerimientos mínimos de espacio.
- c) Establecer de manera directa o con la participación del operador externo si es el caso, un procedimiento completo para el escaneo de la carga de exportación, que deberá ser socializado con el sector exportador y el de transporte. Considerará aspectos operacionales, de seguridad y contingencias, e incluirá además procesos de control y análisis de imágenes por parte de la Policía Nacional Antinarcóticos y el SENA.



Miguel Omar Tovar Fernández

d) El proceso de escaneo no debe entorpecer el normal flujo de los contenedores de exportación en su ingreso al puerto.



AAPA

- e) Los equipos móviles deberán tener la versatilidad para desplazarse dentro del recinto portuario, de acuerdo a la necesidad que se tenga o a los requerimientos específicos de la Policía Nacional Antinarcóticos o el SENA.



SAIC

5.26 Porteo de Contenedores

El porteo consiste en trasladar horizontalmente la carga general fraccionada o en contenedores, desde una nave al almacén o viceversa; igualmente entre almacenes o depósitos dentro del mismo puerto.

La razón para incluir este proceso en el protocolo, es porque forma parte de la cadena logística y es determinante en aspectos de seguridad y optimización en las operaciones portuarias y navieras. EL traslado de los contenedores desde el patio asignado hasta el gancho del buque, debe hacerse de manera expedita y observando todos los procedimientos de seguridad del puerto. El chofer del cabezal no puede desplazarse libremente por la terminal portuaria con un contenedor de exportación listo para su embarque. Debe seguir la ruta asignada por el puerto o la más rápida.

En teoría se debe evitar al máximo que se interrumpa la refrigeración. En la realidad esto es inevitable, ya que hay tiempos de desconexión desde que sale el contenedor del patio hasta que sube al barco y es conectado al sistema eléctrico. Por esto es muy importante reducir esos tiempos a la mínima expresión.

De igual manera, cuando un contenedor es bloqueado para inspección por la Policía Nacional Antinarcóticos, o para aforo por el SENA, el puerto debe asegurarse de posicionarlo a la fecha y hora establecida para dicha inspección. Un contenedor que no llega a la hora convenida al sitio de inspección, corre el riesgo de una reprogramación de la inspección y por consiguiente de perder el barco al no considerárselo para embarque.

5.27 Almacenamiento Temporal: Cadena de Frío

El almacenamiento en temperatura controlada, es esencial para el mantenimiento de la cadena frío. Sin embargo, por la naturaleza del banano y las prácticas comunes de cosecha, transporte interno y de exportación, han incidido en que una cámara de frío no es muy necesaria en condiciones normales. El cada vez mayor uso del contenedor refrigerado en las exportaciones de banano, también aportan a la no utilización de almacenamiento en cámara frigorífica, salvo para el caso de consolidación de banano, donde sí sería de utilidad.

Los puertos deben sin embargo, tener suficiente capacidad de almacenamiento frigorífico para las operaciones de inspección y aforo de la carga, realizadas respectivamente por la Policía Nacional Antinarcoóticos y el SENA.



<http://enmovimientorevista.com/>

Las cámaras frigoríficas deberán estar equipadas con puertas especiales para el adosamiento de contenedores, en condiciones que permitan mantener la cadena de frío durante la inspección o aforo.

5.28 Monitoreo de Contenedores Refrigerados

El daño por frío es un problema común que afecta al banano porque no se manejan bien las temperaturas en bodega o en contenedores. Aunque la temperatura mínima segura para banano es 13.3C los sistemas de refrigeración trabajan generalmente con “rangos” de temperatura, lo que puede hacer que en ocasiones el aire de suministro esté por debajo de esto y ponga en riesgo de daño por frío a la fruta.

Asimismo, daños en los equipos o falta de suministro de energía, elevan la temperatura dentro del contenedor a niveles en que también ocasionan daños irreparables a la fruta. Por estas razones, es necesario que el puerto tenga un sistema, preferiblemente automatizado que permita el monitoreo de los contenedores conectados. Este sistema debe estar equipado con alarmas que se disparen cuando la temperatura del contenedor alcance niveles por fuera del rango pre-seteado o por desconexión del fluido eléctrico.



<http://enmovimientorevista.com/>

5.29 Inspección Antinarcoáticos - Aforo de Aduana

Cuando una carga de exportación se encuentra en proceso de inspección por la Policía Nacional Antinarcoáticos (bloqueo) o de aforo por el SENA, se deben aplicar los siguientes procedimientos básicos para no afectar la cadena logística y de temperatura del banano:

- a) La Policía Nacional Antinarcoáticos notificará al Terminal Portuario o Puerto sobre el bloqueo del (los) contenedor(es) seleccionado(s) para inspección mediante un sistema automático. Este a su vez deberá notificar en momento real al exportador, y a la otra autoridad de control que no haya realizado el bloqueo (en caso que quiera participar de una inspección conjunta). También se deberá notificar a los departamentos involucrados en los distintos procedimientos que normalmente se llevan a cabo durante una inspección programada o pre-embarque. En la notificación se notificará al exportador acerca de los costos de porteo, desestiba y de uso de la cámara de frío.
- b) Realizar el posicionamiento de la(s) unidad(es) bloqueadas en la fecha y hora designada. Para la utilización de los equipos necesarios en su movilización, se dará prioridad a las programaciones de la carga de exportación sobre la de importación.

- c) Disponer de los equipos necesarios y de la cuadrilla que asistirá en el proceso de apertura, desestiba, despaletizado (si aplica), paletizado (si aplica), estiba, cierre y sellado del (los) contenedor(es). La cuadrilla y personal de apoyo deben estar capacitados en el manejo de carga perecedera y conocer las técnicas de estibado de un contenedor refrigerado con todos sus elementos;
- d) En caso que la autoridad de control disponga una inspección no intrusiva del contenedor o la carga, se procederá a incluir esta carga dentro de la programación de escaneo, pero con el carácter de prioritario, por cuanto se trata de una carga ya ingresada e inicialmente considerada para embarque, previo al bloqueo.
- e) Terminada la inspección y ejecutado el desbloqueo, se continuará con el proceso de planificación del buque, considerando al contenedor para la carga.

5.30 Atención de Reclamos

El puerto atenderá con diligencia los reclamos presentados por exportadores, a través del departamento de atención al usuario. Para ello se establece el siguiente procedimiento:

- a) Proveer al exportador de un formulario específico de reclamo, el mismo que lo tendrá disponible en su página web para libre descarga;
- b) Publicará el procedimiento de atención a reclamos, indicando los plazos para la recepción de los documentos de acompañamiento al reclamo; así como el tiempo de respuesta al reclamo, las instancias de recepción, atención, decisión y apelación del reclamo;
- c) A sola petición del exportador, el puerto deberá entregar cualquier información que sea pertinente para la sustentación de su reclamo, salvo el caso que afecte la seguridad portuaria.

Difusión de Información al Exportador

El puerto tendrá un órgano de difusión en línea para sus usuarios, especialmente para el exportador. La información mínima que debe tener es la siguiente:

- a) Información actualizada de arribos y zarpes de naves. Debe incluir además un registro histórico, al menos anual.
- b) Listado de servicios que presta al exportador y sus costos reales actualizados;
- c) Formularios en línea para requerimientos de servicios;

- d) Listado de los departamentos que intervienen en los procesos operativos relacionados a una exportación, incluyendo números de teléfono y correo electrónico con atención de 24 horas;
- e) Listado de las navieras que operan en ese puerto, incluyendo los teléfonos y correo electrónico del personal de operaciones involucrado en los procesos de exportación, a quienes se pueda acceder 24 horas al día;
- f) Manuales descargables de procedimientos para el ingreso, permisos, restricciones de circulación, inspección antinarcóticos, y cualquier otro tema relevante al sector exportador;
- g) Listado de transportistas registrados y autorizados para ingreso al recinto portuario. Los transportistas suspendidos temporal o definitivamente, no aparecerán en la lista;
- h) Consulta de estados de cuenta y facturación electrónica;
- i) Consulta de liquidaciones portuarias mediante simulador, que permita al exportador determinar los costos de una exportación, con antelación;
- j) Información portuaria general.

5.31 Depósito de Contenedores

La necesidad de establecer un protocolo para el sector exportador y todos los actores de la cadena logística, con el propósito de mejorar la competitividad de los productos de exportación y reducir los riesgos del narcotráfico, hace necesario extender el alcance hacia los depósitos de contenedores, por ser una actividad que receipta contenedores vacíos de importación, para luego de un proceso de preparación despacharlos para ser utilizados en la exportación. Esto incluye a los depósitos de contenedores que operan dentro del recinto portuario.

Es preciso que el depósito de contenedores autorizado, tenga un registro completo de todos los empleados tanto bajo relación de dependencia como eventuales. Este registro tendrá las mismas características que los que llevan los puertos, a fin de mantener una completa información y trazabilidad de los empleados, con determinación de las áreas donde labora y trabajos que realiza.

Por la naturaleza de la actividad que realiza, es preciso que los depósitos cumplan con requerimientos mínimos de seguridad física de sus instalaciones, que incluya seguridad perimetral, control de accesos, vigilancia 24/7 mediante cámaras de baja luz y alta resolución.

5.32 Registro de Usuarios

Al igual que la Resolución No. SENAE-DGN-2014-0319-RE establece la regularización de los contenedores dentro del territorio nacional, así mismo este protocolo pretende el registro de los usuarios de los depósitos de contenedores, en una base de datos única y estandarizada entre todos los depósitos, que esté disponible en línea para la Policía Nacional Antinarcoóticos y el SENAE, con el propósito de ejercer un control sobre ingresos y salidas de las unidades.

El registro de usuarios incluye a la empresa transportista, los choferes en relación de dependencia y las unidades o cabezales que disponga para el ingreso o retiro de contenedores a cargo del depósito. Este registro informático contendrá toda la información necesaria que permita la identificación y localización de la empresa, choferes y unidades, cuando así lo disponga la autoridad competente.

De igual manera tendrá comunicación en línea con el sistema portuario, para autorizar el ingreso o retiro de unidades de carga, únicamente a empresas y choferes que se encuentren habilitados. Esto ayudará a mantener un sistema de seguridad integrado.

5.33 Inspección Previa al Viaje - PTI (Pre-Trip Inspection)

Es la inspección que se realiza a un contenedor reefer vacío antes de su entrega, para asegurar el correcto funcionamiento de la unidad de frío, control de temperatura y los dispositivos de registro. Una PTI incluye además la revisión de posibles daños estructurales y la condición de limpieza interior del contenedor que va a recibir una carga de exportación.



Carrier

Esta inspección puede variar de acuerdo al tipo de unidad de frío, fabricante y modelo, pero respecto de este protocolo, debe incluir al menos lo siguiente:

a) Unidad Apagada

- Inspección general: Asegurarse que la unidad y sus componentes están libres de daños físicos o que no falten;
- Limpieza exterior: Que no tenga etiquetas o sellos de uso anterior que se puedan confundir con la nueva carga;
- Limpieza interior: Que no tenga restos de la carga anterior o embalajes; que no tenga olores contaminantes;
- Revisión de nivel de fluidos: refrigerante y lubricante;
- Revisión de la carga de batería (si aplica);
- Revisión del sistema eléctrico; que tenga el aislamiento intacto.

b) Unidad Prendida

- Medidor de voltaje debe estar en buen funcionamiento;
- Asegurarse que no hay ruidos extraños en la unidad y sus componentes;
- Chequear que el ventilador está funcionando correctamente;
- Programar la unidad para que mantenga los 13.5 grados centígrados;
- Revisar que la unidad alcanza la temperatura programada y registrar su tiempo;
- Calibrar sensores;
- Chequear la ventilación; debe estar en 5% de intercambio;
- Chequear que la unidad completa el ciclo de enfriamiento y que entra en defrost automático;
- Revisar que los drenajes estén limpios y libres de obstrucciones;
- Medir la presión del compresor;
- Medir los niveles de corriente en la unidad y sus componentes.

5.34 Lavado de Contenedores

Es el proceso de limpieza de un contenedor y se realiza generalmente con agua a presión. A veces se utiliza temperatura y químicos de limpieza para remover cualquier residuo que pueda haber quedado. El lavado debe hacerse guardando las normas de seguridad ocupacional y de medio ambiente, y en instalaciones apropiadas.

Es preciso que la operación de lavado se realice en cuanto ingrese el contenedor al depósito y no previo a su salida, a fin de evitar la demora en el despacho, que generalmente retrasa todo el proceso logístico de la exportación, al no llegar a tiempo el contenedor. Una vez lavado, se debe mantener cerrado el contenedor para evitar el ingreso de polvo o insectos.



Tasesa

5.35 Despacho de Contenedores

El despacho de contenedores debe hacerse de manera expedita, tanto en lo documental como en lo operacional y de acuerdo a los siguientes parámetros:

- a) Cumplir con las ordenanzas municipales respecto del acceso y salida de camiones;
- b) Mantener un procedimiento o protocolo de seguridad anti-drogas que debe ser socializado entre sus empleados y usuarios;
- c) Contar con los suficientes equipos para la recepción y despacho simultáneo de contenedores;
- d) Sólo hacer la entrega de unidades a empresas y choferes debidamente registrados;
- e) Por razones de seguridad, los depósitos de contenedores no revelarán previo a la entrega, el número de la unidad y su destino. La asignación se hará en el momento que ingrese el camión que la va a retirar, y el destino final no constará en ningún documento que se entregue al chofer.
- f) Debe hacerse la recepción/entrega de la unidad, mediante el EIR y debe ser suscrito por el encargado del depósito y el chofer como parte que asume la responsabilidad del contenedor.
- g) Todo contenedor que sale del depósito, debe estar sellado y su número debe constar en el EIR y guía de remisión.
- h) Todo depósito dará la información y asistencia que necesite la Policía Nacional Antinarcóticos, incluso la inspección aleatoria de instalaciones y escaneo de contenedores que salgan para clientes de exportación, mediante el uso de unidades móviles de escaneo.

5.36 Horarios de Atención – Sistema de Turnos

Los depósitos de contenedores deberán contar con una planificación de turnos de recepción y entrega de unidades, determinado por su horario normal de trabajo, pero deberá además dar facilidades al usuario para la entrega o recepción de contenedores fuera de este horario regular, considerando un recargo en la tarifa por concepto de horario extendido. Si realiza operaciones en horario nocturno, deberá contar con suficiente iluminación y vigilancia para garantizar la seguridad de la operación.

La asignación de turnos tiene el propósito de dosificar el ingreso de camiones y regular de esta manera el tráfico vehicular para que no sea generador de congestión vial o produzca largas colas para el ingreso, donde la integridad del chofer podría afectarse por la inseguridad de ciertas zonas donde operan ciertos depósitos.

El depósito contará con una página web tipo portal, donde el usuario pueda solicitar su turno de ingreso y a su vez pueda descargar e imprimir su hoja de ingreso autorizado, conteniendo la información del vehículo, del chofer y el contenedor que va a retirar o entregar.

5.37 Empresa Naviera

La empresa naviera constituye el eslabón final de la cadena logística del banano, previo a su entrega en el puerto de destino y como tal debe ser considerada dentro de este protocolo.

Como socio estratégico del exportador ecuatoriano, está llamada a guardar una relación comercial de interés mutuo, con una prestación de servicios de transporte marítimo y costos aceptables dentro del contexto internacional y en relación a la mercancía transportada, destino, volúmenes de exportación y riesgos particulares del producto y la operación naviera.

Bajo ninguna circunstancia, ni enunciando razones de mercado, una naviera que opera en puertos ecuatorianos podrá cometer abusos que estén tipificados o puedan ser considerados dentro del marco de la Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado.

5.37.1 Booking - Aceptación de Embarque

Una vez que el exportador notifica a la naviera su intención formal de realizar un embarque, mediante el envío de una proforma de embarque o el ingreso de la reserva en la página web o portal de la naviera, esta entregará al exportador la constancia o confirmación de dicha reserva o booking, incluyendo todos los costos y recargos aproximados, sujeto al volumen de la carga entregada por el exportador.

Toda reserva se considera en firme para ambas partes, salvo cancelación unilateral por razones de fuerza mayor, pero acordada por las mismas partes y dentro de un tiempo prudencial.

5.37.2 Documentación de Embarque

El conocimiento de embarque o Bill of Lading (BL), será entregado por triplicado en original al exportador en un tiempo máximo de 5 días posteriores al zarpe de la nave, debidamente firmados por el capitán de la nave o la agencia naviera y con la cláusula Libre a Bordo (Clean On Board) o similar, con la que se da inicio a la responsabilidad de la naviera respecto del embarque. El exportador podrá solicitar alternativamente la impresión del BL en destino.

El BL reflejará exactamente la información proporcionada por el exportador mediante la proforma de embarque o en el registro en línea del booking.

5.37.3 Notificaciones de Inspecciones/Aforo

En el caso que la Policía Nacional Antinarcóticos bloquee un contenedor para inspección o el SENA haga lo mismo para un aforo, el puerto deberá notificar inmediatamente a la naviera y al cliente exportador mediante la existencia de un sistema informático adecuado.

Este proceso de notificación aparte de ser un servicio adicional, será de conveniencia de las partes que se notifique al exportador, pues si este desconoce que ha sido bloqueado, ese contenedor no será embarcado y consecuentemente quedará un espacio en el buque.

5.37.4 Atención de Reclamos

La naviera atenderá con diligencia los reclamos presentados por exportadores, a través del departamento de atención al usuario. Para ello se establece el siguiente procedimiento:

- a) Proveer al exportador de un formulario específico de reclamo, el mismo que lo tendrá disponible en su página web para libre descarga;
- b) Publicará el procedimiento de atención a reclamos, indicando los plazos para la recepción de los documentos de acompañamiento al reclamo; así como el tiempo de respuesta al reclamo, las instancias de recepción, atención, decisión y apelación del reclamo;
- c) A sola petición del exportador, la naviera deberá entregar cualquier información que sea pertinente para la sustentación de su reclamo, incluyendo los registros gráficos de temperatura (papelógrafo) o el que se descarga directamente de la unidad con el software respectivo.

5.37.5 Difusión de Información al Exportador

La empresa naviera tendrá un medio informativo para sus usuarios, especialmente para el exportador. La información mínima que debe tener es la siguiente:

- a) Itinerarios de la línea;

- b) Listado de servicios que presta al exportador;
- c) Formularios en línea para requerimientos de servicios;
- d) Listado de los departamentos que intervienen en los procesos operativos relacionados a una exportación, incluyendo números de teléfono y correo electrónico con atención de 24 horas;
- e) Consulta de estados de cuenta y facturación electrónica;
- f) Información general.

6 CAPÍTULO VI: Principios Prevalentes

Todas las actuaciones administrativas y de control que se realicen durante un proceso de inteligencia, perfilamiento de riesgos o inspección física de las mercancías de exportación, así como la actuación de los exportadores y demás actores de la cadena logística, deberán hacerse con apego a los siguientes principios:

CELERIDAD

El éxito del proceso de inspección física simultánea de mercancías de exportación, así como los procesos administrativos de control, dependerá del impulso oficioso de los procedimientos, suprimiendo los trámites innecesarios y duplicados, utilizando formularios conjuntos cuando la naturaleza de ellos lo haga posible y sin que esto signifique relevar a las autoridades de la obligación de considerar todos los argumentos e información disponible para el cumplimiento de su labor de control.

BUENA FE

Debe primar siempre el principio de buena fe, donde no se juzgue a la mayoría por la particularidad e individualidad de unos casos. Debe asumirse en todo momento que el sector exportador actúa siempre de buena fe y apegado a las normas vigentes, y más bien debe reprimirse con severidad en aquellos casos en que se demuestre lo contrario, pues afectan a la generalidad de los exportadores. Los exportadores por su lado, no deben abusar de esta condición, observando siempre este principio.

COORDINACIÓN Y COOPERACIÓN

Las autoridades de control participantes del proceso deberán trabajar de manera coordinada, ejerciendo acciones mutuas de colaboración, con el propósito de garantizar la actuación integral y complementaria de las entidades involucradas.

IMPARCIALIDAD

Los procesos de inteligencia, perfilamiento y de inspección física simultánea de mercancías de exportación, deberán asegurar y garantizar los derechos de los exportadores y operadores de comercio exterior involucrados, sin ningún tipo de discriminación.

TRANSPARENCIA

Los funcionarios de las entidades de control deberán actuar con rectitud y objetividad en cada una de sus actuaciones, demostrando claridad y transparencia en todo momento, y evidenciar el apego a sus procedimientos y a este manual.

HONESTIDAD

De manera absoluta e indiscutible, los funcionarios a cargo de procedimientos administrativos, de inteligencia, de perfilamiento o de inspección física simultánea de mercancías de exportación, deben guardar y honrar en todo momento el principio de honestidad, para el buen nombre y respetabilidad de él mismo, así como de la entidad a la que representa.

EFICACIA

Debe entenderse que los procedimientos de control deben cumplir con su objetivo, eliminando de oficio todos los obstáculos puramente formales o poco importantes en el proceso.

EFICIENCIA

Prevalecerá el servicio ágil y oportuno al usuario exportador, para facilitar y dinamizar de esta manera el comercio exterior.

DIFUSIÓN

Las entidades de control deberán informar a los usuarios exportadores y demás operadores o actores involucrados, de manera oportuna, clara y sencilla todas sus decisiones, así como el alcance de su actividad, utilizando para ello los medios tecnológicos necesarios que se dispongan para su difusión.

7 CAPÍTULO VII: Listas De Chequeo

La logística de exportaciones constituye un proceso que debe ser planificado, construido, implementado y conlleva una etapa de verificación de su cumplimiento. Para este fin el exportador debe hacer un seguimiento de todo el proceso que le permita tener una visión global de la operación logística, determinar su funcionamiento e identificar posibles interrupciones, fallas o situaciones no determinadas o imprevistas que pudieran afectar el proceso logístico.

El cuadro adjunto constituye un ejemplo de lista de chequeo para el proceso logístico de banano, el cual cuenta con los siguientes campos:

- a) Proceso: Determina el proceso a efectuar.
- b) Responsable: Determina la entidad o persona responsable del proceso a efectuar.
- c) Inicio del Proceso: Determina la fecha y hora en que empieza el proceso logístico.
- d) Fin del proceso: Determina la fecha y hora en que finaliza el proceso logístico.
- e) Cumplido: Campo en que se marca el cumplimiento, incumplimiento o no aplicación del proceso específico.
- f) Observaciones: Campo que incluye novedades en el proceso, que necesiten ser indicadas.

7.1 Proceso Logístico De Banano

CHECKLIST DEL PROCESO LOGÍSTICO DE BANANO

#	PROCESO	RESPONSABLE	INICIO DEL PROCESO		FIN DEL PROCESO		CUMPLIDO	OBSERVACIONES
			FECHA	HORA	FECHA	HORA		
1	Empaque y Paletización							
1.1	Empaque							
1.2	Paletizado (si aplica)							
2	Carga y estiba de unidad de transporte							
2.1	Carga							
2.2	Estiba							
2.3	Cierre de contenedor / sellos							
3	Unidad de transporte terrestre							
3.1	Revisión de documentos							
3.2	Revisión de Unidad de transporte							
3.3	Revisión de contenedor (si aplica)							
3.4	Revisión de EIR / Guía de movilización							
4	Transporte interno							
4.1	Determinación de ruta							
4.2	Transporte hasta lugar de destino							
4.3	Puntos de chequeo (si aplica)							
4.4	Rastreo satelital							
5	Ingreso al puerto							
5.1	Revisión de documentos							
5.2	Reseña de la unidad							
5.3	Ubicación en paño							
6	Aforo Aduana							
6.1	Preparación de documentos							
6.2	Facturación en puerto / Crédito							
6.3	Proceso de Aforo							
6.4	Salida autorizada							
7	Inspección Antinarcóticos							
7.1	Preparación de documentos							
7.2	Facturación en puerto / Crédito							
7.3	Proceso de inspección							
7.4	Desbloqueo de la carga							
8	Transporte internacional							
8.1	Booking / Reserva							
8.2	Documentación							
8.3	Transporte marítimo							

7.2 Requisitos Técnicos De Empacadora

Check List – Requisitos Técnicos de Empacadora		C	I	Observaciones
1.	Área de recepción de producto cosechado			
1.1.	Instalación para producto			
1.2.	Sitio de corte y clasificación			
1.3.	Recipientes para productos			
1.4.	Ambiente ordenado			
1.5.	Limpieza (polvo, telarañas, etc.)			
2.	Área de lavado y/o tratamiento			
2.1.	Recipientes o piscinas			
2.2.	Ambiente ordenado			
2.3.	Limpieza (polvo, telarañas, etc.)			
3.	Área de empaque			
3.1.	Área de empaque			
3.2.	Material de empaque sin polvo y materiales extraños			
3.3.	Ambiente ordenado			
3.4.	Limpieza (polvo, telarañas, etc.)			
4.	Área de almacenamiento de producto			
4.1.	Cuarto o cámara de frío (m3)			
4.2.	Controles y medidores de temperatura			
4.3.	Bodega de almacenamiento			
4.4.	Ventilación en funcionamiento			
4.5.	Ambiente ordenado			
4.6.	Limpieza (polvo, telarañas, etc.)			

C: Cumple I: Incumple

7.3 Requisitos Técnicos De Centros De Acopio

Check List – Requisitos Técnicos de Centro de Acopio		C	I	Observaciones
1.	Área de recepción de producto cosechado			
1.1.	Recipientes para producto			
1.2.	Ambiente ordenado			
1.3.	Limpieza (polvo, telarañas, etc.)			
2.	Área de selección y clasificación			
2.1.	Recipientes para productos			
2.2.	Ambiente ordenado			
2.3.	Limpieza (polvo, telarañas, etc.)			
3.	Área de lavado y/o tratamiento			
3.1.	Recipientes o piscinas			
3.2.	Tratamiento (lavado, parafinado, etc.)			
3.3.	Ambiente ordenado			
3.4.	Limpieza (polvo, telarañas, etc.)			
4.	Área de empaque			
4.1.	Área de empaque			
4.2.	Material de empaque libre de polvo y materiales extraños			
4.5.	Ambiente ordenado			
4.6.	Limpieza (polvo, telarañas, etc.)			
5.	Área de almacenamiento de producto			
5.1.	Cuarto o cámara de frío (m3)			
5.2.	Controles y medidores de temperatura			
5.3.	Bodega de almacenamiento			
5.4.	Ventilación en funcionamiento			
5.5.	Ambiente ordenado			
5.6.	Limpieza (polvo, telarañas, etc.)			

C: Cumple I: Incumple

8 CAPÍTULO VIII: Anexos

8.1 Mapa Logístico del Banano



8.2 Modelo De Autorización De Certificados Digitales

Para uso como modelo de oficio - Imprimir en papel membretado de la empresa

Ciudad, fecha
No. de oficio

Ingeniera
YASMIN PAULINA ZABALA ACOSTA
COORDINADORA DE GESTIÓN DE CERTIFICACIÓN ELECTRÓNICA
Banco Central del Ecuador
Presente

Asunto: Autorización de Certificados Digitales para funcionarios de (digitar el Nombre de la empresa)

De mi consideración:

En mi calidad de Representante Legal de (Nombre de la Empresa), solicito a usted la emisión de los certificados digitales de Firma Electrónica para los siguientes funcionarios de esta entidad:

#	Titular	Cargo
1		
2		
-		
-		

Persona de contacto:

Nombre:

Teléfono:

Correo electrónico:

Atentamente,

Nombre
Representante Legal

8.3 Modelo De Registro De Exportador Para Persona Natural



ANEXO 1 PERSONA NATURAL REGISTRO, RENOVACION DE PRODUCTORES CAMBIO DE PROPIETARIO, UNIFICACION, DESMEMBRACION Y OTROS SOBRE PREDIOS

Lugar y fecha, _____

Señores
MINISTERIO DE AGRICULTURA, GANADERIA, ACUACULTURA Y PESCA
Ciudad.-

De mis consideración:

Solicito a usted autorice a quien corresponda el Registro ____, Renovación ____, Cambio de Propietario ____, Unificación ____, Desmembración ____, de mi Predio de cultivo de banano adjunto requisitos solicitados.

DATOS PERSONALES

NOMBRES: _____
APELLIDOS: _____
CEDULA: _____ RUC: _____
CORREO ELECTRÓNICO: _____
TELÉFONO: _____ CELULAR: _____

DATOS DEL PREDIO

NUMERO DE REGISTRO MAGAP: _____
HECTÁREAS INSCRITAS MAGAP _____
SECTOR: _____
RECINTO: _____
PARROQUIA: _____
CANTÓN: _____
PROVINCIA: _____

LINDEROS, DIMENSIONES Y/O COORDENADAS GEOREFERENCIALES / PLANO

POR EL NORTE: _____
POR EL SUR: _____
POR EL ESTE: _____
POR EL OESTE: _____

Declaro que los documentos que constan en los documentos adjuntos son verdaderos y acepto que mi registro sea eliminado si los datos consignados fuesen falsos o adulterados.

Atentamente,

C.C. # _____

MAGAP

8.4 Modelo De Registro De Exportador Para Persona Jurídica

 <p>ANEXO 2 PERSONA JURIDICA REGISTRO, RENOVACION DE PRODUCTORES CAMBIO DE PROPIETARIO, UNIFICACION, DESMEMBRACION Y OTROS SOBRE PREDIOS</p> <p>Lugar y fecha, _____</p> <p>Señores Ministerio de Agricultura, Ganadería, Acuacultura y Pesca Ciudad.-</p> <p>De mi consideración:</p> <p>Solicito a usted autorice a quien corresponda el Registro ____, Renovación ____, Cambio de Propietario ____, Unificación ____, Desmembración _____, de mi Predio de cultivo de banano adjunto requisitos solicitados.</p> <p>DATOS DE LA COMPAÑÍA / REPRESENTANTE LEGAL NOMBRE DE LA COMPAÑÍA: _____ RUC _____ DIRECCIÓN COMPAÑÍA: _____ CORREO ELECTRÓNICO: _____ TELÉFONO: _____ CELULAR: _____ NOMBRES Y APELLIDOS DEL REPRESENTANTE LEGAL: _____ CEDULA DEL REPRESENTANTE LEGAL: _____</p> <p>DATOS DEL PREDIO NUMERO DE REGISTRO MAGAP: _____ HECTÁREAS INSCRITAS MAGAP _____ SECTOR: _____ RECINTO: _____ PARROQUIA: _____ CANTÓN: _____ PROVINCIA: _____</p> <p>LINDEROS, DIMENSIONES Y/O COORDENADAS GEOREFERENCIALES DEL PREDIO POR EL NORTE: _____ POR EL SUR: _____ POR EL ESTE: _____ POR EL OESTE: _____</p> <p>Declaro que los documentos que constan en los documentos adjuntos son verdaderos y acepto que mi registro sea eliminado si los datos consignados fuesen falsos o adulterados.</p> <p>Atentamente,</p> <p>C.C. # _____</p>	
--	--

MAGAP

8.5 Modelo De Factura Comercial De Exportación

Bill To (Factura a)		INVOICE Invoice No. (Factura) 000000 Date (Fecha): 00.00.0000		 TECOMP S.A. Trading & Logistics RUC 0000000000000	
RUC/NIT	Terms of Payment (Terminos de Pago)	Reference (Referencia)			
Item	Description (Descripcion)	Unit (Valor Unit)	Amount (Valor Total)		
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					
20					
21					
22					
23					
24					
25					
26					
27					
28					
29					
30					
Amount: (Valor Total)		Subtotal	0,00		
		Insurance (Freight)	0,00		
		Freight (Flete)	0,00		
Banking Info:		Total	0,00		

Direccion, Telefonos, E-mail, Pagina Web
 Tecomp S.A.

8.6 Modelo De Proforma De Embarque

PROFORMA DE EMBARQUE						
EMBARCADOR (Shipper) NOMBRE DE EMBARCADOR RUC DEL EMBARCADOR DIRECCION 1 DIRECCION 2 CIUDAD, PAIS						
CONSIGNATARIO (Consignee) NOMBRE DE CONSIGNATARIO DIRECCION 1 DIRECCION 2 CIUDAD, PAIS PERSONA O E-MAIL DE CONTACTO			NOTIFICAR A (Notif Party) NOMBRE DE CONSIGNATARIO DIRECCION 1 DIRECCION 2 CIUDAD, PAIS PERSONA O E-MAIL DE CONTACTO			
ORIGEN (Origin) GUAYAQUIL, ECUADOR		DESTINO (Destination) VALENCIA, ESPANA		MODD (Mode of Transport.) MARITIMO		Incoterms 2010 FOB GUAYAQUIL
EST. FINAL (Final Destination)		BULTOS (Packages) XXXX CARTONES		PESO BRUTO (Gross Weight) XXXX KILOS		VOLUMEN (Volumen) X.XXX M3
QTY	DESCRIPCION DE MERCANCIAS (Description of Goods)	PESO BRUTO Gross Weight	MEDIDAS (cm) Measurements L W H	VOL. (m3)	KILOS	
XX	CARTONES - DICEN CONTENER (DESCRIPCION DE LAS MERCANCIAS)	999.9	99 > 99 > 99	9,999	999.9	
TOTAL		999,90		9,999	999,90	
CONDICION FLETE (Terms)		INSTRUCCIONES DE EMBARQUE (Shipping Instructions)				
Datos del Responsable de la Informacion Nombre: Cargo: Telefono: E-mail: Fecha:			Firma de Responsabilidad			
<p>Los datos indicados en esta proforma son los mismos que fueron recibidos del embarcador en forma verbal o escrita y seran utilizados para la elaboracion de los documentos de embarque y ejecutar sus instrucciones. En caso de errores u omisiones involuntarias, el embarcador asume la responsabilidad de hacer los correctivos pertinentes a la informacion, de manera oportuna. Transcurridas 12 horas desde el envio de este formulario, se asumira como aceptada la proforma aun sin la firma del responsable de la informacion y TECOMP S.A. no aceptara reclamaciones posteriores. Luego de completar el formulario, favor devolverlo firmado al correo electronico info@tecomp.com.ec</p>						

Tecomp S.A.

8.7 Modelo De Carta De Temperatura

AGROVICTORIA S.A.

TEMPERATURE INSTRUCTIONS



TO THE MASTER OF (Al Capitan del): _____

BOOKING No.: _____

TEMPERATURE AND FRESH AIR INSTRUCTIONS FOR SELF SUSTAINED REEFER (SSR) CONTAINERS
(Instrucciones de Temperatura y Renovación de Aire para Contenedores Refrigerados -SSR)

1. SHIPPER'S NAME (Nombre del Exportador):	
2. RECEIVER'S NAME (Nombre del Consignatario):	
3. COMMODITY (Tipo de Carga):	PREMIUM BOXES CONTAINING FRESH GREEN BANANAS
4. PORT OF LOADING (Puerto de Embarque):	GUAYAQUIL, ECUADOR
5. PORT OF DISCHARGE (Puerto de Descarga):	
6. AIR INLET (DELIVERY) SPECIFICATIONS IN C° (Instrucciones de Temperatura en C°):	TO BE MAINTAINED AT 13.3 DEGREES CELCIUS THROUGHOUT THE VOYAGE
7. TEMPERATURE/TOLERANCE RANGE (Rango de Temperatura/Tolerancia):	
8. CO2 LIMITATIONS* (Limitaciones de CO2)	
9. FRESH AIR SUPPLY INSTRUCTIONS* (Instrucciones de Entrada de Aire Fresco):	VENTS TO BE OPENED TO 5%, 24 HOURS AFTER THE REEFER UNIT IS PLUGGED
10. PREFIX AND NUMBERS OF CONTAINERS (Prefijos y Números de Contenedores):	
11. SHIPPER COMMENTS (Comentarios del Exportador):	THE ABOVE MENTIONED INSTRUCTIONS MUST ALSO BE INSTATED IN THE PROFORMA / BILL OF LADING

*NOT REQUIRED IN CASE OF FROZEN CARGO (No necesario en caso de carga congelada)

ISSUED BY (Realizado Por): _____

PLACE (Lugar): _____

DATE (Fecha): _____

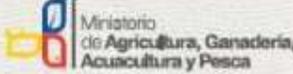
NOTA: LA INFORMACION CONTENIDA EN ESTE FORMULARIO ES DE EXCLUSIVA RESPONSABILIDAD DEL EXPORTADOR.

SHIPPER'S SIGNATURE & STAMP
(Firma y Sello del Exportador)



Agrovictoria S.A.

8.9 Modelo De Acta De Rechazo

		<small>Av. Dos Afaros y Amazonas Edificio MAGAP - PISO 6 Tel. (593) 2-2567 232 direccion@agrocalidad.gob.ec www.agrocalidad.gob.ec</small> 
---	---	--

REPUBLICA DEL ECUADOR
MINISTERIO DE AGRICULTURA, GANADERIA, ACUACULTURA Y PESCA
AGENCIA ECUATORIANA DE ASEGURAMIENTO DE LA CALIDAD DEL AGRO - AGROCALIDAD

ACTA DE RECHAZO N° 0000

I. IDENTIFICACIÓN DEL CARGAMENTO

Nombre del Exportador: _____	Código del Exportador: _____
Nombre del Productor: _____	Código del Productor: _____
Nombre de la finca: _____	Provincia: _____
Marca(s) de la caja: _____	Cantón: _____
Tipo de cargamento: _____	Parroquia: _____
Nombre del Buque: _____	
País de destino: _____	Tipo de caja: 22XU <input type="checkbox"/> 22XJC <input type="checkbox"/>
	0000000000 <input type="checkbox"/> 268 <input type="checkbox"/>

II. MOTIVO DEL RECHAZO

Al momento de la inspección el lote presentó la siguiente plaga(s):

Cochinilla harinosa (<i>Dyaspis bicolor</i>)	<input type="checkbox"/>
Escamas (<i>Aspidiotus destructor</i>)	<input type="checkbox"/>
Fumagina	<input type="checkbox"/>
Otros, especifique: _____	<input type="checkbox"/>

III. CANTIDAD DE CAJAS RECHAZADAS

Tipo de cargamento:	Camión <input type="checkbox"/>
	Contenedor <input type="checkbox"/>

_____ FIRMA DEL REPRESENTANTE DEL OPERADOR DE EXPORTACIÓN	_____ FIRMA DEL INSPECTOR FITOSANITARIO SELLO
--	---

NOTA: SI AGROCALIDAD DETECTA QUE LA FIRMA RECHAZADA FUE REINGRESADA PARA SU EMBAJQUE, SERÁ SANCIONADO DE ACUERDO AL ART. 31 DE LA LEY DE SANIDAD VEGETAL.

AGROCALIDAD

MAG

8.11 Modelo De Informe De Inspección Fitosanitaria En Fincas



Ministerio
de Agricultura, Ganadería,
Acuicultura y Pesca



AGROCALIDAD
AGENCIA ECUATORIANA
DE ASEGURAMIENTO
DE LA CALIDAD DEL AGRO

Ax: Eloy Alfaro y Amazonas
Edificio MAGAP • PISO 9
Telf.: (593) 2-2567 232
direccion@agrocalidad.gob.ec
www.agrocalidad.gob.ec

REPUBLICA DEL ECUADOR
MINISTERIO DE AGRICULTURA, GANADERIA, ACUICULTURA Y PESCA
AGENCIA ECUATORIANA DE ASEGURAMIENTO DE LA CALIDAD DEL AGRO - AGROCALIDAD

INFORME DE INSPECCIÓN FITOSANITARIA EN FINCAS
 N° _____

I. UBICACIÓN

Fecha de inspección:

Compañía exportadora: _____ No. de registro de AGROCALIDAD: _____

Productor: _____ Hacienda: _____ Código: _____

Provincia: _____ Cantón: _____ Parroquia: _____

Coordenadas geográficas: X: _____ Y: _____

II. DESCRIPCIÓN DEL ENVÍO

CAVENDISH	BABY BANANA	PLATANO	OTROS
Convencional <input type="checkbox"/>	Convencional <input type="checkbox"/>	Convencional <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <i>especifique</i> _____
Orgánico <input type="checkbox"/>	Orgánico <input type="checkbox"/>	Orgánico <input type="checkbox"/>	_____

III. PAÍS DE DESTINO

U.S.A. <input type="checkbox"/>	RUSA <input type="checkbox"/>	UCRANIA <input type="checkbox"/>	ARGENTINA <input type="checkbox"/>	TURQUÍA <input type="checkbox"/>	ALEMANIA <input type="checkbox"/>	NUEVA ZELANDA <input type="checkbox"/>
CHINA <input type="checkbox"/>	JAPÓN <input type="checkbox"/>	HOLANDA <input type="checkbox"/>	URUGUAY <input type="checkbox"/>	ESPAÑA <input type="checkbox"/>	JORDANIA <input type="checkbox"/>	ARGELIA <input type="checkbox"/>
EGIPTO <input type="checkbox"/>	GRECIA <input type="checkbox"/>	INGLATERRA <input type="checkbox"/>	BÉLGICA <input type="checkbox"/>	CROACIA <input type="checkbox"/>	PORTUGAL <input type="checkbox"/>	MONTENEGRO <input type="checkbox"/>
CHILE <input type="checkbox"/>	GEORGIA <input type="checkbox"/>	ALBANIA <input type="checkbox"/>	POLONIA <input type="checkbox"/>	ITALIA <input type="checkbox"/>	OTROS <input type="checkbox"/>	_____ <i>especifique</i>

IV. DETALLE DE INSPECCIÓN FITOSANITARIA

N° de cajas del envío:

20000 2000 200 2007 TOTAL

Muestra: cajas Buque:

El inspector fitosanitario de AGROCALIDAD que suscribe, después de realizar la inspección, ha observado lo siguiente:

Se dio facilidades para realizar la inspección: sí no

El entorno de la empacadora se encuentra libre de desechos y/o focos de contaminación: sí no

El Certificado de registro se encuentra vigente: sí no

Código Palets: Marca legible: sí no Confesa: sí no

Hongos: sí no Insectos: sí no Aprobado: Rechazado:

Presencia de plagas Cuarentenarias o No Cuarentenarias reglamentadas, en material inspección: sí no

DICTAMEN: Aceptado Rechazado

VI. OBSERVACIONES

NOMBRE Y FIRMA REPRESENTANTE DE FINCA
C.C. # _____

NOMBRE Y FIRMA INSPECTOR AGROCALIDAD
C.C. # _____

8.12 Modelo De Informe De Inspección Fitosanitaria En Puerto Marítimo



Ministerio de Agricultura, Ganadería, Acuicultura y Pesca



AGROCALIDAD
AGENCIA ECUATORIANA DE ASEGURAMIENTO DE LA CALIDAD DEL AGRO

Av. Eloy Alfaro y Amazonas
Edificio MA(3AP) - PISO 0
Tel: (593) 2-2507 232
direccion@agrocaldad.gob.ec
www.agrocaldad.gob.ec

REPUBLICA DEL ECUADOR
MINISTERIO DE AGRICULTURA, GANADERIA, ACUACULTURA Y PESCA
AGENCIA ECUATORIANA DE ASEGURAMIENTO DE LA CALIDAD DEL AGRO - AGROCALIDAD

INFORME DE INSPECCIÓN FITOSANITARIA PUERTO MARÍTIMO

I. DESCRIPCIÓN DEL EMBARQUE No.: _____

Razón Social: _____ Código de registro: _____
Destino: _____ Buque: _____
Sitio de inspección: _____

Nº Insap	PRODUCTOR	CÓDIGO	CAJAS DECLARADAS	MARCA	RECHAZOS					CAJAS RECHAZADAS	CAJAS INGRESADAS
					PLAGAS						
					Nº Plagas/envío						
P1	P2	P3	P4	P5							
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
TOTAL											

MUESTRAS INSPECCIONADAS															
Nº de muestras/lote	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15

PLAGAS: P1 → Cochinillas P2 → Escamas P3 → Mancha roja P4 → Fumagina P5 → Otras

PRONUNCIAMIENTO

DICTAMEN: ACEPTADO RECHAZO PARCIAL RECHAZO TOTAL

Requisitos de destino: _____

Observaciones: _____

CÓDIGO, NOMBRE Y FIRMA DEL INSPECTOR FITOSANITARIO SANITARIO

8.13 Modelo de EIR



EIR (EQUIPMENT INTERCHANGE REPORT)

0058107

EIR No.

Contenedor No: 819473-3	Chassis No.: NA	Genset No.: NA	ATC/Guia No.:
Fecha: 29-3-15	Hora: 16:20	Contenido: VACIO - EXP.	
Lugar: 2.9	Origen: Contecon	Destino: PORTUO	
Placa Cabezal: HCL-989	Transportista: TRANSPORTECIBSA	Contacto Transportista: 	Flota: CHAVITA
Conductor: Martín Yanet		Licencia: 	
Barco: 	Cargador/Consignante: 		Consignatario:
Marchamo: 	Marchamo Aduana: 	Dampers (Ventilaciones): 	Set Point:

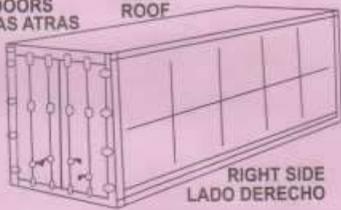
Recibo Despacho: Hubometro: Horometro: Nivel de Combustible:

Defina o Faltantes de Equipo:

Contenedor:



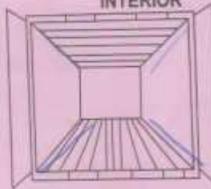
**LADO IZQUIERDO
LEFT SIDE**



**REAR DOORS
PUERTAS ATRAS**



**TECHO
ROOF**



INTERIOR



**RIGHT SIDE
LADO DERECHO**

NEVA CABLE FRENTE

SPKA

1	7
2	8
3	9
4	10
5	11
6	12

Genset: **34000** Chassis: **4630**

Despacho de Contenedores de Yarde: (Para uso exclusivo de Chiquita Brands)

Ultimo Pratrip Reefer: **23313** Ultimo Pratrip Genset: **11**

Ultimo Pratrip Box: **21519** Etiqueta de Levado: **5313**

Ultimo Pratrip Chasis: Temperatura Despacho: Set Point: Sum: Ret:

Recibo de contenedores cargados en la yarde: (Para Uso exclusivo de Chiquita Brands)

Puertas Cerradas Correctamente: Si: No: Coincide el marchamo (falso con el Manifesto): Si: No:

Tras Cable de Polinencia (plug): Si: No: Tras los 4 ADV's o Kitzos: Si: No:

Si trae genset, viene encendido: Si: No: NA: Temperatura Recipiente: Set Point: Sum: Ret:

Observaciones: **4 ADVS OK** **Firma # 42334**

El Conductor recibe el equipo y sus accesorios descritos en este documento en perfecto estado de funcionamiento, en consecuencia se hace responsable por cualquier dano o faltante en el citado que no haya anotado en este documento en el momento de su recepcion.

El transportista y/o representante declara recibió el contenedor debidamente sellado y que durante el trayecto desde la finca o centro de acopio el contenedor estuvo bajo su responsabilidad y no fue modificado o alterada la integridad del mismo, ni de los sellos de seguridad ni de las cintas de seguridad.

Firma Conductor: **Martín Yanet 12-272 623-5**

Nombre y Firma del Inspector: **[Firma]**

Chiquita

8.14 Hoja De Datos De Terminal Portuario Contecon



1. INFRAESTRUCTURA PORTUARIA		
Modelo de Gestión:		APG - Concesión
Fecha de inicio de concesión:		31/05/2007
Tiempo de Concesión	http://www.cgsa.com.ec/inicio.aspx	20 años
Página Web:	http://www.cgsa.com.ec	http://www.cgsa.com.ec
Gerente	http://www.cgsa.com.ec/inicio.aspx	José Antonio Contreras
Ubicación Geográfica:	http://www.cgsa.com.ec/inicio.aspx	Localizado en la costa occidental de América del Sur, en un brazo de mar, (el Estero Salado), a 10 Km al sur del centro de la ciudad
Metros de Muelle	http://www.cgsa.com.ec/inicio.aspx	1625 mtrs
Calado máximo	http://www.cgsa.com.ec/inicio.aspx	36 pies (10.97 mtrs)
Calado máximo en canal	http://www.cgsa.com.ec/inicio.aspx	43 pies (13.10 mtrs)
Sitios de Atraque	http://www.cgsa.com.ec/inicio.aspx	10 (4 sitios para buques portacontenedores, 5 sitios para carga multipropósito, 1 sitio para embarcaciones auxiliares)
Certificaciones	http://www.cgsa.com.ec/inicio.aspx	ISO9001; ISO14001; ISO18001; ISO28000; CÓDIGO PBIP (ISPS CODE); BASC; PUNTO VERDE
EQUIPAMIENTO		
Cantidad de grúas portico	http://www.cgsa.com.ec/inicio.aspx	3 ZPMC(51T); 2 ZPMC(55T)
Cantidad de grúas móviles	http://www.cgsa.com.ec/inicio.aspx	3 Gottwald (100 T)
Grúas RTG	http://www.cgsa.com.ec/inicio.aspx	23
Reach-stackers	http://www.cgsa.com.ec/inicio.aspx	10
Camiones	http://www.cgsa.com.ec/inicio.aspx	37
Trailers (rampas para camiones)	http://www.cgsa.com.ec/inicio.aspx	45+6 dollies
Fork - lifts (Montacargas)	http://www.cgsa.com.ec/inicio.aspx	40
Escaner	CLIPCE	1
Balanzas Fiscales	http://www.cgsa.com.ec/inicio.aspx	9 básculas tipo camión
CARACTERÍSTICAS		
Superficie Total	http://www.cgsa.com.ec/inicio.aspx	113.38 ha (1,133,800 m ²)
Superficie para estiba	http://www.cgsa.com.ec/inicio.aspx	227,000 m ²
Tom as eléctricas para contened	http://www.cgsa.com.ec/inicio.aspx	3789 tomas a 460 voltios trifásicos

MINISTERIO DE PRODUCCIÓN,
COMERCIO EXTERIOR, INVERSIONES Y PESCA



8.15 Hoja De Datos De Terminal Portuario Naportec



INFRAESTRUCTURA PORTUARIA		
Modelo de Gestión:		Privado (Terminal Portuario Habilitado)
Año de inicio de operaciones:		2002
Página web:	http://www.naportec.com.ec/	http://www.naportec.com.ec/
Gerente:	http://www.naportec.com.ec/Home/QuienesSomos	Ec. Lidia Cevallos Salcedo
Ubicación Geográfica:	http://www.asotep.org/pdf/descarga/descarga_17.pdf	Canal principal del Puerto de Guayaquil. Navegación aproximada de 50 millas hasta el Canal Santa Ana
Oficinas de:		Policia Antinarcóticos, SENAE
Metros de muelles:		320 mtrs.
Calado:		11 mtrs (Marea baja)
Sitios de atraque:		2
Certificaciones:	http://www.asotep.org/pdf/descarga/descarga_17.pdf	Código PBIP; BASC 2008; Licencia Ambiental; ISO 9001:2008; ISO 14001:2004; Punto Verde
Capacidad máxima de almacenaje:		8.000 TEUS (Bananpuerto); 1500 TEUS (Centro Logístico)
Capacidad anual del puerto:		500.000 TEUS
Cantidad de buques recibidos:	http://www.naportec.com.ec/Home/QuienesSomos	287 (2017)
Cantidad de TEUS manejada:	http://www.naportec.com.ec/Home/QuienesSomos	318.976
Cantidad de toneladas manejada:	http://www.naportec.com.ec/Home/QuienesSomos	2.143.104
Tipo de Carga/especialización:	https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/07/SPTMF_Boletin-Estadistico-2017-MTOP.pdf	carga general, bobinas, carga peligrosa bajo el Código IMDG, vehículos, hierro en distintas formas
EQUIPAMIENTO		
Grúas móviles	http://www.asotep.org/pdf/descarga/descarga_17.pdf	4 Gottwald
Grúas RTG	http://www.asotep.org/pdf/descarga/descarga_17.pdf	2
Reach-stackers	http://www.asotep.org/pdf/descarga/descarga_17.pdf	15
Tractocamiones	http://www.asotep.org/pdf/descarga/descarga_17.pdf	21
Chasis	http://www.asotep.org/pdf/descarga/descarga_17.pdf	431
Genset	http://www.asotep.org/pdf/descarga/descarga_17.pdf	106
Balanzas Fiscales	http://www.asotep.org/pdf/descarga/descarga_17.pdf	4 (80 toneladas cada una)
Escaner	http://www.asotep.org/pdf/descarga/descarga_17.pdf	1 (Escaner Mini z)
CARACTERÍSTICAS		
Tomas eléctricas para contenedores	http://www.asotep.org/pdf/descarga/descarga_17.pdf	1200
Área total del puerto	http://www.asotep.org/pdf/descarga/descarga_17.pdf	11.20 ha (112.000 m2)
Área depósito temporal	http://www.asotep.org/pdf/descarga/descarga_17.pdf	7.54 ha
Área de almacenamiento	http://www.asotep.org/pdf/descarga/descarga_17.pdf	0.77 ha
Área de cámaras de frío para in	http://www.naportec.com.ec/Home/ServiciosGe	4700 m2

MINISTERIO DE PRODUCCIÓN,
COMERCIO EXTERIOR, INVERSIONES Y PESCA



8.16 Hoja De Datos De Terminal Portuario Guayaquil (Tpg)



INFRAESTRUCTURA PORTUARIA		
Modelo de Gestión:		Privado (Terminal Portuario Habilitado)
Año de inicio de operación:	http://www.tpg.com.ec	2006
Página Web:	http://www.tpg.com.ec	http://www.tpg.com.ec
Gerente:	http://www.tpg.com.ec	Luis Enrique Navas
Ubicación Geográfica:	http://www.tpg.com.ec	Isla Trinitaria, muy cerca de la vía perimetral (1 Km aproximadamente) y a menos de 2 millas náuticas de Autoridad Portuaria de Guayaquil.
Oficinas de:	http://www.asotep.org/pdf/descarga/descarga_17.pdf	Policia Antinarcoóticos, Agrocalidad, SENAE
Metros de muelles:		360 mtrs.
Calado máximo:	http://www.asotep.org/pdf/descarga/descarga_17.pdf	12 mtrs (marea baja)
Sitio de Atraque:	http://www.asotep.org/pdf/descarga/descarga_17.pdf	3
Certificaciones:	http://www.tpg.com.ec	ISO9001:2008; BASC; PROTECCIÓN PBIP
EQUIPAMIENTO		
Canidad de grúas pórtico:	http://www.asotep.org/pdf/descarga/descarga_17.pdf	4 (2 Super Post Panamax, Row 22 y 2 Panamax Row 15)
Cantidad de grúas móviles:	http://www.asotep.org/pdf/descarga/descarga_17.pdf	3 (2 Gottwald; 1 liebherr)
Grúas RTG	http://www.asotep.org/pdf/descarga/descarga_17.pdf	7
Reach-stackers	http://www.asotep.org/pdf/descarga/descarga_17.pdf	25
Camiones	http://www.asotep.org/pdf/descarga/descarga_17.pdf	21 (18 propios + 3 alquilados)
Trailers (ramplas para camiones)	http://www.asotep.org/pdf/descarga/descarga_17.pdf	49
Escaner	http://www.asotep.org/pdf/descarga/descarga_17.pdf	1
CARACTERÍSTICAS		
Area Total de Puerto	http://www.asotep.org/pdf/descarga/descarga_17.pdf	25.3 ha (253.000 m ²)
Área Depósito Temporal	http://www.asotep.org/pdf/descarga/descarga_17.pdf	22.1 ha
Área de Almacenamiento	http://www.asotep.org/pdf/descarga/descarga_17.pdf	23.9 ha
Área de cámaras de frío para ins	http://www.asotep.org/pdf/descarga/descarga_17.pdf	720 m ²
Área techada para inspecciones	http://www.asotep.org/pdf/descarga/descarga_17.pdf	3000 m ²
Patio de contenedores	http://www.tpg.com.ec	100.000 m ²
Bodega	http://www.tpg.com.ec	2.160 m ²
Area Administrativa	http://www.tpg.com.ec	4.000 m ²
Número de muelles	http://www.asotep.org/pdf/descarga/descarga_17.pdf	2
Balanza Fiscales	http://www.asotep.org/pdf/descarga/descarga_17.pdf	18

MINISTERIO DE PRODUCCIÓN,
COMERCIO EXTERIOR, INVERSIONES Y PESCA



8.17 Hoja De Datos De Terminal Portuario Fertisa



INFRAESTRUCTURA PORTUARIA		
Modelo de Gestión:		Privado (Terminal Portuario Habilitado)
Año de inicio de operaciones:		2002
Página web:		http://www.terminalfertisa.com/
Gerente:		Jochen Frank Munch Seitz
Ubicación Geográfica:		Canal principal del Puerto de Guayaquil. Navegación aproximada 50 millas hasta El Canal del Muerto, vía Canal Morro.
Oficinas de:		Policía Antinarcóticos, SENAE
Metros de muelles:	http://www.terminalfertisa.com	300 mtrs (con 2 dolphins de amarre a 50 m. en cada extremo del muelle)
Calado:		10.50 mtrs.
Sitios de atraque:		2
Certificaciones:		ISPS Code; BASC
Capacidad máxima de almacenaje:		5.000 TEUS (50.000 Tons. Gráneles sólido)
Capacidad anual del puerto:		150.000 TEUS (500.000 Tons. Gráneles sólidos)
Tipo de Carga/especialización:		Carga general, contenedores, gráneles sólidos (fertilizantes, yeso, chatarra, clinker), gráneles líquidos (aceite agrícola). Descarga/carga de vehículos; carga siderúrgica (acero, bobinas, palanquilla).
EQUIPAMIENTO		
Grúas móviles	http://www.terminalfertisa.com/equipos.php	2 Gottwald
Fork - lifts (Montacargas)	http://www.terminalfertisa.com	9
Reach-stackers	http://www.terminalfertisa.com/equipos.php	6
Plataformas	http://www.terminalfertisa.com/equipos.php	12
Balanzas Fiscales		3 (80 toneladas cada una)
Escaner		1 (m oval)
CARACTERÍSTICAS		
Tomas eléctricas para contenedores	http://www.terminalfertisa.com/equipos.php	300
Área total del puerto		13.28 ha (132.800 m ²)
Área depósito temporal		2.47 ha (24.700 m ²)
Área de almacenamiento		0.82 ha

MINISTERIO DE PRODUCCIÓN,
COMERCIO EXTERIOR, INVERSIONES Y PESCA



8.18 Hoja De Datos De Puerto Bolívar



INFRAESTRUCTURA PORTUARIA		
Modelo de Gestión:	http://www.puertobolivar.gob.ec	APPB - Concesión
Fecha de Adjudicación:	Resolución Administrativa No. 31-2016	24/02/2016
Año de inicio de operaciones:		01/03/2017
Tiempo de Concesión	http://www.cgsa.com.ec/inicio.aspx	50 años
Página web:	http://www.puertobolivar.gob.ec	http://www.puertobolivar.gob.ec
Gerente:		Alfredo José Jurado Von Buchvald
Ubicación Geográfica:		Puerto Bolívar está localizado en la costa de Sudamérica, al sur de Ecuador en la provincia de El Oro; sus coordenadas geográficas son: 3°15'55" Latitud Sur y 80°00'01" Longitud Oeste, la corriente de marea es de 1,5 nudos al eje del canal y los vientos máximos de 10 nudos.
Monto de la inversión	Resolución Administrativa No. 31-2016	\$ 750.000.000
Oficinas de:		Policía Antinarcóticos
Metros de muelles:		620 mtrs. (260 mtrs. Espigón y 360 mtrs. Marginal)
Calado:		12,50 mtrs.
Sitios de atraque:	http://www.puertobolivar.gob.ec	4
Certificaciones:		ISPS Code; BASC; ISO9001; ISO14001
Capacidad anual del puerto:		300.000 TEU'S (CONTENEDORES); 3.600.00 toneladas (CARGA GENERAL); Ro-Ro 50.000 CEU
EQUIPAMIENTO		
Grúas móviles (MHC)		2
Reach-stackers		5
CARACTERÍSTICAS		
Área total del puerto		71 ha
Área de contenedores		9 ha
Área refer:		2,8 ha
Área de reserva		23,53 ha (235.323 m2)
Área de almacenamiento		21 ha (210.013 m2)

MINISTERIO DE PRODUCCIÓN,
COMERCIO EXTERIOR, INVERSIONES Y PESCA



EL GOBIERNO
DE TOTOS

8.19 Modelo de Declaración De Conducta Anti-Drogas Y Seguridad

DECLARACION DE CONDUCTA ANTI-DROGAS Y SEGURIDAD

Yo, _____ con cédula de identidad No. _____, por la presente declaro bajo juramento y de forma irrevocable lo siguiente:

1. No uso ni usaré, poseeré, venderé, transportaré o transferiré sustancias controladas, drogas ilegales, armas o mercancías de prohibida tenencia, transportación o exportación, mientras me encuentre dentro del recinto portuario o en funciones de trabajo.
2. No me negaré a que se me realicen pruebas de alcoholemia o detección de drogas a mi o a mis pertenencias, ni adulteraré o falsearé pruebas de drogas o alcohol.
3. No realizaré trabajo alguno bajo la influencia de alcohol, sustancias controladas o drogas ilegales.

Además, declaro que estoy en pleno conocimiento que,

1. El tráfico de drogas, armas, especies animales o vegetales u objetos declarados como patrimonio cultural, es ilegal y sujeto a procesamiento penal en mi contra en caso de hacerlo.
2. El puerto o terminal portuaria cooperará plenamente con las autoridades de control en el proceso contra quien posea, transporte o camufle drogas, armas, especies animales o vegetales u objetos declarados como patrimonio cultural.
3. Soy plenamente responsable por todas las consecuencias que por mis actos hayan ocasionado alguna acción judicial en contra del puerto o terminal portuaria.
4. Por la presente acuerdo mantener al puerto o terminal portuaria a salvo de todo reclamo, acción o procedimiento, cualquier costo, cargo, multa, gastos y todas las consecuencias, cualesquiera que sean, que este pueda sufrir a cuenta de un proceso por posesión o transporte ilegal de drogas u otras mercancías restringidas, seguido en mi contra.

De este modo, confirmo claramente que he leído y entendido en su totalidad el contenido de esta declaración.

En _____ a los ___ días del mes de _____ de _____.



Firma

Huella Digital



Corpei

8.20 Modelo de Autorización De Ingreso Y Salida De Vehiculos (Aisv)



AUTORIZACIÓN DE INGRESO Y SALIDA DE VEHÍCULOS

Servicio # 320150538203	Contenedor lleno	(X)
	Carga suelta	()
	Carga a consolidar	()
	Contenedor lleno (Multiple)	()

DATOS DEL BOOKING * NUMERO:REM00014194 , RESERVADO POR:AGROVICTORIA S.A./AGROVICTOR

Referencia CONTECON	HSD2015026	Nombre de la nave	CAP PORTLAND		
Fecha estimada de arribo [ETA]	08/04/2015 16:00	Fecha límite [CutOff]	08/04/2015 16:00	Último ingreso sugerido [UIS]	08/04/2015 04:00
Nombre de la agencia Naviera	GREAT WHITE FLEET LTD				
Tamaño de contenedor	40'	Tipo de contenedor (ISO)	4230	IMO () Refeer (X) Sobredimensionado ()	
Producto declarado en Booking	BANANO POLYTUBO				

DATOS DEL CONTENEDOR / CARGAS

Número del contenedor	CBFU8013040	
Max. Payload (ton)	26.58	
Peso declarado	19.27 ton.	
Cant. Bultos (U)	0 u.	
Embalaje	-	
Peligrosidad	[0], No peligroso	
<p>IMPORTANTE! Gates: Marque con una X las zonas del contenedor que presentan daños. Explique en la parte posterior del documento.</p>		

DETALLE DE LOS SELLOS DE LA CARGA / CONTENEDOR

Documento de exportación No.	02520154000213337 (DAE)		
Sello de agencia	BUC**6266	Sello de ventilación	

DATOS DEL TRANSPORTE

Nombre del conductor	CARLOS LUIS LARREA LOAIZA		
Documento de Identidad	0702912445	Placa de camión	OBX0261

Responsabilidad de la información
 Los datos proporcionados son de entera responsabilidad de quien los consigna, por lo que CONTECON GUAYAQUIL S.A. no se responsabiliza por cualquier error o falsedad que los mismos pudieren tener, siendo de cuenta del cliente todos los gastos y perjuicios que por dicho error se ocasionen a la carga.

	Fecha de generación: 4/6/2015, 7:01 PM Fecha de impresión: 4/6/2015, 7:01 PM
CBFU8013040	

Agrovictoria

