



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

MINISTERIO DE PRODUCCIÓN,
COMERCIO EXTERIOR, INVERSIONES Y PESCA



EL GOBIERNO
DE TODOS

INTRODUCCIÓN

ANTECEDENTES

Los Protocolos Técnicos, Logísticos y de Seguridad (TLS) son documentos que contienen guías y lineamientos para el mejoramiento de la cadena logística de exportación. El Protocolo debe servir como una herramienta de trabajo tanto del sector público como del sector privado. Debido a la necesidad de coordinación entre entidades públicas, la adopción de los Protocolos está contemplada mediante un Acuerdo Interinstitucional de Cooperación entre las entidades públicas que participaron en la elaboración y validación de los protocolos.

La primera edición de los Protocolos TLS fueron elaborados por el Ministerio de Comercio Exterior - MPCEIP y la Corporación de Promoción de Exportaciones e Inversiones CORPEI entre el 2014 y 2015. Las siguientes instituciones públicas participaron en la elaboración y validación de los protocolos:

Ministerio del Interior, Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Ministerio de Agricultura, Ganadería, Acuacultura y Pesca, Ministerio de Industrias y Productividad, Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador, Dirección Nacional Antinarcóticos de la Policía Nacional del Ecuador
Instituto Nacional de Pesca - SUBSECRETARÍA DE CALIDAD E INOCUIDAD, AGROCALIDAD.

Los Protocolos TLS y sus actualizaciones son publicados en la página del Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca – MPCEIP y en la plataforma de información logística: logistica.comercioexterior.gob.ec.

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 un 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.

PROCESO LOGÍSTICO Y DE TRAMITOLOGÍA

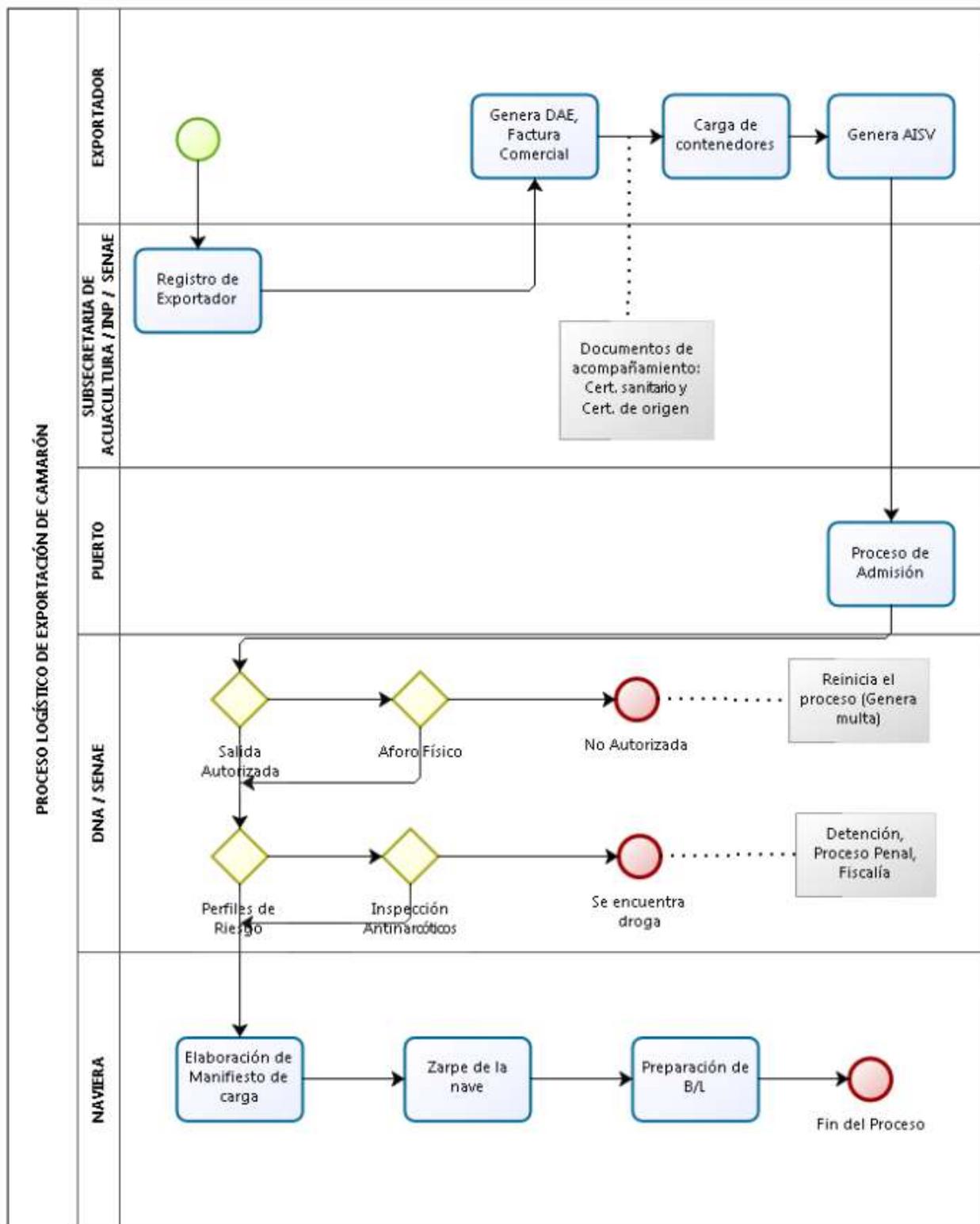


Gráfico 1. Flujo de Proceso Óptimo del Sector Camaronero

PROTOCOLOS

EXPORTADOR

Documentos para la Exportación de Camarón

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 mango 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) | MPCEIPI-ENTIDADES AUTORIZADAS | DE 10 15 MINUTOS |
| 3.-Certificado de Origen | MPCEIPI-ENTIDADES AUTORIZADAS | 10 MINUTOS |
| 4.-Certificado Fitosanitario | AGENCIA DE REGULACIÓN Y CONTROL FITO Y ZOOSANITARIO | 30 MINUTOS |
| 5.-Factura Comercial | EXPORTADOR | S/TRAMITE |
| 6.-Air way bill/Bill of lading | OPERADOR DE TRANSPORTE | S/TRAMITE |
| 7.-Guía de Remisión | EXPORTADOR | S/TRAMITE |
| 8.-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.

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.

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

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.

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 IDENTIFICACION Y CEDULACION Oficina: SUCURSAL GUAYAQUIL - CENTRO-PEDRO CARBO N 505 Y AV 9 DE OCTUBRE

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

Seleccione su Tipo de Identificación

Cédula

Ingrese su cédula

0703499663

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: 0703498683

*Nombres: CLAUDIA MELISSA

*Primer Apellido: MUNOZ

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

RUP (Compras Públicas):

RUC: Para Facturación Electrónica o ECUAFISS

Actividad Económica: Seleccione ...

*País Domicilio: ECUADOR

*Provincia domicilio: Seleccione ...

*Ciudad de domicilio: Seleccione ...

*Dirección de domicilio:

*Teléfono Domicilio: Ej: 032672522

*Sector domicilio:

Calular: Ej: 0992825890

*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
- AUTENTICACIÓN
- CERRADO
- SISTEMA NACIONAL DE PAGOS (SPI/SPL/SDP)
- DEPÓSITO CENTRALIZADO DE VALORES
- FACTURACIÓN ELECTRÓNICA
- PROCESOS AUTOMATIZADOS DE FIRMA
- OPERACIONES DE COMERCIO EXTERIOR
- QUIPUX SISTEMA DE GESTIÓN DOCUMENTAL
- SISTEMA DE GESTIÓN 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 excepciones, la papeleta de votación no es requisito (Marque la opción).

- Personas mayores a sesenta y cinco años. Extranjeros o ecuatorianos que habitan en el exterior.
- Integrantes de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional. Personas con discapacidad.

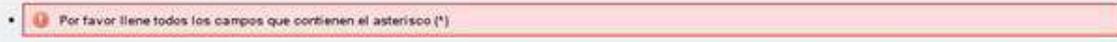
| | Requisitos (Solo archivos PDF de tamaño menor o igual a 1Mb) | |
|---|--|--|
| *Copia de la última factura de pago de luz, agua o teléfono | <input type="button" value="Examinar..."/> No se ha seleccionado ningún archivo. | <input type="button" value="Limpiar"/> |
| *Copia e color cédula o pasaporte | <input type="button" value="Examinar..."/> No se ha seleccionado ningún archivo. | <input type="button" value="Limpiar"/> |
| *Copia clara de la papeleta de votación. | <input type="button" value="Examinar..."/> No se ha seleccionado ningún archivo. | <input type="button" value="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.

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

11.- Retirar el certificado en la oficina del Registro Civil que eligió portando su cédula o pasaporte.

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 12.5.1, es necesario realizar el registro en línea de la empresa u organización.

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: ECONOMICA S.A.

*Actividad Económica: 0 - Comercio al por mayor y al por menor; reparación vehículos, motocicletas, e. personales; ensa...

Para conocer el detalle de actividades económicas referirse al botón de ayuda al final del formulario.

*Dirección: URDESA CENTRAL

*Teléfono: 0422345667 Extensión: Eliminar Asignar

Ej: 032572522 / 0992825850

*Provincia: QUAYAS

*Ciudad: Guayaquil

Información Representante

*Representante Legal - Nombres Completos: ANGELICA MARIA GONZALEZ SUAREZ

*Representante Legal - Tipo de Identificación: Cédula

*Representante Legal - Cédula: 0992376544

*Correo Electrónico: mmoran@bce.ec Eliminar Asignar

Para fines internos de validación

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

*Pregunta 1: NOMBRE DE LA INSTITUCION DONDE REALIZO SUS ESTUDIOS PRIMARIOS SANTA BARBARA

*Pregunta 2: NOMBRE DE LA INSTITUCION DONDE REALIZO SUS ESTUDIOS SECUNDARIOS SANTA BARBARA

Información Contacto

Contacto - Nombres Completos: ROSA MARGARITA DE LOS MONTEROS

Contacto - Teléfono: 042768954

Contacto - Correo Electrónico: xparos@bce.ec

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

| | | | |
|---|---------------|----------|-------------------------------------|
| *Copia del RUC de la Empresa | DocPrueba.pdf | Eliminar | El archivo fue subido correctamente |
| *Copia del Nomenclario del Representante Legal | DocPrueba.pdf | Eliminar | El archivo fue subido correctamente |
| *Copia a color cédula o pasaporte del Representante Legal | DocPrueba.pdf | Eliminar | El archivo fue subido correctamente |

Subir Archivos

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

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

Registrar Cancelar Ayuda

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>

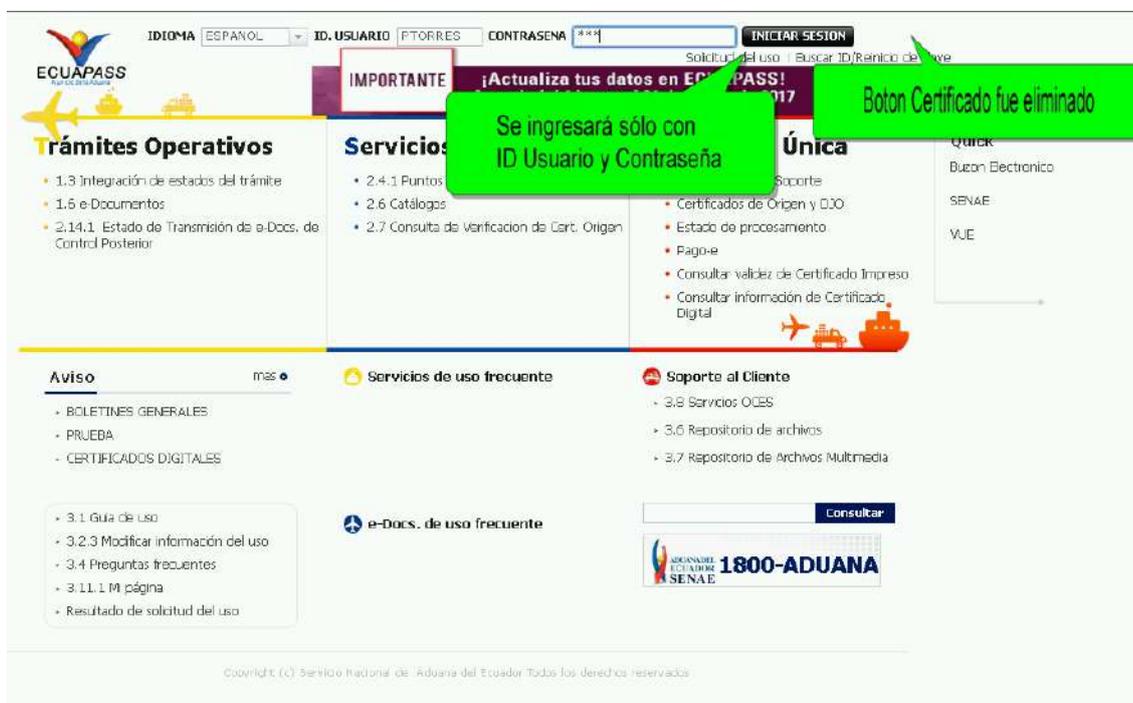
El certificado digital tiene una validez de 2 años y puede solicitarse el número de veces que sea necesario, pero debe tenerse conciencia de la gran responsabilidad que significa poner este instrumento en manos que darán el uso debido.

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 E).

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 E

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.



Mensaje en creación de

Fuente: SENA



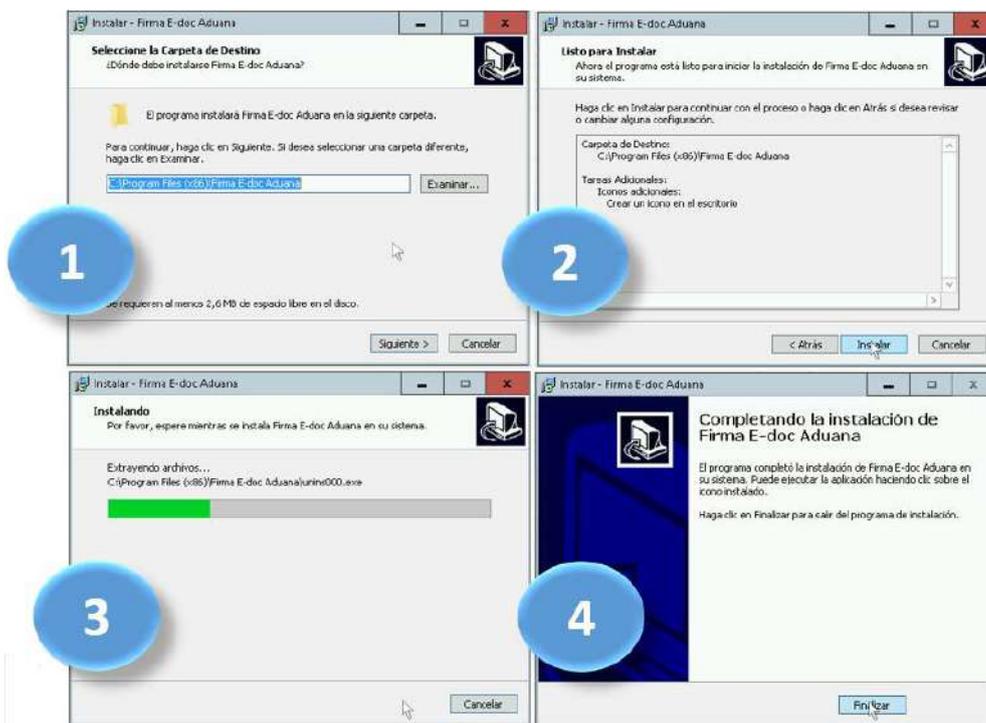
Al momento de realizar el envío por el sistema aduanero ECUAPASS se despliega un mensaje donde se puede escoger la descarga de la aplicación en caso de que aún no se haya descargado, caso contrario continua el procedimiento, para el efecto se debe continuar haciendo clic en el botón "ACEPTAR", seguido,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

Mensajería en envío de E-Doc



Fuente: SENAE

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



Fuente: SENAE

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



Fuente: SENA E

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 realizar trámites de comercio exterior como MIPRO, MAG, Agencia de Regulación y Control Fito y Zoonosanitario, etc.



Fuente: SENA E

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

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

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

Para ingresar al ECUAPASS debe considerar las siguientes opciones: Ingresar desde el Navegador del SENA E denominado "SENA E 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:

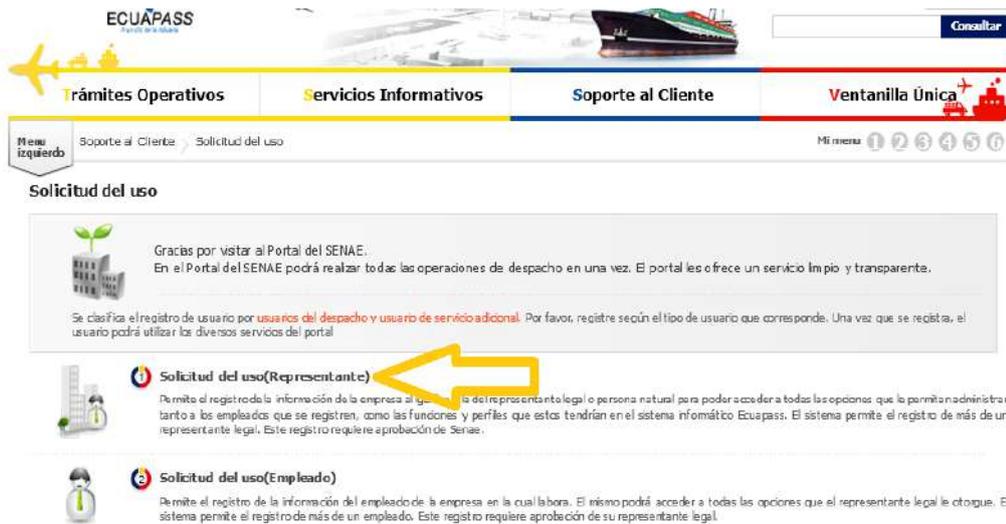
<https://www.aduana.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/07/PROCEDIMIENTO-DE-INSTALACION%20%93N.pdf>

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.

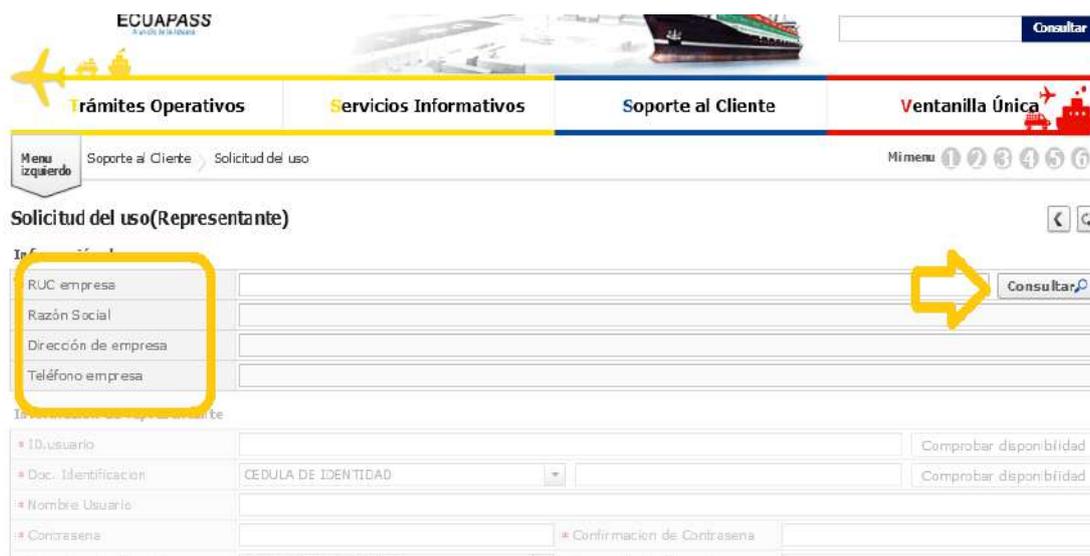
Fuente: SENAE

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:

- Copia de cédula de identidad del representante legal;
- Nombramiento del representante legal, inscrito en el Registro Mercantil;
- RUC actualizado de la empresa;
- 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 verificar el Token en el sistema ECUAPASS, introduciéndolo primero en una ranura USB de su computadora y seleccionando luego la lupa a la derecha del siguiente recuadro en el formulario:

* Identificación única de certificado digital

| Nombre del archivo | Tamaño del archivo | Adjuntar archivo |
|--------------------|--------------------|------------------|
| | KByte | Cargar Descargar |

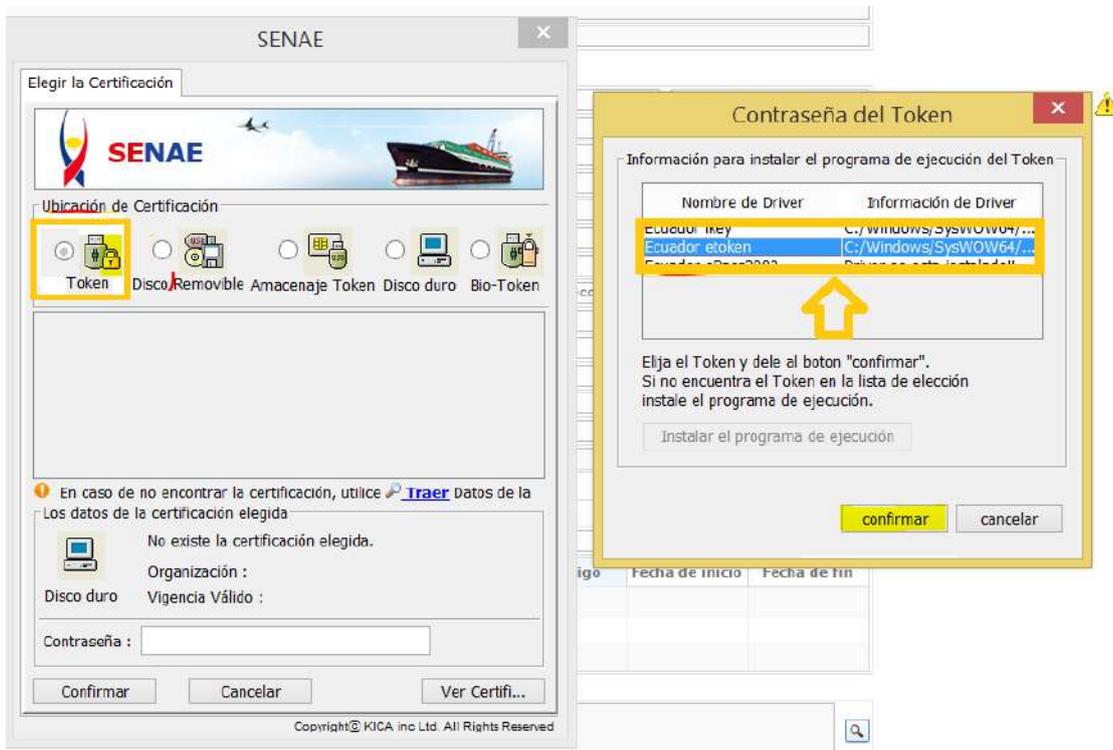
Tamaño total de archivo :

Agregar Eliminar

Registrar

Fuente: SENAE

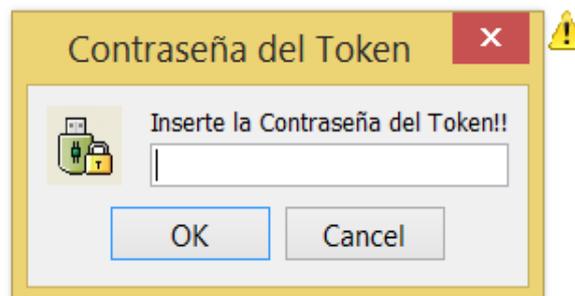
5.-En el menú siguiente deberá seleccionar el tipo de certificación y debe hacer clic en la opción del Token. Del siguiente menú selecciona el dispositivo de la mitad (marcado en azul) y luego confirmar.



Fuente: SENAE

5.-Al hacerlo, aparecerá una nueva pidiéndole la contraseña del Token. ingresarla exactamente como usted la cuando hizo el proceso de registro en Banco Central del Ecuador; esto es con mayúsculas, minúsculas y números.

6.-Al presionar el botón OK, aparecerá código del Token en su formulario y queda asociado a su solicitud. Solo



Fuente: SENAE

ventana Debe escogió el letras

el con eso resta

seleccionar el botón Registrar, de color azul ubicado en la parte inferior derecha del formulario en ECUAPASS.



Fuente: SENA E

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), se lo notificarán por correo electrónico para que corrija el error y vuelva a hacer el registro.

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

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:

Logo o nombre completo de la empresa;

RUC de la empresa;

Información de la empresa: dirección, teléfonos, correo electrónico y página web (si dispone);

Formato aprobado por el SRI y el código de aprobación;

Información del consignatario o comprador: nombre, dirección y teléfono completos;

Campo para incluir el RUC, NIT o código tributario equivalente en país de destino;

INCOTERM: FOB, CFR, CIF u otro;

Términos de Pago: carta de crédito, giro a la vista, crédito a plazo establecido, etc.;

Campos o columnas para incluir cantidad, descripción del producto y/o referencia, precio unitario y precio total;

Campos para subtotal, IVA, total, valor de flete, valor de seguro, en caso de ventas con términos de venta distintos a FOB;

Es recomendable que tenga texto en inglés y español;

Se recomienda además incluir información bancaria para los pagos, como número de cuenta y SWIFT.

Declaración Aduanera de Exportación – DAE

La Declaración Aduanera de Exportación es un documento electrónico mediante el cual, el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE) autoriza al exportador, la libre circulación de las mercancías fuera del territorio ecuatoriano.

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:

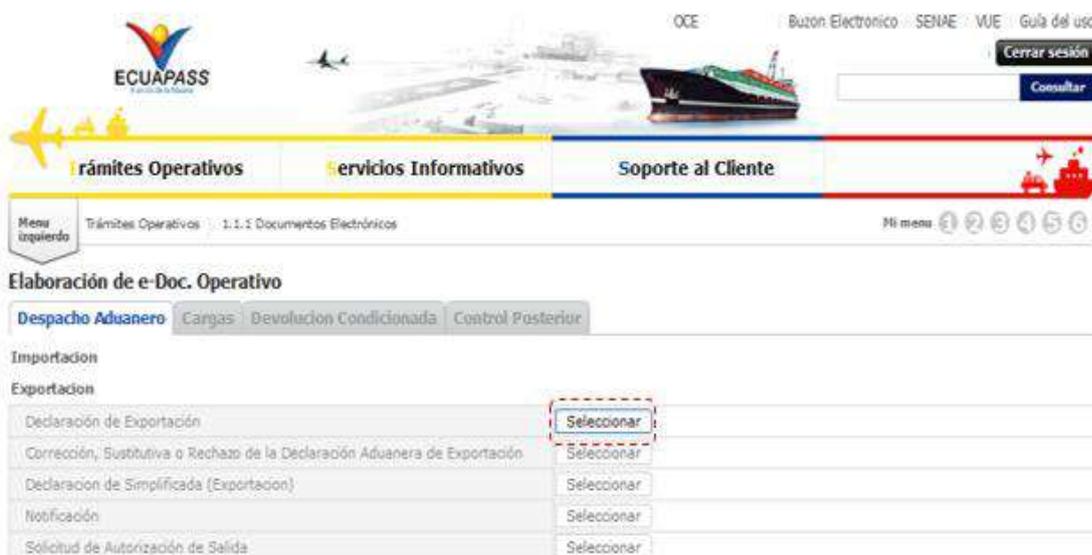
- 1.- Se ingresa al Sistema Aduanero denominado “ECUAPASS” mediante un usuario y una contraseña.
- 2.- Una vez realizado el inicio de sesión, seleccione el menú principal “Trámites operativos”, submenú “Elaboración de e-Doc. Operativo” y luego haga clic en la opción “1.1.1 Documentos Electrónicos”.



Resultado : 0

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”.



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 debe completar los siguientes campos:

Trámites Operativos | **Servicios Informativos** | **Soporte al Cliente**

Trámites Operativos > 1.1.1 Documentos Electrónicos > Declaración de Exportación

Declaración de Exportación

INFORMACION GENERAL

| | | | |
|-----------------------------|---------------|---------------------------|---------------|
| * A05.Código del declarante | 16000021 | * A01.Código del distrito | --Selección-- |
| * A03.Código de Régimen | --Selección-- | * A04.Tipo de despacho | --Selección-- |

INFORMACION DE EXPORTADOR

| | | | | |
|---|------------------|---------------|-----------------------------|--------------------------|
| * B04.Código de tipo de identificación del exportador | [001] RUC | 1390034063001 | * B01.Nombre del exportador | EMPRESA DEL MAR CIA LTDA |
| B02.Dirección del exportador | CDLA MANTA BEACH | | B03.Teléfono del exportador | 052921317 |
| * B06.Ciudad de residencia del exportador | CUENCA | | * B07.CIIU | --Selección-- |

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. | CIIU | 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 transmita 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”.

INFORMACION DEL DECLARANTE

| | | | | |
|---|-----------|----|-----------------------------|--|
| * B08.Código de tipo de identificación del declarante | [001] RUC | 09 | * B10.Nombre del declarante | |
| B11.Dirección del declarante | | | | |

COMUN | Item | DOCUMENTOS

| | | | | |
|---|----------------------------|--|---|---------------|
| B19.Nombre del consignatario | | B20.Dirección del consignatario | | |
| * B25.Código de país de destino final | --Selección-- | * B21.Ciudad del consignatario | | |
| * B12.Valor FOB USD | | \$ 0 | * B13.Código de forma de pago de la transacción comercial | --Selección-- |
| * B14.Código de unidad de moneda de transacción | [USD] DOLAR ESTADOUNIDENSE | | B18.Fecha de emisión de la carta de crédito | 13/06/2018 |
| * C01.Código de moneda | [USD] DOLAR ESTADOUNIDENSE | | * C02.Tipo de cambio | 1.00 |
| * C03.Total Moneda transacción | | | | \$ 0 |
| * B22.Tipo de carga | --Selección-- | B24.Medio de transporte del lugar de partida | --Selección-- | |
| * B15.Código de puerto de embarque | --Selección-- | B16.Código de puerto privado desde donde embarca | --Selección-- | |
| * B17.Código de puerto de llegada o de destino | --Selección-- | * B23.Almacén de lugar de partida | --Selección-- | |

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

| | | | |
|--|---------------|--|---------------|
| C04.Cantidad total de ítems | | | |
| C05.Peso neto total | 0.000 | C06.Peso bruto total | 0.00 |
| C07.Cantidad total de bultos | 0 | C08.Cantidad de contenedores | 0 |
| C09.Cantidad total de unidades físicas | 0 | C10.Cantidad total de unidades comerciales | 0 |
| C11.Código de la mercancía de despacho urgente | --Selección-- | C12.Código de solicitud de aforo | --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 mango que se va a exportar 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

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.

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 |

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)

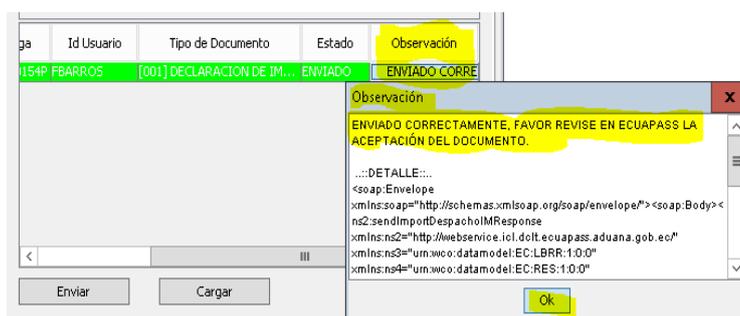
Seleccionamos la opción Token e ingresamos la contraseña;

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.

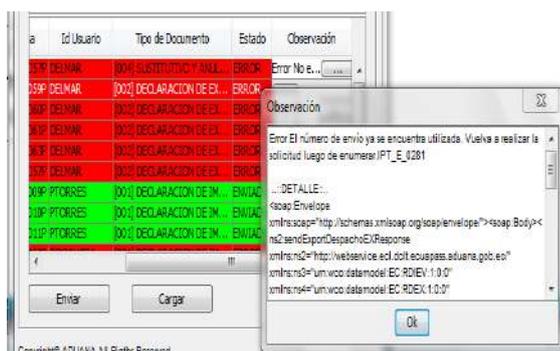
En caso de existir inconsistencia en el envío del documento se mostrará el mensaje con una franja roja, si es aceptado se mostrará de color verde como se muestra a continuación.



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 celda observación.

En caso de existir errores desconocidos, estos deben ser reportados a mesa de servicios.



Fuente: SENA E

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:

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

| 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-CAPEPI | 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 Comercio Exterior e Inversiones | SGP, EUR.1, GSTP, CAN, ALADI, MERCOSUR, GUATEMALA, NICARAGUA, EL SALVADOR Y TERCEROS PAÍSES | Guayaquil | (04)2591-370 |
| 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 Hidrocarbúrico-ARCH | SGP, EUR.1, GSTP, CAN, ALADI, MERCOSUR, GUATEMALA, NICARAGUA, EL SALVADOR Y TERCEROS PAÍSES | Quito | (02)3996-500 |
| 15 | Ministerio de Industrias y Productividad | SGP, EUR.1, GSTP, CAN, ALADI, MERCOSUR, GUATEMALA, NICARAGUA, EL SALVADOR Y TERCEROS PAÍSES | Quito | (02)3948-760 |
| | | | Guayaquil | (04)2068-643 |
| | | | Cuenca | (07)4103-068 |
| | | | Ambato | (03)2585-552 |
| | | | Manta | (05)2620-084 |
| | | | Ibarra | (06)2602-622 |

Elaborado por: CLIPCE

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”

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

| Trámites | Actualidad de Tasas Pendientes de Pago | Listado de Certificados por Vencer |
|----------|--|------------------------------------|
| 1 | 0 | 2 |

Fuente: SENA E

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

Certificados de Origen y DJO

Apoderado

Registro de Apoderado

Comercializador

Registro de Comercializador

Modificación de Comercializador

DJO

Elaboración de DJO

CO

Certificado SGP

Certificado ALADI

Certificado MERCOSUR

Certificado ACE65(Acuerdo CHILE ECUADOR)

Certificado Terceros Países

Certificado Acuerdo de Cartagena(CAN)

Certificado SGTP

Envío de Cert. Origen masivos

Actualización / Consulta de Cert. Origen masivos

Estado de Trámite Integral

Estado de Trámite Integral

Fuente: SENA E

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 mango 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. + 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

3. UTILIZACION INSTRUMENTOS DE COMPETITIVIDAD ADUANERO

+ Zona Seleccionar

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

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– MPCEIPI 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 MPCEIPI está avalada por el Acuerdo Ministerial No. 8 y la Resolución Nro. MPCEIP-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 E

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.



Fuente: SENA E

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; la información del medio de transporte y la 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)

* Nombre 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 la que se conoce)

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

4. Official Use

ISSUED RETROSPECTIVELY

Fuente: SENA

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

9.-Seleccionar la pestaña Productos y completar los casilleros correspondientes a la subpartida del mango, 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 | Codig arancel |
|---------------|--------------------------|--------------------------|--------------------|------------|--------|---------|-------|-------|---------------|
| | | | | | | | | | |

5. Número de ítems

* Tariff Code: []

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

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

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

* 8. Origin Criterion: "p"

* 9. Peso bruto u otra cantidad. (Ej: 10543.00) * Unit: KILOGRAMO

* 10. Número de factura * Invoice's date: []

* Invoice's Value (Ej: 100543.00)

Agregar Modificar Eliminar

Fuente: SENA

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.

Certificado SGP ◀

Propietario Información Productos **Localización** Enviar

Información Complementaria

11. Certification
MCE

* 12. Declaration por el exportador
PRODUCED IN ECUADOR

* Pais importador. Y que cumplen con los requisitos de origen para los productos especificados en el Sistema Generalizado de Preferencias para los productos exportados a

PROVINCIA Ciudad

* Lugar y fecha, firma del representante autorizado

Fuente: SENA

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*.



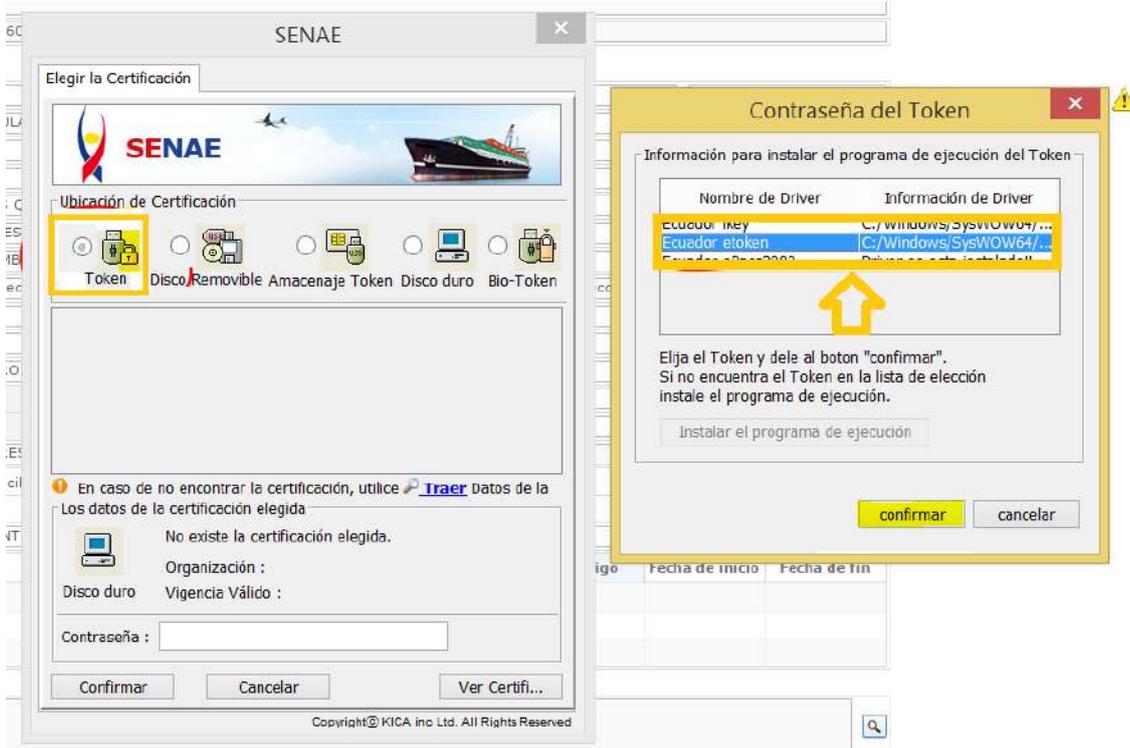
Fuente: SENAE

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: SENAE

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.



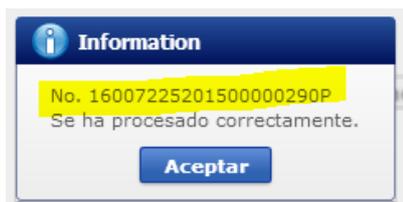
Fuente: SENAE

17.-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 del Ecuador; esto es, con caracteres que contengan letras mayúsculas, minúsculas y números.



Fuente: SENAE

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: SENAE

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 Comercio Exterior e Inversiones 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 e Inversiones.

Registro/Listado en **la Subsecretaría de Calidad e Inocuidad SCI**

Los establecimientos que están inmersos dentro la cadena de elaboración de productos pesqueros o acuícolas, deben estar bajo el control de la Autoridad Competente, y constar en listas respectivas. Estas listas son mantenidas por la autoridad competente y la inclusión de un establecimiento en la lista correspondiente es condición sin la cual no podrá recibir, almacenar, procesar y/o exportar productos. Cada establecimiento en esta lista recibe una identificación única y permanente (número de registro) y no podrá tener más de un número de registro en cada lista.

Cualquier movimiento dentro o fuera de estas listas es definido por la conformidad de los establecimientos a los protocolos manejados por la autoridad competente.

La autoridad competente maneja dos tipos de listas:

Listas Internas.-

Los establecimientos que se encuentran dentro de esta categoría pueden proveer materias primas o servicios a los exportadores. Estas listas se mantendrán para los laboratorios de larvas, granjas camarónicas, productores de alimentos balanceados, embarcaciones costeras, embarcaciones de alta mar, empresas procesadoras primarias, plantas de frío, fábricas de hielo y empresas de transporte dedicadas a productos acuícolas.

Listas Externas.-

Son las listas que la autoridad competente pone a disposición de entidades de países interesados o entidades de control, bajo requerimiento específico. Estas listas se mantendrán para embarcaciones y plantas procesadoras y/o empacadoras de productos de acuicultura.

Listado Inicial para Nuevos Establecimientos

Las personas naturales o jurídicas, propietarias o representantes de establecimientos que deseen ser incluidos en las listas deberán en primera instancia solicitar el formulario de aplicación y los protocolos correspondientes (o resúmenes de ellos) que establecen los requerimientos y condiciones de ingreso a cada lista respectiva, que se llevará a cabo por la autoridad competente.

Cuando el solicitante decida que su establecimiento se encuentra en conformidad con los requerimientos y condiciones del ingreso, presentará la aplicación y se programará una visita de inspección in situ y verificación al establecimiento.

Si la conformidad del establecimiento no es la suficiente, el establecimiento podrá solicitar más visitas de verificación por parte de la autoridad competente cuando considere que se encuentra en conformidad y de no ser así estas inspecciones continuarán hasta que el establecimiento presente conformidad de modo que la autoridad competente pueda ofrecer garantías oficiales respecto al establecimiento.

Certificado Sanitario

Es un documento oficial emitido por el Subsecretaría de Calidad e Inocuidad - SCI que acompaña a los productos acuícolas de exportación que han sido capturados, cosechados, recibidos, procesados, almacenados, embarcados bajo una cadena de trazabilidad y en condiciones de conformidad, convirtiéndose en una garantía oficial.

Requisitos. -

El derecho de emisión de un certificado se encuentra condicionado al cumplimiento de los siguientes requisitos:

Solo podrán solicitar certificado sanitario, los representantes legales o personas autorizadas por las empresas del listado oficial, a través de documentos notariados.

Solo aquellas empresas que consten en el listado oficial mantenido por la Subsecretaría de Calidad e Inocuidad podrán solicitar la emisión de los certificados de conformidad.

Solo se podrá certificar productos correspondientes a las categorías de líneas de producción para los cuales los productores en el listado estén autorizados y estos estén incluidos en programas de control verificado.

Solo se otorgará certificados sanitarios a aquellas empresas que estén al día en el pago de sus servicios.

Contenido y Limitaciones. -

Los certificados a ser enviados al exterior, serán emitidos en documento original y copias, y tendrán los siguientes requisitos generales:

Número único de identificación.

No contener espacios en blanco.

Cualquier alteración invalidará el documento.

Deberán elaborarse en el lenguaje oficial del Estado miembro donde se recibe el producto y/o en el idioma solicitado por el usuario.

Un solo destinatario.

Emitirse de conformidad al modelo oficial y no ser alterado.

Firmado por el representante oficial de la autoridad competente del país de origen y con un sello oficial en un color distinto al de la tinta de impresión.

Con fecha anterior de emisión a la fecha del embarque de los productos para el envío hacia la comunidad.

Los detalles de dirección y que tengan número de registro del procesador, deben corresponder a lo detallado en el conocimiento de embarque.

Cuando los certificados no hayan sido emitidos de conformidad con todos estos requisitos, la entrada de los productos será rechazada.

Preparación del Certificado. -

Es responsabilidad del exportador requerir el certificado sanitario.

Exportadores deben asegurarse que la información proporcionada es correcta antes de solicitar el certificado.

Fechas deben figurar en numerales.

Toda la información debe ser completada con la misma tipografía (ya sea máquina de escribir o computadora), incluyendo declaraciones adicionales autorizadas.

Toda la información debe ser escrita al tope derecho de cada casillero, el espaciado entre renglones no debe dejar espacios visibles. La información no debe sobrepasar los casilleros correspondientes.

Los espacios libres luego de la última información, así como todo casillero no utilizado deben ser invalidados.

La palabra “No Aplicable” debe ser utilizada, y no abreviaciones.

Los detalles del consignatario y su dirección en el país de destino deben ser incluidos.

La identificación oficial y el nombre tal cual está en el listado enviado a la UE deben figurar en el certificado.

El certificado sanitario una vez firmado no podrá modificarse.

Información comercial de inventarios, incluidos números de ítems por producto son consideradas identificaciones válidas del producto siendo verificables. Este tipo de información puede agregarse como parte de la descripción del producto.

Toda información comercial, de ser absolutamente necesaria y puede incluirse en un casillero bajo el título “información comercial no oficial”

Los certificados serán emitidos por un oficial de certificación acorde con la conformidad del establecimiento y sus productos.

El oficial de certificación debe tener acceso a la información para corroborar su conformidad.

Solo se otorgará un certificado único por volumen exportado.

No es posible proveer certificados para destinos alternativos del producto exportado.

La certificación se fundamentará en el uso de la información de una base de los datos correlacionales de conformidad, que mantenga registros de cada establecimiento listado.

Esta base de datos le permitirá al oficial certificador comprobar el estatus de conformidad, tipos y restricciones de productos y otros tipos de información relevante al momento de emitir el certificado.

La base de datos mantendrá la asignación numérica de los certificados.

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 las mercancías e instrucciones especiales de manejo. ([Anexo 6.4](#)).

Este documento conlleva la responsabilidad del exportador en cuanto a la veracidad y exactitud de la información entregada a la naviera.

Recomendaciones:

El exportador deberá revisar el cut off físico con el cut of documental que entregan las navieras, a fin de evitar pre manifestaciones el cual incurre en costos adicionales por ingreso anticipado (conexión en puerto) y riesgo de contaminación en puerto.

Carta de Temperatura

Es el documento que proporciona a la naviera las instrucciones específicas respecto de la temperatura, ventilación y otros parámetros para el contenedor refrigerado ([Anexo 6.5](#)).

Mediante este instrumento, el exportador asume la total responsabilidad sobre esas instrucciones. Para el caso de exportaciones de camarón, la carta de temperatura debe indicar -18C grados centígrados y ventilación del 0%.

Proceso en Empacadora

Es el proceso que se va a realizar antes del inicio de la cadena logística, pero tiene mucha importancia para el mantenimiento de la competitividad del camarón.

Zona de Empaque

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

Área completamente cerrada. De esta manera se evita el ingreso de agentes contaminantes.

Paredes internas y piso, deben estar perfectamente enlucidos y pintados o preferiblemente cubiertos de baldosas para que faciliten la limpieza integral con desinfectantes.

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.



Empacreci

Es recomendable que las zonas donde se encuentren los andenes de carga cuenten con sistemas de refrigeración que permitan mantener la cadena de frío del camarón. 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 óptima calidad del producto.

Materiales de Empaque

Es importante que antes de empacar las cajas individuales dentro de las cajas, se verifique que las master no están dobladas, pues perderían su resistencia al estibarlas dentro del contenedor. Una caja doblada no resistirá la presión de otras cajas puestas encima. De igual manera se debe tener cuidado de no doblarlas o aplastarlas al enzuncharlas.



www.sinaloa.quebarato.com.mx

Pallets

Si para un embarque se requiere utilizar pallets de madera, estos 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>

Proceso de Armado de Cajas

Esta tarea es recomendable que se lleve a cabo en las más exigentes condiciones de salubridad y limpieza.



Expalsa

El 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 camarón se usa generalmente los 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 camarón, 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:

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

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/>

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

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 3.1.10. de este protocolo). Para camarón, la temperatura óptima es -18 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

Ajuste de la Ventilación. - La ventolera debe estar completamente cerrada, permitiendo 0% de ventilación.

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 carga. 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.

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 las cajas.

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.

Carga/Estiba de Contenedor o Camión

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:

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 cajas, o materiales de empaque, ya que podrían ser obstáculos para el flujo del aire.



Agrovictoria S.A.

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

Durante la carga del contenedor, es importante que se realice la estiba de manera que las cajas queden ajustadas unas con otras. De esta manera, se asegura que no queden espacios que permitan que el aire frío se desvíe. 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.



Ocean America Food S.A.

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



SeaLand

Termo-Registadores

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.

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.



Tecomp 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.

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.

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.

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 resarce 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.

Sugerencia:

Las cláusulas del transporte internacional contemplan deberes y obligaciones contraídas entre la compañía de transporte y quien suscribe o contrata el flete internacional; este deberá suministrar a la compañía de transporte toda la información y contactos de avisos de arribos y notificaciones en caso de algún percance; del mismo modo la compañía de transporte y su representada deberá dar los avisos correspondientes de acuerdo a la instrucción de embarque que constan en el documento de embarque o Bill of Lading, *esto con el fin de tener las alertas tempranas para optimizar tiempos en el proceso de la cadena de suministros y atención al cliente.*

Riesgos en la Carga y Descarga

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

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.

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.

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).

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.

Carga/Descarga.-

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

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, empaadoras, 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.

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).

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.

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:

Determinar el flujo de la mercancía e identificar a los socios comerciales (contratados directa o indirectamente).

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.

Realizar un análisis de vulnerabilidad y clasificarla como: Alto, Medio, Bajo.

Elaborar un plan de acción.

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:

Riesgo Bajo - Ningún incidente reciente/inteligencia/información.

Riesgo Medio - Ningún incidente reciente/cierta inteligencia/información sobre la probabilidad de actividad.

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”:

Terrorismo.

Contrabando de materiales ilícitos.

Contrabando Humano.

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 a 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.

Riesgo Bajo – Cumple con todos los criterios mínimos de seguridad.

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.

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).

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:

Fecha que se estableció el proceso de análisis de riesgos.

Identificación de personas responsables en mantener el proceso al día, incluyendo personas de respaldo.

Definir cuándo se deben realizar los análisis de riesgo (ej. Proveedor nuevo).

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).

La frecuencia requerida de revisiones a procesos/políticas/procedimientos (ej. anual, bi-anual, cuando sea necesario, etc.) relativo a los análisis de riesgo.

Cómo se realizarán los análisis de amenazas de una cadena de suministro internacional (fuentes utilizadas para determinar amenaza).

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).

Proceso para proveer capacitación a personal clave que serán responsables por el proceso de análisis de riesgos.

Supervisión corporativa para asegurar que el proceso se realice de manera consistente y eficiente.

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.

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 cometimiento 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:

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.

Debe conocer bien a su socio de negocios o servicios;

Confirmar datos de representante legal, accionistas, domicilio, teléfonos, correo electrónico, página web;

Solicitar copias de la documentación legal de la empresa: constitución, RUC, nombramiento de representante legal, cédula de ciudadanía del representante legal;

En el caso de proveedores de servicios que contemplen mano de obra, deberá solicitar además un certificado de cumplimiento de obligaciones con el IESS;

Verificar si tiene protocolos o procedimientos de seguridad;

Establecer procedimientos específicos de seguridad y control, mediante acuerdo firmado por las partes.

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.

Conocimiento de su socio comercial, identidad y legalidad de la empresa;

Origen y destino de las operaciones comerciales del nuevo socio o proveedor;

Frecuencia de sus operaciones;

Formas y montos de pago;

Receptividad a controles o investigación;

Inconsistencias en la información del negocio o servicios prestados;

Antigüedad en el mercado;

Trazabilidad de sus operaciones;

Modalidad de transporte;

Reportar anomalías a la autoridad correspondiente.



Associated France Press

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:

Establecer un procedimiento riguroso de selección, debidamente documentado y verificadas las referencias personales y laborales;

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;

Debe tenerse copias de documentos personales: cedula de identidad o pasaporte, tipo de sangres, certificados de salud, entre otros.

Toda la información debe ser verificada regularmente, al menos de manera semestral. Se sugiere visitas domiciliarias para constatar la veracidad de la información;

Todo empleado o personal eventual deberá tener su contrato laboral debidamente inscrito en el Ministerio de lo Laboral, de acuerdo a la Ley;

En áreas sensibles y de responsabilidad, los contratos de estos empleados deberán incluir cláusulas que estipulen esa responsabilidad;

Se sugiere el uso de polígrafo en caso de posiciones de gran responsabilidad o sensible a riesgos;

Se debe contar con el debido Reglamento Interno como manda la Ley y se sugiere tener un manual orgánico funcional que determine las obligaciones de cada empleado;

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;

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.

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



PKN

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:

Contar con cerramiento perimetral en todas las áreas donde se maneja o almacena carga.

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.

Revisión periódica del perímetro para verificar el buen estado de las cercas y barreras.

Disponer de casetas para el control, monitoreo y supervisión de puertas de ingreso y salida de vehículos y personas.

Reducir al mínimo la cantidad de puertas habilitadas para el ingreso y salida con la finalidad de mantener un mejor control de seguridad. Muchas vías de acceso dificultan los controles y aumentan los costos de equipos y personal de vigilancia.

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.

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.

Debe existir un apropiado mantenimiento y reparación de las estructuras.

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.

Mantener doble control en cerraduras, llaves y claves de acceso y tener un registro de acceso de claves todas las personas a quienes se les da acceso a esas claves o a las instalaciones.

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.

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.

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.

Debe considerarse el uso de vigilancia electrónica para las instalaciones y los perímetros.

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.

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.

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.

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.

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.

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

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:

Contar con un sistema de identificación positiva de los empleados para mantener un adecuado control de ingreso y salida en las instalaciones.

Identificar las áreas sensibles de acceso con el fin de controlar o restringir el ingreso a empleados o visitantes.

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.

Establecer, documentar y mantener procedimientos para la entrega, eliminación, devolución y cambio de dispositivos de acceso como llaves, tarjetas de acceso, claves, etc.

Los visitantes y cualquier persona extraña a la empresa deberán presentar una identificación vigente con fotografía al momento de ingresar a la instalación.

Revisar la identificación del portador para asegurar su validez y vigencia

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.

Controlar la entrega y devolución de las tarjetas de identificación de empleados, visitantes y proveedores.

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..

Contar con procedimientos establecidos para identificar, dirigirse y retirar a personas no autorizadas o no identificadas.

Poner en práctica medidas para desalentar el ingreso no autorizado y aumentar la probabilidad de detección en la empresa. Colocar avisos de advertencia.

Proporcionar capacitación en seguridad para los empleados de las instalaciones donde se maneja carga de exportación.

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.

Reforzar la obligación de los empleados a informar oportunamente a las autoridades competentes de todas las personas sospechosas, actividades u objetos encontrados.

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.

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.

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.

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:

La detección de intrusos en el interior y exterior, el control de accesos y tráfico (personas, paquetes, correspondencia, vehículos, etc.),

La vigilancia óptica mediante fotografía o circuito cerrado de televisión (CCTV),

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:

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).

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).

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).

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).

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

Materias Primas y Materiales de Empaque

Recientemente, hallazgos de la policía antinarcoóticos 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:

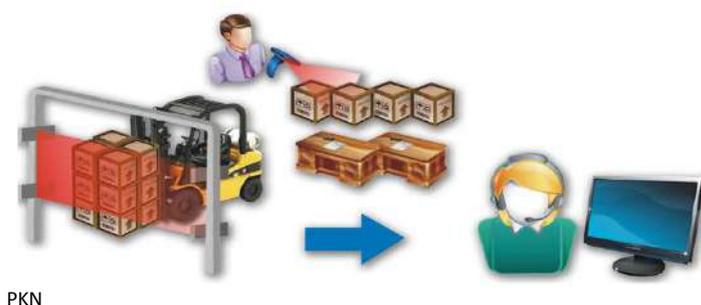
La bodega donde se guardan los materiales de empaque deben preferiblemente tener una sola puerta de ingreso y salida que facilite el control. Las ventanas deben contar con mecanismos de seguridad que evite el ingreso de personas no autorizadas.

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.

Los materiales e insumos deben ser adquiridos únicamente de proveedores formales y que preferiblemente adopten también medidas de control y de seguridad.

Se debe controlar y revisar el material de empaque y embalaje antes de su uso.

Debe contar con procedimientos documentados para el manejo y control de insumos y materiales de empaque.



PKN

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 debe implementarse procedimientos estrictos para su control. Para ello deben adoptarse los siguientes procedimientos:

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.

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.

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.

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.

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.

Procure trabajar con el transportista para verificar que se aplican procedimientos y controles de seguridad eficaces durante el proceso de llenado, cargue y transporte del contenedor o furgón.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

Deben existir procedimientos documentados que identifiquen factores específicos que puedan juzgar que el envío con un cierto transportista implique mayor riesgo.

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.

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.

Debe identificar 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.

El conductor debe notificar a la empresa cualquier retraso en la ruta debido a condiciones climáticas, tráfico o cualquier otra circunstancia.

Debe aplicar un proceso de verificación documentada, periódica e imprevista para asegurar que se mantengan los diarios y que se sigan y se cumplan los procedimientos de seguimiento y supervisión.

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:

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.

Debe tener procedimientos documentados en el punto de llenado para sellar correctamente y mantener la integridad de los contenedores y furgones.

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.

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.

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.

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.

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.

Debe tener procedimientos para reconocer y reportar a las autoridades aduaneras o la autoridad pertinente, cuando los sellos, contenedores o furgones han sido comprometidos.

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.

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.

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 traspa 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

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.

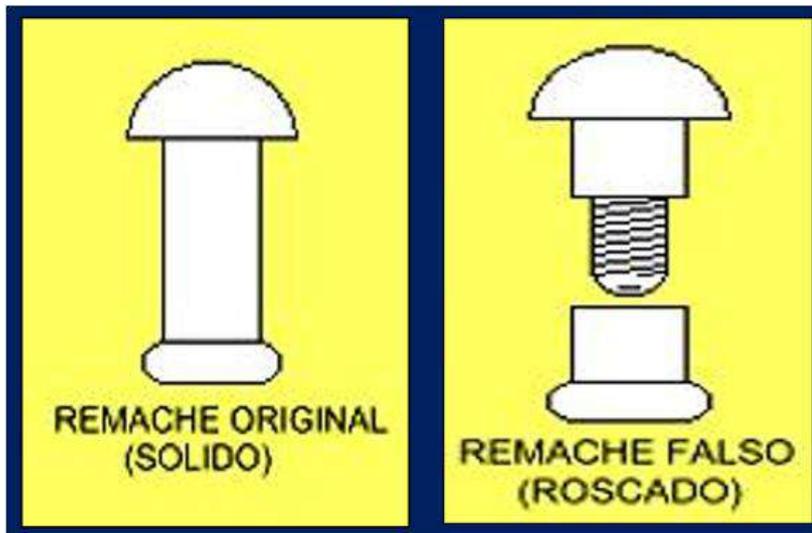


Tasesa

Inspección de puertas de los contenedores.-

Se debe verificar que los sitios vulnerables no han sido modificados sin ajustarse a los estándares internacionales. Revisar:

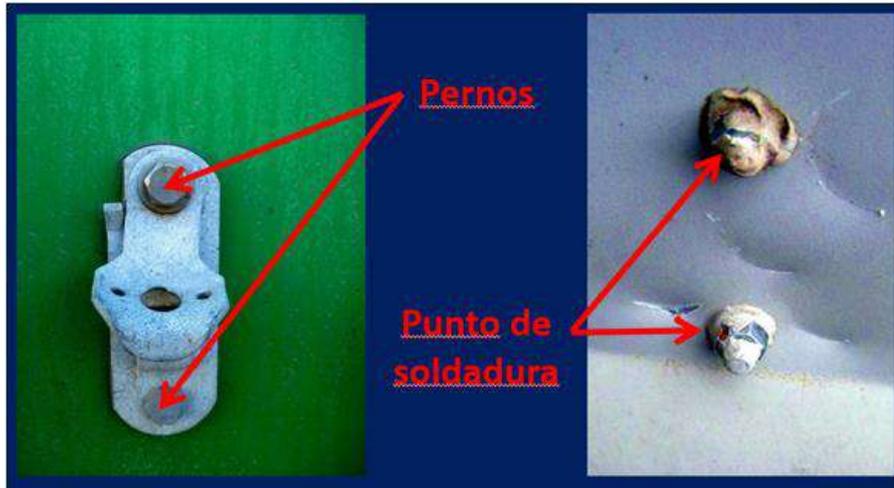
Remaches y tuercas de los dispositivos de seguridad de las puertas verificando que los remaches tengan cabeza redonda y que el extremo de la tuerca o hembra esté soldada.



Tasesa

Canal superior e inferior interno sin tapas que pueden ser empleados para esconder mercancías ilícitas.

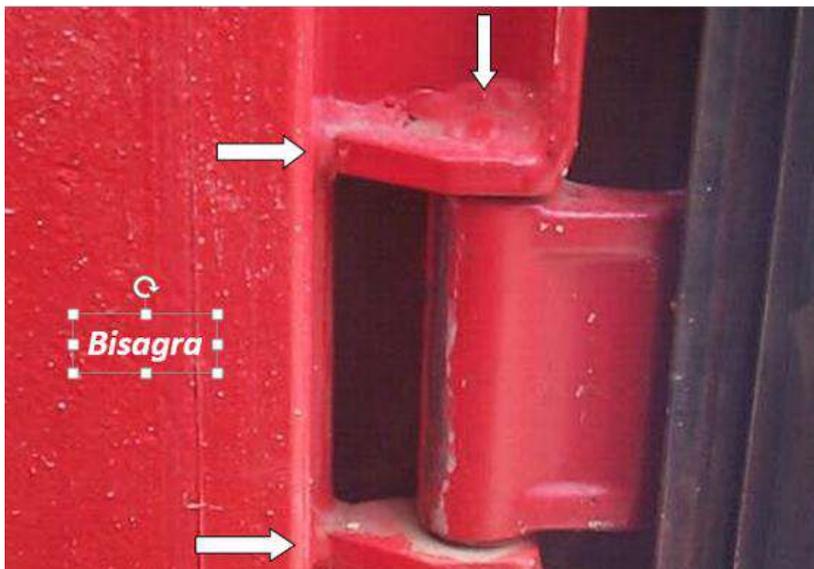
Si el conjunto retenedor/chaveta de la manija que porta el sello, está fijado al panel de la puerta mediante pernos y tuercas, asegúrese que estos están unidos por un punto de soldadura por el lado interior de la puerta.



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.

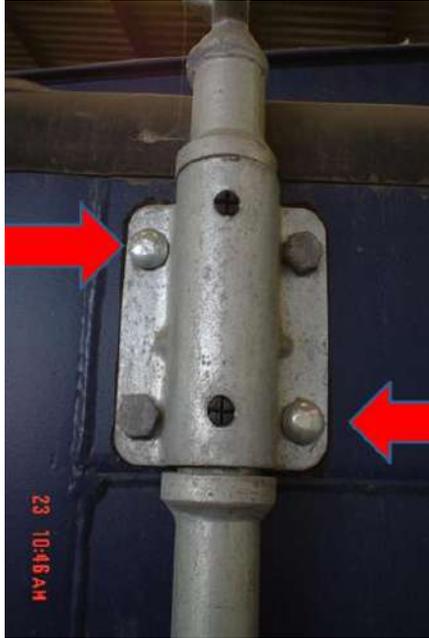
Revise las bisagras de las puertas. Busque marcas irregulares de soldadura o rastros de pintura fresca o de diferente color, que pueda evidenciar que hubieran removido las puertas. De igual manera pulse las puertas para comprobar que no estén flojas las bisagras o descuadradas las puertas.



Tasesa

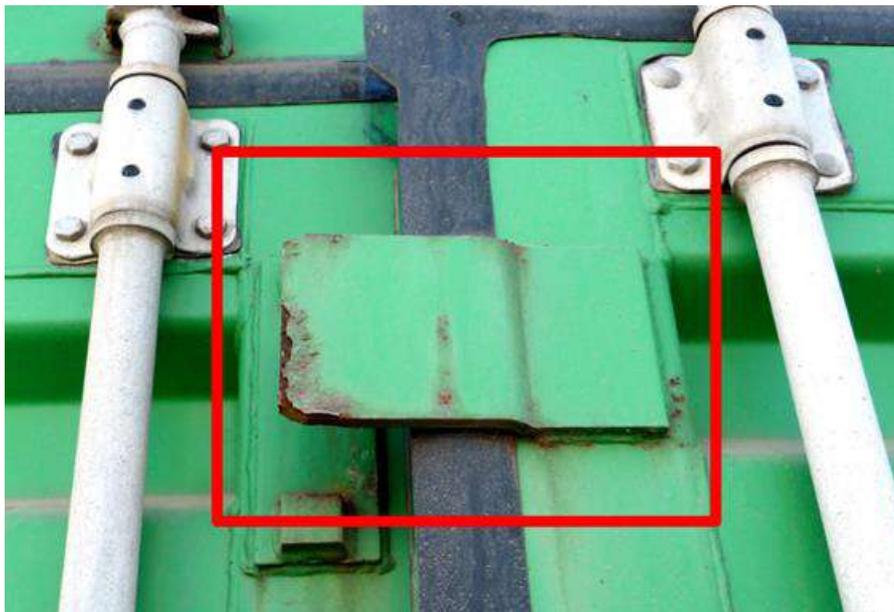
Remaches, tuerca y tornillos sin soldadura.

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 teclé, se sentirá claramente que el piso esta 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.

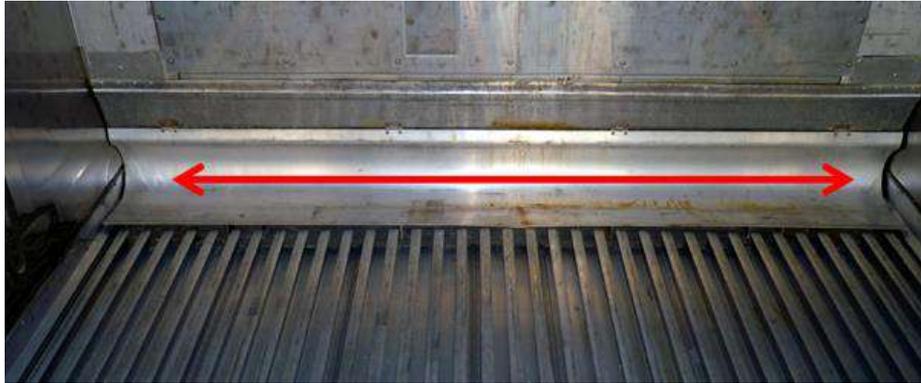


Tasesa

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

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:

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.

Deben mantenerse en áreas seguras, la carga y contenedores, para impedir el acceso o manipulación no autorizados.

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

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:

Debe asignarse cuentas individuales que exijan un cambio periódico de la contraseña en los sistemas automatizados.

Se debe establecer políticas, procedimientos y normas de tecnología de información, utilizadas en la organización, las cuales deben darse a conocer mediante capacitación.

El control de la documentación y la información en los equipos de cómputo, deben incluir protección contra el acceso no autorizado.

Debe tener copias de respaldo de la información sensible de la organización y contar con una copia fuera de sus instalaciones.

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.

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.

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.

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.

Debe existir una política de firmas y sellos que autoricen los diferentes procesos de la organización.

Debe adoptarse medidas de protección de la información y documentación crítica y procedimientos establecidos.

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).

Debe establecerse un procedimiento para la trazabilidad oportuna de la carga.

Debe existir un registro fotográfico o fílmico antes, durante y después del proceso de carga y descarga.

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.

Debe existir un procedimiento para investigar y solucionar todos los casos de faltantes o sobrantes y otras discrepancias o anomalías de la carga.

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

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:

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.

Debe difundirse entre los empleados los procedimientos que la organización ha puesto en marcha para considerar una situación y como reportarla.

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.

Debe proporcionar a los empleados los procedimientos para identificar y reportar una actividad sospechosa.

Debe implementar una política para evitar la divulgación innecesaria de información confidencial.

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.

La capacitación en registros de vehículos debe adoptarse como parte del programa de capacitación práctica de la empresa.

Se recomienda ofrecer incentivos por la participación activa de los empleados.

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 6.11](#)).

El Subsecretaría de Calidad e Inocuidad - SCI (SUBSECRETARÍA DE CALIDAD E INOCUIDAD), es la entidad certificadora del Estado respecto de la calidad de los productos acuícola-pesqueros de exportación en todas sus formas, deviniendo que las empresas pesqueras, para efectos de comercialización y exportación de productos pesqueros procesados deben obtener los certificados sanitarios o de control de calidad emitidos por el SUBSECRETARÍA DE CALIDAD E INOCUIDAD, previo la verificación de los parámetros de higiene, calidad y normas de registro respectivos. Para efecto del cumplimiento de sus funciones, debe proporcionar las garantías oficiales requeridas ante las obligaciones de:

Recursos.-

Instrumentos de producción y condiciones de procesamiento (Sistemas de Control en Seguridad Alimentaria - HACCP, programas de soporte, trazabilidad, condiciones especiales, etiquetado, empaques, condiciones de registro de barcos, plantas, piscinas, entre otros.)

Resultados.-

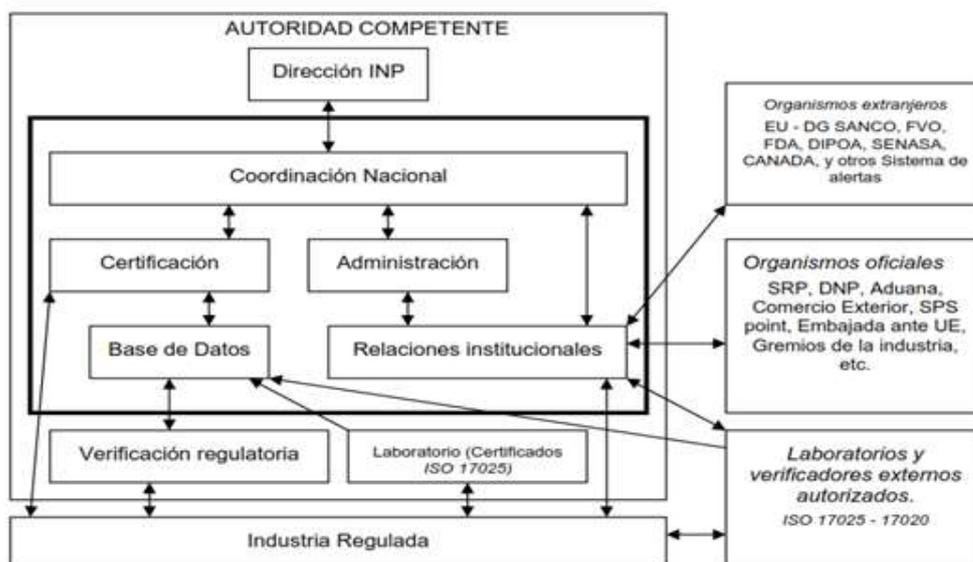
Conformidad de productos en términos de inocuidad (histamina, residuos, contaminantes, especies prohibidas, organismos patógenos en materia prima, agua, producto, entre otros.)

Control.-

Monitoreo y Verificación Oficial. (Régimen de inspección, confirmación de trazabilidad, veracidad de análisis y determinaciones, plan de monitoreo de residuos, sistemas administrativos, manejo de listas y autorizaciones, certificación, entre otros.)

La Subsecretaría de Calidad e Inocuidad tiene entre sus funciones certificar que los productos de la pesca y de acuicultura cumplen con los requisitos de inocuidad alimentaria.

En función de este propósito, la Subsecretaría de Calidad e Inocuidad está estructurado de la siguiente forma:



Responsabilidades.-

La Subsecretaría de Calidad e Inocuidad - SCI como Autoridad Competente tendrá la responsabilidad del otorgamiento de garantías oficiales respecto de la exportación de productos pesqueros y acuícolas de la República del Ecuador.

Su función principal es la de coordinar los procesos de garantías oficiales y el resguardo de su imparcialidad. Bajo la responsabilidad de la Coordinación Nacional tendrá las siguientes instancias:

Certificación.-

Se emitirán, sellarán y firmarán los certificados para la exportación de los productos que provienen de establecimientos registrados que mantengan la conformidad necesaria para permanecer en el registro o lista oficial. Estará a cargo de oficiales de certificación.

Administración.-

Manejará todas las facetas administrativas de la Autoridad Competente, respecto a su estructura interna, la recuperación de costos y la gestión de las listas/registros de conformidad de acuerdo a la base de datos.

Base de Datos.-

Manejará la entrada, procesamiento y seguridad de los resultados producidos por los servicios de verificación regulatoria y laboratorios, así como su disponibilidad a los oficiales de certificación y a la coordinación nacional.

Relaciones Institucionales.-

Maneja toda la relaciones intra e interinstitucionales requeridas por la Autoridad Competente, así como también las relaciones bilaterales entre la Autoridad Competente y sus similares de otros países, particularmente del mantenimiento actualizado de los requerimientos legales de cada país en forma de directiva, reglamentos, entre otros. A su vez, canaliza hacia la coordinación nacional la interacción con la industria.

Servicios Intra-Institucionales.-

La ejecución de actividades de verificación regulatoria y determinaciones de carácter oficial dentro de la Subsecretaría de Calidad e Inocuidad se concede a dos grupos:

Servicio de Verificación Regulatoria.-

La Autoridad Competente verificará a los establecimientos de la cadena de procesos pesqueros y acuícolas basados en listas de chequeo.

Servicio de Laboratorio.-

Son los servicios que presta el Subsecretaría de Calidad e Inocuidad - SCI (SUBSECRETARÍA DE CALIDAD E INOCUIDAD) por medio de sus laboratorios acreditados para la ejecución de análisis de muestras oficiales de parámetros físicos, químicos, biológicos, microbiológicos y organolépticos cuando sean requeridos.

Servicios Extra-Institucionales.-

Laboratorios Externos Autorizados.-

La Subsecretaría de Calidad e Inocuidad autorizará de conformidad con el “Protocolo Técnico de Autorización de Laboratorios”, a laboratorios externos para la ejecución de análisis de muestras oficiales de parámetros físicos, químicos, microbiológicos y organolépticos.

Monitoreo y Control.-

La Subsecretaría de Calidad e Inocuidad tiene la potestad de realizar observaciones o inspecciones con el objeto de verificar el grado de cumplimiento de la normativa existente. Este monitoreo incluye la realización de muestreos y análisis, con la finalidad de garantizar condiciones sanitarias óptimas, estableciendo para esto los siguientes procedimientos:

Verificar la eficacia de los controles que cada establecimiento realice, y

Hacer el seguimiento para verificar que se adopten las medidas correctivas cuando es necesario.

Este sistema de monitoreo inicialmente se aplicará a un número de parámetros determinados por las líneas de producción, a los cuales se incluirán las sustancias por las cuales se han recibido alertas rápidas durante 4 años anteriores a su ejecución.

El Plan de monitoreo se encuentra definido de la siguiente manera:

Monitoreo de contaminantes ambientales y microbiológicos, en el tiempo y en la forma determinados por la Autoridad Competente.

Monitoreo de residuos relacionados a productos de origen animal derivados de la acuicultura.

Monitoreo organoléptico, de parásitos y de condiciones de desembarco.

En estos planes de monitoreo estarán definidos los siguientes parámetros:

Tipos de muestra

Número de muestras

Protocolos de pre-selección de zonas de muestreo

Parámetros a analizar

Análisis y reporte de resultados

Los análisis que correspondan serán efectuados en los laboratorios la Subsecretaría de Calidad e Inocuidad o en los laboratorios con quienes se haya suscrito el convenio respectivo.

Verificación.-

La Subsecretaría de Calidad e Inocuidad realizará verificaciones de los procesos por medio de su cuerpo de verificación e inspectores, los cuales estarán a cargo de la evaluación de la conformidad y el control de los establecimientos respecto a sus obligaciones de acceso a mercados.

Sus funciones principales serán:

Llevar a cabo inspecciones, auditorias, verificaciones de acuerdo a un plan establecido para determinar si los estándares/especificaciones y sistemas basados en manejo de riesgos se encuentran en conformidad.

Determinar la validez continua de sistemas de manejo de riesgos de una manera verificable.

Requerir acciones correctivas en caso de no conformidades.

El servicio de verificación se rige bajo procedimientos internos establecidos y revisados por la Autoridad Competente como parte del proceso.

Dependiendo del tipo de listado al que el establecimiento requiera entrar o mantenerse, se aplicarán distintos tipos de verificaciones, estos pueden ser:

Documentales.-

Esta intervención comprende la verificación de la documentación presentada con el pedido inicial de aprobación para listado e incluye los siguientes elementos:

Descripción general del establecimiento, instalaciones, productos y procesos.

Programas de pre-requisitos (mínimo)

Mantenimiento de instalaciones y maquinarias (calibración, entre otros)

Recepción de materia prima

Recepción de insumos (materiales de empaque, ingredientes, químicos, etc.)

Monitoreo de agua y hielo

Limpieza e higiene de instalaciones

Entrenamiento, salud e higiene del personal

Disposición y manejo de residuos

Manejo de pestes y plagas

Sistemas de trazabilidad

Programa de retiro y/o retorno de productos del mercado

Plan HACCP o de gestión de riesgos.

Operativas.-

Independientemente de la verificación de documentos, la comprobación de operaciones será analizada en conformidad con la documentación presentada por el establecimiento. Esta actividad se completará durante las horas de funcionamiento del establecimiento o durante la estadía en puerto en caso de embarcaciones.

El equipo de verificación visitará las instalaciones de forma previamente acordada con la gerencia del establecimiento o con el armador de la embarcación.

De acuerdo su alcance de esta verificación, podrá ser:

Total.-

Basada en una verificación completa y profunda del espacio físico, condiciones de funcionamiento y estrategias de control, relativa a todos los procesos de recepción, producción, almacenamiento y expedición de sus productos.

Todo establecimiento exportador de productos deberá tener al menos una verificación anual dentro de esta categoría.

Parcial.-

Este tipo de verificación es generalmente utilizado para dar seguimiento a no conformidades, u observaciones registradas anteriormente durante una verificación total, su principal función es para verificar las acciones correctivas llevadas a cabo por el establecimiento dentro de un plazo previsto y acordado, las cuales pueden incluir evidencia enviada por internet, fax u otros.

Conformidad.-

Esta actividad puede estar asociada a la historia de conformidad del establecimiento o a su participación en planes de monitoreo oficiales donde se asocia a actividades de muestreo. Su alcance puede ser parcial o total, de acuerdo a los casos particulares y serán acordadas con el establecimiento y/o embarcaciones, con anterioridad.

Visitas Aleatorias.-

La Subsecretaría de Calidad e Inocuidad se reserva el derecho de proceder con actividades de verificación no anunciadas, basadas en razones de asegurar su capacidad de otorgar garantías oficiales.

Listas de Chequeo.-

La Subsecretaría de Calidad e Inocuidad establece el uso de listas de chequeo para que sean utilizados en la verificación del cumplimiento de los estándares mínimos de conformidad.

La conformidad se evalúa dentro de 3 posibles resultados:

De No Conformidad.-

La no conformidad está establecida como la falta de cumplimiento en los estándares mínimos de conformidad, siempre que esta falta de cumplimiento exponga a la materia prima o producto a un nivel no aceptable de riesgo.

Para que este tipo de observaciones sean superadas se requerirá que la no conformidad sea corregida inmediatamente y que el producto expuesto sea tratado según corresponda.

En caso de que el nivel de riesgo sea demasiado alto, la producción no se reiniciará hasta que se ejecuten medidas de control satisfactorias.

Si una no conformidad se corrige de inmediato durante la verificación, no será registrada en el informe.

La falta de conformidad a la que la materia prima y/o productos están expuestos, es de un nivel inaceptable de riesgo, que compromete su aptitud para el propósito de ser alimento.

De Conformidad Parcial.-

El tópico bajo verificación se encuentra en una conformidad sustancial, sin embargo hay elementos que, si no son controlados podrían potencialmente exponer a la materia prima o producto a un nivel inaceptable de riesgo que comprometa su Inocuidad para el propósito de ser alimento.

El plazo de corrección de estas conformidades parciales debe ser apropiados a la gravedad de la situación, la magnitud e importancia de los elementos en no conformidad.

El plazo para las acciones correctivas determinará cuándo será la próxima verificación, pudiendo esta ser parcial o periódica de acuerdo a la magnitud de los elementos.

Dependiendo del grado de la conformidad parcial esta podrá superarse con información enviada de manera digital, que permita constatar la corrección de aquello que originó la conformidad parcial.

Situaciones repetitivas y/o no corregidas de conformidad parcial dentro de los plazos comúnmente establecidos, pueden resultar en declarar al establecimiento en no conformidad.

De Conformidad.-

El tópico bajo verificación se encuentra en una conformidad plena con los requerimientos. El establecimiento bajo verificación se encuentra en una conformidad plena con los requerimientos, por ende la próxima verificación será en el máximo plazo establecido.

Las acciones y frecuencias de verificación a las empresas que exportan directamente, se manejarán bajo el esquema indicado en el [Anexo 6.2](#).

Certificación.-

El certificado sanitario es la forma de un aseguramiento oficial mediante el cual la Subsecretaría de Calidad e Inocuidad ofrece sus garantías oficiales de que los productos pesqueros y acuícolas exportados, han sido capturados, cosechados, recibidos, procesados, almacenados y embarcados bajo una cadena de trazabilidad y en condiciones de conformidad equivalentes a los utilizados en el país de destino. Estos certificados contendrán la información específica según lo detallado en decisiones y directivas internacionales.

La emisión de un certificado se condicionará al cumplimiento de los siguientes requisitos:

Sólo podrán solicitar certificado sanitario, los representantes legales o personas autorizadas por los establecimientos del listado oficial, a través de documentos notariados o a través de la VUE, con la utilización de un dispositivo de firma electrónica (token).

Sólo aquellos establecimientos que consten en el listado oficial mantenido por la Subsecretaría de Calidad e Inocuidad podrán solicitar la emisión de los certificados de conformidad.

Sólo se podrá certificar productos correspondientes a las categorías de líneas de producción para los cuales los establecimientos en el listado estén autorizados y estos estén incluidos en programas de control verificado.

Para la emisión de un certificado sanitario, el usuario cancelará el valor correspondiente. Los certificados serán emitidos en documento original y copias, y tendrán los siguientes requisitos generales:

Número único de identificación.

No contener espacios en blanco.

Cualquier alteración invalidará el documento.

Deberán laborarse en el lenguaje oficial del país donde se recibe el producto y/o en el idioma solicitado por el usuario.

Un sólo destinatario.

Emitirse de conformidad al modelo oficial y no ser alterado.

Firmado por el representante oficial la Subsecretaría de Calidad e Inocuidad y con un sello oficial en un color distinto al de la tinta de impresión.

Con fecha anterior de emisión a la fecha del embarque de los productos.

Los detalles de dirección y que tengan número de registro del procesador, deben corresponderse a lo detallado en el conocimiento de embarque (Bill of Lading).

Cuando los certificados no hayan sido emitidos de conformidad con todos estos requisitos, la entrada de los productos será rechazada.

Facilidades de Pago al Exportador.-

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

Subsecretaría de Calidad e Inocuidad modificará su sistema informático, de ser necesario, 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.

Materiales, Equipos y Uniformes.-

El inspector que va a realizar una inspección, deberá acudir debidamente uniformado, con identificación de la Subsecretaría de Calidad e Inocuidad y con todos los materiales, equipos e insumos necesarios para el correcto desempeño de su labor.

SENAE – 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.

Perfilamiento de Riesgos

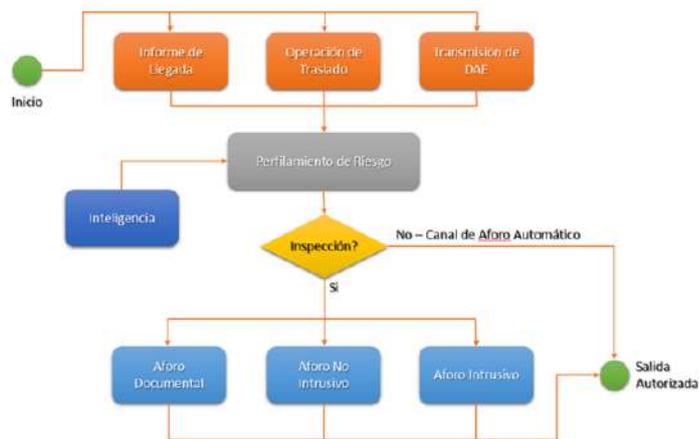
El objeto principal para hacer un perfilamiento de riesgo es el poder lograr un equilibrio entre dos posiciones aparentemente antagónicas, como son la facilitación del comercio exterior y el control de las operaciones de comercio exterior.

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 agilizando 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.



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 al momento 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:

Tipo de canal de aforo
 Fecha de la Notificación
 Número de la DAE
 Número del contenedor o carga a ser aforados
 Nombre del Exportador notificado
 Fecha y Hora Programados para el aforo físico

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 lo 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 riesgo

se cambia 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 3.3.2. de este protocolo.

El sistema EcuPass deberá verificar la existencia de documentos de control previo, generados 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 3.3.2. 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 3.7.6 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 5.5.6. 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 3.3.2. de este protocolo.

De manera automática al al 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 Antinarco ticos (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.



SENAE

El técnico operador del SENA E 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 E luego que este proceso se ha realizado. Si no hay inspección simultánea o a la inspección no acude el representante de la Policía Antinarcoóticos, 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 del producto. 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.

Es muy importante que el aforador este familiarizado con el producto objeto de la inspección y deberá limitar el proceso al menor tiempo posible. El proceso del camarón de exportación es mayoritariamente como IQF (Individually Quick Frozen), es decir que cada unidad está congelada de manera individual y no en bloque, por lo que su descongelamiento será mucho más rápido, exponiéndolo a su inmediato deterioro.

Para la apertura de las cajas y la inspección del producto, el técnico aforado deberá estar provisto de guantes quirúrgicos para mantener la asepsia total, 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.

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.

Acta de Aforo

Previo al cierre del contenedor, el aforador deberá llenar el acta de aforo, la misma que deberá ser suscrita por el aforador, el exportador o su delegado y por el representante del Depósito Temporal.

El acta de aforo deberá contener al menos información relevante sobre el contenedor o la carga, exportador, destino, consignatario, lugar del aforo, fecha y hora, producto aforado, resultado del aforo, personas presentes y números de sellos, tanto el que se remueve como el nuevo que se coloca. Las copias del acta se distribuirán de la siguiente manera:

| | |
|-----------|--|
| Original: | Exportador |
| Copia 1: | Se pegará a una de las cajas dentro del contenedor, en lugar visible |
| Copia 2: | Depósito Temporal |
| Copia 3: | Archivo SENAE |
| Copia 4: | Aforador |

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 EcuPass, notificando de este particular al exportador vía electrónica.

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:

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.

Materiales.-

Mochila

Bolígrafo

Guantes industriales de protección

Tablero con clip para sujetar formularios

Protocolo de inspección de camarón

Insumos.-

Guantes quirúrgicos desechables

Cinta adhesiva de 6 cm de ancho con logo de SENA

Formularios de acta de inspección

PNA – POLICÍA NACIONAL ANTINARCÓTICOS

La Policía Nacional Antinarcóticos (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.

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 antinarcóticos, mejorando los índices de eficiencia y agilizando en gran medida al comercio exterior.

La Dirección Nacional Antinarcóticos 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 antinarcóticos. 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 antinarcóticos, 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 Antinarcóticos 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.

Bloqueo de contenedores – Inspección de la Carga

De existir las causales necesarias de perfilamiento, una sospecha sobre situaciones específicas o una denuncia directa, la Unidad Antinarcóticos 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 cambio de estado de DAE a Proceso de Aforo 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

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

El exportador o su delegado, deberá igualmente 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.



Unixionli S.A.

Es muy importante que el delegado de la PNA esté familiarizado con el producto objeto de la inspección y deberá limitar el proceso al menor tiempo posible. El proceso del camarón de exportación es mayoritariamente como IQF (Individually Quick Frozen), es decir que cada unidad está congelada de manera individual y no en bloque, por lo que su descongelamiento será mucho más rápido, exponiéndolo a su inmediato deterioro.

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

Al utilizar montacargas para sacar pallets (si los hay) del contenedor o trasladarlos, deberá instruirse al operador de hacerlo con extremo cuidado para no dañar las cajas ni el contenido. Igual sugerencia 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 camarón deberá hacerse 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.

Para la revisión de las cajas, no se deberá hacer cortes en el exterior 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:

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.

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”.

Inspección visual interna del contenedor, de la misma manera que en el exterior y revisando contra el EIR.

Revisión del piso del contenedor, observando que no se encuentre suelto o presencia de líneas de soldadura nueva o irregular.

Revisión del techo del contenedor, observando los mismos parámetros que con el piso del mismo.

Revisión de las puertas, las barras, remaches, buscando evidencia de haber sido forzados o cambiados.

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.

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

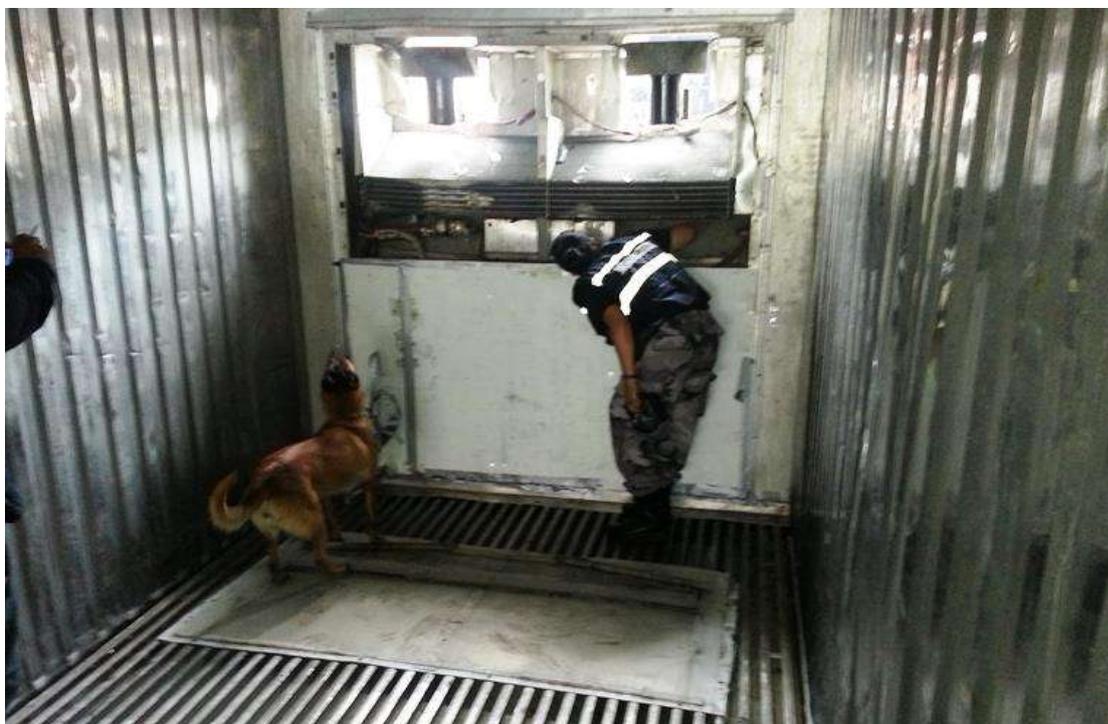
debe tener cuidado de no atravesar por completo la pared del contenedor, pues eso provoca ingreso de aire caliente al contenedor.

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.

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.

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 3.6.5. 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.

Inspección Pre-Embarque

Se realiza previo al embarque, en presencia o no del representante de la agencia naviera y un delegado del puerto.

De existir causales de 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 (si los hubiere) 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.



Puerto de Vigo

Sellos en la Inspección

Previo a la apertura del contenedor deberá observarse que se tiene el nuevo sello para reemplazarlo. No se abrirá el contenedor mientras no se tenga el nuevo sello.

Terminada la inspección, se cerrará nuevamente el contenedor y se le colocarán los sellos respectivos, anotando sus numeraciones en el informe de inspección y fotografiando cada uno de ellos como respaldo del proceso.

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.

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.

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:

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.

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 camarón

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

MAG / SUBSECRETARÍA DE ACUACULTURA - MPCEIP

El Ministerio de Agricultura y Ganadería, es la institución rectora del multisector, para regular, normar, facilitar, controlar, y evaluar la gestión de la producción agrícola, ganadera, acuícola y pesquera del país; promoviendo acciones que permitan el desarrollo rural y propicien el crecimiento sostenible de la producción y productividad del sector impulsando al desarrollo de productores, en particular representados por la agricultura familiar campesina, manteniendo el incentivo a las actividades productivas en general; y el Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca – MPCEIP ente rector de la política de la producción, comercio exterior, inversiones y pesca, serán los encargados de la aprobación y emisión de certificados de origen y por lo tanto, ambas instituciones desempeñarán un rol importante dentro de la cadena logística y comercial de los productos camaroneros.

Por lo tanto, conforme delegación expresa del MPCEIP, a través de la Subsecretaría de Acuicultura será la encargada de la revisión, legalización y emisión de los certificados de origen para los productos camaroneros.

Por delegación expresa, otras entidades públicas o de derecho privado podrán también aprobar y emitir certificados de origen.

Aprobación y Emisión de Certificados de Origen

Una vez que el exportador ha transmitido por la VUE su solicitud para cualquier tipo de certificado de origen, este debe ser revisado de manera inmediata; de encontrarse todo correcto respecto de la información enviada y contando con el pago respectivo de la tasa, se procede inmediatamente con la aprobación y emisión del certificado respectivo.

En el caso de encontrar errores en la solicitud o no se encuentre el pago respectivo por la emisión del certificado, el exportador no podrá obtener dicho documento. Esto será notificado vía correo electrónico por el Sistema de Gestión de Certificación de Origen – SIGCO y en la VUE.

Tanto el MPCEIP como el MAG o la entidad autorizada, deberán implementar en sus respectivos sistemas, la posibilidad al exportador de imprimir en línea el documento aprobado. Esto evitará al usuario el tener que acudir personalmente a retirarlo y agilizará los procesos de tramitología. Este documento aprobado deberá llevar la firma electrónica responsable de la entidad emisora.

Servicio al Usuario

La entidad emisora de certificados de origen (CO), deberá implementar un servicio en línea al usuario y por vía telefónica, que le permita a este resolver problemas o realizar consultas inherentes al CO. Este servicio debe funcionar de manera ininterrumpida en horario extendido de al menos 12 horas y todos los días laborales de la semana.

Facilidades de Pago al Exportador

La entidad emisora establecerá un sistema de aceptación de pago anticipado para la emisión del CO, que permita al exportador tener un fondo rotativo permanente, con el fin de garantizar en todo momento la emisión de los certificados de origen que se emitan en su nombre. Al momento de aceptar un CO, se debitará automáticamente de su cuenta, el valor correspondiente a la tasa de emisión.

EMPRESA DE TRANSPORTE TERRESTRE

Para efecto de este protocolo, es la empresa que presta un servicio de transporte terrestre, 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.

Requisitos Mínimos para la Prestación de Servicios de Transporte

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

Empresa

Para la prestación de servicios de transporte de camarón, las empresas deben reunir los siguientes requisitos:

Estar debidamente constituida como tal y su objeto social debe ser el de la transportación de carga;

Contar con permiso de operación de la Agencia Nacional de Tránsito ANT;

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;

Encontrarse al día en sus obligaciones patronales;

Póliza de seguros a la carga y contra terceros por un monto mínimo de US\$ 250,000.- Puede obviarse por acuerdo de ambas partes.

Contar con procedimientos operacionales, de conducta y anti-droga;

Certificado de responsabilidad, donde asume toda responsabilidad sobre los actos u omisiones que pudieren cometer sus conductores y que afecten al exportador.

Conductor

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

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;

Estar registrados en los principales puertos y terminales;

Proporcionar copia legible y a color de su cédula de identidad, licencia de conducir profesional tipo E;

Suscribir el acta de conducta y anti-droga.

Unidades y Equipamiento

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

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;

Contar con todos los documentos vigentes de circulación, emitidos por la CTE o ANT;

Contar con el Certificado de Pesos y Medidas emitido por el MTOP;

Estar registrados en los principales puertos y terminales;

Disponer de sistema de rastreo satelital (GPS);

Placas completas y legibles; número de la placa pintado en el techo, de manera visible;

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.

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 portuaria 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.

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 6.6](#)) debe recoger toda la información posible respecto de:

Contenedor: número, tara (peso vacío), equipos que lleva (GenSet, cable de poder);

Viaje: fecha y hora de entrega, origen y destino;

Transportista: nombre de la empresa y conductor, número de cédula, placa del camión, número de chasis;

Estado del contenedor: reparaciones, golpes, cierre de las puertas, estado de la unidad de frío, fecha de pre-trip realizado;

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, estuvo bajo su responsabilidad y no fue alterada o modificada su integridad, ni la de los sellos de seguridad.

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:

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;

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:

Información de la empresa exportadora;

Número de serie y número secuencial;

Origen y destino del traslado;

Motivo del traslado. En el caso de traslado de la carga al puerto, deberá ponerse la opción Exportación.

Número de la autorización de impresión otorgada por el SRI.

Datos del vehículo que transporta las mercancías;

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.

Procedimiento de Carga y Estiba

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:

Entregar al responsable de la operación, el EIR y guía de remisión, para que puedan ser escaneados y tomados los datos correspondientes.

Debe ingresar sólo el conductor que conduce el vehículo. No está permitido el ingreso de acompañantes, familiares o ayudantes de ninguna clase a la empacadora, especialmente al área donde se efectuará la carga del contenedor.

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 empacadora por ningún motivo.

Antes de abrir el contenedor o el furgón del camión, acompañará al responsable de la empacadora, 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.

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.

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.

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.

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 empacadora, que el sello se encuentra intacto dentro de su funda y que está completamente sellada.

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.

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.



Tecomp S.A.

Planificación de Ruta y Monitoreo de Unidades

La empresa de transporte terrestre que trabaja con el sector camaronero, 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 misma, 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 antinarcoóticos 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:

Conocimiento de los diferentes medios de transporte y sus características;

Planificar las redes viales y su relación con el entorno (paradas, rutas y frecuencia);

Diseñar sistemas de prioridad para la ruta;

Analizar las necesidades de las estaciones (servicios, accesos, localización, entre otros);

Estudios de intermodalidad;

Estudio de impacto ambiental;

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 pueda hacer 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.

Procedimientos en la Ruta

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

Deberá mantener el teléfono celular conectado a una fuente de poder, encendido durante todo el trayecto y con saldo suficiente para mantenerse en todo momento 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.

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.

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.

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.

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.

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

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.

Ingreso a Puerto – Entrega de Unidades

Al igual que en los procesos anteriores, hay que 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.

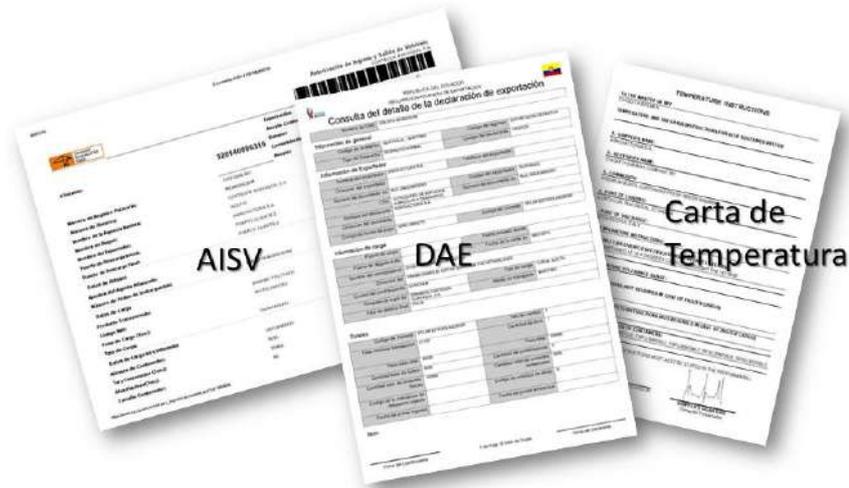


Agrovictoria S.A.

Se deberá observar lo siguiente:

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 camarón 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 planta 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.

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.

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.

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 antinarcoóticos, además de las sanciones que pudiera adoptar la empresa transportista que lo emplea.

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.

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.

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.

PUERTO DE EXPORTACIÓN

Los procesos logísticos de exportación en origen, culminan con la entrega de la carga en un puerto o una terminal portuaria, donde se producen otros procesos de control previo al embarque en la nave. El ingreso a estas terminales conlleva por sí mismo un proceso de admisión que observa medidas de seguridad ante todo y temas operativos que determinan el tipo de carga, peso, volumen, perecibilidad, características del contenedor (si aplica), entre otros. para su correcto manipuleo. Estos procesos internos son estándares para todos los puertos del país y deben cumplirse de manera obligatoria por todos los usuarios.

Todo contenedor lleno o vacío, mercancía, vehículos de carga y otros, que realicen algún tráfico dentro de instalaciones portuarias, deben cumplir las normas y procedimientos y registro de control establecidos por la entidad portuaria, durante el ingreso y salida del terminal, con el fin de precautelar la seguridad al interior del recinto portuario. Los puertos a nivel nacional deben además hacer cumplir las disposiciones del Ministerio de Transporte y Obras Públicas en cuanto a las limitaciones de peso; por tal motivo, los vehículos de transporte pesado deberán cumplir con lo dispuesto en la Ley de Caminos y su reglamento vigente.

Estandarización de Procedimientos

Con el propósito de reducir los problemas relacionados con los procesos de ingreso a puerto debido a la aplicación de procedimientos particulares a sus necesidades, se determina la estandarización de procedimientos de los puertos hacia los usuarios. Este proceso será coordinado entre los puertos y la autoridad competente, La Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial (SPTMF).

Los requisitos a los transportistas, así como el detalle de información deberán ser consensuados entre todos los puertos y terminales portuarios y las autoridades de control como Policía Nacional Antinarcoóticos y SENA para su perfilamiento. Es preciso que esos requerimientos y detalle de información en la autorización de ingreso y salida de vehículos guarden relación con el riesgo o perfil que se pretende, y con la actividad que van a realizar los transportistas al interior del recinto portuario, siempre observando la no duplicidad de trámites o requisitos.

Todos los puertos miembros del sistema portuario ecuatoriano, han debido aprobar la certificación al Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, también conocido como Código ISPS, del que Ecuador es signatario desde 2004 en que entró en vigencia a nivel mundial, y la certificación para este código es igualmente estándar para todos los puertos. Por lo tanto, la estandarización de los procesos de ingreso, salida y tránsito al interior del recinto portuario, conlleva una concordancia con lo estipulado en el Código ISPS (PBIP).

Con la estandarización de los procedimientos portuarios a usuarios, vamos a tener las siguientes ventajas:

Se reduce la tramitología de ingreso, que si bien es inicialmente de los transportistas, si tiene un efecto directo sobre los exportadores. Un registro único de transportistas incrementa las opciones de transporte al exportador.

Permite la creación de una base de datos única para todos los puertos a nivel nacional, que se podría manejar vía Ventanilla Única Ecuatoriana (VUE) o administrada por la SPTMF, como ente regulador de la actividad portuaria nacional. Esta base de datos ayudaría a todos los puertos a crear perfiles de riesgo para cada empresa transportista, cada unidad de transporte o su chofer. De esta manera, cualquier incidente o sanción relacionada al transportista, queda de inmediato registrada a nivel nacional y puede servir a cada puerto como insumo para la permisión o restricción hacia sus instalaciones.

La base de datos permitirá a las autoridades de control como la Policía Nacional Antinarcoóticos, SENA, MTO, entre otras, mejorar la base de sus perfilamientos.

Se genera una credencial única como Usuario Portuario con validez nacional, que permita el ingreso controlado de los transportes a cualquier puerto dentro del territorio ecuatoriano. Implementando un tipo apropiado de tarjeta, dotado de banda magnética o código de barras, podría dar toda la información necesaria a las autoridades de control, policiales o de tránsito, incluso en las carreteras, antes de ingresar a la instalaciones portuarias, lo que haría de filtro y evitaría congestiones en garita ocasionadas por conductores no registrados o que no tienen su documentación actualizada. Esto ayudará a la trazabilidad de las unidades de transporte con carga de exportación.

Puertos Utilizados en la Exportación de Camarón

La Utilización de la infraestructura portuaria para las exportaciones de camarón en el Ecuador está determinada principalmente por razones geográficas y operacionales.

La mayor producción camaronera sale de plantas empacadoras ubicadas en las provincias de Guayas y Los Ríos, por lo que su exportación se realiza principalmente por los puertos y terminales portuarios ubicados en Guayaquil; además que por ser la zona donde se concentra la mayor cantidad de carga de exportación e importación, es el sitio escogido por las empresas navieras internacionales para realizar sus operaciones de descarga y carga de mercancías con destino u origen en el Ecuador.

Contecon

Es el mayor puerto del Ecuador y el que cuenta con la mejor infraestructura para las exportaciones, siendo el responsable de la exportación del 90% de los contenedores que salen del país.

Se encuentra ubicado al margen de un estero de mar, a 51 millas náuticas de mar abierto, en la zona sur de la ciudad de Guayaquil. Es un puerto concesionado al operador portuario *ICSI Terminals* de Filipinas.

Presta todos los servicios de recepción/despacho, estiba, conexión de contenedores refrigerados y monitoreo de los contenedores. De igual manera cuenta con controles de entidades de control como SENA y Policía Nacional Antinarcoóticos.

Características: ([Anexo 6.7](#))

Naportec

Conocido también como Bananapuerto, es una terminal portuaria privada subsidiaria de DOLE Food Company de Estados Unidos. Se encuentra ubicada en la Isla Trinitaria, al suroeste de la ciudad de Guayaquil, junto al Estero Santa Ana y a 51 millas náuticas de mar abierto.

A pesar de su tamaño, tiene una infraestructura actualizada para los requerimientos de las exportaciones del grupo DOLE, y junto a su filial naviera DOLE Ocean Line, prestan servicios limitados a otros exportadores. Su operación se concentra en buques refrigerados con capacidad para llevar contenedores o de contenedores. Sus servicios incluyen recepción/despacho, conexión y monitoreo de contenedores refrigerados.

Presta todos los servicios de recepción/despacho, estiba, conexión de contenedores refrigerados y monitoreo de los contenedores. De igual manera cuenta con controles de aduana y policía antinarcóticos.

Características: ([Anexo 6.8](#))

Terminal Portuario Guayaquil (TPG)

Es el único terminal portuario exclusivamente dedicado al manejo de contenedores. Es operado por la empresa Inarpi S.A. y está vinculado a la Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV) de Chile.

Es un puerto pequeño y se encuentra localizado en la Isla Trinitaria, al suroeste de la ciudad de Guayaquil, junto al Estero Santa Ana y a 50 millas náuticas de mar abierto.

El control de las exportaciones está a cargo de SENA E y la Policía Nacional Antinarcóticos.

Características: ([Anexo 6.9](#))

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:

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 6.10](#))
- 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 6.10](#))
- 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 6.10](#))
- 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 6.10](#))
 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

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 6.10](#))
 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 6.10](#))
 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 6.10](#))
 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 6.10](#))

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 6.10](#))
 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

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)

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:

Solicitar y ser aprobada una petición de Late Arrival a la entidad portuaria, con un mínimo de 2 horas previas al TCO;

Que las unidades ingresen hasta un máximo de 4 horas posterior al TCO;

Tener la autorización de la Policía Nacional Antinarcóticos y del Servicio Nacional de Aduanas.

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.



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:

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.

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.

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.

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.

Seleccionar la mayor cantidad posible de garitas para la carga de exportación, sobretodo en horarios nocturnos, cuando el flujo de salida de importaciones disminuye.

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.

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.

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.

Establecer una excelente señalética, al menos desde 1 km de distancia del puerto, para informar oportunamente a los choferes de las vías 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.

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.

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.

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.

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. 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:

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

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;

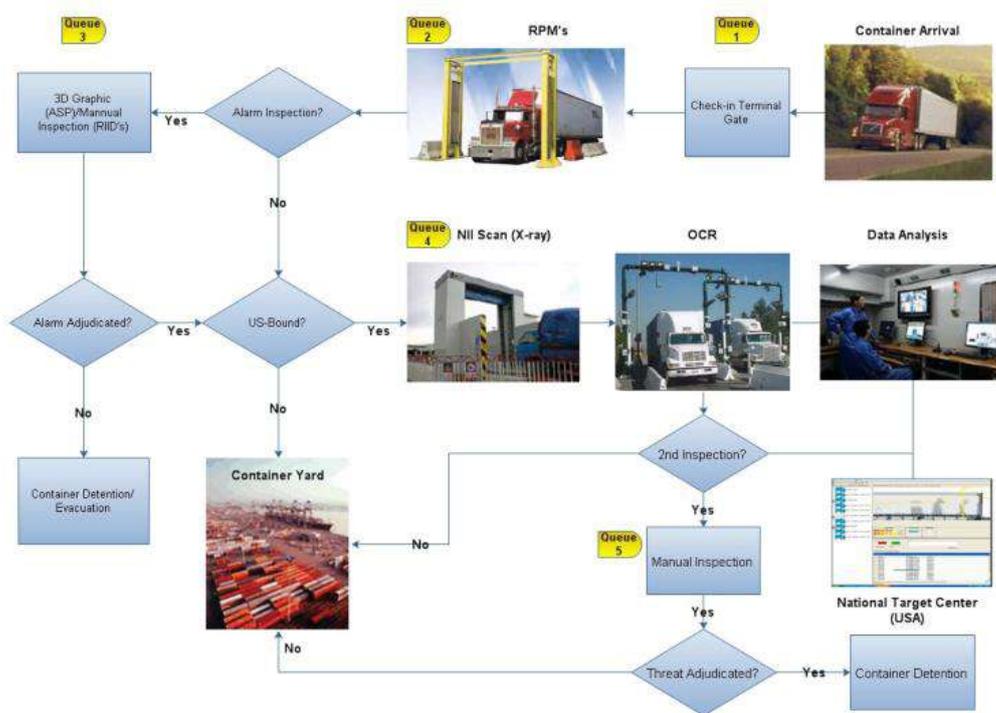
Transmisión de datos e imágenes a alta velocidad;

Capacidad de operación remota y monitoreo de imágenes a distancia;

Identificación OCR para la numeración de los contenedores;

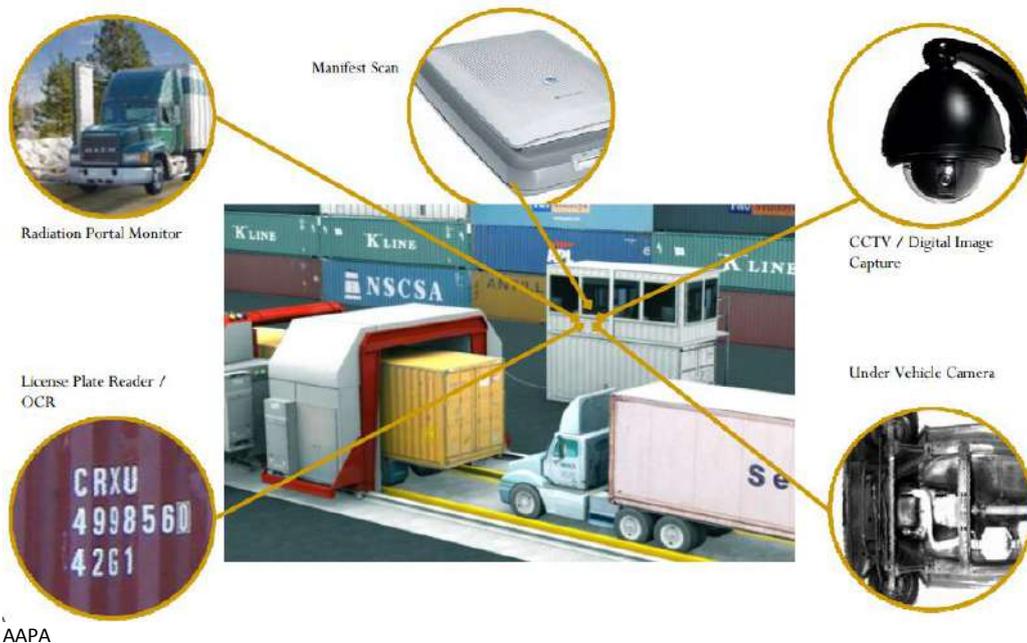
Capacidad de operación con mínima infraestructura y requerimientos mínimos de espacio.

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

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



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

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.

Almacenamiento Temporal: Cadena de Frío

El almacenamiento en temperatura controlada, es esencial para el mantenimiento de la cadena frío, sobre todo durante inspecciones o aforos de la carga.



<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.

Monitoreo de Contenedores Refrigerados

El daño por descongelamiento es un problema que afecta al camarón porque no se manejan bien las temperaturas en bodega o en contenedores. Aunque la temperatura mínima segura para camarón es -18°C los sistemas de refrigeración trabajan generalmente con “rangos” de temperatura, lo que puede hacer que en ocasiones el aire de suministro esté por encima de esto y ponga en riesgo de daño a la carga.

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 al producto. 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/>

Inspección Antinarcoóticos - Aforo de Aduana

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

Notificar mediante correo electrónico al exportador, a la naviera o su agente, a la otra autoridad de control que no ha realizado el aforo (en caso que quiera participar de una inspección conjunta) y 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.

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.

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;

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 proceso de aforo.

Terminada la inspección y ejecutado el cambio de estado de DAE a “Salida Autorizada”, se continuará con el proceso de planificación del buque, considerando al contenedor para la carga.

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:

Proveer al exportador de un formulario específico de reclamo, el mismo que lo tendrá disponible en su página web para libre descarga;

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;

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:

Información actualizada de arribos y zarpes de naves. Debe incluir además un registro histórico, al menos anual.

Listado de servicios que presta al exportador y sus costos reales actualizados;

Formularios en línea para requerimientos de servicios;

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;

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;

Manuales descargables de procedimientos para el ingreso, permisos, restricciones de circulación, inspección antinarcoóticos, y cualquier otro tema relevante al sector exportador;

Listado de transportistas registrados y autorizados para ingreso al recinto portuario. Los transportistas suspendidos temporal o definitivamente, no aparecerán en la lista;

Consulta de estados de cuenta y facturación electrónica;

Consulta de liquidaciones portuarias mediante simulador, que permita al exportador determinar los costos de una exportación, con antelación;

Información portuaria general.

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 camarón. 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:

Seguridad Perimetral

Monitoreo 24/7 con cámaras de seguridad

Identificación positiva y control personal

Inspección y Control de Vehículos

Identificación de barcos y evaluación de amenazas

Inspección de contenedores

Uso de Tecnología con rayos X para el escaneo de contenedores

Trazabilidad de los contenedores al interior del puerto

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.

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 Antinarcóticos y el SENAE con el propósito de ejercer un control sobre ingresos y salidas de las unidades y sus destinatarios.

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.

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:

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 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.

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.

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

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:

Cumplir con las ordenanzas municipales respecto del acceso y salida de camiones;

Mantener un procedimiento o protocolo de seguridad anti-drogas que debe ser socializado entre sus empleados y usuarios;

Contar con los suficientes equipos para la recepción y despacho simultáneo de contenedores;

Sólo hacer la entrega de unidades a empresas y choferes debidamente registrados;

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.

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.

Todo contenedor que sale del depósito, debe estar sellado y su número debe constar en el EIR y guía de remisión.

Todo depósito dará la información y asistencia que necesite la Policía Nacional Antinarcoáticos, incluso la inspección aleatoria de instalaciones y escaneo de contenedores que salgan para clientes de exportación, mediante el uso de unidades móviles de escaneo.

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.

EMPRESA NAVIERA

La empresa naviera constituye el eslabón final de la cadena logística del camarón, 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.

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.

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.

Notificaciones de Inspecciones/Aforo

En el caso que la Policía Nacional Antinarcoóticos o SENA E realice el aforo de un contenedor, el puerto deberá notificar inmediatamente a la naviera y esta a su vez notificará a su cliente exportador. Aparte de ser un servicio adicional será conveniencia de ambas partes que la naviera también notifique al exportador, pues si este desconoce de la inspección, ese contenedor no será embarcado y consecuentemente quedará un espacio en el buque.

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:

Proveer al exportador de un formulario específico de reclamo, el mismo que lo tendrá disponible en su página web para libre descarga;

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;

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.

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:

Itinerarios de la línea;

Listado de servicios que presta al exportador;

Formularios en línea para requerimientos de servicios;

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;

Consulta de estados de cuenta y facturación electrónica;

Información general.

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.

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 del camarón, el cual cuenta con los siguientes campos:

Proceso: Determina el proceso a efectuar.

Responsable: Determina la entidad o persona responsable del proceso a efectuar.

Inicio del Proceso: Determina la fecha y hora en que empieza el proceso logístico.

Fin del proceso: Determina la fecha y hora en que finaliza el proceso logístico.

Cumplido: Campo en que se marca el cumplimiento, incumplimiento o no aplicación del proceso específico.

Observaciones: Campo que incluye novedades en el proceso, que necesiten ser indicadas.

PROCESO LOGÍSTICO DE CAMARÓN

CHECKLIST DEL PROCESO LOGÍSTICO DE CAMARÓN

| # | PROCESO | RESPONSABLE | INICIO DEL PROCESO | | FIN DEL PROCESO | | CUMPLIDO | OBSERVACIONES |
|----------|---|-------------|--------------------|------|-----------------|------|----------|---------------|
| | | | FECHA | HORA | FECHA | HORA | | |
| 1 | Carga y estiba de unidad de transporte | | | | | | | |
| 1.1 | Carga | | | | | | | |
| 1.2 | Estiba | | | | | | | |
| 1.3 | Cierre de contenedor / sellos | | | | | | | |
| 2 | Unidad de transporte terrestre | | | | | | | |
| 2.1 | Revisión de documentos | | | | | | | |
| 2.2 | Revisión de Unidad de transporte | | | | | | | |
| 2.3 | Revisión de contenedor (si aplica) | | | | | | | |
| 2.4 | Revisión de EIR / Guía de movilización | | | | | | | |
| 3 | Transporte interno | | | | | | | |
| 3.1 | Determinación de ruta | | | | | | | |
| 3.2 | Transporte hasta lugar de destino | | | | | | | |
| 3.3 | Puntos de chequeo (si aplica) | | | | | | | |
| 3.4 | Rastreo satelital | | | | | | | |
| 4 | Ingreso al puerto | | | | | | | |
| 4.1 | Revisión de documentos | | | | | | | |
| 4.2 | Pesaje de la unidad | | | | | | | |
| 4.3 | Ubicación en patio | | | | | | | |
| 5 | Aforo Aduana | | | | | | | |
| 5.1 | Preparación de documentos | | | | | | | |
| 5.2 | Facturación en puerto / Crédito | | | | | | | |
| 5.3 | Proceso de Aforo | | | | | | | |
| 5.4 | Salida autorizada | | | | | | | |
| 6 | Inspección Antinarcoóticos | | | | | | | |
| 6.1 | Preparación de documentos | | | | | | | |
| 6.2 | Facturación en puerto / Crédito | | | | | | | |
| 6.3 | Proceso de inspección | | | | | | | |
| 6.4 | Desbloqueo de la carga | | | | | | | |
| 7 | Transporte internacional | | | | | | | |
| 7.1 | Booking / Reserva | | | | | | | |
| 7.2 | Documentación | | | | | | | |
| 7.3 | Transporte marítimo | | | | | | | |

ANEXOS

BCE – 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

Banco Central del Ecuador

SUBSECRETARÍA DE CALIDAD E INOCUIDAD – VERIFICACIÓN DE ESTABLECIMIENTOS

| | Conformidad | Conformidad Parcial | No Conformidad |
|---|--|---|--|
| Acción a tomar por el establecimiento | Ninguna | El plazo de corrección debe coincidir con la próxima verificación | La no conformidad debe ser corregida de inmediato |
| Frecuencia de verificación | La próxima verificación sucederá en el plazo de 180 días (+/- 10) o 1ra entrada a puerto luego de ese periodo, en el caso de barcos que exporten directamente. | De acuerdo a la magnitud de la inconformidad, la siguiente verificación sucederá dentro de un plazo máximo de 90 días (+/- 5) o 1ra entrada a puerto luego de ese periodo. | De acuerdo a la magnitud de la no conformidad, la siguiente verificación sucederá dentro de un plazo máximo* de 15 días (+/- 2) o 1ra entrada a puerto luego de ese periodo, o bajo un plazo de verificaciones periódicas a determinar por la Autoridad Competente |
| Acción a tomar por la Autoridad Competente | Los resultados pasan a formar parte de la base de datos para mantener los privilegios de acceso a mercado | El reporte de verificación es evaluado y se decidirá si alguna acción especial es necesaria. De no serlo los resultados pasan a formar parte de la base de datos para mantener los privilegios de acceso a mercado. | El INP decidirá si hay necesidad de una suspensión o pérdida inmediata de los privilegios de acceso a mercado hasta que las acciones correctivas estén tomadas efectivamente. Los resultados pasan a formar parte de la base de datos para mantener los privilegios de acceso a mercado. |

SUBSECRETARÍA DE CALIDAD E INOCUIDAD

MODELO DE FACTURA COMERCIAL DE EXPORTACIÓN

| Bill To (Factura a) | | INVOICE | |  |
|---------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------|---|
| | | Invoice No. (Factura) 000000 | Date (Fecha): 00.00.0000 | |
| 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 | |
| Banking Info: | | Freight (Flete) | 0,00 | |
| | | Total | 0,00 | |

Direccion, Telefonos, E-mail, Pagina Web

Tecomp S.A.

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 (Notify Party) NOMBRE DE CONSIGNATARIO DIRECCION 1 DIRECCION 2 CIUDAD, PAIS PERSONA O E-MAIL DE CONTACTO | | | |
| ORIGEN (Origin) GUAYAQUIL, ECUADOR | DESTINO (Destination) VALENCIA, ESPANA | MODO (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 V 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 | | | |
| 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 | | | | | |

Tecomp S.A.

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.

MODELO DE EIR



EIR (EQUIPMENT INTERCHANGE REPORT)

0058107

EIR No:

| | | | |
|---------------------------------|--------------------------------------|----------------------------------|--------------------------|
| Contenedor No.: 819473-3 | Chassis No.: n/a | Genset No.: n/a | ATC/Guia No.: |
| Fecha: 29-3-15 | Hora: 16:20 | Contenido: VACIO - Exp. | |
| Lugar: P.9 | Origen: CONTECON | Destino: BOLIVAR | |
| Placa Cabezal: HCL-989 | Transportista: TRANSPORTECASA | Contacto Transportista: | Flotilla: CHIVITA |
| Conductor: Manolam YANEZ | | Licencia: | |
| Berco: | | | |
| | | | |
| | | | |

Recibo Despacho

Daños o Faltantes de Equipo:

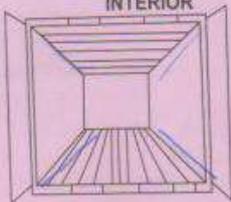
Conductor:



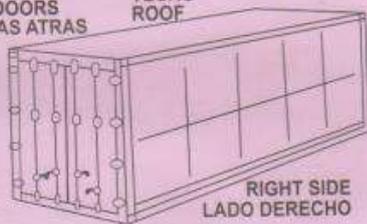
LADO IZQUIERDO LEFT SIDE



REAR DOORS PUERTAS ATRAS



INTERIOR



RIGHT SIDE LADO DERECHO

Nivel de Combustible:

Marca y Numero de Llantas:

| | |
|---|----|
| 1 | 7 |
| 2 | 8 |
| 3 | 9 |
| 4 | 10 |
| 5 | 11 |
| 6 | 12 |

Genset: **34000** Chassis: **4630**

Despacho de Contenedores de Yarda: (Para uso exclusivo de Chiquita Brands)

Ultimo Pretrip Reefer: **23313** == 15 días de uso exportar o 1 mes si no para abarcar

Ultimo Pretrip Box: **231819** == 1 día

Ultimo Pretrip Chasis: **11** Tarjeta Verde

Etiqueta de Lavado: **23313** == 15 días

Temperatura Despacho: Set Point: **73.6** Sum: Ret:

Recibo de contenedores cargados en la yarda: (Para Uso exclusivo de Chiquita Brands)

Puertas Cerradas Correctamente: Si: No:

Trae Cable de Potencia (plug): Si: No:

Si trae genset, viene encendido: Si: No: NA:

Observaciones: **2185 571355**

Coincide el marchamo (Bisco con el Manifiesto): Si: No:

Trae los 4 ADV's o Kazoo's: Si: No:

Temperatura Recipiente: Set Point: Sum: Ret:

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 recepción.

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: **Manolam YANEZ**

Nombre y Firma del Inspector:

Chiquita

HOJA DE DATOS DE TERMINAL PORTUARIO CONTECON

| | | | | |
|---|-----------------------|--|---------|---------------------------------|
|  <p>Contecon Guayaquil SA CGSA</p> | Nombre del Puerto: | CONTECON | | |
| | Operador: | Contecon Guayaquil S.A. | | |
| | Ubicación GPS: | Lat. 02° 16' 43" S / Long. 79° 54' 44" O | | |
| | Código UNCTAD: | ECGYE | Acceso: | Canal 55 millas (calado 9.75 m) |
| | Ubicación Geográfica: | Guayaquil | Tipo: | Multipropósito |
| | Categoría: | Fluvial | Tamaño: | Pequeño |



| Área Total y de Almacenamiento | | Muelles | | | |
|--------------------------------|--------------|---------------|-------|-------|---------|
| Área Total: | 1'133,800 m2 | Muelle | Largo | Ancho | Calado |
| Patio de Contenedores: | 770,000 m2 | Contenedores | 700 m | 100 m | 10.97 m |
| Patio de Carga General: | 390,000 m2 | Carga General | 925 m | 50 m | 10.97 m |
| Área de Bodegas: | 45,200 m2 | Auxiliar | 90 m | 25 m | 10.97 m |
| Cap. Graneles Sólidos: | 2,360 m2 | | | | |
| Cap. Graneles Líquidos: | No | | | | |
| Bodegas Refrigeradas: | No | | | | |
| Zona Franca: | No | | | | |

| Equipamiento | | |
|--------------------------------|----------------------------|--------------------------------|
| 5 x Grúa Pórtico (61-65 tons) | 3 x Grúa Móvil (100 tons) | 23 x Puente Grúa RTG (40 tons) |
| 10 x Reach Stacker (45 tons) | 6 x Side Lifter (10 tons) | 40 x Montacargas (3-20 tons) |
| 37 x Tractor para Contenedores | 51 x Plataformas / Dollies | 3,789 x Conector para Reefers |

| Servicios a la Nave |
|---|
| Remolcadores, Pilotaje, Muellaje, Provisiones, Electricidad, Agua Potable, Combustibles |

| Servicios a la Carga |
|--|
| Carga y Descarga, Tarja y Verificación, Porteo, Control de Calidad, Almacenaje, Recepción y Despacho |

| Facilidades a Pasajeros | Inspección Antinarcótics | Inspección Aduana | Certificaciones |
|-------------------------|--------------------------|-------------------|-------------------|
| Si, Integral | Si (canes, escáner) | Si (escáner) | Código ISPS, BASC |

| Empresas Navieras con Servicio Regular |
|---|
| BBC Andino, CMA-CGM, CSAV, Evergreen, GWF, Hamburg Sud, Hanjin, Hapag Lloyd, Hyundai, Interocean Line, Libra, Maersk Line, MOL, MSC, NYK, TBS, Trinity Shipping |

| Página Web | E-mail | Teléfonos |
|-----------------|-------------------------------|--------------|
| www.cgsa.com.ec | servicioalcliente@cgsa.com.ec | (04) 3901700 |

Contecon

HOJA DE DATOS DE TERMINAL PORTUARIO NAPORTEC

| | | | | |
|---|-----------------------|--|---------|---------------------------------|
|  | Nombre del Puerto: | BANANAPUERTO | | |
| | Operador: | Naportec S.A. (DOLE) | | |
| | Ubicación GPS: | Lat. 02° 15' 06" S / Long. 79° 55' 38" O | | |
| | Código UNCTAD: | - | Acceso: | Canal 50 millas (calado 9.75 m) |
| | Ubicación Geográfica: | Guayaquil | Tipo: | Multipropósito |
| | Categoría: | Fluvial | Tamaño: | Muy Pequeño |



| Área Total y de Almacenamiento | | Muelles | | | |
|--------------------------------|------------|---------|-------|-------|--------|
| Área Total: | 120,000 m2 | Muelle | Largo | Ancho | Calado |
| Patio de Contenedores: | 100,000 m2 | # 1 | 320 m | 32 m | 10 m |
| Patio de Carga General: | 1,700 m2 | | | | |
| Área de Bodegas: | 13,700 m2 | | | | |
| Cap. Graneles Sólidos: | No | | | | |
| Cap. Graneles Líquidos: | No | | | | |
| Bodegas Refrigeradas: | No | | | | |
| Zona Franca: | No | | | | |

| Equipamiento | | |
|-------------------------------|-------------------------------|---------------------------------|
| 1 x Grúa Móvil (100 tons) | 2 x Puente Grúa RTG (40 tons) | 5 x Reach Stacker (45 tons) |
| 2 x Porta Contenedores Vacíos | 27 x Montacargas (varios ton) | 2 x puentes de pesaje (50 tons) |
| 389 Camiones de Terminal | 17 Hustlers de Patio | Conectores para Reefers |

| Servicios a la Nave |
|--|
| Servicios generales a la nave, estiba, desestiba, tarja, renta de equipos, agua, electricidad, víveres |

| Servicios a la Carga |
|---|
| Carga y Descarga, Tarja y Verificación, Porteo, monitoreo, Almacenaje, Recepción y Despacho |

| Facilidades a Pasajeros | Inspección Antinarcóticos | Inspección Aduana | Certificaciones |
|-------------------------|---------------------------|-------------------|-------------------|
| No | Si (canes) | Si (personal) | Código ISPS, BASC |

| Empresas Navieras con Servicio Regular |
|--|
| CSAV, CMA-CGM, Hamburg Sud, APL, MSC |

| Página Web | E-mail | Teléfonos |
|------------------|--------------|------------------------|
| www.naportec.com | Cip@dole.com | (04) 6010230 Ext. 4226 |

Naportec

HOJA DE DATOS DE TERMINAL PORTUARIO DE GUAYAQUIL (TPG)

| | | | | |
|---|-----------------------|--|---------|---------------------------------|
|  | Nombre del Puerto: | TERMINAL PORTUARIO DE GUAYAQUIL - TPG | | |
| | Operador: | Inarpi S.A. | | |
| | Ubicación GPS: | Lat. 02° 14' 47" S / Long. 79° 55' 45" O | | |
| | Código UNCTAD: | - | Acceso: | Canal 50 millas (calado 9.75 m) |
| | Ubicación Geográfica: | Guayaquil | Tipo: | Contenedores |
| | Categoría: | Fluvial | Tamaño: | Muy Pequeño |



| Área Total y de Almacenamiento | | Muelles | | | |
|--------------------------------|------------------------|------------|-------------|--------------|-------------|
| Área Total: | 103,000 m ² | Muelle # 1 | Largo 360 m | Ancho 31.5 m | Calado 12 m |
| Patio de Contenedores: | 100,000 m ² | | | | |
| Patio de Carga General: | No | | | | |
| Área de Bodegas: | 2,160 m ² | | | | |
| Cap. Graneles Sólidos: | No | | | | |
| Cap. Graneles Líquidos: | No | | | | |
| Bodegas Refrigeradas: | No | | | | |
| Zona Franca: | No | | | | |

| Equipamiento | | |
|-----------------------------|---------------------------|---------------------------------|
| 2 x Grúa Pórtico (50 tons) | 3 x Grúa Móvil (100 tons) | 13 x Reach Stacker (45 tons) |
| Tractores para Contenedores | 3 x Montacargas (20 tons) | 9 x puentes de pesaje (80 tons) |
| Conectores para Reefers | | |

| Servicios a la Nave |
|---|
| Remolcadores, Pilotaje, Muellaje, Provisiones, Electricidad, Agua Potable, Combustibles |

| Servicios a la Carga |
|--|
| Carga y Descarga, Tarja y Verificación, Porteo, Control de Calidad, Almacenaje, Recepción y Despacho |

| Facilidades a Pasajeros | Inspección Antinarcoáticos | Inspección Aduana | Certificaciones |
|-------------------------|----------------------------|-------------------|-------------------|
| No | Si (canes) | Si (personal) | Código ISPS, BASC |

| Empresas Navieras con Servicio Regular |
|--|
| CSAV, CMA-CGM, Hamburg Sud, APL, MSC |

| Página Web | E-mail | Teléfonos |
|----------------|------------------------------|--------------|
| www.tpg.com.ec | servicioalcliente@tpg.com.ec | (04) 3715400 |

TPG

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

AUTORIZACIÓN DE INGRESO Y SALIDA DE VEHICULOS (AISV)



AUTORIZACIÓN DE INGRESO Y SALIDA DE VEHÍCULOS

| | | |
|--------------------------------|-----------------------------|-------------------------------------|
| Servicio # 320150538203 | Contenedor lleno | <input checked="" type="checkbox"/> |
| | Carga suelta | <input type="checkbox"/> |
| | Carga a consolidar | <input type="checkbox"/> |
| | Contenedor lleno (Multiple) | <input type="checkbox"/> |

DATOS DEL BOOKING * NUMERO:REM00014194 , RESERVADO POR:AGROVICTORIA S.A./AGROVICTOR

| | | | | | |
|--------------------------------|-----------------------|--------------------------|---------------------|--|---------------------|
| Referencia CONTECON | HSD2015020 | Nombre de la nave | CAP PORTLAND | | |
| Fecha estimada de arribo [ETA] | 09/04/2015 16:00 | Fecha límite [Cutoff] | 05/04/2015 16:00 | Último Ingreso sugerido [UIS] | 06/04/2015 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) | 26.50 | |
| Peso declarado | 19.27 ton. | |
| Cant. Bultos (U) | 0 u. | |
| Embalaje | - | |
| Peligrosidad | [0], No peligroso | |

IMPORTANTE! Gates: Marque con una X las zonas del contenedor que presentan daños. Explique en la parte posterior del documento.

DETALLE DE LOS SELLOS DE LA CARGA / CONTENEDOR

| | | | |
|------------------------------|-------------------------|----------------------|--|
| Documento de exportación No. | 02020154000213337 (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