



**PROTOCOLO TÉCNICO, LOGÍSTICO
Y DE SEGURIDAD PARA
LA EXPORTACIÓN
DE PITAHAYA**



Ministerio de
Comercio Exterior

NOTA

Los Protocolos Técnicos, Logísticos y de Seguridad (PTLS) son documentos que contienen guías y lineamientos para el mejoramiento de la cadena logística de exportación, un logro que fue alcanzado mediante la colaboración de los sectores públicos y privados, dando como resultados las primeras ediciones para los cinco productos no petroleros con mayores exportaciones, siendo: Banano, Cacao, Camarón, Flores y Pesca Fresca y Congelada.

La adopción e implementación de los Protocolos TLS de banano, camarón, cacao, pesca y flores basa su accionar en la suscripción del Acuerdo Interinstitucional de Cooperación publicado en el Registro Oficial Nro. 712 del 15 de marzo 2016. Las entidades partícipes corresponden a: *Ministerio de Comercio Exterior; Ministerio del Interior; Ministerio de Industrias y Productividad; Ministerui de Transporte y Obras Públicas; Agencia Ecuatoriana de Aseguramiento de la Calidad del Agro – AGROCALIDAD; Servicio Nacional de Aduana del Ecuador; Policía Nacional Antinarcóticos e Instituto Nacional de Pesca.*

La implementación y difusión de los Protocolos TLS dentro del ecosistema logístico, generó un espacio para el desarrollo de herramientas que mejoren las buenas prácticas en la cadena logística de exportación, sea vía aérea, marítima e inclusive terrestre.

Durante la etapa de verificación de cumplimiento de los primeros Protocolos TLS, se conformaron mesas de trabajo permanentes, donde se determinaba la necesidad de mejora a través de la revisión y actualización de los procesos; esta metodología fue aprovechada para el desarrollo de buenas prácticas de otros sectores como es el caso de la pitahaya.

Ecuador exporta a mercados internacionales las dos variedades de pitahaya, roja y amarilla, siendo esta última la que más se exporta al mercado asiático por sus beneficios para la salud y su agradable sabor. La propuesta del Protocolo TLS de la Cadena de Exportación de la Pitahaya, ayudará a mejorar las condiciones en las que se exporta esta fruta no tradicional.

Agradecemos la colaboración de los productores y exportadores de pitahaya del cantón Palora, quienes propiciaron la elaboración de este protocolo, compartiendo sus conocimientos y experiencia; además a todas las entidades públicas que participaron a través de sus autoridades, sin su aporte no hubiese sido posible la realización de esta guía.

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

Cualquier observación o comentario favor dirigirlo a:

coordinacion.logistica@comercioexterior.gob.ec

Contenido

1.	Capítulo I. Introducción	7
1.1.	Antecedente del PTLs de la Pitahaya como parte de la Agenda de Competitividad.	7
1.2.	Alcance del PTLs	8
1.3.	Objetivo del PTLs de Pitahaya	9
1.4.	Flujogramas de Procesos	9
1.5.	Documentos para la Exportación de la Pitahaya	11
2.	Capítulo II. Tramitología	13
2.1.	Registro Único de Contribuyente RUC.....	13
2.2.	Obtención Certificado de Firma Digital o Token	13
2.3.	Registro como exportador en ECUAPASS.....	19
2.4.	Factura Comercial de Exportación	23
2.5.	Declaración Aduanera de Exportación – DAE	23
2.5.1.	Aplicativo de Firma Electrónica.....	29
2.5.2.	Ingreso y firma del Aplicativo.....	31
2.6.	Declaración Jurada de Origen – DJO.....	35
2.7.	Certificado de Origen – CO.....	39
2.8.	Certificado Fitosanitario de Exportación (CFE)	45
3.	CAPITULO III. Procesos Operativos.....	47
3.1.	AGROCALIDAD.....	47
3.1.1.	Procedimientos	48
3.1.2.	Inspección Fitosanitaria.....	48
3.1.3.	Emisión de Certificado Fitosanitario	50
3.2.	SENAE – SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR	50
3.2.1.	Perfilamiento de Riesgos.....	51
3.2.2.	Canales de Aforo.....	52
3.2.3.	Procedimiento de Aforo	52
3.2.4.	Sellos de Aforo	54
3.2.5.	Acta de Aforo	55
3.2.6.	Salida Autorizada del Embarque.....	55
3.3.	PNA – POLICÍA NACIONAL ANTINARCÓTICOS.....	56
3.3.1.	Perfilamiento de Riesgos.....	56
4.	CAPITULO IV. Unidad de Negocio y Logística de la Pitahaya.....	62
4.1.	Recomendaciones Técnicas en los Procesos de Empaque y Acopio	62
4.2.	Empresa de Transporte Terrestre.....	66
4.2.1.	Requisitos Mínimos para la Prestación de Servicios de Transporte	66

4.2.2.	Guía de Remisión	66
4.2.3.	Procedimiento de Carga y Estiba	67
4.2.4.	Planificación de Ruta y Monitoreo de Unidades	68
4.2.5.	Procedimientos en las Ruta	69
4.3.	Exportaciones Aéreas de Pitahaya	70
4.3.1.	Aeropuertos de Exportación	73
4.3.2.	Proceso de Ingreso a la Terminal Aeroportuaria	74
4.3.3.	Escaneo de Carga de Exportación	75
4.3.4.	Inspección Antinarcoáticos - Aforo de Aduana	78
4.3.5.	Atención de Reclamos	79
4.3.6.	Difusión de Información al Exportador	79
4.3.7.	Seguridad Integral	80
4.3.8.	Agencias de Carga	80
4.3.9.	Paletizadora	81
4.3.10.	Aerolínea	83
4.3.10.1.	Booking - Aceptación de Embarque	84
4.3.10.2.	Documentación de Embarque	84
4.3.10.3.	Notificaciones de Inspecciones/Aforo	84
4.3.10.4.	Atención de Reclamos	85
4.3.10.5.	Difusión de Información al Exportador	85
4.4.	Requisitos y recomendaciones para la Exportación Marítima de la Pitahaya	85
4.4.1.	Estandarización de Procedimientos	86
4.4.2.	Puertos de Exportación	87
4.4.2.1.	CONTECON	87
4.4.2.2.	NAPORTEC	87
4.4.2.3.	Terminal Portuario Guayaquil (TPG)	88
4.4.2.4.	Terminal FERTISA	88
4.4.2.5.	Puerto Bolívar	88
4.4.3.	Terminal Cut-Off (TCO)	89
4.4.4.	Proceso de Admisión a la Terminal Portuaria	89
4.4.5.	Inspección Antinarcoáticos - Aforo de Aduana	91
4.4.6.	Seguridad Integral	92
4.4.7.	Inspección Previa al Viaje - PTI (Pre-Trip Inspection)	92
4.4.8.	Lavado de Contenedores	93
4.4.9.	Proforma de Embarque	94
4.4.10.	Carta de Temperatura	94

4.4.11.	El Contenedor Refrigerado	94
4.4.12.	Carga/Estiba de Contenedor o Camión.....	98
4.4.13.	Termo-Registradores	99
4.4.14.	Proceso de Cierre y Sellado de Contenedor o Camión	100
4.4.15.	Reposición de Materiales de Empaque.....	102
4.4.16.	AISV - Ingreso a Puerto.....	102
4.4.17.	Seguridad en Contenedores	102
4.4.18.	Seguridad de Almacenamiento	114
4.4.19.	Seguridad de Información y Procesos.....	114
5.	CAPÍTULO V. Tipos y Análisis de Riesgos de la Cadena Logística	117
5.1.	Tipos de Riesgos	118
5.1.1.	Riesgos Documentales.....	118
5.1.2.	Riesgos Cambiarios	119
5.1.3.	Riesgos Comerciales	119
5.1.4.	Riesgos Políticos	119
5.1.5.	Riesgos de Narcotráfico.....	119
5.1.6.	Riesgos de Viaje	119
5.1.7.	Riesgos en el Medio de Transporte.....	119
5.1.8.	Riesgos en la Carga y Descarga	119
5.2.	Análisis de Riesgos	120
5.3.	Análisis de Amenazas.....	120
5.4.	Análisis de Vulnerabilidad	121
5.5.	Documentación de los Procesos.....	121
5.6.	Exposición a Riesgos	122
5.7.	Procedimiento de Seguridad	123
5.7.1.	Proveedores y Aliados Estratégicos de Seguridad.....	123
5.7.2.	Lavado de Activos	123
5.7.3.	Control de Empleados y Personal Eventual	124
5.7.4.	Seguridad Física en Finca o Planta Empacadora	125
5.7.5.	Control de Accesos	127
5.7.6.	Dispositivo de Control y Monitoreo.....	129
5.7.7.	Materias Primas y Materiales de Empaque	130
5.7.8.	Medios de Transporte	131
5.7.9.	Seguridad de Información y Procesos.....	133
5.7.10.	Capacitación en Seguridad	134
6.	CAPITULO VI. Licencia y Certificaciones	136

6.1.	Certificación Global GAP	136
6.2.	Registro de Marca para Exportación - IEPI	137
6.3.	Marca País	138
6.3.1.	Licencia de Uso de Marca País	138
6.4.	Certificación Operador Económico Autorizado (OEA) como parte de un sistema integral de seguridad.	140
6.4.1.	¿Qué es un Operador Económico Autorizado?.....	140
6.4.2.	¿Cuáles son los beneficios?	141
6.4.3.	¿Cómo puede un OCE calificarse como OEA?	141
7.	Principios Relevantes	143
7.1.	CELERIDAD	143
7.2.	BUENA FE	143
7.3.	COORDINACIÓN Y COOPERACIÓN	143
7.4.	IMPARCIALIDAD	143
7.5.	TRANSPARENCIA	143
7.6.	HONESTIDAD	143
7.7.	EFICACIA	143
7.8.	EFICIENCIA	144
7.9.	DIFUSIÓN	144
8.	Glosario de Entidades	145
9.	Glosario específico de términos	146
10.	ANEXOS.....	148
10.2.	Factura Comercial	149
10.3.	Certificado Fitosanitario	150
10.4.	Declaración Aduanera de Exportación (DAE).....	151
10.5.	Requisitos para solicitar RUC – persona jurídica	153
10.6.	Requisitos para solicitar RUC de personas naturales	154

1. Capítulo I. Introducción

1.1. Antecedente del PTL de la Pitahaya como parte de la Agenda de Competitividad.

La Subsecretaría de Servicios del Ministerio de Comercio Exterior a través de la Coordinación de Logística Internacional, en su estatuto orgánico establece en su literal segundo de sus productos y servicios, la elaboración de Protocolos Técnicos Logísticos y de Seguridad – PTL para productos de los sectores priorizados.

Los Protocolos Técnicos Logísticos y de Seguridad establecen lineamientos y/o directrices para los actores de la cadena de exportación sean públicos o privados, ayudando a mejorar los procesos operativos y de tramitología. Esta herramienta es fundamental para los planes estratégicos de cambio de la matriz productiva, es por ello que la Coordinación de Políticas de Exportaciones y la Coordinación de Logística Internacional – CLIPCE en aras de fortalecer la competitividad de los productos ecuatorianos en mercados internacionales, tomó la decisión de incluir los PTL dentro de una agenda de competitividad, y esto dio paso al PTL de la Pitahaya.



Fuente: CLIPCE

En diciembre del 2016, durante la visita técnica de la comisión conformada por el Ministerio de Comercio Exterior y PROECUADOR al cantón Palora, Provincia de Morona Santiago, evidencio el desarrollo productivo y económico de la zona a través de la comercialización de la fruta pitahaya, siendo el principal sustento de las familias.

Con base a este acercamiento se lograron identificar necesidades como:

- Asesoramiento y capacitación para el proceso de exportación;
- Vinculación de los productores en rondas de negocios y en ferias internacionales con el objetivo de exhibir la fruta pitahaya considerada por otros países como exótica, y llevarla a mercados internacionales;
- Elaboración e implementación del Protocolo Técnico Logístico y de Seguridad de la Pitahaya como parte de la Agenda de Competitividad.

Estudios recientes demuestran que las exportaciones la fruta fresca de pitahaya en el mundo, creció durante el periodo 2008 – 2015, y determina una tasa de crecimiento de 8% en el 2009, y para el 2015 del 163% en valor FOB y en volumen un 178%; siendo nuestros principales destinos HONG KONG, SINGAPUR, INDONESIA y PAISES BAJOS (HOLANDA), para el 2016 CANADA comienza a tener protagonismo en nuestras exportaciones.

La visita técnica a las plantaciones sirvió para comprender el ciclo de producción, condiciones climáticas y periodo de vida de la fruta; además se identifican problemas de asociatividad, productividad, logística y comercialización interna y externa. Se determinó la potencialidad de

la pitahaya como producto no tradicional de exportación por sus propiedades beneficiosas para la salud. Se concluyó que es necesario mantener las buenas prácticas del sector a través de capacitaciones y herramienta que guíen y al mismo tiempo permita conocer los aspectos Técnico, Logístico y de Seguridad (TLS) para la exportación de la pitahaya dentro de la Agenda de Competitividad de la Cadena de Pitahaya.

1.2. Alcance del PTL

Como alternativa de mejoramiento de los procesos de la cadena de valor, donde los beneficiarios serán los productores, exportadores y en general el Estado Ecuatoriano, este Protocolo Técnico, Logístico y de Seguridad (TLS) para exportación de pitahaya, establece mejoras en los procesos, entre los cuales se puede considerar:

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

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

- Autoridades de Control
 - AGROCALIDAD
 - Servicio Nacional de Aduana del Ecuador – SENA
 - Policía Nacional Antinarcoóticos – PNA
- Exportadores
- Nodos de Transferencia o Zonas Primarias de Carga: puertos, aeropuertos, pasos de frontera
- Operadores Portuarios
- Agentes de Carga Internacional (opcional)
- Agentes de Aduana (opcional)

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

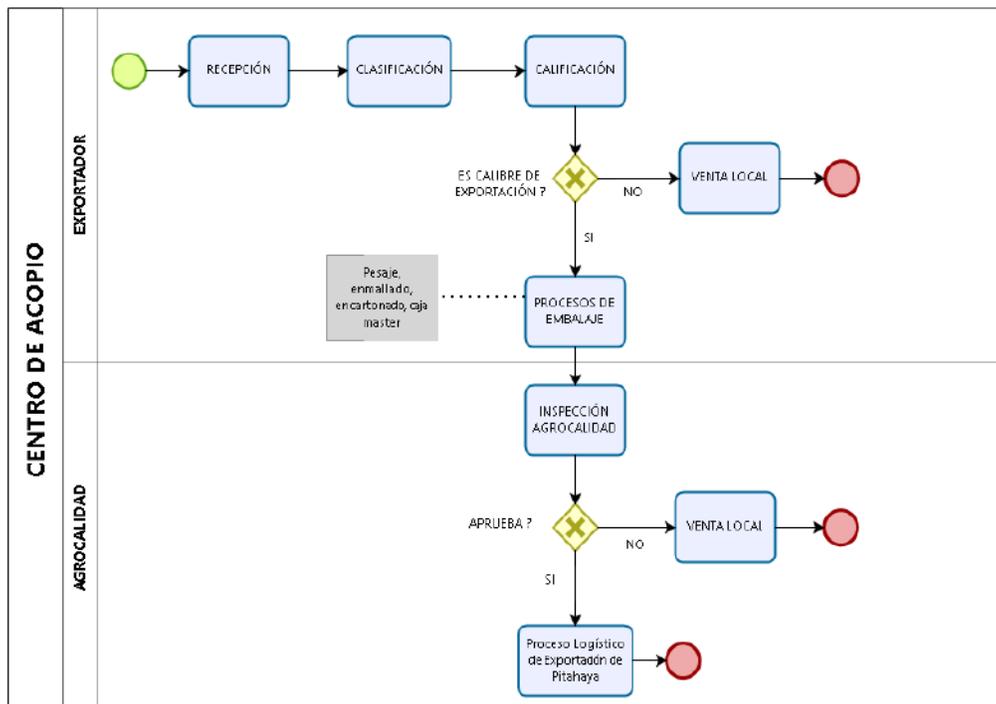
1.3. Objetivo del PTL de Pitahaya

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

Este protocolo tiene como objetivos principales, los siguientes:

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

1.4. Flujogramas de Procesos



Fuente: CLIPCE

Grafico 1. Flujo del proceso en el centro de acopio para la exportación de pitahaya

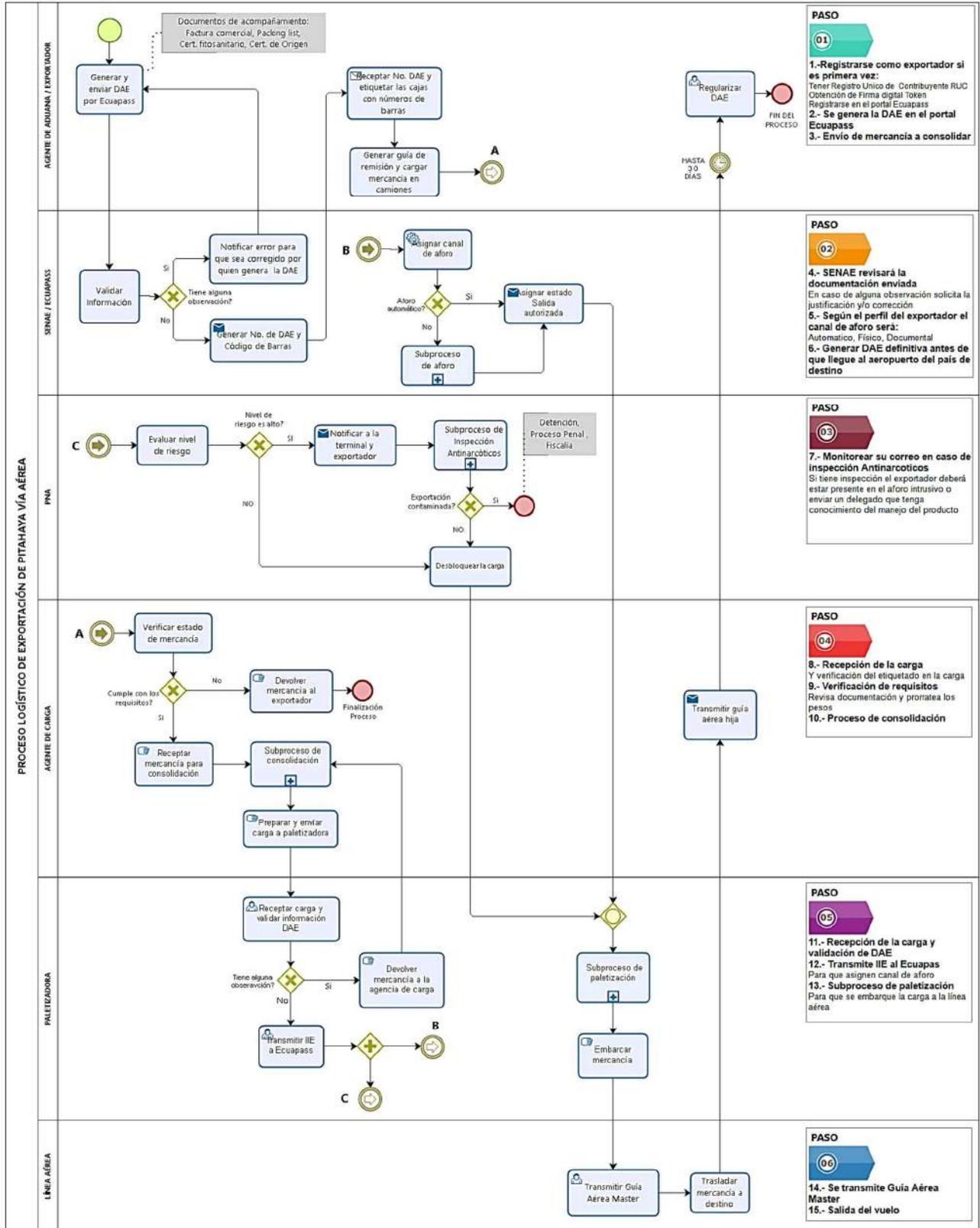


Gráfico 2. Flujo del proceso de exportación de pitahaya vía aérea

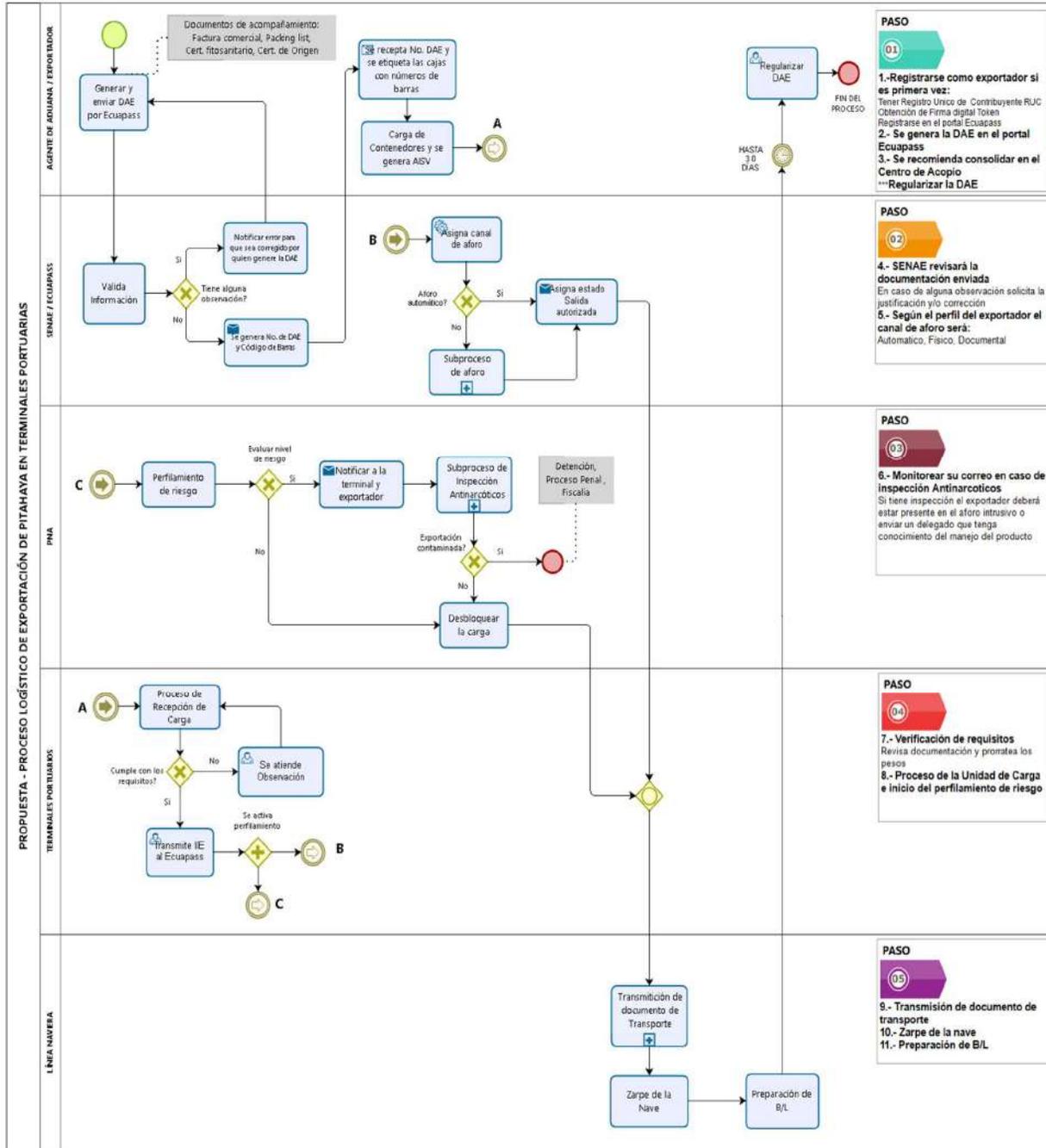


Grafico 3. Propuesta de flujograma del proceso de exportación de pitahaya vía marítima

1.5. Documentos para la Exportación de la Pitahaya

Es importante para el país mantener el control y la agilidad, por lo tanto es necesario evidenciar el mejoramiento de los procesos de exportación mediante la optimización de los costos logísticos y los tiempos.

A continuación identificamos los documentos requeridos para la exportación de la pitahaya por primera vez .

DOCUMENTOS	ENTIDAD	TIEMPO POR TRÁMITE
1.-Declaración Aduanera de Exportación DAE	VUE – SENAЕ	10 MINUTOS
2.-Declaración Jurada de Origen DJO (2 AÑOS)	VUE – MCE-ENTIDADES AUTORIZADAS	DE 10 15 MINUTOS
3.-Certificado de Origen	VUE – MCE-ENTIDADES AUTORIZADAS	10 MINUTOS
4.-Certificado Fitosanitario	AGROCALIDAD	30 MINUTOS
5.-Factura Comercial	EXPORTADOR	S/TRAMITE
6.-Air way bill/Bill of lading	AGENTE DE CARGA	S/TRAMITE
7.-Guía de Remisión	EXPORTADOR	S/TRAMITE
8.-Certificado de Firma Digital (UNA SOLA VEZ)	REGISTRO CIVIL	DISCRECIONAL

Elaborado por: CLIPCE

Nota: Cuando se realizan actividades de comercio exterior se tiene un *perfil de riesgos* 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, incrementan el costos logísticos dentro de las terminales de carga. Es por ello que es importante registrar los procesos adecuadamente y mantener cadenas de seguridad dentro de las empresas con el fin de proporcionar un perfil coherente a nuestra actividad.

2. Capítulo II. Tramitología

2.1. Registro Único de Contribuyente RUC

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

2.2. Obtención Certificado de Firma Digital o Token

Solicitar un certificado digital de firma electrónica en el Banco Central del Ecuador, revisar las normativas correspondientes a cada tipo de certificado DPC (Declaración de Prácticas de Certificación), PC (Políticas de Certificados).

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

- Registrar su número de RUC en el formulario de solicitud;
- 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, traer esta autorización en formato impreso.

Ejemplo de registro solicitud (Persona Natural)

1.- Dentro del primer paso para solicitud de un nuevo certificado de firma electrónica se debe digitar el número de cédula del solicitante.

Si se desea realizar una solicitud para una firma electrónica primero se debe seleccionar el tipo de solicitud:

- Persona Natural

2.- Se debe seleccionar también la ciudad de entrega de la solicitud:

- Quito
- Guayaquil
- Cuenca

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

- Registro de solicitud de Certificado de Firma Electrónica para persona natural.

Al escoger el tipo de solicitud el sistema solicitará el número de cédula del solicitante.

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: Quito Entidad: BANCO CENTRAL DEL ECUADOR Oficina: OFICINA CENTRO BCE-10 DE AGOSTO Y LARREA

Lugar de entrega: Quito - BANCO CENTRAL DEL ECUADOR - OFICINA CENTRO BCE - 10 DE AGOSTO Y LARREA

Seleccione su Tipo de Identificación
 Pasaporte

Ingrese su pasaporte
 PASSP0001
 Ingrese solo caracteres alfanuméricos y sin espacios.

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.

CERTIFICACIÓN ELECTRÓNICA
BANCO CENTRAL DEL ECUADOR

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

Solicitud Formulario

Datos Personales

*Cédula / Pasaporte: PASSPORT001

*Nombre: ROSA MARGARITA

*Primer Apellido: RIVERA

*Segundo Apellido: Marque este apodo, en caso de no tener Segundo Apellido. PALADINES

RUP (Compras Públicas):

RUC: Para Facturación Electrónica o EQUARSS

Actividad Económica: Seleccione ...

*País Domicilio: ECUADOR

*Provincia domicilio: PICHINCHA

*Ciudad de domicilio: Quito

*Dirección de domicilio: 6 DE DICIEMBRE Y RORLES

*Sector domicilio: CENTRO

*Teléfono Domicilio: 02233887

Celular: Ej: 0992825850

*Correo Electrónico Principal: rivanon@bce.ec

*Correo Electrónico alternativo: rivanon@bce.ec

País Oficina: ECUADOR

Provincia Oficina: Seleccione ...

Ciudad Oficina: Seleccione ...

Dirección de Oficina:

Teléfono Oficina:

Extensión:

Fax:

Uso Certificado

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

Uso de certificado solo para fines estadísticos.

Para fines internos de validación

Estas preguntas son solo para validaciones internas del sistema.

*Pregunta 1: NOMBRE DE LA INSTITUCION DONDE REALIZO SUS ESTUDIOS PRIMARIOS: santa barbara

*Pregunta 2: NOMBRE DE LA INSTITUCION DONDE REALIZO SUS ESTUDIOS SECUNDARIOS: santa barbara

Fuente: BCE

Nota: Los datos que se deben llenar se enumeran en cada tipo de solicitud.

Una vez ingresados los datos solicitados se debe seleccionar el check box donde se acepte que toda la información contenida en este formulario es real y se autorice a la ECIBCE que verifique la misma.

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 a color cédula o pasaporte	<input type="text" value="Doc/Problea.pdf"/>		
*Copia clara de la papeleta de votación	<input type="text" value="Doc/Problea.pdf"/>		
*Copia de la última factura de pago de luz, agua o teléfono	<input type="text" value="Doc/Problea.pdf"/>		

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

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.

CERTIFICACIÓN ELECTRÓNICA
BANCO CENTRAL DEL ECUADOR

[Inicio](#) [Quiénes Somos](#) [Marco Normativo](#) [Firma Electrónica](#) [Servicios Relacionados](#) [Centro de Descargas](#) [Contáctenos](#)

Solicitud Formulario

Su solicitud ha sido ingresada con éxito. Usted recibirá un correo electrónico de validación para continuar con su trámite.

Fuente: BCE

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

Retire su certificado en la oficina del Registro Civil que eligió portando su cédula o pasaporte.

Ejemplo de registro solicitud (Persona Jurídica), Registro en línea de una empresa u organización

Para registrar una empresa u organización accedemos al menú y escogemos dicha opción y aparecerá una pantalla donde le presenta al usuario suscriptor los requisitos para el registro de empresa.

Registro de Empresa

Información Empresa

*Tipo de Empresa: PUBLICA PRIVADAS

*RUC: 0999676543001

*Razón Social: ECONORCA S.A.

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

*Dirección: URDESA CENTRAL

*Teléfono: 0422345007 Extensión: Est. Fax: Ej: 032572522 / 0992825850

*Fax: Est. Fax:

*Provincia: GUAYAS

*Ciudad: Guayaquil

Información Representante

*Representante Legal - Nombres Completos: ANGELICA MARA GONZALEZ SUAREZ

*Representante Legal - Tipo de Identificación: Cédula

*Representante Legal - Cédula: 0992378544

*Correo Electrónico: mmoran@bce.ec

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: 042798854 Ej: 032572522 / 0992825850

Contacto - Correo Electrónico: rpserra@bce.ec

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

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

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

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

Fuente: BCE



Fuente: BCE

Ingresa al registro y tendrá que llenar el siguiente formulario:

Se debe seleccionar si la empresa es pública o privada e ingresar los siguientes datos:

- Razón Social
- RUC de la empresa
- Dirección de la empresa
- Teléfono de la empresa y extensión; existe la posibilidad de agregar más de un teléfono con su respectiva extensión.
- Fax y extensión
- Provincia y ciudad de la empresa

Datos del Representante Legal:

- ✓ Nombre
- ✓ Cédula
- ✓ Correo Electrónico; existe la posibilidad de agregar más de uno.

Se debe subir varios archivos que son requeridos para el registro de la empresa u organización, aparecerá una lista de dichos documentos según el tipo de empresa.

Los campos que contienen * se deben llenar obligatoriamente y se debe seleccionar el check box que certifica que todos los datos del formulario son válidos.

Al acabar de llenar el formulario se presiona el botón Guardar o si se requiere, presionar el botón Ayuda para desplegar una ventana que presenta ayuda sobre este formulario.

Si se realiza el procedimiento correctamente saldrá un mensaje de confirmación.

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

Retire su certificado en la oficina del Registro Civil que eligió portando su cédula o pasaporte.

Las tarifas de los certificados de firma electrónica, 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:



Fuente: BCE

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

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

2.3. Registro como exportador en ECUAPASS

Este trámite se lo realiza en línea y es necesario para poder interactuar dentro de instituciones públicas con procesos dentro de la Ventanilla Única Ecuatoriana (VUE), como MIPRO, MAG, etc. Permite a los Operadores de Comercio Exterior (OCE) una gran cantidad de trámites y consultas relacionados al comercio exterior.

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.



Fuente: SENAE

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

<http://www.ECUAPASS.aduana.gob.ec>

Si su computadora está configurada para que busque actualizaciones del Java, es posible que le pida autorización para actualizar (ver abajo). **Seleccione la opción "Ejecutar esta vez". En adelante debe configurar su Java para que no busque actualizaciones.**

IMPORTANTE: Se debe instalar la versión de Java 1.7.0_15, que es requerida por la aplicación. Esta versión no es la última ni debe actualizarse, o caso contrario no funcionará el portal.



Al ingresar a la siguiente pantalla, deberá seleccionar la opción **Soporte al Cliente > Solicitud de Uso**. Esto lo llevará al menú de registro.



Fuente: SENA

Debe ahora seleccionar la primera opción del cuadro: Solicitud del Uso (Representante).

La siguiente pantalla le pide llenar la información de la empresa y del Representante Legal. De igual manera le pedirá que seleccione algunas preguntas claves personales que solo usted podrá responder luego. Esto es importante recordar en el caso que olvide o extravíe su usuario y clave de ingreso. Si sucede, deberá solicitar una regeneración de clave a SENA y le harán esas mismas preguntas. Si no las puede responder, no le entregarán la clave y tendrá que acudir a Servicio al Cliente para que le reactiven todo desde el inicio.

Luego de ingresado los datos, debe 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.



ECUAPASS

Consultar

límites Operativos Servicios Informativos Soporte al Cliente Ventanilla Única

Menu izquierdo Soporte al Cliente Solicitud del uso Mi menú 1 2 3 4 5 6

Solicitud del uso (Representante)

Información de la empresa

RUC empresa

Razón Social

Dirección de empresa

Teléfono empresa

Consultar

Información del usuario

ID Usuario

Doc. Identificación CEDULA DE IDENTIDAD

Nombre Usuario

Contraseña

Confirmación de Contraseña

Comprobar disponibilidad

Comprobar disponibilidad

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.

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

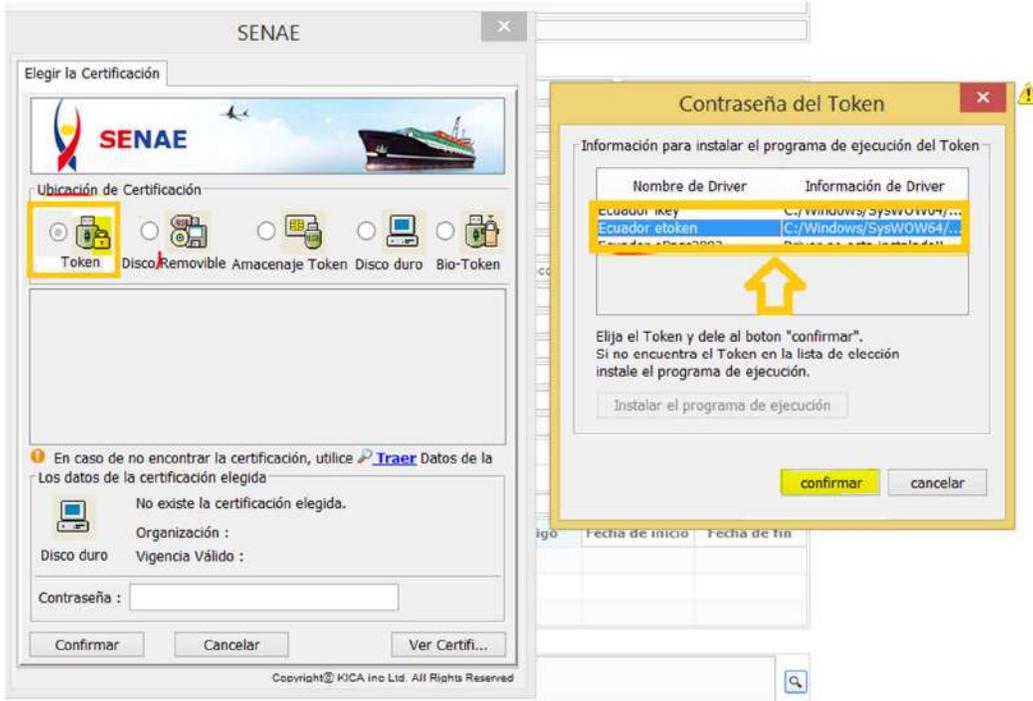
Tamaño total de archivo :

Agregar Eliminar

Registrar

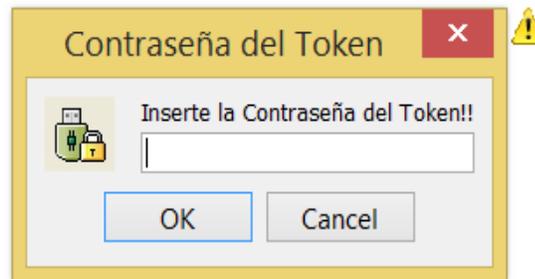
Fuente: SENAE

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

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



Fuente: SENAE

Al presionar el botón OK, aparecerá el código del token en su formulario y con eso queda asociado a su solicitud. Solo resta seleccionar el botón Registrar, de color azul ubicado en la parte inferior derecha del formulario.



Fuente: SENAE

Terminado el proceso de registro en ECUAPASS, deberá esperar entre 24 y 48 horas para que el sistema lo valide y pueda hacer uso de las opciones. En caso que fuera rechazado por algún problema (generalmente relacionado con los documentos que se adjuntaron a la solicitud), se lo notificarán por correo electrónico para que corrija el error y vuelva a hacer el registro.

2.4. Factura Comercial de Exportación

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

Debe incluir al menos lo siguiente:

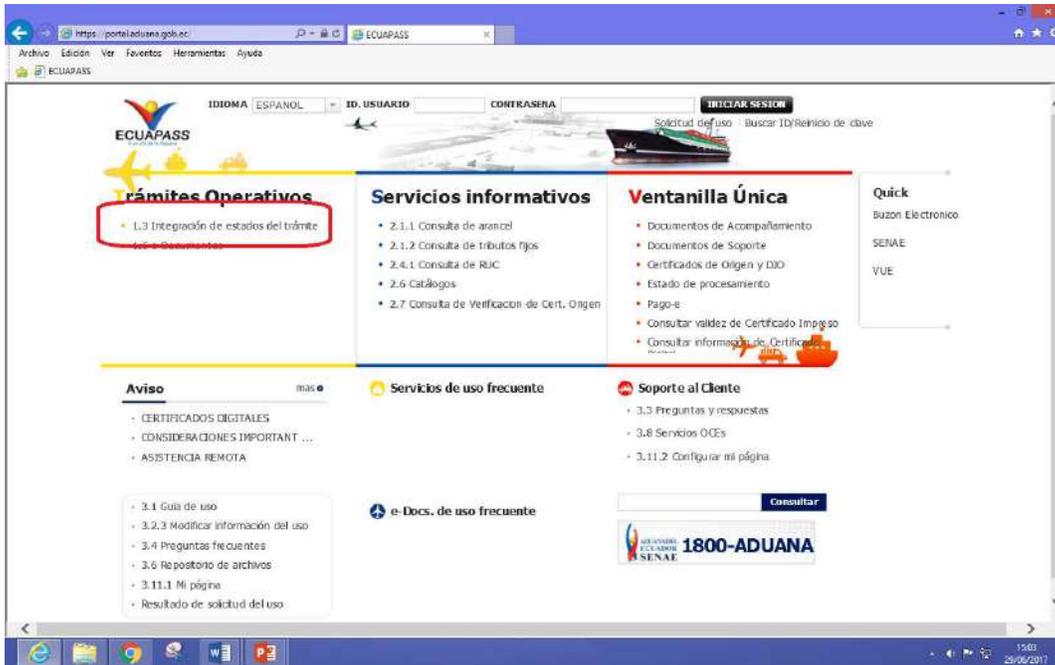
- a) Logo o nombre completo de la empresa;
- b) RUC de la empresa;
- c) Información de la empresa: dirección, teléfonos, correo electrónico y página web (si dispone);
- d) Formato aprobado por el SRI y el código de aprobación;
- e) Información del consignatario o comprador: nombre, dirección y teléfono completos;
- f) Campo para incluir el RUC, NIT o código tributario equivalente en país de destino;
- g) INCOTERM: FOB, CFR, CIF u otro;
- h) Términos de Pago: carta de crédito, giro a la vista, crédito a plazo establecido, etc.;
- i) Campos o columnas para incluir cantidad, descripción del producto y/o referencia, precio unitario y precio total;
- j) Campos para subtotal, IVA, total, valor de flete, valor de seguro, en caso de ventas con términos de venta distintos a FOB;
- k) Es recomendable que tenga texto en inglés y español;
- l) Se recomienda además incluir información bancaria para los pagos, como número de cuenta y SWIFT.

2.5. Declaración Aduanera de Exportación – DAE

La Declaración Aduanera de Exportación, una vez aceptada por el SENA, constituye en la autorización definitiva para la exportación de pitahaya. Se realiza en línea por parte del exportador o su agente aduanal, en el portal ECUAPASS. A continuación se detalla el proceso de registro:

- Se ingresa al Sistema Aduanero denominado “ECUAPASS” mediante un usuario y una contraseña. También puede hacerlo directamente con el dispositivo (token).
- Cada año en el mes de enero, el ECUAPASS solicita de manera automática la actualización de datos de registro.

Una vez dentro de la aplicación, se debe seleccionar el campo 1.3 Integración de Estados de Trámite.



Fuente: SENAE

Luego se deben realizar los siguientes pasos:

1) Seleccionar del menú superior, el campo Trámites Operativos.



SENAE

2) Del menú desplegable que se presenta, seleccionar las opciones 1.1. Elaboración de e.Doc. Op... > 1.1.1. Documentos Electrónicos.

3) Seleccionar la opción Declaración de Exportación, lo que nos lleva al formulario de la declaración aduanera de exportación o DAE.

4) En la sección Información General vamos a seleccionar de los menús desplegables, las opciones indicadas en el cuadro, en los siguientes campos obligatorios:

INFORMACION GENERAL

* A05. Código del declarante: 16007225
 * A03. Código de Régimen: -- Selección --
 A01. Código del distrito: 16007225
 A04. Tipo de despacho: -- Selección --

INFORMACION DE EXPORTADOR

* B04. Código de tipo de identificación del exportador: [001] RUC: 0992536503001
 B01. Nombre del exportador: CLIPCE
 B02. Dirección del exportador: CDLA GUAYACANES, MZ. 121, SOLAR 22
 B03. Teléfono del exportador: 042832832
 * B06. Ciudad de residencia del exportador: GUAYAQUIL
 B07. CIU: -- Selección --

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.	CIU	[0140] Actividades de Servicios Agrícolas

Fuente: SENAE

5) En la sección Información del Declarante, vamos a llenar o seleccionar los campos obligatorios contenidos en la pestaña Común. La información del exportador se carga de manera automática.

INFORMACION DEL DECLARANTE

* B08. Código de tipo de identificación del declarante: [001] RUC: 0992536503001
 * B10. Nombre del declarante: AGRIVICTORIA S.A.
 B11. Dirección del declarante: CDLA GUAYACANES, MZ. 121, SOLAR 22

COMUN

B19. Nombre del consignatario
 * B25. Código de país de destino final: [USD] DOLAR ESTADOUNIDENSE
 * B12. Valor FOB USD: \$ 0
 * B14. Código de Unidad de moneda de transacción: [USD] DOLAR ESTADOUNIDENSE
 * C01. Código de moneda: [USD] DOLAR ESTADOUNIDENSE
 * C03. Total Moneda transacción
 * B22. Tipo de carga: -- Selección --
 * B15. Código de puerto de embarque: -- Selección --
 * B17. Código de puerto de llegada o de destino: -- Selección --

B20. Dirección del consignatario
 B21. Ciudad del consignatario
 B13. Código de forma de pago de la transacción comercial: -- Selección --
 B19. Fecha de emisión de carta de crédito: 29/03/2015
 * C02. Tipo de cambio: 1.00
 B24. Medio de Transporte del Lugar de partida: -- Selección --
 B16. Código de puerto privado desde donde embarca: -- Selección --
 B23. Almacén de Lugar de partida: -- Selección --

SENAE

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...	Aéreo
B15.	Código de puerto embarque	Aeropuerto de donde sale la exportación
B17.	Código de puerto de llegada	Aeropuerto a donde llega la exportación
B23.	Almacén de lugar de partida	Terminal de donde sale la exportación

Fuente: SENAE

6) En la sección Totales, se debe completar el campo C06. Peso bruto total de la exportación, sin separar los miles y usando un punto como separador de decimales. También se llena el campo

TOTALES

* C04. Cantidad total de ítems: 0
 * C05. Peso neto total: 0,000
 * C07. Cantidad total de bultos: 0
 * C09. Cantidad total de unidades físicas: 0
 C11. Código de la mercancía de despacho urgente: -- Selección --
 C12. Código de solicitud de aforo: -- Selección --

C06. Peso bruto total: 0.00
 C08. Cantidad de contenedores: 0
 C10. Cantidad total de unidades comerciales: 0

SENAE

C08. Cantidad de Contenedores, pero si se trata de carga suelta, se deja el campo con el valor por defecto 0.

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. El llenado de los campos en esta sección se puede ver en la tabla más abajo.

Al hacer clic en la lupa del campo D15. Código subpartida, primer campo a llenar, se abre una nueva ventana donde debe escribirse la subpartida que corresponde a la pitahaya que se va a exportar y luego hacer clic en el botón Consultar.

SENAE

SENAE

a) Factura Comercial.- Ingresamos la información en los campos obligatorios.

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
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.	Dejar la fecha actual que sale por defecto
F06.	Fecha de fin de vigencia	Dejar la fecha actual que sale por defecto
F02.	Numero de ítem	[0] Común

Fuente: SENA E

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

b) Paraíso Fiscal.- 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.

Campo	Descripción	A Seleccionar/Escribir
F04.	No. documento de acomp.	No
F03.	Tipo de dcto. 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 dcto. Acomp.	[EC] Ecuador
F05.	Fecha de emisión de dcto.	Dejar la fecha actual que sale por defecto
F06.	Fecha de fin de vigencia	Dejar la fecha actual que sale por defecto

Fuente: SENA E

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

NOTA: Para finalizar le damos clic en “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. (Revisar paso 2.5.1.)

9) Para el envío del E-DOC podemos revisar los videos demostrativos que se encuentran en el boletín 119-2017, el procedimiento es el siguiente:

- 1.- Abrimos el aplicativo desde la barra de tareas, escritorio o menú;
- 2.-Seleccionamos la opción token e ingresamos la contraseña;
- 3.-Cargamos el archivo desde el botón “CARGAR”, para esto tuvimos que previamente haber guardado el archivo indicado al final del literal anterior como **NOTA**.
- 4.-Realizamos la selección del archivo previamente guardado;
- 5.- Esperamos validación y aprobación del sistema aduanero ECUAPASS.

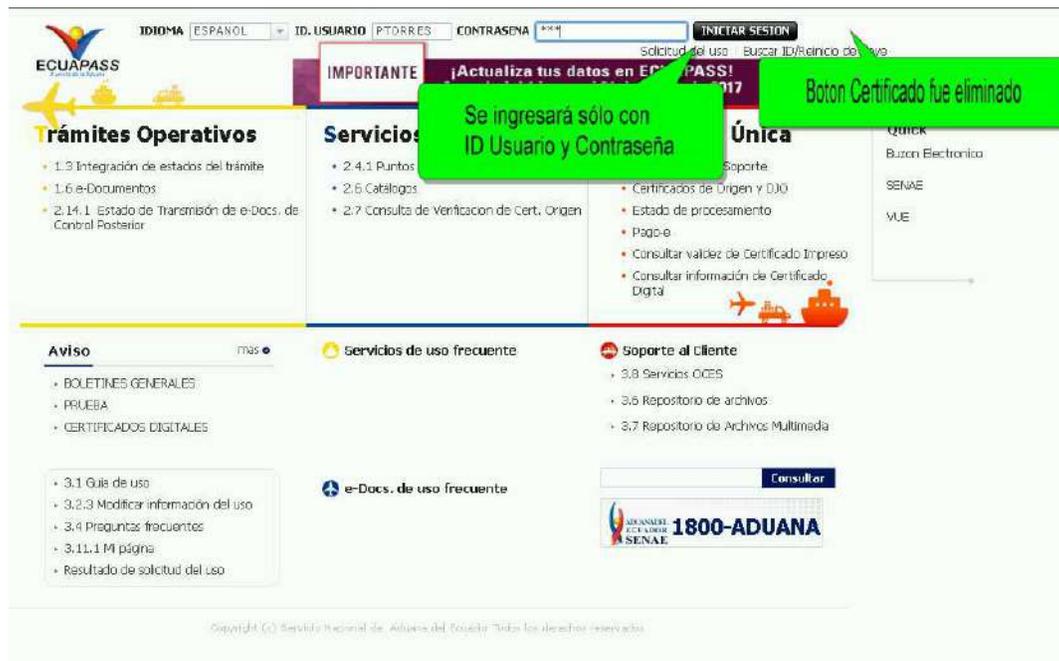
NOTA: En caso de existir inconsistencia en el envío del E-DOC se mostrará el mensaje con una franja roja, si es aceptado se mostrará de color verde.

2.5.1. Aplicativo de Firma Electrónica

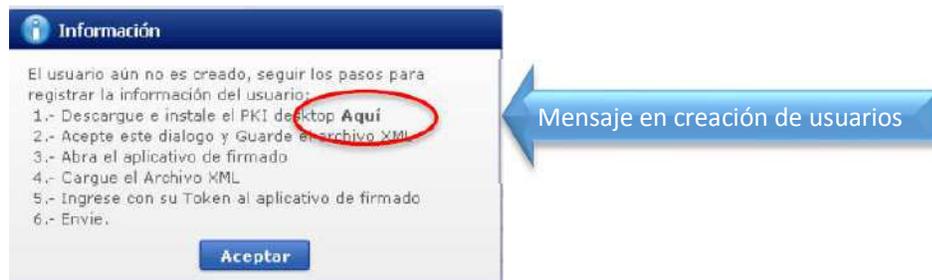
El Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador ha desarrollado un nuevo mecanismo de firma electrónica, el mismo que consiste en un aplicativo que se descarga al computador (Ver videos demostrativos que se encuentran en el boletín 119-2017 de la página web de la SENA). Cabe recalcar que para la VUE se mantiene el esquema anterior hasta el momento de elaboración de este PTL.

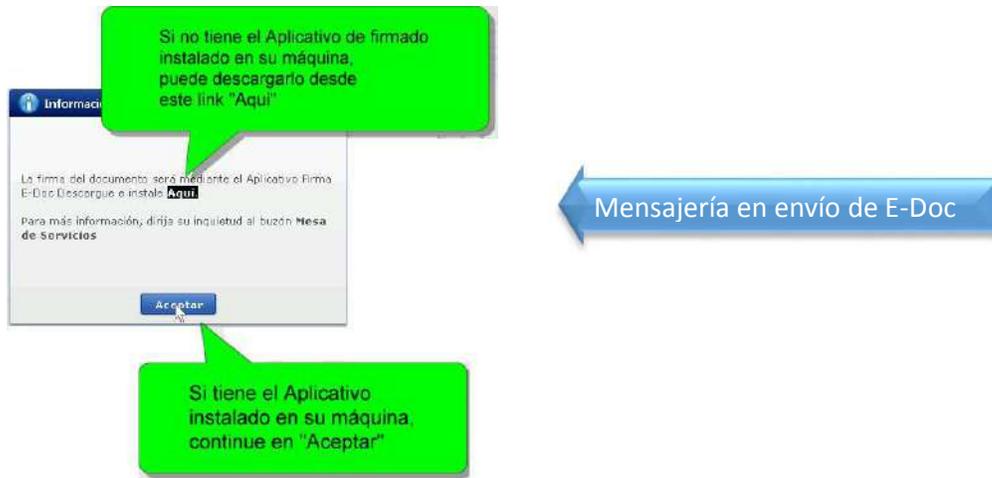
De acuerdo al boletín 119-2017, el aplicativo puede ser descargado de la siguiente forma:

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



- ✓ 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.



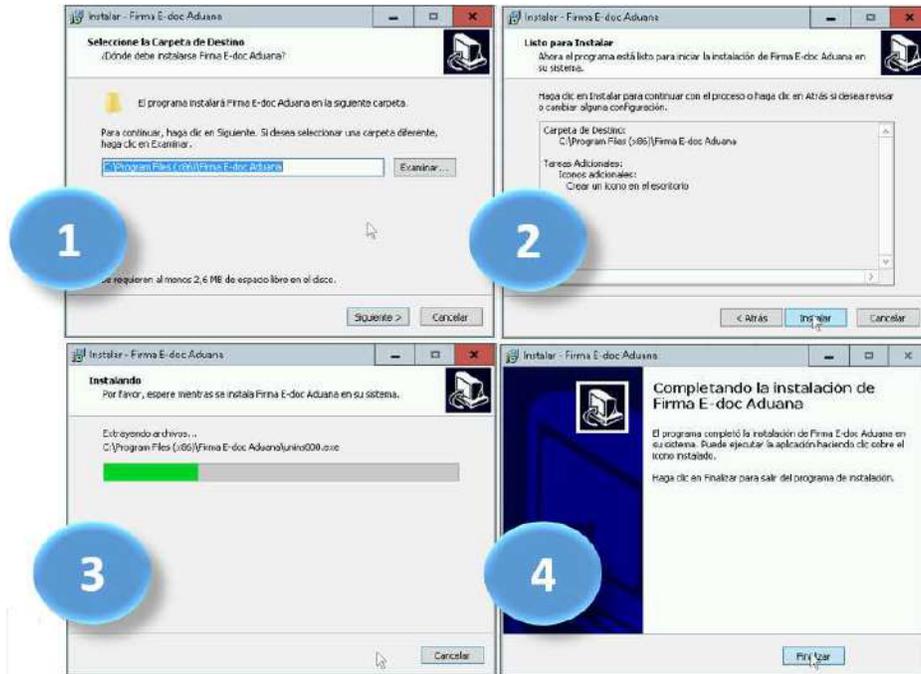


Al momento de realizar el envío por el sistema aduanero ECUAPASS se despliega un mensaje donde se puede escoger **la descarga de la aplicación** en caso de que aún no se haya descargado, caso contrario continúa el procedimiento, para el efecto se debe continuar haciendo clic en el botón "ACEPTAR", seguido,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



Fuente: SENA E

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



Pantallas de instalación para el aplicativo

Fuente: SENA E

Se ancla el aplicativo a la barra de tareas



Aplicativo instalado en el escritorio

Fuente: SENA E

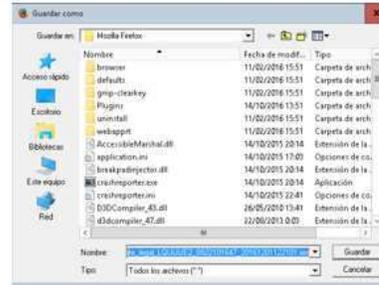
2.5.2. Ingreso y firma del Aplicativo

Ingresamos al formulario y llenamos normalmente (VER PUNTO 2.5) al momento de presionar enviar, el ECUAPASS enviará a guardar un archivo a su máquina, el trámite no ha sido enviado aún. Este archivo lo cargaremos al nuevo aplicativo para que el trámite sea enviado al ECUAPASS.

ECUAPASS.

Fuente: SENA

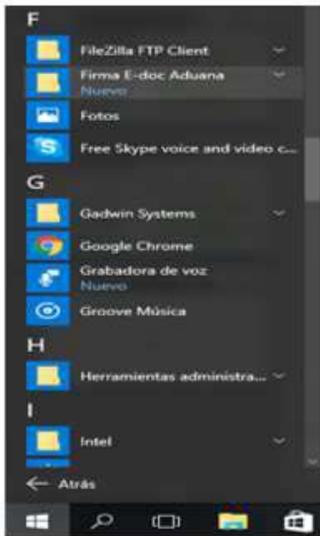
Al momento de presionar enviar, el ECUAPASS enviará a guardar un archivo a su máquina, el trámite no ha sido enviado aún, por lo que mostrará el mensaje “El archivo fue descargado a su máquina exitosamente”.



Fuente: SENA E

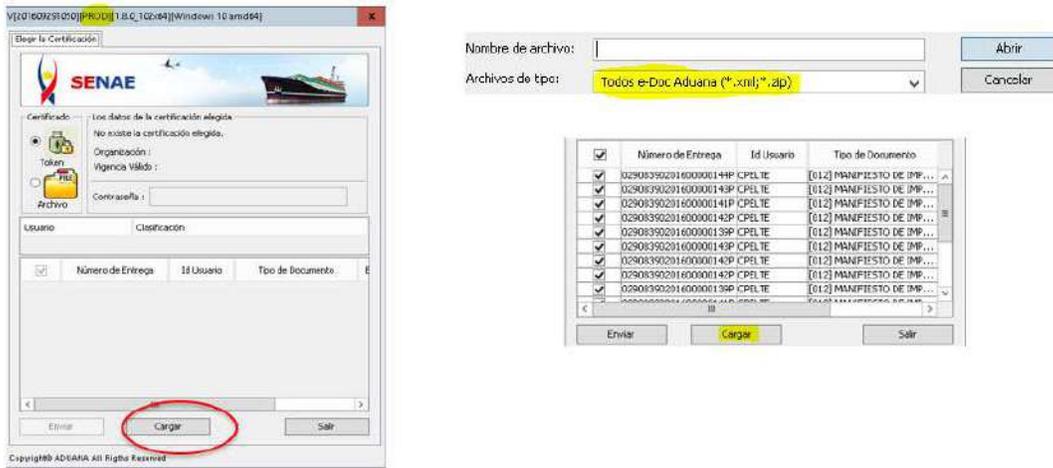
Abrimos el aplicativo (desde barra de tareas, escritorio, o menú inicio)

Seleccionamos token e ingresamos la clave del token



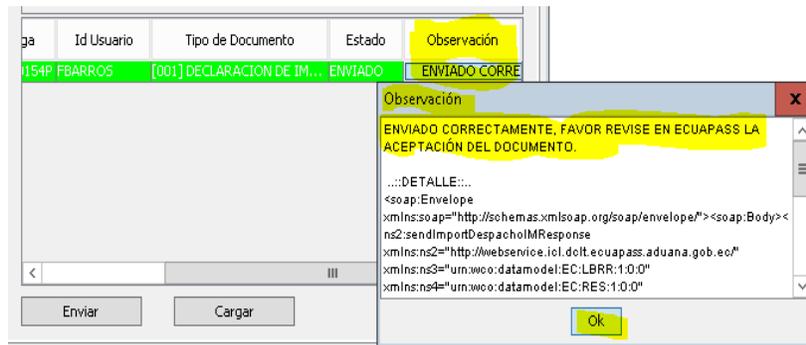
Fuente: SENA E

Posteriormente continuamos cargando el archivo desde el botón cargar.



Fuente: SENA

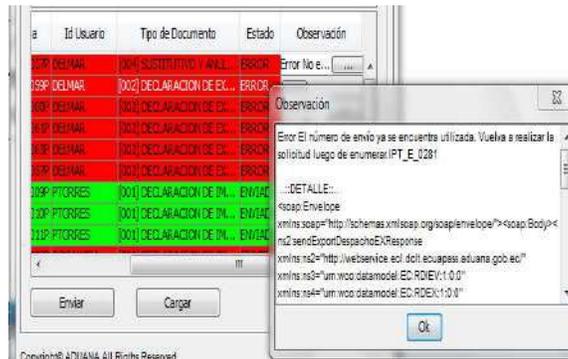
Finalmente presionamos enviar. Luego esperamos que la fila tome un color verde que significa “enviado” sin novedad.



Fuente: SENA

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.

Existen errores que todos conocemos y lo podemos solucionar nosotros mismos, existen otros errores que no conocemos que nunca se nos habían mostrado, esos errores los reportamos a mesa de servicios.



Para confirmar el envío se lo verifica el estado en el ECUAPASS.

The image displays two screenshots of the ECUAPASS web application. The top screenshot shows the user interface with a navigation menu. The 'Trámites Operativos' section is expanded, and the option '1.6 Integración de estados d...' is circled in red. Below the menu, there are search filters for dates (13/12/2016) and document titles. The bottom screenshot shows the search results page, where the 'Consultar' button is circled in red. The page header includes the ECUAPASS logo, user information (OCE 16002661, Buzon Electronico, SENAE, VUE, Guía del uso, JORRGE PENA), and session management options (Cerrar sesión, Consultar).

Fuente: SENAE

2.6. Declaración Jurada de Origen – DJO

Es el documento en el cual el productor, exportador o apoderado especificó 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**. Los datos consignados en la DJO e ingresados en la VUE deberán llenarse conforme la normativa del acuerdo o esquema vigente y deberán formalizarse con la firma electrónica del exportador o apoderado responsable.

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

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

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

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

N°	ENTIDAD HABILITADA	TIPO DE CERTIFICADO QUE EMITE	CIUDAD	TELÉFONO
1	CÁMARA DE COMERCIO DE GUAYAQUIL	CAN, ALADI, MERCOSUR, GUATEMLA y TERCEROS PAÍSES	GUAYAQUIL	(04)-2596-100
2	CÁMARA DE INDUSTRIAS DE GUAYAQUIL	CAN, ALADI, MERCOSUR, GUATEMLA y TERCEROS PAÍSES	GUAYAQUIL	(04)-3713-390
3	FEDERACIÓN ECUATORIANA DE EXPORTADORES - FEDEXPOR	CAN, ALADI, MERCOSUR, GUATEMLA 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, GUATEMLA y TERCEROS PAÍSES	MANTA	(05)-2621-214
5	CÁMARA DE COMERCIO DE HUAQUILLAS	CAN, ALADI, MERCOSUR, GUATEMLA y TERCEROS PAÍSES	HUAQUILLAS	(07)-2996-777
6	CÁMARA DE INDUSTRIAS Y PRODUCCIÓN	CAN, ALADI, MERCOSUR, GUATEMLA y TERCEROS PAÍSES	QUITO	(02)-2452-500
7	CÁMARA DE LA PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA DE PICHINCHA - CAPEIPI	CAN, ALADI, MERCOSUR, GUATEMLA y TERCEROS PAÍSES	QUITO	(02)-2443-388
8	CÁMARA DE INDUSTRIAS PRODUCCIÓN Y EMPLEO	CAN, ALADI, MERCOSUR, GUATEMLA y TERCEROS PAÍSES	CUENCA	(07)-2885-070
9	CÁMARA DE INDUSTRIAS DEL TUNGURAHUA	CAN, ALADI, MERCOSUR, GUATEMLA y TERCEROS PAÍSES	AMBATO	(03)-2418-009
10	CÁMARA DE LA PEQUEÑA INDUSTRIA DEL CARCHI	CAN, ALADI, MERCOSUR, GUATEMLA y TERCEROS PAÍSES	TULCAN	(06)-2960-212
11	MINISTERIO DE COMERCIO EXTERIOR	SGP, GSTP, CAN, ALADI, MERCOSUR, GUATEMLA y TERCEROS PAÍSES	GUAYAQUIL	(04) 2591-370
12	AGROCALIDAD	SGP, GSTP, CAN, ALADI, MERCOSUR, GUATEMLA y TERCEROS PAÍSES	TABABELA - QUITO	(02) 3948110 Ext. 1003/1002/1007
13	SUBSECRETARÍA DE ACUACULTURA	SGP, GSTP, CAN, ALADI, MERCOSUR, GUATEMLA y TERCEROS PAÍSES	GUAYAQUIL	(04)-206- 8475
14	SUBSECRETARÍA DE RECURSOS PESQUEROS	SGP, GSTP, CAN, ALADI, MERCOSUR, GUATEMLA y TERCEROS PAÍSES	MANTA	(05)- 2611- 410
15	AGENCIA DE REGULACION Y CONTROL HIDROCARBURIFERO - ARCH	SGP, GSTP, CAN, ALADI, MERCOSUR, GUATEMLA y TERCEROS PAÍSES	QUITO	(02)3996 500
16	MINISTERIO DE INDUSTRIAS Y PRODUCTIVIDAD	SGP, GSTP, CAN, ALADI, MERCOSUR, GUATEMLA y TERCEROS PAÍSES	QUITO	(02) 394 8760
			GUAYAQUIL	(04) 206-8643
			CUENCA	(07) 410-3068
			AMBATO	(03) 258-5552
			MANTA	(05) 262-0084
			IBARRA	(06) 260-2622

Elaborado por: Dirección de Origen

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.

El primer paso es ingresar al Sistema Informático de Comercio Exterior - ECUAPASS mediante un usuario y una contraseña. También puede hacerlo directamente con el token.



Fuente: SENAE

Una vez que el usuario haya ingresado al Sistema Informático de Comercio Exterior - ECUAPASS, deberá seleccionar el recuadro que se encuentra a la derecha denominado "VUE"



Fuente: SENAE

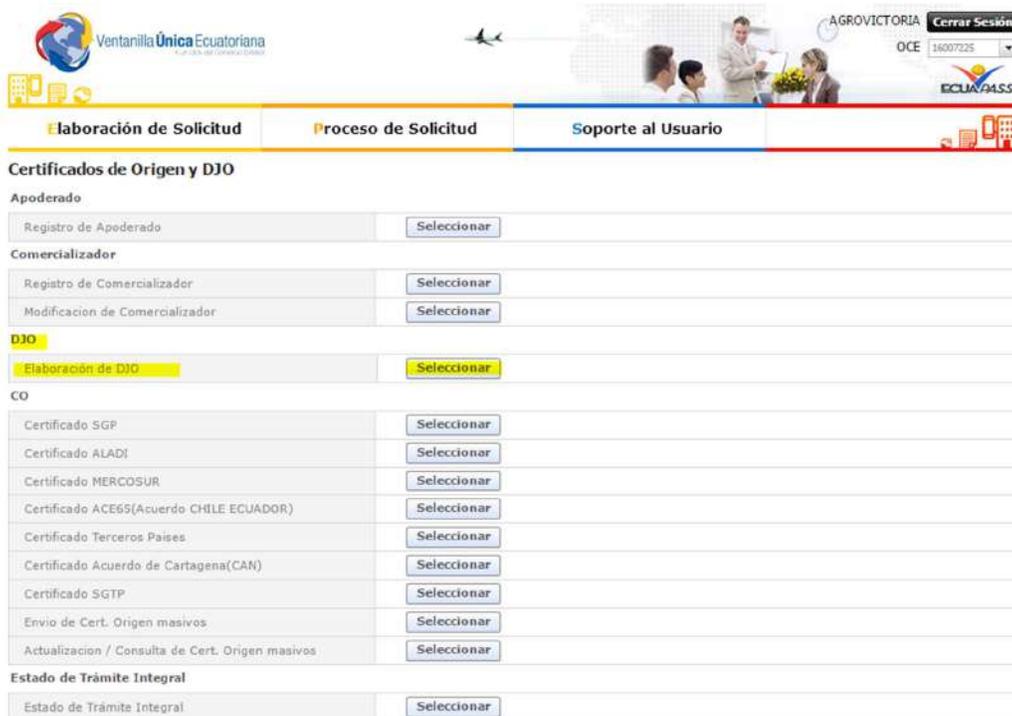
Al ingresar en la VUE, deberá seleccionar las siguientes opciones:

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



Fuente: SENA

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



Fuente: SENA

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 especies pitahaya de exportación y los materiales utilizados, así como los costos de producción.

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

DECLARACION JURADA DE ORIGEN

1. IDENTIFICACION DE EMPRESA

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

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

* 1.5 Subpartida Arancelaria

2. PRODUCTO (Diligenciar un Formulario por Cada Producto)

* 2.1 Nombre Comercial

* 2.2 Nombre Técnico

* 2.3 Unidad Comercial --Selección--

3. UTILIZACION INSTRUMENTOS DE COMPETITIVIDAD ADUANERO

* Zona Seleccionar --Selección--

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

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

Fuente: SENA E

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

Para poder acceder a la VUE y generar un Certificado de Origen (CO), deberá estar registrado en el ECUAPASS y disponer del token o certificado electrónico de firma digital. El primer paso es el ingreso al Sistema Informático de Comercio Exterior - ECUAPASS mediante un usuario y contraseña. También puede hacerlo directamente con el dispositivo electrónico (token).



Fuente: SENAE

Una vez que el usuario haya ingresado al Sistema Informático de Comercio Exterior - ECUAPASS, deberá seleccionar el recuadro que se encuentra a la derecha denominado “VUE”.



Fuente: SENAE

Al ingresar en la VUE, deberá seleccionar en el siguiente orden:

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



Fuente: SENA

En el menú de Certificados de Origen y DJO, deberá seleccionar 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,).

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

Seguimos a la pestaña Información y vamos a seleccionar la entidad a donde enviaremos la solicitud y la ciudad respectiva en la sección **Información de la Entidad**.

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 a (nombre, domicilio, país)

* Nombre del destinatario de negocios La dirección del consignatario

* País destinatario

3. Means de transporte y ruta (por lo que se conoce)

* Medios de transporte * La ruta (en la medida de que se conozca)

4. Official Use
ISSUED RETROSPECTIVELY

Fuente: SENA

Si la emisión del certificado es posterior a la exportación, se debe mencionar esto en el casillero 4. Oficial Use como **“Issued Retrospectively”** o emitido retrospectivamente.

Seleccionamos la siguiente pestaña **Productos** y vamos a llenar los casilleros correspondientes a la subpartida de la especie pitahayícola, 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 items

* Tariff Code

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

* Marcas y numeros de bultos (Ejemplo: 1054) Maximo 30 caracteres Naturaleza de los bultos
CAJA (<BOX>)

* 7. Numero y tipo de envases; descripcion 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 (Ex: 100543.00)

Agregar Modificar Eliminar

Fuente: SENA

Una vez ingresados todos los campos obligatorios marcados con asterisco, seleccionamos 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.

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.

Procedemos a abrir el formulario de la pestaña Localización. En este formulario únicamente deberá llenar los campos de **Provincia** y **Ciudad**, luego continúe a la pestaña final.

Certificado SGP

Propietario Información Productos **Localización** Enviar

Información Complementaria

11. Certification
MCE

* 12. Declaration por el exportador
PRODUCED IN ECUADOR

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

* **PROVINCIA** * Ciudad

* Lugar y fecha, firma del representante autorizado

Fuente: SENA E

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**.

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.

Certificado SGP

Propietario Información Productos Localización **Enviar**

* Documento adjunto

	Nombre de Archivo	Identificador del Documento
<input type="checkbox"/>	SolCO_AGR13-15073DE.pdf	Factura

Agregar un archivo eliminar archivos

Ver Borrador Guardar temporal Traer **Registro**

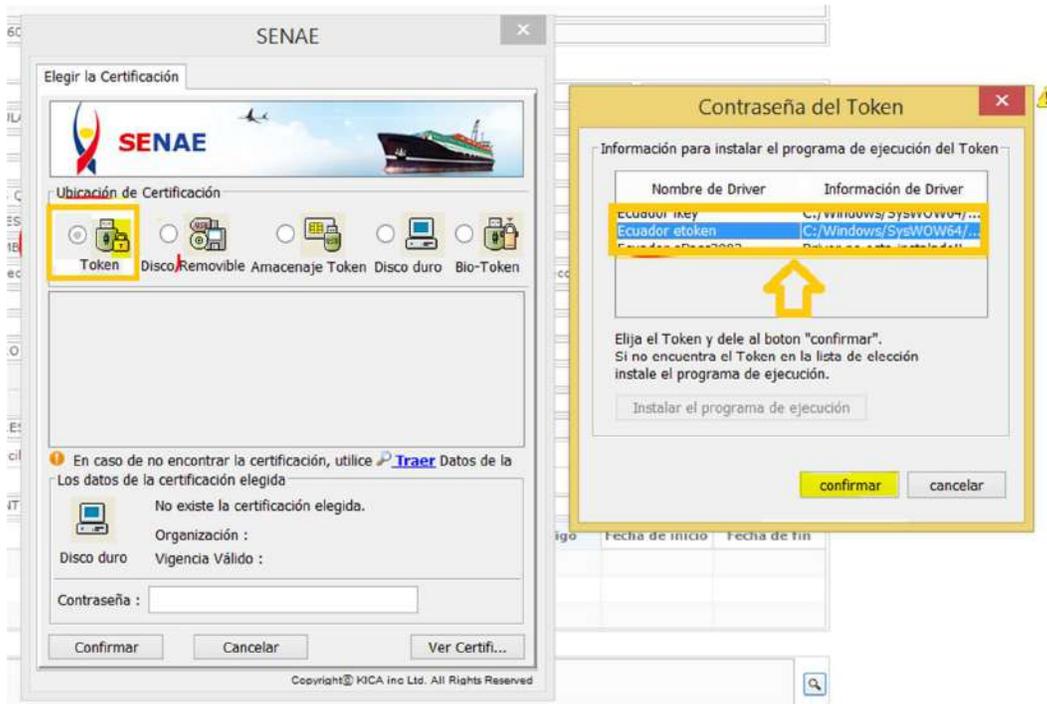
Fuente: SENA E

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



Fuente: SENA E

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



Fuente: SENA E

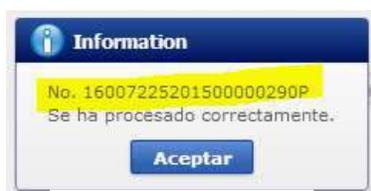
Al hacerlo, aparecerá una nueva ventana pidiéndole la contraseña del token. Debe ingresarla exactamente como usted la escogió cuando hizo el proceso de registro en el Banco Central del Ecuador; esto es, con caracteres que contengan letras mayúsculas, minúsculas y números.



Fuente: SENA E

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 o para la impresión en línea del documento final.



Fuente: SENA

2.8. Certificado Fitosanitario de Exportación (CFE)

Es un documento oficial emitido por AGROCALIDAD que acompaña a todas las exportaciones de algunos tipos de plantas, productos o subproductos vegetales. Este documento certifica que los envíos de estos productos se encuentran libres de plagas cuarentenarias, y es considerado de vital importancia porque se ajustan a las disposiciones fitosanitarias vigentes de los países importadores.

La obtención de un Certificado Fitosanitario, tiene los siguientes pasos:

a) Solicitud de Inspección.-

El exportador deberá presentar la solicitud 48 horas previas a la exportación del producto en el formato del Anexo V de la resolución 175, con la información completa del exportador y de los sitios de procesamiento, La solicitud de inspección deberá ser enviada vía correo electrónico a la Dirección Distrital de la provincia en donde se acopia y empaqueta el producto.

b) Inspección.-

Con la información de la solicitud, AGROCALIDAD programará las inspecciones según las fechas señaladas. La inspección se efectuará en centro de acopio y **en casos excepcionales en agencia de carga o puerto**. En caso de detectar que el producto de exportación está contaminado con plagas, el cargamento será rechazado y se negará su exportación; el documento de respaldo de la inspección aprobada será adjuntado en la solicitud del Certificado de Exportación, proceso que se realiza a través del portal de VUE.

c) Solicitud del CEF

El usuario ingresa al sistema del ECUAPASS, genera la solicitud 101-131-REQ correspondiente al Certificado Fitosanitario de Exportación. El usuario debe ingresar la información referente al producto de exportación, datos del importador y del país de destino, como carácter obligatorio deberá anexar en formato PDF el reporte de inspección.

El técnico de AGROCALIDAD realizará la revisión documental de la solicitud, de ser el caso la aprobará, el técnico financiero asignará el valor de la tasa y se generará la orden

de pago; si la solicitud tiene alguna inconsistencia se generará una subsanación, misma que será informada mediante el sistema. El usuario deberá subsanar la misma para continuar con su proceso.

En el caso de haber dudas respecto al llenado de la información, el usuario puede acceder al siguiente enlace:

https://guia.AGROCALIDAD.gob.ec/tutoriales/pdf/Exportacion_Fitosanitaria.pdf

O puede comunicarse a la mesa de servicios: sopORTE.vue@AGROCALIDAD.gob.ec

c) Pago de Tasa.-

El pago de la tasa se lo realiza mediante pago electrónico, el usuario debe esperar que el sistema genere la orden de pago, mismo que podrá ser realizado mediante dos formas, la primera es a través de canales electrónicos bancarios como "pago de servicios"; la segunda es de forma presencial únicamente indicando el número de la orden de pago (no es necesario imprimirla); una vez cancelado, el sistema automáticamente confirmará el pago y su solicitud cambiará a pago confirmado. De igual forma, el sistema generará automáticamente la factura electrónica, la cual será enviada al correo registrado como "correo de facturación electrónica" en el sistema guía.

Para información de los valores puede ingresar al siguiente enlace:

<http://www.AGROCALIDAD.gob.ec/tarifario-2016/>

d) Generación del Certificado Fitosanitario.-

Una vez que la solicitud se encuentre en estado "solicitud aprobada" el usuario podrá acercarse a cualquier punto de control de AGROCALIDAD (oficinas de puertos, aeropuertos y pasos fronterizos) para la emisión del documento con las correspondientes firmas y sellos de respaldo. Este documento servirá para que el envío ingrese al país de destino.

3. CAPITULO III. Procesos Operativos

3.1. AGROCALIDAD

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



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

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

Es responsabilidad de AGROCALIDAD:

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

3.1.1. Procedimientos

REGISTRO DE OPERADOR DE LA CADENA DE EXPORTACIÓN

El registro de operadores de plantas, productos vegetales y otros artículos reglamentados constituye parte fundamental en el sistema de trazabilidad para el seguimiento de contingencias; establecer las responsabilidades por los eventuales incumplimientos en la cadena de exportación y aislar los problemas y evitar su impacto en todos los operadores del sistema de certificación fitosanitaria de exportación.

Registro en el sistema de Gestor Unificado de Información de AGROCALIDAD - GUÍA

Toda persona natural o jurídica que forma parte de la cadena de exportación de pitahaya debe registrarse de acuerdo a la actividad que realiza producción, acopio, comercialización e industrialización, dentro del territorio ecuatoriano. Para registrarse debe ingresar al Sistema GUIA de la institución, a través del enlace ubicado en la página web www.AGROCALIDAD.gob.ec, enlaces, SISTEMA GUIA y seguir las instrucciones para el registro, de acuerdo a la norma vigente desarrollada para tal fin, mismo que se encuentra disponible en el siguiente enlace:

<https://guia.AGROCALIDAD.gob.ec/agrodb/index.php>

Una vez que el usuario ha ingresado la información y esta ha sido validada en el sistema GUIA, queda registrado en la base de AGROCALIDAD con un código único que es el mismo número de RUC o cédula.

El técnico de AGROCALIDAD realizará la inspección pos-registro, a fin verificar la información registrada y las instalaciones declaradas en el sistema.

Registro como Operador de Comercio Exterior en VUE

Este registro se lo realiza en línea a través del portal del ECUAPASS en la Ventanilla Única Ecuatoriana (VUE), para cumplir con este proceso, se debe llenar la solicitud 101-001 Formulario de Registro de Operador de Comercio Exterior en la que se ingresa la información del producto vegetal y también se incluyen los países a donde se desea exportar.

En el caso que el usuario requiera ayuda de este proceso, puede ingresar al siguiente enlace:

http://www.agrocalidad.gob.ec/wp-content/uploads/2016/07/Registro_Operador_Vue.pdf

3.1.2. Inspección Fitosanitaria

La inspección fitosanitaria tiene como objeto revisar cada componente de la muestra para verificar la ausencia de las plagas establecidas como requisitos fitosanitarios por las ONPF (Organización de Protección Fitosanitaria) de los países de destino. Dado que el producto de exportación debe cumplir los requisitos fitosanitarios establecidos por los países de destino.

Los productos que se exportan son inspeccionados fitosanitariamente y aprobados para su envío en las instalaciones de selección y empaque (puntos de origen), conduciéndose la inspección durante los procesos de pos-cosecha, acopio etc.

En casos excepcionales, dicha inspección fitosanitaria podrá realizarse en el punto de salida o punto de control (puertos, aeropuertos y pasos fronterizos). En cualquiera de las dos situaciones, la primera acción es tener claramente identificado el lote o lotes a exportarse y su tamaño para extraer la muestra determinada.

Para dar inicio al proceso, el usuario, debidamente registrado en el sistema GUIA de AGROCALIDAD, 48 horas antes de la exportación deberá enviar a través de correo electrónico la solicitud de inspección a la Dirección Distrital donde esté ubicado su sitio de acopio y empaque, el total de solicitudes serán consolidadas por el responsable de Certificación Fitosanitaria de AGROCALIDAD de la provincia, para su planificación de acuerdo a los lineamientos de perfil y optimización de recursos. La solicitud deberá consignar datos informativos del exportador, importador, destino del envío, producto, peso y cumplimiento de requisitos fitosanitarios. Esta información deberá ser enviada por parte del operador en el formato descrito en el anexo 5 de la resolución 0175 correspondiente al “Manual de certificación fitosanitaria de exportación”. El listado de direcciones electrónicas de acuerdo a la provincia donde se encuentra el producto a inspeccionar, se encuentra en el siguiente enlace:

<http://www.AGROCALIDAD.gob.ec/exportaciones-sanidad-vegetal/>

En la inspección fitosanitaria de los envíos de pitahaya, se verifica las condiciones fitosanitarias de una muestra del mismo, de esta forma se determina el estado general del envío. Se realiza la inspección fitosanitaria del 100% de la muestra extraída, incluyendo sus envases, en forma ordenada y sistemática, evitando que las muestras se contaminen.

Es importante mencionar que los niveles de muestreo para el producto pitahaya para Estados Unidos se aplica de acuerdo al Plan de Trabajo Operacional desarrolladas para tal fin, para los otros destinos el porcentaje de muestreo es el 2% de acuerdo a la norma internacional.

La secuencia y los aspectos que se deben verificar para la inspección fitosanitaria de los envíos, son:

- a) Verificación de los requisitos fitosanitarios para la exportación;
- b) Determinación del número de lotes y de los niveles de muestreo.;
- c) Desarrollo de la inspección fitosanitaria para detectar las plagas cuarentenarias especificadas en los requisitos;
- d) Elaboración del reporte de inspección fitosanitaria;
- e) Dictamen de inspección.

Es necesario indicar que las inspecciones fitosanitarias para la emisión de Certificados Fitosanitarios de Exportación, se realizarán únicamente al producto terminado y listo para el envío, es decir, material que ya ha pasado por todos los procesos (selección, clasificación, empaque) y tiene la misma presentación con la que se exportará.

Elaboración del reporte de inspección

Por cada inspección realizada, se deberá elaborar el reporte de inspección correspondiente. El llenado de información y resultados de inspección, se realizará en el formato de reporte de inspección para Certificación Fitosanitaria de plantas, productos vegetales y artículos reglamentados de exportación (Anexo 1), para productos frescos y con grado de procesamiento 2, 3 y 4, establecidos en la Norma Internacional para Medidas Fitosanitarias N° 32.

Dictamen de inspección

Una vez concluida la inspección fitosanitaria y verificados los documentos de respaldo, el inspector asignado, dará su dictamen de inspección, mismo que podrá ser favorable o desfavorable (aprobación o desaprobación), dependiendo de las condiciones fitosanitarias encontradas en el producto y del cumplimiento de los requisitos fitosanitarios exigidos por el país de destino. En el caso de desaprobación del envío, el inspector podrá solicitar que el producto se someta a un reproceso o que se le realice un tratamiento adicional, a fin de que luego de ingresar una nueva solicitud, posterior inspección y si los requerimientos fitosanitarios se cumplen, permitirse el envío del producto.

Vigencia del Reporte de Inspección Fitosanitaria

Dado que la inspección fitosanitaria se realiza a producto listo para exportar el Reporte de Inspección Fitosanitaria, tendrá una vigencia de 72 horas a partir de la fecha de suscripción.

3.1.3. Emisión de Certificado Fitosanitario

- a) Como resultado de la inspección fitosanitaria se determina que el producto cumple con los requisitos fitosanitarios de exportación determinados por el país importador, se autoriza el envío del producto.
- b) La autorización de envío debe constar en el reporte de inspección fitosanitaria, mismo que debe adjuntar a la solicitud del Certificado fitosanitario en VUE para que pase por sus fases de solicitud enviada, solicitud aprobada, orden de pago, pago autorizado y solicitud aprobada.
- c) Una vez que la solicitud se encuentre en estado "solicitud aprobada" el usuario podrá acercarse a cualquier punto de control de AGROCALIDAD (oficinas de puertos, aeropuertos y pasos fronterizos) para la emisión del documento con las correspondientes firmas y sellos de respaldo. Este documento servirá para que el envío ingrese al país de destino.
- d) Toda esta información también se detalla en el capítulo II correspondiente a Tramitología, en el punto 2.8, correspondiente al Certificado Fitosanitario de Exportación.

3.2. SENA – 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 SENA 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.

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

3.2.1. Perfilamiento de Riesgos

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

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

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

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

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

3.2.2. Canales de Aforo

Si como producto del perfilamiento de riesgos se determina que una carga de exportación será sometida a un aforo físico, se procederá a modificar el estado de la DAE a "Proceso de Aforo" en el sistema informático ECUAPASS, el resultado del perfilamiento será informado electrónicamente al exportador de las mercancías, a través de notificaciones generadas en el sistema informático ECUAPASS 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.

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

- a) Tipo de canal de aforo
- b) Fecha de la Notificación
- c) Número de la DAE
- d) Número de carga en proceso de aforo
- e) Nombre del Exportador notificado
- f) Fecha y Hora Programados para el aforo físico

3.2.3. Procedimiento de Aforo

a) Aforo Automático

Recibida la DAE de parte del exportador, el sistema ECUAPASS valida su contenido. La paletizadora 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 ECUAPASS 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 ECUAPASS 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.

b) Aforo Documental

El sistema ECUAPASS asigna el canal de aforo documental de la DAE de acuerdo a los perfiles de riesgo, se realiza el proceso de verificación documental, para tal evento el exportador es notificado de este particular por vía electrónica, donde se deberá verificar la existencia de documentos de control previo, si procede.

El documento tiene el estado de “Receptada” y cambia a “Proceso de Aforo” cuando el aforador inicia en el ECUAPASS 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.

c) Aforo Físico

Una vez que se ha realizado el ingreso físico de la mercancía a Zona Primaria, el sistema ECUAPASS 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.

De manera automática al proceso de aforo de la carga en la plataforma informática del aeropuerto de exportación se debe generar la notificación mediante correo electrónico y directamente en el sistema informático al departamento de operaciones del aeropuerto y a la paletizadora, para que disponga el posicionamiento de la carga en el sitio designado para el efecto.

En igual forma se deberá notificar a la Policía Nacional Antinarco ticos (PNA) y Agrocalidad, 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, con daños a la mercancía a exportarse. De igual manera debe estar presente un representante del Depósito Temporal donde se realice el aforo.

El técnico operador del SENA E que tenga asignada una DAE con canal de aforo físico intrusivo, deberá revisar la documentación electrónica y/o regulaciones en la misma manera que si fuera un aforo documental.

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 inspección intrusiva, procediendo el SENA luego que este proceso se ha realizado. Si no hay inspección simultánea, 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 cajas necesarias para la inspección. La revisión consistirá en separar una parte, y observar directamente el contenido de algunas 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 y deberá realizarse únicamente dentro de un área refrigerada. 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.

Para la apertura de las cajas y la inspección de las pitahaya, el técnico aforador deberá estar provisto de guantes quirúrgicos para mantener la asepsia de la delicada carga, en caso deba manipularla y de una cámara de fotos con resolución de al menos 5 megapíxeles, para documentar gráficamente el proceso de inspección.

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, y se rearme el o los pallets. 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 notificará al exportador por vía electrónica y de ser el caso, informará a la autoridad competente sobre las observaciones.

3.2.4. Sellos de Aforo

Previo a la apertura de la carga, 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, el SENA E deberá colocar una cinta adhesiva en las cajas como constancia que fueron inspeccionadas. Además deberá registrar los números de los sellos en el acta de aforo y fotografiarlos.

3.2.5. Acta de Aforo

El aforador deberá llenar el acta de aforo, la misma que será 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 la carga, exportador, destino, consignatario, lugar del aforo, fecha y hora, producto aforado, resultado del aforo, personas presentes y números de sellos. Las copias del acta se distribuirán de la siguiente manera:

- Original: Exportador
- Copia 1: Se pegará a una de las cajas, en un lugar visible
- Copia 2: Depósito Temporal
- Copia 3: Archivo SENA E
- Copia 4: Aforador

3.2.6. Salida Autorizada del Embarque

Si no hay novedad durante el aforo de la carga, se procederá con el cambio de estado de la DAE a "Salida Autorizada" en el sistema informático ECUAPASS, notificando de este particular al exportador vía electrónica.

4.2.7 Materiales, Equipos y Uniformes

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

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

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

a) Equipos

- Radio de comunicación con frecuencias incluidas. El sistema debe garantizar la continuidad de la operación las 24 horas de los 365 días al año.

- Tablet con capacidad de recepción y envío de datos (servicio de internet) y GPS.
- Cámara fotográfica con resolución mínima de 5 megapíxeles, zoom de 10x, lente gran angular (24 mm). Puede obviarse este equipo si la Tablet cuenta con estas características.

b) Materiales

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

c) Insumos

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

3.3. 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 Estupefacentes 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 supervisara el cumplimiento de esta finalidad.

3.3.1. Perfilamiento de Riesgos

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

La Secretaría de la Comunidad Andina (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 antinarcoóticos, mejorando los índices de eficiencia y agilitando en gran medida al comercio exterior.

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

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

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

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

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

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

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

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

Una vez que se ha realizado el ingreso físico de la mercancía a Zona Primaria, la oficina de la Unidad de Información Antinarcoóticos del Puerto, revisará la DAE, la Hoja de Coordinación de Carga y demás documentos de acompañamiento o de control previo, para junto con la información de la base de datos, hacer el perfilamiento respectivo al embarque.

3.3.2. Bloqueo de carga – Inspección de la Carga

De existir las causales necesarias de perfilamiento, una sospecha sobre situaciones específicas o una denuncia directa, la Unidad Antinarcoóticos del Aeropuerto 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 aeroportuario, empresas aéreas y al exportador. Adicionalmente, deberá enviar al Terminal Aeroportuario un correo electrónico con el listado de la carga a ser revisada con los respectivos horarios de inspección. La notificación al exportador se hará al correo electrónico que este hubiera indicado en la hoja de coordinación de carga.

El aeropuerto o terminal aeroportuario, 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 y la inspección programada debe ser clara y precisa y tendrá al menos la siguiente información:

- Tipo de inspección a realizar
- Número de carga
- Número de booking (reserva)
- Nombre de la aerolínea y número de Vuelo
- Fecha y hora de la inspección
- Documentos a presentar en la inspección
- Nombre del inspector designado

3.3.3. Inspección Programada

Es el reconocimiento físico que realiza la policía 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 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 aeropuerto o paletizadora
- 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 de la hoja de coordinación de carga con que ingresó la carga al aeropuerto o paletizadora.

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

Debe exigirse al Depósito Temporal y/o Terminal Aeroportuario 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 cajas necesarias para la inspección. La revisión consistirá en observar directamente el contenido de algunas cajas seleccionadas de manera aleatoria, evitando en todo momento el manipuleo excesivo del contenido.

El manipuleo de las cajas de pitahaya deberá hacerse con guantes y con cuidado de no golpearla o hacerle cortes. Es preciso que el inspector designado para una inspección, esté calificado en el manejo de ese tipo de perecibles, a lo cual la Policía deberá capacitarlos previo a su asignación al grupo antinarcóticos.

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 de las cajas. Debe tenerse en cuenta que es un producto muy delicado. 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 tenga cajas abiertas o su contenido expuesto. 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 de la terminal de carga para que con personal a su cargo se proceda a abrir las cajas que considere necesario revisar. Esto ayudará a reducir el tiempo de inspección. De igual manera es preciso que se trabaje en el enzunchado de las cajas inspeccionadas mientras se hace el chequeo de otras cajas.

Adicionalmente, se debe utilizar un mecanismo de identificación adecuado (sticker, cinta engomada, sello, entre otros) que contenga el logo de la Policía Nacional Antinarcoáticos y del Ministerio del Interior para identificar aquellas cajas que fueron manipuladas durante en el proceso de inspección. 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 dispondrán su aplicación. Todo el proceso de inspección deberá ser filmado y fotografiado.

3.3.4. Sellos en la Inspección

Terminada la inspección, se colocarán sellos adhesivos a las cajas inspeccionadas, anotando sus numeraciones en el informe de inspección y fotografiando cada uno de ellos como respaldo del proceso. Como procedimiento de seguridad, los sellos de inspección antinarcoáticos se pegarán en la cara interna de las cajas, para que no sean visibles desde el exterior y puedan ser contaminadas con la impunidad que daría un sello de inspección.

3.3.5. Informe de Inspección

Una vez concluida la inspección, el inspector deberá presentar un informe de inspección pormenorizado ante la Unidad Antinarcoáticos 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 o paletizadora, 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 Aeropuerto local la respectiva solicitud de requerimiento. La entrega de la copia simple no podrá exceder las 24 horas.

3.3.6. Desbloqueo de carga

Concluida la diligencia y de no encontrarse novedad alguna, el inspector procederá a informar a la Unidad Antinarcoáticos del Aeropuerto, para que haga el desbloqueo de la carga, situación que será comunicada por vía electrónica al terminal de carga aeroportuaria o paletizadora, a la aerolínea o su agente y al exportador.

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

3.3.7. Materiales, Equipos y Uniformes

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

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

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

a) Equipos

- Radio de comunicación con frecuencias incluidas. El sistema debe garantizar la continuidad de la operación las 24 horas de los 365 días al año.
- Teléfono Celular o Tablet con capacidad de recepción y envío de datos (servicio de internet) y GPS. Batería cargada a su máxima capacidad.
- Cámara fotográfica con resolución mínima de 5 megapíxeles, zoom de 10x, lente gran angular (24 mm). Puede obviarse este equipo si el teléfono celular cuenta con estas características.
- Cámara filmadora con resolución mínima de 5 megapíxeles, zoom de 10x, lente gran angular (24 mm). Puede obviarse este equipo si el teléfono celular cuenta con estas características.
- Can de inspección, con todos los accesorios que requiera.

b) Materiales

- Bolígrafo
- Guantes industriales de protección
- Cargador de teléfono celular
- Tablero con clip para sujetar formularios
- Protocolo de inspección para pitahaya

c) Insumos

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

4. CAPITULO IV. Unidad de Negocio y Logística de la Pitahaya

4.1. Recomendaciones Técnicas en los Procesos de Empaque y Acopio

➤ Zona de Empaque:

La zona de empaque corresponde al área cerrada o delimitada donde se realizan operaciones de empaquetado, es decir, colocar el producto de exportación "Pitahaya" dentro de los cartones que servirán para el buen manejo de la carga de exportación.

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

- a) Área techada.- que evite que las cajas de cartón se mojen durante las lluvias y humedezca la fruta de exportación.
- b) Cerrado con tela metálica o malla a prueba de insectos \leq a 1.6 mm, o lona plástica durante la movilización a la empacadora mientras ésta espera el empaque, principalmente cuando los procesos de carga se realizan las noches. Evidentemente, la utilización de la malla reduciría significativamente el peligro potencial de que un insecto ingrese al interior de las cajas, teniendo como resultado, retenciones cuarentenarias en los puertos internacionales de arribo.



Fuente: CLIPCE

- c) Es indispensable contar con un programa o trapeo para las *Anastrepha fraterculus* (Trapeo de moscas). Se recomienda que este programa inicie un año antes de la al de la cosecha y culmine con hasta su término.

- d) Se recomienda que el andén de carga esté nivelado a la altura general de los camiones, de manera que al cargar y apilar las pallets al interior del mismo, no exista la posibilidad de que se topen con el techo y se golpeen las cajas, además de que no se puedan ingresar. Es aconsejable que se cuente con implementos, como rampas móviles o fijas que permitan elevar el nivel del camión, en caso de que su altura sea menor al del andén.



Fuente: CLIPCE

- e) El proceso de empaque dentro de la zona permitida para esta actividad, debe realizarse durante las 24 horas de la cosecha con el fin de garantizar la supresión de plagas, aprobada y registrada ante AGROCALIDAD;
- f) Mantener las líneas de empaque limpias y en buen estado de funcionamiento;
- g) Mantener las áreas de procesamiento y almacenamiento libres de escombros, basura y desechos de plantas a todo momento;
- h) Implementar un programa de control de plagas en general;
- i) Retirar la fruta de desecho diariamente;
- j) Es recomendable que las zonas donde se encuentren los andenes de carga cuenten con sistemas de refrigeración que permitan bajar la temperatura de las pitahayas. Ya que las unidades de refrigeración de los medios de transporte especializados, no cumplen la misión de enfriar por sí mismos, su diseño está enfocado en mantener la temperatura de una carga ya fría. La zona de pre-enfriado es de vital importancia para mantener la buena calidad del producto.

➤ **Materiales de Empaque:**

Según la norma europea 94/62/CE¹, empaque es todo producto fabricado con cualquier material, de cualquier naturaleza que se utilice para contener, proteger, manipular, distribuir, y presentar mercancías, desde materias primas hasta artículos acabados y desde el fabricante hasta usuario o consumidor. Los objetos desechables con estos mismos fines se considerarán también empaques.



Fuente: CLIPCE

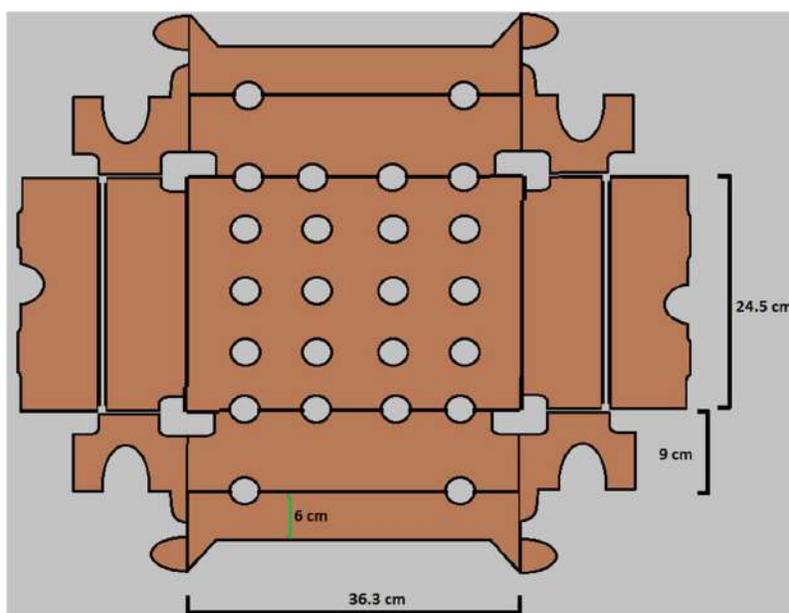
¹ La presente Directiva se aplicará a todos los envases puestos en el mercado en la Comunidad y a todos los residuos de envases, independientemente de que se usen o produzcan en la industria, comercio, oficinas, establecimientos comerciales, servicios, hogares, o en cualquier otro sitio, sean cuales fueren los materiales utilizados.

El material de empaque tiene como objetivos principales el proteger el contenido y facilitar su logística. Al momento de decidir la fabricación de cajas para exportaciones de pitahaya, debe considerarse lo siguiente:

- a) Adaptar el empaque y embalaje a los estándares de calidad y las características físicas del producto a exportar considerando el destino final;
- b) Diseñar un empaque y embalaje que cumpla con normas internacionales (Norma ISO 7001) que permitan la adecuada manipulación de la caja para la pitahaya en cada uno de los puntos de la cadena logística;



Fuente: CLIPCE



Elaborado por: CLIPCE

Nota: Medidas estimadas de un cartón de pitahaya 2.5 kilos

- c) Difundir los procedimientos para una buena gestión logística que permita proteger, conservar y contener el producto desde el punto de embalaje hasta el punto de venta;
- d) Establecer las características técnicas de acuerdo a la cadena de frío para adaptar el embalaje a estas condiciones de temperatura. La caja debe conservar la temperatura con la que la pitahaya sale, y de esta manera asegurar la calidad y durabilidad de la misma;

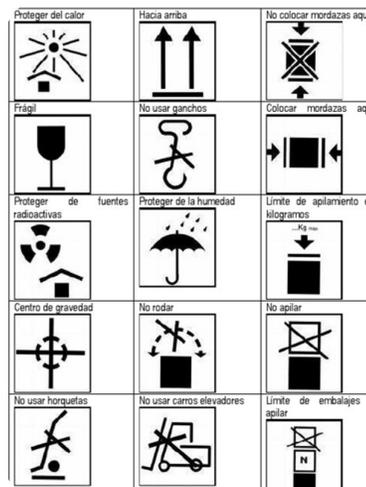
- e) El empaque debe asegurar la conservación de la pitahaya, mediante la reducción de la tasa respiratoria, la emisión de gas etileno y la prevención de enfermedades por vectores;
- f) Asegurarse que las cajas tengan orificios para una adecuada ventilación en la cámara de ventilación, y orificios para los zunchos que aseguran firmemente las cajas. Se sugiere que el área total de las aberturas sea un 5% del área total de la caja;
- g) Finalmente, se recomienda notificar semanalmente los horarios de empaque de fruta a AGROCALIDAD para que los inspectores de certificación planeen las actividades de inspección programadamente.



Fuente: CLIPCE

Todas las cajas para pitahaya que se destinan al mercado de exportación, deben estar diseñadas para ofrecer los niveles de impermeabilidad, resistencia y aislamiento necesarios de manera que cumplan con todos los requisitos físicos de su cadena de suministro, ya sea en el transporte aéreo o por carretera. El diseño del empaque, junto con la selección de la calidad del cartón más adecuada, garantizará que las pitahayas lleguen a su destino en perfectas condiciones.

Para el mercado de venta de pitahaya, las cajas están diseñadas no sólo para cumplir los requisitos físicos de su cadena de suministro, sino también para ajustarse a los requisitos de diseño gráfico que desea darle la finca. El diseño le permite alcanzar sus objetivos comerciales y de posicionamiento de marca además de realizar una presentación adecuada de las pitahayas.



Fuente: iso

El mercado del empaque es otro elemento importante a considerar. El proceso de marcado es el que se hace sobre el sistema de empaque, mediante impresión directa o rótulos adhesivos, etiquetas, o caligrafiado manual según norma ISO 7000 y de rotulado específico buscando los siguientes objetivos:

- a) **Identificación:** nombre y dirección del exportador o símbolo de identificación del mismo.
- b) **Naturaleza del producto:** incluye la especie, la variedad o color de la pitahaya o especificar la mezcla.
- c) **Origen del producto:** país y opcional la región específica donde se cultivó.
- d) **Especificación Comercial:** clase, tamaño (calibre)
- e) **Posicionamiento y ubicación del producto:** durante su comercialización.
- f) **Instrucciones:** sobre los sistemas de manejo que deben aplicarse a las cargas.

- g) **Seguridad:** de las personas y quipos necesarios para la manipulación y control de las mercancías.

Para la distribución física internacional el correcto marcado facilita la trazabilidad de la mercancía, la rápida comprensión de lo escrito y la fácil localización de la mercancía con los documentos que amparan el embarque.

En la zona de empaque, se realiza el siguiente procedimiento:

- a) **Presentación.-** La pitahaya debe lucir fresca, tener un color intenso y brillante, sus pupos no deben estar lastimados. La fruta debe estar libre de picaduras y golpes y no tener indicios de marchitamiento o decadencia para evitar que sea rechazada por el importador / distribuidor.
- b) **Tamaño y peso por unidad.-** Dependiendo de la variedad, la pitahaya puede medir entre 8 y 12 cm de largo y 6 a 10 cm de diámetro y llegar a pesar hasta 380 g. En Ecuador se comercializan frutas de 250 – 320. El peso total por caja de cartón es de 2.5 kg, dependiendo del calibre de la fruta irán las cantidades en las cajas de cartón.
- c) **Embalaje.-** para el embalaje de la pitahaya se coloca cada fruta dentro de una malla de espuma para que se formen espacios entre cada fruta.
- h) **Número de frutas por caja.-** Se comercializan cajas con calibre de 9 a 12, según el requerimiento del importador.

4.2. Empresa de Transporte Terrestre

Para efecto de este protocolo, es la empresa que presta un servicio de transporte terrestre, entre finca y su ingreso al terminal de carga de exportación, mediante la utilización de camiones convencionales para carga suelta o un conjunto de cabezal y furgón.

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.

4.2.1. Requisitos Mínimos para la Prestación de Servicios de Transporte

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

4.2.2. Guía de Remisión

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

- a) Por el remitente de la mercadería dentro del territorio nacional, por cualquier motivo o destino, sea que el traslado se realice por medios propios o con la participación de terceros contratados para el efecto;

- b) Por el transportista, cuando el remitente de la mercadería no esté obligado a emitir comprobantes de venta.

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

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

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

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

4.2.3. Procedimiento de Carga y Estiba

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

- a) Se recomienda para el almacenamiento y transporte externo, una temperatura de 8° a 12° C.
- b) Entregar al responsable de la operación, la guía de remisión, para que pueda ser escaneada y tomados los datos correspondientes;
- c) Debe ingresar sólo el conductor que conduce el vehículo. No está permitido el ingreso de acompañantes, familiares o ayudantes de ninguna clase a la finca, especialmente al área donde se efectuará la consolidación de carga;
- d) El conductor deberá permanecer en todo momento dentro, junto o en las inmediaciones del vehículo, y listo para mover la unidad en caso sea requerido por alguna causa. No se permite que abandone la finca por ningún motivo;
- e) Antes de iniciar la carga del camión, el chofer acompañará al responsable de la finca, en la inspección física de la unidad, revisando las condiciones del furgón y el camión;
- f) 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;

- g) 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;
- h) Al abrir el furgón, 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;
- i) Durante la operación de carga y estiba, supervisará que esta sea realizada de manera segura para el camión y su furgón, evitando que se produzcan roturas, abolladuras u otro tipo de daños;
- j) Cargar de manera que se aproveche al máximo el espacio y se reduzca el movimiento del producto. Distribuir uniformemente el peso de la carga;
- k) Al cargar cajas para distintos destinos, colocar la mercadería en orden inverso a su secuencia de descarga;
- l) Estibar solamente hasta una altura cuya carga pueda soportar las cajas inferiores sin que se aplasten;
- m) Una vez terminada la carga y estiba, procederá a cerrar la unidad, supervisando y comprobando por sí mismo y delante de la persona responsable, que los seguros, sellos o candados estén bien cerrados. En el caso de sellos plásticos para camiones, se asegurará que estén bien apretados. En ambos casos deberá tomar fotos para su posterior respaldo;

4.2.4. Planificación de Ruta y Monitoreo de Unidades

La empresa de transporte terrestre que trabaja con el sector de pitahaya, 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 pitahaya, la optimización de recursos, la eficiencia aeroportuaria 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 la carga se deteriore, ingrese fuera de cut-off y no se consideren dentro de la planificación de estiba para la aerolínea y eleva los perfiles de riesgo del exportador, ocasionándole gastos y eventuales perjuicios por las inspecciones antinarcóticos a las que se verá sometido.

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

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

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

A la hora de hacer una buena planificación, para llevar a cabo de forma eficiente la actuación en un sistema de transporte, es 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 en finca, hasta el ingreso al terminal de carga del aeropuerto, con la menor cantidad de paradas posible.

Una vez planificada esta ruta con los elementos antes expuestos, debe hacérsela conocer al exportador, para que tenga conocimiento de la misma y 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.

4.2.5. Procedimientos en las Ruta

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

- a) Deberá mantener el teléfono celular conectado a una fuente de poder, encendido durante todo el trayecto y con saldo suficiente para mantenerse en 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.
- b) Por ninguna razón se saldrá de la ruta establecida, ni utilizar atajos. En caso de desvío por parte de las autoridades de tránsito, accidente grave en la vía o fenómenos naturales que hayan producido un bloqueo, deberá de informar la novedad a la oficina y/o al exportador, para de manera conjunta determinar la ruta alterna a seguir.

- c) Previo a recoger su carga, debe asegurarse que el vehículo está en óptimas condiciones para iniciar el viaje, con fluidos completos y combustible suficiente para el viaje de ida y regreso sin necesidad de repostar en el camino.
- d) Debe evitar cualquier parada en la ruta y terminar el viaje en el menor tiempo posible, manteniéndose dentro de los límites de velocidad establecidos por la autoridad de tránsito.
- e) En caso de accidente, daño de la unidad u otra razón que le impida continuar el viaje, deberá comunicar la novedad de manera inmediata a su base y al exportador, a fin de tomar las decisiones apropiadas a las circunstancias.
- f) Bajo ninguna justificación, podrá el transportista cambiar el chofer o el camión 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.
- h) 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 terminal de carga. Esto será avisado con antelación y es de carácter obligatorio. De no hacerlo, no se autorizará su ingreso y tendrá que regresar al punto de chequeo. Cualquier cargo por demora o sanción por ingreso fuera del cut-off será facturado al transportista.

4.3. Exportaciones Aéreas de Pitahaya

Al igual que en los procesos anteriores, es preciso observar ciertos procedimientos para el ingreso a la terminal de carga. Es preciso recordar que todos los aeropuertos tienen protocolos de control de ingreso y se debe por lo tanto acatar todas y cada una de las disposiciones emanadas de la autoridad aeroportuaria o de la paletizadora, 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 aeroportuario.

Se deberá observar lo siguiente:

- a) Para ingresar a la terminal, debe presentar ante el requerimiento de los guardias de seguridad u el operador de garita lo siguiente: cédula de identidad, hoja de coordinación de la carga o su equivalente (si aplica), guía de remisión, y documentos de la carga;
- b) En caso que los documentos no fueran entregados en la finca al momento de salir, la empresa de transporte debe hacer llegar estos documentos a sus unidades que están por ingresar al puerto, preferentemente cuando llegan a la fila de ingreso. Debe tenerse en cuenta que de no tener los documentos al momento de llegar a la garita, será obligado a retirarse y ponerse nuevamente en cola para un reingreso con los documentos completos;
- c) Al momento de llegar a la terminal, el conductor deberá ponerse en la fila de ingreso primero y luego en el puesto asignado en el parqueadero, respetándola en todo momento, sin obstruir el tránsito de otros vehículos por el sector y acatando las

disposiciones del personal de seguridad y operaciones de la terminal. 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;

- d) En ningún momento apagará la unidad de ventilación del furgón. Esto expone la carga a deterioro;
- e) En la fila, deberá comportarse respecto de los demás conductores que también van a ingresar. 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 terminales de carga, existen antisociales y delincuentes que aprovechan cualquier descuido del chofer para abrir los furgones o la cabina, para robarse partes del camión o asaltar a sus ocupantes;
- f) Los sellos colocados al camión no deben ser rotos en la fila bajo ninguna circunstancia, salvo por requerimiento de la autoridad de control. Estos se romperán una vez dentro de la terminal o andén de recepción de la paletizadora y por la persona designada para recibir la carga o el delegado del exportador en la consolidación. El transportista que rompa los sellos por su propia iniciativa, será sancionado 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;
- g) Luego del ingreso por garita, debe proceder directamente y sin desviarse, al lugar o andén designado para la entrega de la carga. Está terminantemente prohibido ingresar personas ajenas a la terminal, dentro del camión. Si tiene la credencial correspondiente, deberá ingresar por los filtros para peatones (si aplica);
- h) 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;
- i) Una vez entregada la carga, el camión deberá retirarse de manera inmediata, en orden y directamente a la salida, sin desviarse a ningún sector al que no esté autorizado.

El manejo actual de la logística y la cadena de temperatura de la pitahaya, genera diversos movimientos que al contrario de generar valor agregado, contribuyen a un aumento de los factores de riesgo, por lo repetitivo de ciertos procesos y la adaptación forzada a situaciones y procedimientos que no son los ideales para la preservación de la cadena de temperatura.

Es por esto que se sugiere una racionalización de estos procesos, a fin de reducir los riesgos propios de la actividad y que proporcionaría los siguientes beneficios.

- Preservación de la cadena de frío
- Disminución de los tiempos de tránsito
- Menor manipuleo de las cajas
- Reducción de costos
- Reducción en riesgos de contaminación por narcotráfico

- Inspecciones conjuntas en un mismo sitio, para las entidades de control

Los procesos logísticos de exportación en origen, culminan con la entrega de la carga en una terminal de carga, donde se producen otros procesos de control previo al cargue en la aeronave. 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), etc. para su correcto manipuleo. Estos procesos internos son estándares para todos los aeropuertos del país y deben cumplirse de manera obligatoria por todos los usuarios.

Para el mejoramiento de la seguridad integral del aeropuerto y precautelar la seguridad de la carga durante su trayecto, es preciso crear un documento (Hoja de Coordinación de la Carga) que autoriza este ingreso y envía al aeropuerto la información anticipada sobre la unidad que va a ingresar, la misma que debe ser replicada a aduana y a la Policía Antinarcoóticos. Este documento se generaría en línea desde la página web de cada aeropuerto.

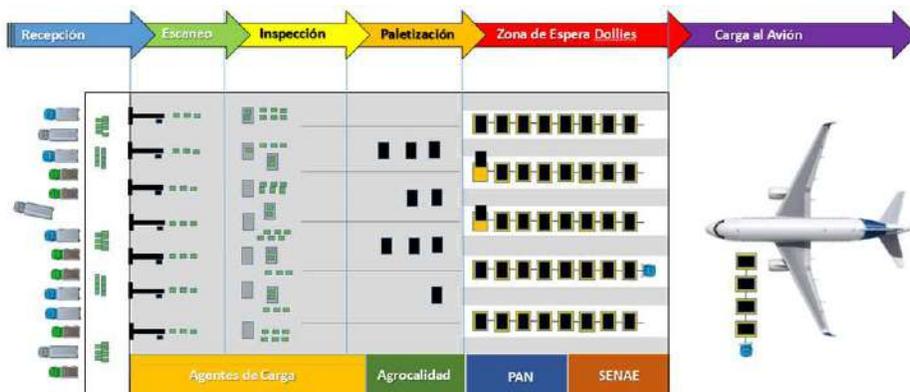


Fuente: CLIPCE

Para poder generar este documento, es preciso estar registrado en el portal del aeropuerto y contar con un usuario y clave. Se debe generar una hoja de coordinación de la carga por cada vehículo que ingresa a la terminal de carga del aeropuerto o paletizadora e ingresar la información de la aerolínea, del booking, de la carga, del transportista y los datos de la empresa exportadora.

La implementación de este sencillo pero efectivo procedimiento va a mejorar sustancialmente la seguridad aeroportuaria, no solo como una acción directa sobre cualquier intrusión indeseable, sino que constituye un importante elemento disuasorio.

Toda mercancía, vehículos de carga y particulares u oficiales que realicen algún tráfico dentro de instalaciones aeroportuarias, deberán cumplir las normas y procedimientos y registro de control establecidos por la entidad, durante el ingreso y salida del terminal, con el fin de precautelar en todo momento la seguridad.



Fuente: CORPEI

4.3.1. Aeropuertos de Exportación

Con el propósito de reducir los problemas relacionados con los procesos de ingreso debido a la aplicación de procedimientos particulares a sus necesidades, se determina la estandarización de procedimientos de los aeropuertos hacia los usuarios. Este proceso será coordinado entre los distintos terminales y la autoridad competente, la Dirección de Aviación Civil (DAC) y la Subdirección de Aviación Civil (SUBDAC).

Los requisitos a los transportistas, así como el detalle de información deberán ser consensuados entre todos los aeropuertos, terminales de carga aérea y autoridades de control como Policía Nacional Antinarcóticos 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 de la terminal, siempre observando la no duplicidad de trámites o requisitos.

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

- a) 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.
- b) Permite la creación de una base de datos única para todos los aeropuertos a nivel nacional, que se podría ser administrada por la DAC y SUBDAC, como ente regulador a nivel nacional. Esta base de datos ayudaría 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 terminal como insumo para la permisión o restricción hacia sus instalaciones.
- c) Esa misma base de datos, permitiría a las autoridades de control como policía nacional antinarcóticos, aduana, MTOP, etc. mejorar la base de su perfilamiento.

- d) Se genera una credencial única como Usuario con validez nacional, que permita el ingreso controlado de los transportes a cualquier puerto o terminal de carga 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, lo que haría de filtro y evitaría congestiones en garita ocasionadas por conductores no registrados o que no tienen su documentación actualizada. Puede ayudar mucho también para la trazabilidad de las unidades de transporte con carga de exportación.

4.3.2. Proceso de Ingreso a la Terminal Aeroportuaria

El proceso de ingreso a la terminal es una etapa crucial dentro de la cadena logística de las exportaciones; no sólo porque afecta la operatividad y eficiencia de la misma, sino que es factor crítico en cuanto a la seguridad de las unidades que ingresan, afecta además los costos operacionales de exportadores y transportistas, y puede generar problemas en la calidad de las pitahaya, en caso de esperas prolongadas.

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



- a) Establecer procesos automatizados para el ingreso al área de andenes, preferentemente con lectores de código de barras que permitan identificar rápidamente la hoja de coordinación de carga y la información del medio de transporte.
- b) Establecer procedimientos de contingencia en caso que falle el sistema informático para el ingreso. Este procedimiento no debe tener niveles altos de autorización, para que sea reactivo a la contingencia.
- c) Demarcación de carriles en las vías de ingreso, por donde los camiones deberán transitar obligatoriamente y establecer procedimientos sancionatorios para quienes no obedezcan la demarcación. De requerirse autorización de la autoridad de tránsito para esta demarcación, se coordinará con ellos.
- d) Capacitar al personal de seguridad de ingreso al aeropuerto, 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.
- e) 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 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.

- f) Mantener las vías de acceso con buena iluminación para evitar actos delictivos que se podrían dar en los exteriores de las terminales aéreas.
- g) 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 terminales 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.
- h) Si bien el terminal 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 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.
- i) Establecer un sistema automático de retroalimentación al exportador, donde se le informe la hora de llegada de su carga al terminal, 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 andén. Esta respuesta automática la puede generar el mismo sistema al correo electrónico ingresado por el exportador en la hoja de coordinación de la carga. De igual manera, esta información le resulta útil a la policía antinarcoóticos para su perfilamiento de riesgos.
- j) El terminal 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.

4.3.3. Escaneo de Carga de Exportación

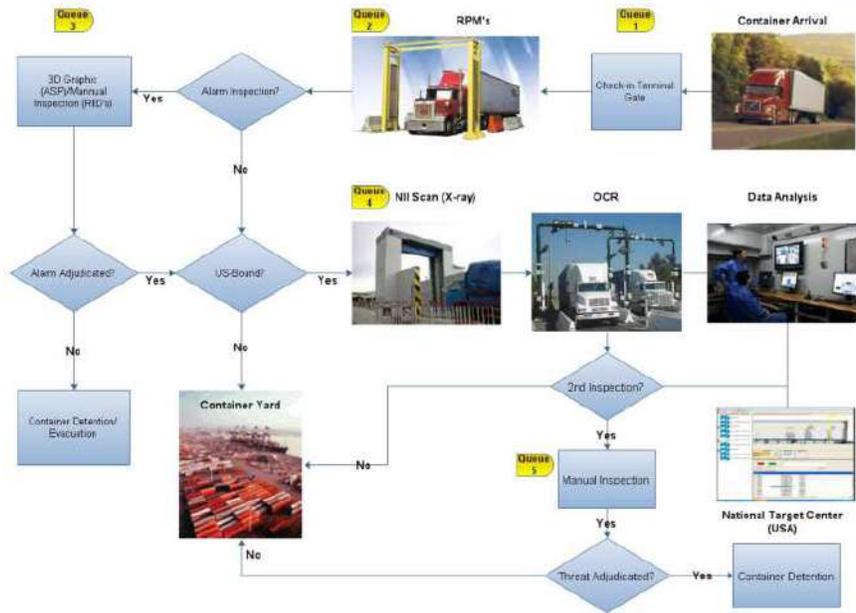
Es responsabilidad de la terminal aérea, la prestación de un servicio de escaneo a la carga de exportación, sea mediante operación propia o contratada a un operador externo. Puede también aplicarse a la carga de importación e incluso a contenedores vacíos que ingresen o salgan de él.

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.

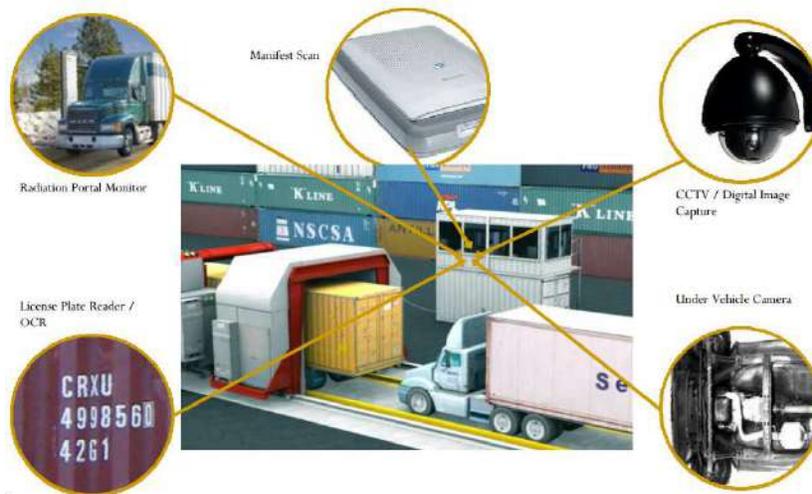


Para la prestación del servicio de escaneo de la carga de exportación, se debe observar los siguientes aspectos:

- a) Tener la capacidad para el escaneo del 100% de la carga que ingresa con carga de exportación;
- b) Los equipos de escaneo deben ser de reconocida marca y de amplia utilización en otros aeropuertos y 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 y de alta penetración;
 - Capacidad de diferenciación automática entre el camión y el contenedor o furgón, para regular la potencia de escaneado;
 - Rata de escaneo superior a los 40 camiones por hora;
 - Determinación de materiales orgánicos, inorgánicos y número atómico;
 - Capacidad de escaneo del camión o cabezal incluso con el conductor adentro, para reducir los tiempos de escaneo. Para esto deberá tener niveles bajos comprobados de radiación;
 - Imágenes de alta resolución a colores y con herramientas de contrastes, para una mejor interpretación;
 - Transmisión de datos e imágenes a alta velocidad;
 - Capacidad de operación remota y monitoreo de imágenes a distancia;
 - Identificación OCR para la numeración de los contenedores;
 - Capacidad de operación con mínima infraestructura y requerimientos mínimos de espacio.
- c) Establecer de manera directa o con la participación del operador externo si es el caso, un procedimiento completo para el escaneo de la carga de exportación, que deberá ser socializado con el sector exportador y el de transporte. Considerará aspectos operacionales, de seguridad y contingencias, e incluirá además procesos de control y análisis de imágenes por parte de la policía antinarcóticos y el SENA.



- d) El proceso de escaneo no debe entorpecer el normal flujo de camiones con carga de exportación en su ingreso al recinto aeropuerto.



- e) Los equipos móviles deberán tener la versatilidad para desplazarse dentro del aeropuerto, de acuerdo a la necesidad que se tenga o a los requerimientos específicos de la policía antinarcóticos o el SENA.



- f) Los equipos deben estar provistos de bandas transportadoras para un mayor y más rápido desplazamiento de las cajas a través de la máquina de rayos x.

4.3.4. Inspección Antinarcoáticos - Aforo de Aduana

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

- a) Notificar mediante correo electrónico al exportador, a la aerolínea 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;
- b) Realizar el posicionamiento de la(s) caja(s) seleccionadas en el lugar designado dentro del terminal. Para la utilización de los equipos necesarios en su movilización, se dará prioridad a las programaciones de la carga de exportación sobre la de importación;
- c) Disponer de los equipos necesarios y de la cuadrilla que asistirá en el proceso de apertura, desestiba, despaletizado (si aplica), paletizado (si aplica), estiba. La cuadrilla y personal de apoyo deben estar capacitados en el manejo de carga perecedera y conocer las técnicas de estibado, con todos sus elementos;
- d) En caso que la autoridad de control disponga una inspección no-intrusiva del contenedor o la carga, se procederá a incluir esta carga dentro de la programación de escaneo, pero con el carácter de prioritario, por cuanto se trata de una carga ya ingresada e inicialmente considerada para embarque, previo al aforo;
- e) Terminada la inspección, se continuará con el proceso de planificación del vuelo, considerando la carga inspeccionada para el vuelo programado.

4.3.5. Atención de Reclamos

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

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

4.3.6. Difusión de Información al Exportador

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

- a) Información actualizada de arribos y salidas de aeronaves;
- b) Listado de servicios que presta al exportador y sus costos reales actualizados;
- c) Formularios en línea para requerimientos de servicios;
- d) Listado de los departamentos que intervienen en los procesos operativos relacionados a una exportación, incluyendo números de teléfono y correo electrónico con atención de 24 horas;
- e) Listado de las aerolíneas que operan en ese aeropuerto, incluyendo los teléfonos y correo electrónico del personal de operaciones involucrado en los procesos de exportación, a quienes se pueda acceder 24 horas al día;
- f) Interface para poder generar los Hojas de Coordinación de Carga de los camiones con carga de exportación;
- g) Manuales descargables de procedimientos para el ingreso, permisos, restricciones de circulación, inspección antinarcoóticos, y cualquier otro tema relevante al sector exportador;
- h) Listado de transportistas registrados y autorizados para ingreso al recinto portuario. Los transportistas suspendidos temporal o definitivamente, no aparecerán en la lista;
- i) Consulta de estados de cuenta y facturación electrónica;
- j) Consulta de liquidaciones mediante simulador, que permita al exportador determinar los costos de una exportación, con antelación;
- k) Información aeroportuaria general.

4.3.7. 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 de la pitahaya. Es por ello, que se requiere del importante aporte del sector aeroportuario para asegurar en algo la protección de la carga de exportación, evitando en lo posible su contaminación al interior de los aeropuertos y terminales de carga. Con esto se pretende lo siguiente:

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

4.3.8. Agencias de Carga

El agente de carga es la persona natural o jurídica que sirve de intermediario entre el exportador y el transportista directo y su función principal es mejorar la eficiencia de los procesos de la cadena logística. La tarea más importante de los agentes de carga está en resolver cualquier problema de transporte.

Para aquellas pequeñas y medianas empresas que necesitan contratar sus servicios, tienen que tomar en cuenta lo siguiente:

- Los servicios del agente de carga no necesariamente incrementan los costos de transportación. Puede incluso generar ahorros por su gestión;
- Tienen la capacidad de buscar las mejores opciones de transportación y obtener las mejores tarifas;
- Su experiencia brinda mejores soluciones cuando se presenten problemas. Se mantienen actualizados en legislación aduanera, tributación, certificaciones y medios de transporte (rutas, tarifas, líneas);
- Practican los valores de honestidad, ética, justicia, etc;
- Los agentes de carga dan soluciones integrales de logística a las empresas de manera que solo se preocupen por realizar lo que mejor saben hacer, sus productos/servicios. Ante un comercio global se debe ser lo más competitivo, y sin duda la labor del agente de carga es clave para lograrlo;

Funciones específicas

Entre las principales tareas y responsabilidades de los Agentes de Carga Internacional (ACI) son:

- a) Búsqueda y selección del medio de transporte;
- b) Coordinación del embalaje y recolección del material;
- c) Revisión cumplimiento de las normas aplicables a la carga;
- d) Realización de formalidades del seguro y del transporte a petición del cliente;
- e) En caso de tener la autorización pertinente, podrán realizar trámites aduaneros;
- f) Consolidación de carga para obtener mejores tarifas;
- g) Almacenaje y distribución de la carga, según se convenga con el cliente;
- h) Emiten los documentos homologados internacionalmente según sea el caso;
- i) Dan seguimiento al tránsito de la carga;
- j) Pueden actuar como operadores de transporte internacional;
- k) Existen tipos de agentes de carga según el medio de transporte que se utiliza:

4.3.9. Paletizadora

Es un depósito temporal, debidamente autorizado por el Director General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador o su delegado, con el fin de facilitar el embarque al medio de transporte de las mercancías que saldrán del país; interviene en zona primaria agrupando carga en estructuras que facilitan su levantamiento, manejo y transporte. Para su funcionamiento, deberá cumplir con los requisitos establecidos en la Resolución No. SENAE-DGN-2014-0396-RE, de 24 de junio de 2014 o resolución modificatoria que pudiera existir a posterioridad.

Se establece a la paletización como una operación aeroportuaria en las zonas primarias aduaneras (terminales de carga) ubicadas en los aeropuertos internacionales, la misma que consiste en disponer las mercancías en pallets o contenedores aéreos que permitan su correcta transportación, almacenamiento, toma de temperatura u otras actividades, con el fin de facilitar el embarque al medio de transporte de las mercancías que saldrán del país.

Funciones específicas

Son funciones de la empresa paletizadora las siguientes:

- a) **Recepción de carga de exportación.-** Consiste en recibir la carga de exportación determinada en cualquiera de los regímenes aduaneros propios de la exportación, y proveniente de un exportador o agente de carga.

El procedimiento de recepción incluye pero no limita a las siguientes actividades:

- Desestiba del medio de transporte que entrega las mercancías a exportarse; para esto deberá contar con el personal capacitado y equipos apropiados.
- Registro del ingreso de la carga en medios físicos y magnéticos. La información a registrar debe al menos incluir los datos consignados en la guía de remisión, datos del exportador o agente de carga, destino de la carga, nombre de la aerolínea y demás información relevante.
- Registro de la cantidad de bultos, peso, medidas, volumen y condición de cada uno de los bultos recibidos. Carga unitarizada en atados, pallets u otro medio,

será considerada como una unidad, no debiéndose registrar como bultos separados.



- b) **Transmisión Electrónica de Información.**- Consiste en enviar toda la información de la carga recibida, de manera automática y concurrente, a las autoridades de control: aduana, policía antinarcoóticos y AGROCALIDAD, para que ellos hagan su perfilamiento de riesgos y determinen si autorizan la exportación o harán una inspección o aforo intrusivo.



- c) **Escaneo de los bultos.**- Consiste en la inspección no intrusiva de los bultos recibidos, al hacerlos pasar de manera individual por máquinas de rayos x, con el objeto de evidenciar la posible ocultación de sustancias prohibidas para exportación o para la transportación aérea. En el caso de carga unitarizada que exceda las limitaciones de volumen o peso para la máquina de rayos x, se podrá separar los bultos, pero una vez terminado el escaneo, se deberá unitarizarlos nuevamente. La función de escaneo puede ser realizada por la empresa paletizadora en sus equipos, o mediante la subcontratación del servicio a terceros.



- d) **Paletización o Contenerización.**- Consiste en la estiba o acomodo de la carga autorizada para su exportación, en pallets o contenedores aéreos. Esta actividad debe realizarse con una estricta observancia del peso y balance de los pallets y contenedores, así como de mantener el contorno (contour) de los pallets para la correcta y segura estiba dentro de la aeronave. Por las características de riesgo de esta tarea, el personal que trabaja sobre los pallets en el acomodo de los bultos o en la colocación de redes, debe utilizar casco y el arnés de seguridad, de manera obligatoria.



Fuente: EcuadorDevine

- e) **Preparación de Dollies.**- Consiste en posicionar los pallets armados sobre los Dollies que llevarán la carga a la aeronave. Una vez cargados, los Dollies deberán permanecer enganchados dentro de la terminal de carga, hasta que sean retirados por la empresa que presta servicio de plataforma a la aeronave. El objeto de mantenerlos bajo techo es evitar que la carga pierda su cadena de frío o se estropee por condiciones climáticas adversas.



Fuente: CORPEI

4.3.10. Aerolínea

Es una empresa propietaria de aviones que puede operar con ellos y actuará como fletante en pólizas chárter o como porteador en contratos de transporte aéreo internacional (AWBs), o bien cederlos a terceros para que éstos puedan operar con ellos.

La aerolínea constituye el eslabón final de la cadena logística de la pitahaya, previo a su entrega en el aeropuerto 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 aéreo 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 aérea.

Bajo ninguna circunstancia, ni enunciando razones de mercado, una aerolínea que opera en aeropuertos 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.

4.3.10.1. Booking - Aceptación de Embarque

Una vez que el exportador notifica a la aerolínea de manera directa o a través de un agente de carga, 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 línea aérea, 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.



Fuente: CLIPCE

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.

4.3.10.2. Documentación de Embarque

La guía aérea o Air Waybill (AWB), será entregado en original y copia al exportador, al momento de recibir la carga y hacer el cobro del flete aéreo, debidamente firmados por la aerolínea o la agencia delegada para estas funciones, con lo que se da inicio a la responsabilidad de la aerolínea respecto del embarque.

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

4.3.10.3. Notificaciones de Inspecciones/Aforo

En el caso que la policía antinarcóticos bloquee una carga para inspección o el SENAIE haga lo mismo para un aforo, la aerolínea o su agente harán la notificación inmediata a su cliente exportador. Aparte de ser un servicio adicional que se le proporciona, es además por conveniencia de ambas partes para no tener retrasos de programación o que se quede la carga.

4.3.10.4. Atención de Reclamos

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

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

4.3.10.5. Difusión de Información al Exportador

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

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

4.4. Requisitos y recomendaciones para la Exportación Marítima de la Pitahaya

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.

4.4.1. 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 la Policía Nacional Antinarcoóticos y SENAE 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.

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

- a) 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;
- b) 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;
- c) La base de datos permitirá a las autoridades de control como Policía Nacional Antinarcoóticos, SENAE, MTOP, entre otros, mejorar la base de sus perfilamientos;
- d) 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 las 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.

4.4.2. Puertos de Exportación

La Utilización de la infraestructura portuaria para las exportaciones de pitahaya en el Ecuador está determinada principalmente por razones geográficas y operacionales. Actualmente gran parte de la pitahaya amarilla viene de la Sierra y Amazonía, el cantón Palora en de mayor producción, donde se estima que existen más de 500 hectáreas destinada a la exportación de esta fruta no tradicional. De acuerdo a los datos proporcionados por AGROCALIDAD, Morona Santiago produce el 69% de pitahaya a nivel nacional.

Una estimación del 2016 determinó que la producción de esta zona superó las tres mil toneladas de pitahaya amarilla en 516 Ha. de cultivo. Los principales destinos a nivel mundial de la pitahaya son China, Alemania, Países Bajos, Estados Unidos, Rusia, Hong Kong, entre otros.

4.4.2.1. CONTECON

Es el mayor puerto del Ecuador y el que cuenta con la mejor infraestructura para las exportaciones de banano, 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, monitoreo de los contenedores, bodegas de acopio para consolidación de contenedores o paletización. De igual manera cuenta con controles de aduana, AGROCALIDAD y Policía Nacional Antinarcóticos.

4.4.2.2. 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 de banano 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 pallets bajo cubierta. Sus servicios incluyen recepción/despacho, conexión y monitoreo de contenedores refrigerados.

Presta todos los servicios de recepción/despacho, estiba, conexión de contenedores refrigerados, monitoreo de los contenedores, bodegas de acopio para consolidación de contenedores o paletización. De igual manera cuenta con controles de aduana, AGROCALIDAD y policía antinarcóticos.

4.4.2.3. 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, AGROCALIDAD y Policía Antinarcoóticos.

4.4.2.4. Terminal FERTISA

Es un terminal portuario privado localizado al sur de la ciudad de Guayaquil, sector Guasmo y junto al Estero El Muerto, a 50 millas náuticas de mar abierto. Es una subsidiaria del Grupo Favorita Fruit de Ecuador, cuya actividad principal es la exportación de banano. A pesar de ser privado, presta también servicios a otros exportadores que utilizan los buques que ahí llegan. Cuenta con bodegas abiertas para la consolidación de banano y una capacidad limitada para el manejo de contenedores. El control de las exportaciones está a cargo de SENA, AGROCALIDAD y Policía Antinarcoóticos y cuentan con las instalaciones respectivas.

4.4.2.5. Puerto Bolívar

Es el segundo puerto en importancia para las exportaciones bananeras, manejando aproximadamente el 40% de la exportación nacional. Está ubicado en el Canal de Jambelí, a 4.5 millas náuticas del tráfico internacional de buques y adyacente a la ciudad de Machala. Es un puerto estatal y recoge la producción bananera de la provincia de El Oro.

Cuenta con bodegas de acopio para calificación y consolidación o paletización de banano, pero carece de equipos portuarios propios, disponibles a través de operadores portuarios externos. Tampoco tiene infraestructura de frío. El control de las exportaciones está a cargo de aduana, AGROCALIDAD y policía antinarcoóticos.

4.4.3. 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:

4.4.3. Terminal Cut-Off (TCO)

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

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

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

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

4.4.4. Proceso de Admisión a la Terminal Portuaria

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



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

- a) Establecer procesos automatizados para el ingreso al recinto portuario, preferentemente con lectores de código de barras que permitan identificar rápidamente la AISV y la información del medio de transporte;
- b) Establecer procedimientos de contingencia en caso que falle el sistema informático para el ingreso. Este procedimiento no debe tener niveles altos de autorización, para que sea reactivo a la contingencia;
- c) Demarcación de carriles en las vías de ingreso al puerto, por donde los camiones deberán transitar obligatoriamente y establecer procedimientos sancionatorios para quienes no obedezcan la demarcación. De requerirse autorización de la autoridad de tránsito para esta demarcación, se coordinará con ellos;
- d) De ser posible y en razón de las limitaciones de espacio, establecer carriles preferenciales para el ingreso de la carga de exportación, con mayor nivel de preferencia a contenedores o camiones con carga perecedera, dentro de una hora del cut-off o que hayan solicitado status de Late Arrival;
- e) Seleccionar la mayor cantidad posible de garitas para la carga de exportación, sobretodo en horarios nocturnos, cuando el flujo de salida de importaciones disminuye;
- f) Capacitar al personal de seguridad de ingreso al puerto, para que estén familiarizados con el proceso documental y la documentación misma que deberán revisar, a fin de evitar demoras por desconocimiento de estos documentos o que pidan documentos que no corresponden. Ejemplo, exigir carta de temperatura a un contenedor de consolidación;
- g) Establecer sitios de revisión anticipada de documentos y de seguridad, digamos a 100 o 200 metros antes de la garita, con el propósito de filtrar los camiones que tengan la documentación incompleta o errónea, a fin de no entorpecer el flujo de camiones que sí están en orden. De igual manera para un pre-chequeo rápido del interior de los camiones para detectar pasajeros ocultos o paquetes sospechosos, sobre todo por las noches. Se debe estudiar bien las vías de acceso al puerto para buscar el sitio idóneo y

que tenga una ruta de desvío para los camiones que no les es permitido seguir a la garita por las razones expuestas;

- h) Mantener las vías de acceso al puerto con buena iluminación para evitar actos delictivos que se producen con cierta frecuencia en los exteriores del puerto;
- i) Establecer una excelente señalética, al menos desde 1 km de distancia del puerto, para informar oportunamente a los choferes de las vía a tomar, las regulaciones en la espera, sitios de revisión documental, etc. Dependiendo de las ordenanzas municipales en cada caso, los puertos deben colocar letreros electrónicos de información, para pre-alertar a los choferes de situaciones de congestión, tiempos promedios de espera hasta la garita y cualquier otra información útil para prevenirlos y que puedan tomar acciones alternativas si es el caso.
- j) Si bien el puerto no puede asumir responsabilidad respecto de ocurrencias fuera de su perímetro, es preciso que mantenga una vigilancia móvil en las vías de ingreso, apoyándose con las autoridades policiales y de tránsito, para evitar congestiones ocasionadas por choferes irrespetuosos de las normas, que en síntesis sí van a afectar el flujo de ingreso al puerto y por ende la eficiencia del mismo o causar perjuicios a exportadores y otros transportistas que se ven afectados con los tiempos para el cut-off.
- k) Establecer un sistema automático de retroalimentación al exportador, donde se le informe la hora de llegada al puerto, el peso al ingreso, números de sellos, diferencias si hubiere, información del camión, del contenedor, del chofer, etc. para que pueda concluir de manera efectiva la trazabilidad de su embarque hasta el ingreso al puerto. Esta respuesta automática la puede generar el mismo sistema al correo electrónico ingresado por el exportador en la AISV. De igual manera, esta información le resulta útil a la policía antinarcóticos para su perfilamiento de riesgos.
- l) El puerto debe hacer mediciones frecuentes respecto de la rata de ingreso de camiones por hora y medir los tiempos de espera en cola, previo al paso por garita. Esta información será muy valiosa para considerar los perfiles de riesgo de la policía, así como para fundamentar nuevas inversiones en soluciones para la movilidad.

4.4.5. Inspección Antinarcóticos - Aforo de Aduana

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

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

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

4.4.6. 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 de la pitahaya. Es por ello, que se requiere del importante aporte del sector portuario para asegurar en algo la protección de la carga de exportación, evitando en lo posible su contaminación al interior de los puertos. Con esto se pretende lo siguiente:

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

4.4.7. 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.



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

a) Unidad Apagada

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

b) Unidad Prendida

- Medidor de voltaje debe estar en buen funcionamiento;
- Asegurarse que no hay ruidos extraños en la unidad y sus componentes;
- Chequear que el ventilador está funcionando correctamente;
- Programar la unidad para que mantenga los grados centígrados apropiados;
- Revisar que la unidad alcanza la temperatura programada y registrar su tiempo;
- Calibrar sensores;
- Chequear la ventilación;
- 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.

4.4.8. 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

4.4.9. Proforma de Embarque

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

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

4.4.10. 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. Debe estar dirigida al Capitán del buque y mencionar el booking o reserva. Mediante este instrumento, el exportador asume la total responsabilidad sobre esas instrucciones.

4.4.11. 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.

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.



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

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

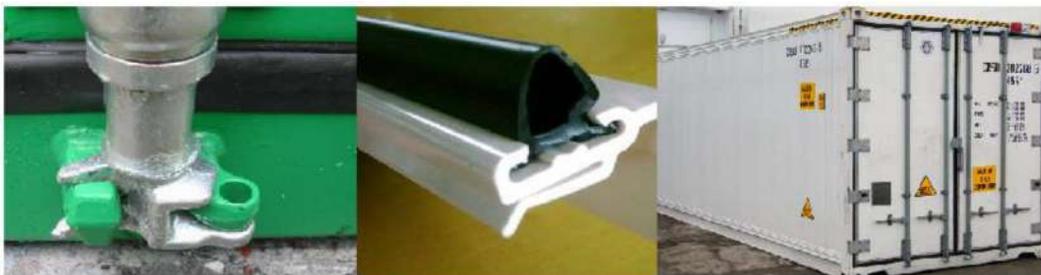
- a) **Condición general del contenedor.**- Se pudiera considerar que entre más nuevo sea un equipo, mejor funcionamiento o menos tendencia a presentar fallas tendrá. Sin embargo, es muy difícil determinar la obsolescencia de un contenedor por su año de fabricación pues con un buen mantenimiento pueden ser usados por largo tiempo. Debe por lo tanto ver en primer lugar su condición general externa e interna, que no tenga muchos parches de reparación o presencia de óxido, principalmente en el interior o en las estructuras de soporte (ángulos, puertas, esquineros, etc.)
- b) **Impermeabilidad del contenedor.**- Asegurarse que el contenedor no tenga agujeros por ningún lado. Para ello lo más indicado es encerrarse en el contenedor por unos minutos hasta que los ojos se acostumbren a la total oscuridad. En ese momento, cualquier orificio que tenga el contenedor será visible en el interior como un rayo de luz bien

definido. En caso de encontrar orificios en el contenedor este debe rechazarse. Si la inspección se tiene que hacer en la noche o madrugada, deberá proveerse una fuente de luz externa, potente y móvil, para dirigirla a diversos puntos del exterior y que pueda ser apreciado por otra persona desde el interior. Esto debe hacerse también con el techo.



Recuperado PTLs, <http://www.freshplaza.es/>

- c) Cerramiento de las puertas.-** Puertas mal cerradas van a formar condensación, que puede mojar las cajas adyacentes o permitir el intercambio de temperatura entre el exterior e interior, además de ser un problema de seguridad. Para un control sencillo de esto, solo se debe repetir el proceso de encerrarse en el interior del contenedor y observar cualquier luz que penetre por ese sector. También es preciso revisar que los cauchos de las puertas estén completos y bien pegados, y que los latches de las barras proporcionen un buen cerramiento. Es importante notar que el contenedor o el conjunto chasis/contenedor debe estar sobre un piso nivelado, pues de lo contrario no cerrarán bien sus puertas.



Recuperado PTLs, Sealand

- d) Temperatura Predeterminada.-** Revisar que la temperatura pre-designada (pre-seteada) del contenedor, este acorde con la instrucción dada a la naviera mediante la carta de temperatura. 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.



Recuperado PTLs, Sealand

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

Es recomendable poner cinta de ducto (duct tape) para dejar fijo el ajuste y evitar que alguien lo cambie por equivocación, con el perjuicio de la fruta. La rueda de ventilación es móvil y se ajusta manualmente a los distintos valores mediante un perno de mariposa. Si esta mariposa no está bien ajustada, es posible que la vibración durante el traslado al puerto pueda aflojarla y cambiar la apertura que le corresponde.



Recuperado de los Protocolos TLS, Agrovictoria S.A.

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

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

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



Recuperado de los Protocolos TLS, Cold Storage Ltd.

4.4.12. 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:

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



- b) Al momento de armar los pallets, se debe vigilar la altura, para evitar que las cajas más altas alcancen el techo del contenedor. Si esto ocurre se interrumpe la circulación del

aire frío dentro del mismo. Por lo general, los contenedores tienen una línea roja marcada en su interior que indica cuál es la altura máxima de los pallets.

- c) Durante la carga del contenedor, es importante que se realice la estiba de manera que los pallets queden ajustados unos con otros. De esta manera, se asegura que no queden espacios entre pallets que permitan que el aire frío se desvíe y no pase por el interior de las cajas enfriando la fruta. Es importante recordar que el aire va a tomar el camino más fácil, si encuentra espacios entre las cajas, se desviará y no pasará a través de ellas.
- d) No se recomienda colocar fundas plásticas, plásticos o cubiertas de ningún tipo encima de los pallets, ya que esto impedirá que el aire frío suba y recircule hacia la unidad de frío.



Recuperado de los Protocolos TLS, SeaLand

4.4.13. 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.



Recuperado de los Protocolos TLS, Infoagro.com

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

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

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

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

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

4.4.14. 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.



Recuperado de los Protocolos TLS, Agrovictoria S.A.

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



Recuperado de los Protocolos TLS, 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.



Recuperado de los Protocolos TLS, 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.



Recuperado de los Protocolos TLS, Agrovictoria S.A.

4.4.15. 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.

4.4.16. 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 Antinarcóticos. 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

4.4.17. Seguridad en Contenedores

El contenedor es un depósito de carga para el transporte aéreo, marítimo, fluvial, terrestre y multimodal, es el más utilizado en el mundo para la unitarización de las cargas en el comercio

internacional, facilitando la carga y descarga de buques y la movilización masiva de las mercancías.

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

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

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

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

comunicados a todos los choferes/conductores y garantizar un mecanismo para que los entiendan y los apliquen, aunque es mejor no entregárselos y más bien colocarlos en el interior de los mismos contenedores, que estén sellados con otro provisional. Estos procedimientos deben incluir:

- Verificar que el sello esté intacto y determinar si muestra evidencia de manipulación indebida en la ruta.
- Documentación apropiada de los números del sello original y de un segundo sello.
- Verificar que el número del sello y su ubicación corresponden con lo indicado por el consignador en los documentos de envío.
- Si el sello es retirado en tránsito al puerto, aún por funcionarios gubernamentales, se debe colocar un segundo sello en el contenedor y se debe documentar el cambio de sello.
- El chofer debe notificar de inmediato a la empresa que se desprendió el sello, quién lo hizo y el número del segundo sello aplicado al contenedor.

- k) Al recibir el contenedor se debe solicitar el EIR (Equipment Interchange Receipt). Es importante tener en cuenta que este documento prueba las condiciones bajo las cuales se realizó el intercambio entre la naviera y transportista del equipo intermodal, ya que con él se 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.



Recuperado de los PTLs, TASESA

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



Recuperado de los PTLs, TASESA

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



Recuperado de los PTLs, 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.



Recuperado de los PTLs, 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.

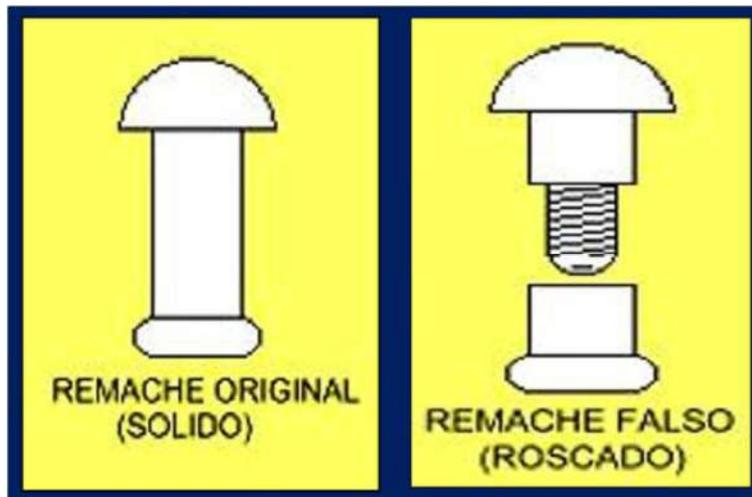


Recuperado de los PTLs, TASESA

Inspección de puertas de los contenedores.-

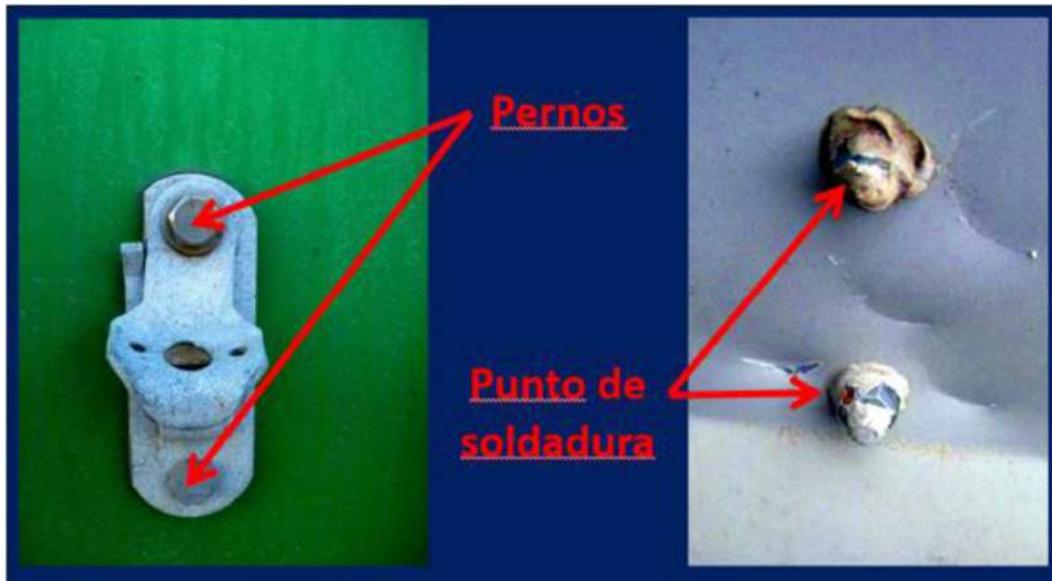
Se debe verificar que los sitios vulnerables no han sido modificados sin ajustarse a los estándares internacionales. Revisar:

- 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.



Recuperado de los PTLs, 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.



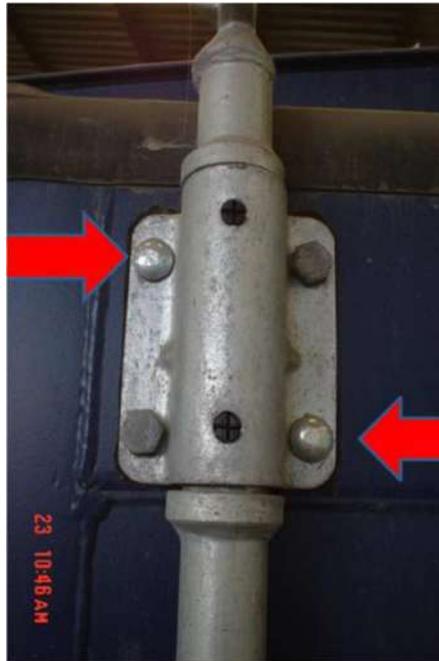
Recuperado de los PTLs, TASESA

- 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.



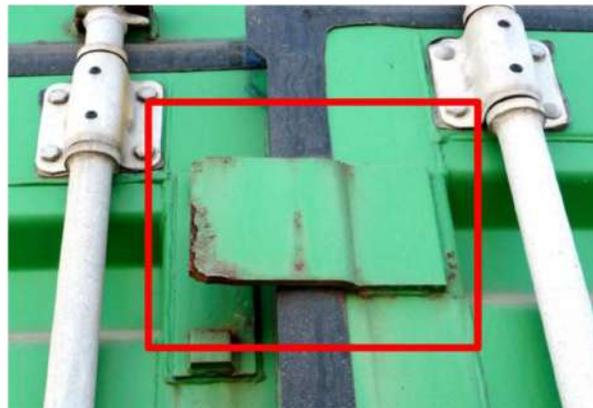
Recuperado de los PTLs, TASESA

- 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"



Recuperado de los PTLs, TASESA

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



Recuperado de los PTLs, 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.



Recuperado de los PTLs, TASESA



Recuperado de los PTLs, TASESA

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

claramente que el piso está suelto. Si es el caso, deben rechazar el contenedor y llamar a la naviera.

- **Inspección a los techos de contenedores.-**

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



Recuperado de los PTLs, 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.



Recuperado de los PTLs, 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.



Recuperado de los PTLs, 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.

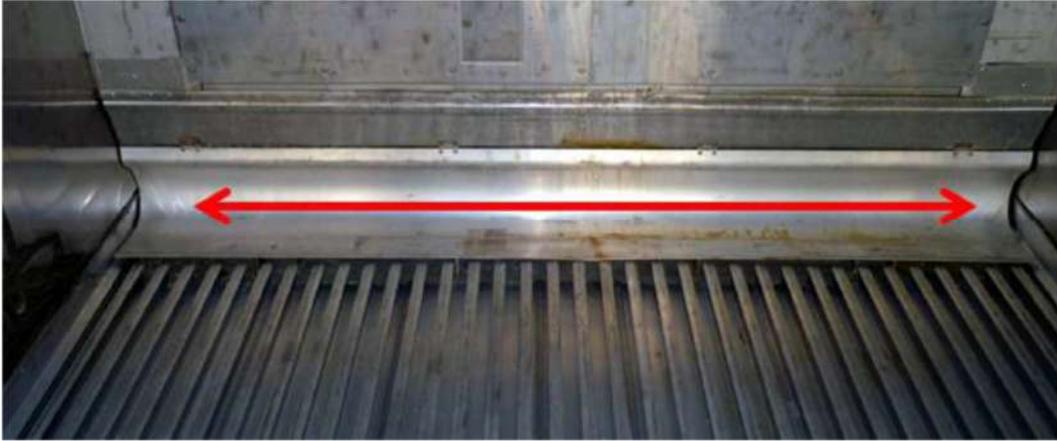


Recuperado de los PTLs, TASESA

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.



Recuperado de los PTLs, TASESA

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



Recuperado de los PTLs, 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 compartimento de ventiladores usando un espejo y una linterna, sin tocar nada.



Recuperado de los PTLs, TASESA

4.4.18. Seguridad de Almacenamiento

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

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

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

4.4.19. Seguridad de Información y Procesos

El manejo de la información es muy importante cuando se trata de la seguridad en carga de exportación. El flujo de información debe estar reducido a lo mínimo indispensable y con la menor cantidad de personas involucradas. El propósito de esto es evitar que el crimen

organizado pueda detectar el destino de nuestra carga, con qué naviera se va a trasladar, en qué consiste la carga, dónde se la va a cargar y qué ruta seguir. Esto es información valiosa que puede terminar en un gran problema para el exportador.

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

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

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

4.4.20. Capacitación en Seguridad

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

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

5. CAPÍTULO V. Tipos y Análisis de Riesgos de la Cadena Logística

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 suma a la iniciativa y esfuerzos de control a nivel internacional.

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

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

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

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

El robo de mercancías ha sido siempre un riesgo del negocio en el transporte, la globalización de los mercados y los enfoques logísticos basados en la minimización de los inventarios y puntualidad en las entregas, han hecho que la seguridad sea un elemento diferenciador de la competencia y un requisito indispensable para el ingreso y permanencia en los mercados más desarrollados, especialmente luego de los hechos del 11 de Septiembre del 2001. Luego de este hecho, las medidas de seguridad de los terminales de transporte internacional, particularmente en los puertos y aeropuertos se incrementaron fuertemente con efectos sobre la logística de cargas que perduran hasta nuestros días. Sin embargo, buena parte del esfuerzo internacional se ha focalizado en el transporte marítimo y los procedimientos aduaneros para hacer frente a actos terroristas y contrabando de sustancias ilícitas, descuidando el resto de la cadena y particularmente los tramos terrestres de transporte.

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

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

La experiencia internacional muestra que la dispersión de medidas o la búsqueda de soluciones individuales al problema de la inseguridad, como custodias privadas a los convoyes de transporte, primas de seguro no estandarizadas, entre otras iniciativas implementadas por el sector privado no solamente han sido ineficientes en resolver el problema, sino que además muchas veces han terminado encareciendo los costos de operación, haciendo menos competitivo los productos nacionales o reduciendo los márgenes de ganancia de la operación..

Además es importante enfatizar, que no existe una medida que por sí sola resuelva el problema de la inseguridad, sino más bien propiciar la conformación de esquemas público-privados donde se analice el problema desde una óptica integral que coadyuve con medidas de prevención, control y seguimiento judicial de las acciones.

5.1. Tipos de Riesgos

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

Si bien la contratación de un seguro, permite mitigar las pérdidas económicas inmediatas, ello no garantiza el cumplimiento de los contratos. En este sentido, el concepto que debe subyacer es el de administración del riesgo y por tanto es fundamental comprender que el riesgo no es perder la mercancía sino perder los contratos y los esfuerzos realizados para su consecución. Se puede hacer un gran esfuerzo para participar en una feria en el exterior o para contactar directamente a los clientes, pero si no se logra cumplir con lo acordado, los recursos invertidos se perderán. Una reposición de los costos de un embarque no resarcen de los perjuicios derivados del incumplimiento.

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

5.1.1. 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.

5.1.2. 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.

5.1.3. 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.

5.1.4. 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.

5.1.5. Riesgos de Narcotráfico

Cuando las mercancías de exportación son contaminadas con drogas o estupefacientes. Los intentos de ocultar drogas son cada vez más complejas 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.

5.1.6. Riesgos de Viaje

En este grupo se clasifican todos los daños o pérdidas que pueden ocurrir por un accidente durante el viaje, por ejemplo accidente aviatorio, la colisión y la tempestad, son riesgos por los cuales el transportista no responde.

5.1.7. 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.

5.1.8. Riesgos en la Carga y Descarga

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

5.2. Análisis de Riesgos

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

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

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

5.3. Análisis de Amenazas

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

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

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

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

- d) Crimen Organizado.

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

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

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

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

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

5.5. Documentación de los Procesos

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

- a) Fecha que se estableció el proceso de análisis de riesgos;
- b) Identificación de personas responsables en mantener el proceso al día, incluyendo personas de respaldo;
- c) Definir cuándo se deben realizar los análisis de riesgo (ej. Proveedor nuevo);
- d) Establecer el periodo en que se realizarán los análisis de riesgo, según como dicten las circunstancias o, mínimo anualmente para la mayoría de actores (4 veces al año para transportistas);
- e) La frecuencia requerida de revisiones a procesos/políticas/procedimientos (ej. anual, bianual, cuando sea necesario, etc.) relativo a los análisis de riesgo;
- f) Cómo se realizarán los análisis de amenazas de una cadena de suministro internacional (fuentes utilizadas para determinar amenaza);
- g) Cómo se realizarán los análisis de vulnerabilidad de una cadena de suministro (ej. enviar encuestas, visitas físicas, participación en un programa de seguridad administrado por agencias extranjeras);
- h) Proceso para proveer capacitación a personal clave que serán responsables por el proceso de análisis de riesgos;
- i) Supervisión corporativa para asegurar que el proceso se realice de manera consistente y eficiente.

5.6. Exposición a Riesgos

Las autoridades policiales y aduaneras de todo el mundo, están empeñadas y dan máxima prioridad a combatir el terrorismo, el tráfico de drogas y el contrabando. Para ello destinan recursos especiales para el desarrollo técnico y humano orientado a la lucha de estos males. En esta guerra implacable, se expone al comercio lícito internacional, al ser utilizado como medio para los fines ilícitos, para lo cual se utiliza distintas formas para el ocultamiento de mercancías ilegales, dentro de los embarques regulares de exportación. Es por esto que los exportadores deben asumir su rol disuasorio para evitar ser contaminados y de ahí la importancia de implementar procedimientos de seguridad a todo nivel, no sólo en su empresa y en su operación logística, sino también extender sus controles hacia sus proveedores de servicios.

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

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

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

5.7. Procedimiento de Seguridad

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

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

5.7.1. Proveedores y Aliados Estratégicos de Seguridad

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

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

5.7.2. Lavado de Activos

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

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

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

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

5.7.3. Control de Empleados y Personal Eventual

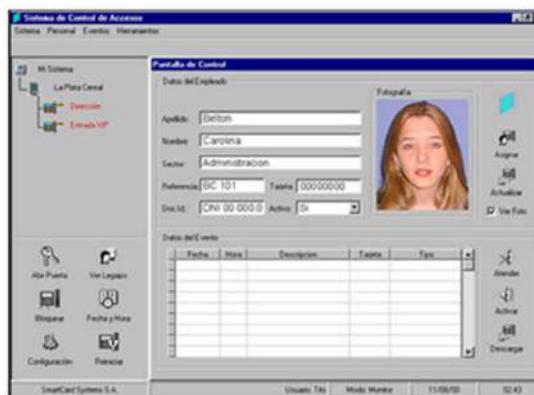
Es extremadamente importante contar con personal idóneo para sus operaciones de comercio exterior; no solamente en cuanto a su capacidad profesional o destrezas, sino también en cuanto a su condición o solvencia moral, su lealtad y honestidad en el desempeño de sus funciones.

Todas las etapas del proceso de reclutamiento, contratación, incorporación y evaluación son importantes, dado que el recurso humano es fácilmente corruptible cuando no tiene una buena formación y principios sólidos. Para ello es necesario realizar los siguientes procedimientos:

- a) Establecer un procedimiento riguroso de selección, debidamente documentado y verificadas las referencias personales y laborales;
- b) Establecer una ficha personal con toda la información del empleado o personal eventual, que incluya nombres completos, dirección domiciliaria y de un familiar cercano, teléfonos convencional o celular, historial laboral y de referencias, información educativa y formación profesional, antecedentes delictivos, referencias bancarias actualizadas;
- c) Debe tenerse copias de documentos personales: cedula de identidad o pasaporte, tipo de sangres, certificados de salud, entre otros;
- d) Toda la información debe ser verificada regularmente, al menos de manera semestral. Se sugiere visitas domiciliarias para constatar la veracidad de la información;
- e) Todo empleado o personal eventual deberá tener su contrato laboral debidamente inscrito en el Ministerio de lo Laboral, de acuerdo a la Ley;
- f) En áreas sensibles y de responsabilidad, los contratos de estos empleados deberán incluir cláusulas que estipulen esa responsabilidad;

- g) Se sugiere el uso de polígrafo en caso de posiciones de gran responsabilidad o sensible a riesgos;
- h) Se debe contar con el debido Reglamento Interno como manda la Ley y su sugiere tener un manual orgánico funcional que determine las obligaciones de cada empleado;

- i) Debe entregarse uniformes o distintivos que permitan identificar fácilmente a los empleados o personal eventual en las distintas zonas asignadas de trabajo. Ejemplo: en la operación de estiba de un contenedor, los empleados asignados utilizarán una camiseta de un color distinto a los que realizan labores dentro de la bodega o en otras áreas;



- j) En caso de un incidente que comprometa la seguridad o en caso de sospecha, se deberá hacer la denuncia respectiva a las autoridades, incluyendo la información completa de los empleados involucrados o que forman parte directa del proceso, a fin que sean dichas autoridades las que determinen las responsabilidades;
- k) Se deben establecer procedimientos de desvinculación de empleados o personal eventual, para el retiro de uniformes, distintivos, claves, herramientas o dispositivos de trabajo, etc.

5.7.4. Seguridad Física en Finca o Planta Empacadora

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

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

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

- e) Reducir al mínimo la cantidad de puertas habilitadas para el ingreso y salida con la finalidad de mantener un mejor control y seguridad. Muchas vías de acceso dificultan los controles y aumentan los costos de equipos y personal de vigilancia;
- f) Las áreas de estacionamiento para vehículos privados (empleados, visitantes, proveedores, etc.) deben estar lejos de las áreas de manejo y almacenaje de cargas de exportación. Deben controlarse periódicamente y llevarse un registro de entradas y salidas de vehículos y tiempos de permanencia, así como de la razón de la visita o estancia;
- g) Las estructuras de edificaciones administrativas, de bodegas y plantas de empaque deben ser construidas con materiales que resistan de alguna manera cualquier entrada forzada común, o que al menos no sea fácil hacerlo;
- h) Debe existir un apropiado mantenimiento apropiado y reparación de las estructuras;
- i) Las instalaciones deben contar con cerraduras que incluyan mecanismos de seguridad de cierre manual o preferiblemente automáticos en puertas y ventanas para prevenir que queden abiertas de manera casual o intencional;
- j) Mantener doble control en cerraduras, llaves y claves de acceso y tener un registro de acceso de claves de todas las personas a quienes se les da acceso a esas claves o a las instalaciones.
- k) El ingreso a las instalaciones, sean administrativas, de almacenaje o de empaque, debe tener horarios predeterminados y estrictos, de acuerdo a la función específica que realicen;
- l) Si la planta cuenta con casilleros para uso del personal, estos deben limitarse al almacenamiento temporal de sus prendas de vestir, enseres de aseo personal, carteras y cualquier otro objeto que traigan y lleven consigo los colaboradores al final de la jornada de trabajo. Se debe tener duplicados de las llaves o una llave maestra para poder hacer controles aleatorios;
- m) Es importante que las instalaciones tengan una buena iluminación y con un sistema protegido de alimentación y control para evitar daños intencionales que puedan provocar apagones que oculten un ingreso no autorizado. Debe ponerse énfasis en la iluminación de garitas de entrada y salida, áreas de estacionamiento, áreas de manejo y almacenaje de carga de exportación, así como todas las áreas que estén provistas de vigilancia electrónica;
- n) Debe considerarse el uso de vigilancia electrónica para las instalaciones y los perímetros;
- o) Cercas con alambre de púas o electrificada constituyen un elemento disuasorio para cualquier penetración no autorizada. De instalarse en cerramientos de más de 2.5 metros de alto, para prevenir accidentes;

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

5.7.5. Control de Accesos

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

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

- a) Contar con un sistema de identificación de los empleados para mantener un adecuado control de acceso y salida de las instalaciones;
- b) Identificar las áreas sensibles de acceso con el fin de controlar o restringir el ingreso a empleados o visitantes;
- c) Exigir a los trabajadores la utilización de las tarjetas de identificación en un lugar visible cumpliendo con las normas de seguridad industrial de la empresa, mientras permanezcan dentro de las instalaciones;
- d) Establecer, documentar y mantener procedimientos para la entrega, eliminación, devolución y cambio de dispositivos de acceso como llaves, tarjetas de acceso, claves, etc;

- e) Los visitantes y cualquier persona extraña a la empresa deberán presentar una identificación vigente con fotografía al momento de ingresar a la instalación;
- f) Revisar la identificación del portador para asegurar su validez y vigencia;
- g) Debe mantenerse una bitácora o diario electrónico o manual con el registro de todos los visitantes, donde al menos se incluya el nombre, propósito de su visita, fecha y hora de ingreso y salida y confirmación de su identidad;
- h) Controlar la entrega y devolución de las tarjetas de identificación de empleados, visitantes y proveedores;
- i) Examinar periódicamente todo correo y/o paquete recibido, antes de ser distribuidos, manteniendo siempre un registro de los mismos que incluya la identificación de quien lo recibe y a quien está destinado;
- j) Contar con procedimientos establecidos para identificar, dirigirse y retirar a personas no autorizadas o no identificadas;
- k) Poner en práctica medidas para desalentar el ingreso no autorizado y aumentar la probabilidad de detección en la empresa. Colocar avisos de advertencia;
- l) Proporcionar capacitación en seguridad para los empleados de las instalaciones donde se maneja carga de exportación;
- m) Establecer procedimientos para detectar o evitar que materiales no declarados y personas no autorizadas puedan acceder a la unidad de transporte con destino a la exportación;
- n) Reforzar la obligación de los empleados a informar oportunamente a las autoridades competentes de todas las personas sospechosas, actividades u objetos encontrados;
- o) Promover un enfoque proactivo de seguridad en la comunidad y difundirlo mediante programas de capacitación para reducir la probabilidad de presencia de personas no autorizadas en la empresa y aumentar la conciencia pública sobre la importancia de informar de actividades sospechosas;
- p) Instruir al personal de seguridad para que realice un adecuado control en las puertas de entrada y salida de sus instalaciones, así como las áreas de almacenamiento y manejo de equipos, contenedores y carga según corresponda;

- q) Inspeccionar todos los vehículos y conductores que entren y salgan de las instalaciones, incluyendo inspecciones al azar del equipaje y efectos personales de los choferes manteniendo registros de ingreso y salida de los mismos.



5.7.6. Dispositivo 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).

- c) **Disponibilidad.**- Se expresa como el tiempo en que un dispositivo, aparato o sistema está en funcionamiento. En dispositivos electrónicos la disponibilidad suele expresarse como porcentaje comparando el tiempo de funcionamiento, respecto al tiempo total de conexión del sistema; ciertos sistemas de seguridad necesitan tener una disponibilidad completa (24/7).
- d) **Confiabilidad.**- Es la capacidad de cumplir completamente con la función para la cual está diseñado. En el caso de sistemas electrónicos la confiabilidad se mide en el tiempo, generalmente como el MTBF (Medium Time Between Fail, o tiempo promedio entre fallos).
- e) **Control de Acceso.**- Son los registros de acceso de los dispositivos electrónicos (servidores, sistemas de almacenamiento) que permiten obtener información a usuarios restringidos.

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

Los sistemas de alarmas y cámaras de vigilancia deben ser instalados para supervisar y monitorear las instalaciones y prevenir el acceso no autorizado a las áreas críticas. Deben estar operados por personal competente durante las 24 horas y contar con opciones de grabación. Los dispositivos de alarma deben estar visibles y los dispositivos auditivos ser escuchados en la totalidad del lugar.

5.7.7. Materias Primas y Materiales de Empaque

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

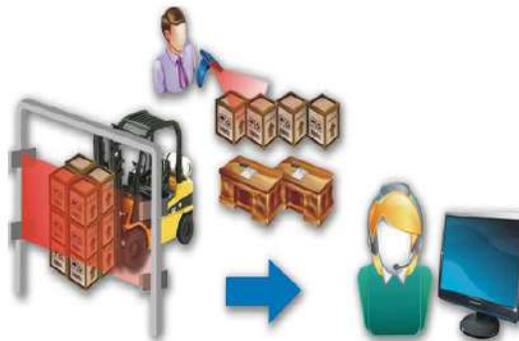
- a) La bodega donde se guardan los materiales de empaque deben preferiblemente tener una sola puerta de ingreso y salida que facilita su control. Las ventanas deben tener seguridades para evitar el ingreso no autorizado.
- b) Los almacenes o bodegas deben contar con una persona responsable de los inventarios, preferiblemente con un manejo automatizado de los mismos, que permitan llevar un preciso control de las existencias. Además deberá llevar un registro de entrega y salida de los materiales o suministros, así como de las personas.

- c) Los materiales e insumos deben ser adquiridos únicamente de proveedores formales y que preferiblemente adopten también medidas de control y seguridad.
- d) Se debe controlar y revisar el material de empaque y embalaje antes de su uso.
- e) Debe contar con procedimientos documentados para el manejo y control de insumos y materiales de empaque.

5.7.8. Medios 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 aeropuerto 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:

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



- h) Identifique positivamente a los conductores antes de que reciban o entreguen la carga. Deberá exigirles la guía de remisión, que permite determinar en el punto de entrega en el aeropuerto, que es el mismo chofer y camión que retiraron las pitahaya desde la finca o empacadora;
- i) Establezca, documente, implemente y mantenga procedimientos para verificar la integridad física de la estructura del camión o cabezal antes del llenado, incluso la confiabilidad de los mecanismos de cerradura de las puertas posteriores antes de cargarlo;
- j) En camiones, se recomienda la inspección de lo siguiente:

✓	Pared delantera del furgón	✓	Compartimientos, caseta o litera si tiene
✓	El lado izquierdo y lado derecho	✓	Llantas, aros, parachoques
✓	Piso, techo interior y exterior del furgón	✓	Puertas y compartimientos de herramientas
✓	Puertas interiores y exteriores	✓	Caja de la batería
✓	Mecanismos de cierre	✓	Respiraderos
✓	Parte exterior del camión	✓	Tanques de combustible
✓	Parte inferior	✓	Compartimientos del interior de la cabina, sección de

- k) Las inspecciones de vehículos deben ser sistemáticas y deben completarse al entrar y al salir del patio de camiones y en el último punto de carga antes de llegar a la frontera o destino.
- l) La inspección debe ser aleatoria, documentada y basada en perfiles de riesgo. Debe hacerse en el patio de camiones, después que el camión haya sido cargado e incluso durante el recorrido hacia su destino final.
- m) Deben existir procedimientos documentados que identifiquen factores específicos que puedan juzgar que el envío con un cierto transportista implique mayor riesgo.
- n) Se debe notificar oportunamente a las autoridades correspondientes, cualquier cambio estructural, como compartimientos ocultos descubiertos en los remolques, camiones o en cualquier equipo de transporte que se utilice para movilizar la carga hacia los puertos.
- o) Debe asegurarse que se mantenga la integridad del vehículo y del remolque mientras el vehículo transporta carga en ruta al destino mediante el uso de un diario de seguimiento y supervisión de actividades o una tecnología equivalente. Si se utilizan diarios de choferes (minutas/bitácoras), deben reflejar que se verificó la integridad del vehículo.

- p) 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.
- q) El conductor debe notificar a la empresa cualquier retraso en la ruta debido a condiciones climáticas, tráfico o cualquier otra circunstancia.
- r) Debe aplicar un proceso de verificación documentada, periódica e imprevista para asegurar que se mantengan los diarios y se cumplan los procedimientos de seguimiento y supervisión.



5.7.9. 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 mover, en qué consiste la carga, dónde se la va a cargar y qué ruta seguir. Esto es información valiosa que puede terminar en un gran problema para el exportador.

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

- a) Debe asignarse cuentas individuales que exijan un cambio periódico de la contraseña en los sistemas automatizados.
- b) Se debe establecer políticas, procedimientos y normas de tecnología de información, utilizadas en la organización, las cuales deben darse a conocer mediante capacitación.
- c) El control de la documentación y la información en los equipos de cómputo, deben incluir protección contra el acceso no autorizado.
- d) Debe tener copias de respaldo de la información sensible de la organización y contar con una copia fuera de sus instalaciones.
- e) Deben ser supervisados contratistas, técnicos o programadores contratados externamente que trabajan en sistemas de la organización para asegurar que los datos sensibles e información confidencial están siendo protegidos contra pérdida o adulteración.

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

5.7.10. Capacitación en Seguridad

En un proceso de exportación, es preciso que todos los actores que intervienen en la cadena de suministro estén sintonizados con la filosofía de la empresa y por lo tanto deben acatar los procesos establecidos. Para ello, es importante que se los capacite en asuntos de seguridad,

para que puedan de manera individual identificar las amenazas, determinar los riesgos y contribuir con soluciones disuasorias que alejen los problemas de la empresa y contribuyan con el fortalecimiento de la seguridad. Para ello es preciso lo siguiente:

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

6. CAPITULO VI. Licencia y Certificaciones

6.1. Certificación Global GAP

El GLOBAL GAP (originalmente EUREPGAP), es un organismo privado, líder en el mundo que certifica las **BUENAS PRACTICAS AGRICOLAS (G.A.P.)**, esta certificación establece lineamientos sanitarios e inocuidad alimentaria que abarcan el proceso integral de producción del producto registrado; además, métodos de producción sostenible, el bienestar de los trabajadores y de los animales, uso responsable del agua, los alimentos para animales y los materiales de reproducción vegetal. GLOBAL GAP realiza inspecciones anuales a los productores y también inspecciones no programadas o aleatorias.

La Certificación GLOBAL G.A.P. cubre:

- Inocuidad alimentaria y trazabilidad
- Medio ambiente (incluyendo biodiversidad)
- Salud, seguridad y bienestar del trabajador
- El bienestar animal
- Incluye el Manejo Integrado del Cultivo (MIC), Manejo Integrado de Plagas (MIP), Sistemas de Gestión de Calidad (SGC) y Análisis de Peligros y Puntos Críticos de Control (HACCP)

GLOBAL G.A.P. cuenta con 154 OCs independientes y acreditados, que llevan a cabo la certificación GLOBALG.A.P. En todo el mundo. Estos OCs conducen inspecciones y auditorías anunciadas y no anunciadas in situ en las explotaciones a lo largo del año.

En el siguiente enlace se puede revisar las empresas que se encuentran acreditadas para otorgar el GLOBAL G.A.P.:

<http://www.globalgap.org/es/what-we-do/the-gg-system/certification/list-of-accreditation-bodies/index.html>

Requisitos:

1. Descargue los documentos normativos de GLOBALG.A.P. y las Listas de Verificación relevantes de nuestro centro de documentos o siga el vínculo correspondiente en la página de la norma relevante (véanse los vínculos rápidos a la derecha).
2. Contáctese con los organismos de certificación de su país, compare las ofertas, regístrese con el OC elegido y obtenga su Número GLOBALG.A.P. (GGN). Encuentre aquí una lista completa de organismos de certificación aprobados GLOBALG.A.P.
3. Realice una auto-evaluación utilizando la lista de verificación y corrija todos los puntos incumplidos. Un GLOBALG.A.P. Licensed Farm Assurer, quien es -un asesor formado y aprobado, puede ofrecerle valiosa ayuda durante la preparación para la auditoría. Encuentre aquí una lista completa de GLOBALG.A.P. Licensed Farm Assurers

4. Coordine una reunión con su organismo de certificación aprobado GLOBALG.A.P. Un inspector realizará entonces la primera inspección in situ.
5. Una vez que cumpla con éxito los requisitos de las normas, recibirá un Certificado GLOBALG.A.P. para Aseguramiento Integrado de Fincas, válido por un año, para el ámbito y versión correspondiente.

6.2. Registro de Marca para Exportación - IEPI

Para el caso que el exportador de especies pitahaya decida patentar o registrar su marca de exportación, deberá acudir al Instituto Ecuatoriano de la Propiedad Intelectual IEPI.

Previo al inicio del registro respectivo, se recomienda que el interesado realice una búsqueda de antecedentes de signos distintivos. Esto para ver si no existen marcas similares ya registradas. El costo de las tasas puede consultarse en el link:

<http://www.propiedadintelectual.gob.ec/tasas/>

Para realizar este trámite en el IEPI, se deberá presentar los siguientes documentos habilitantes:

- a) Original y copia de la solicitud de registro;
- b) Copia de la cédula de ciudadanía en el caso de las personas naturales;
- c) Nombramiento de representante legal de la persona jurídica solicitante;
- d) Poder debidamente legalizado, de ser el caso;
- e) Comprobante de pago por la tasa correspondiente;
- f) En el caso de los signos gráficos o mixtos, se debe adjuntar 6 etiquetas en papel adhesivo con la reproducción del signo;
- g) Documento de prioridad en caso de que se quiera hacer valer este derecho en el Ecuador.
- h) Posteriormente se realiza un examen de forma para analizar si la solicitud cumple con los requisitos previstos en la Ley Nacional y la Normativa Andina.

Se realiza la publicación de un extracto de la solicitud en la Gaceta de Propiedad Intelectual respectiva a fin de que, quien tenga legítimo interés pueda presentar la correspondiente oposición al registro. En caso de que no exista oposición al registro, se realiza el último examen denominado de registrabilidad o fondo, con el fin de determinar si la solicitud está o no incurso en una de la prohibiciones absolutas o relativas de registro.

Una vez realizado este examen, se emite la resolución correspondiente concediendo o negando el registro del signo o marca. En caso de que se conceda el registro, la Dirección Nacional de Propiedad Industrial dispone la emisión del correspondiente título, previo pago de la respectiva tasa que puede consultarse en el link:

<http://www.propiedadintelectual.gob.ec/tasas/>

Es posible hacer el trámite en línea, en la página web del IEPI:

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

El tiempo de entrega para un registro de marca es de 15 días laborables, salvo el caso en que se haya presentado oposición al registro por parte de terceras personas.

6.3. Marca País

6.3.1. Licencia de Uso de Marca País

La licencia de uso de la Marca País es la autorización administrativa a personas naturales o jurídicas, que elaboren y/o comercialicen productos, o brinden servicios de origen nacional con una composición de por lo menos 40% entre materia prima y mano de obra ecuatoriana.

El uso de la Marca País cumple con el objetivo de promocionar productos o servicios ecuatorianos, de manera que sea un sello que certifique el origen y calidad de los mismos.

La Licencia de Uso de Marca País, tiene las siguientes características:

- a) Es intransferible;
- b) Tiene carácter inclusivo;
- c) Puede ser utilizada en el Ecuador o en el exterior;
- d) Tendrá una duración de dos años, pudiendo ser renovada previo el cumplimiento de los requisitos y procedimiento establecido en este Reglamento;
- e) Su vigencia estará condicionada al cumplimiento de las disposiciones de la normativa vigente general y en el Reglamento del Código Orgánico de la Economía Social del Conocimiento, Creatividad e Innovación y al tipo de licencia que se otorgue;

El otorgamiento de la licencia de uso no implica ni podrá interpretarse en el sentido de que la Comisión Estratégica de Marcas, su Secretaría Técnica de Gestión de Marca País o el Ministerio de Comercio Exterior, garanticen o avalen la efectividad, puntualidad ni ninguna otra

característica de los licenciatarios, ni de los productos que éstos venden o los servicios que éstos brindan



Para acceder a la solicitud de la licencia deberá ingresar a la página web www.ecuadoramalavida.com.ec, seleccionar la opción de “Regístrate Marca País” y crear una cuenta de usuario. Al registrarse, el usuario procederá a llenar el formulario de solicitud en línea, según el tipo de licencia que requiera, y adjuntar los documentos requeridos.

Una vez recibida la solicitud, la Secretaría Técnica de la Comisión Estratégica de Marcas del Ministerio de Comercio Exterior la evaluará y emitirá un pronunciamiento, el cual se comunica al solicitante.

Actualmente existen 1.467 licenciatarios de Marca País a nivel nacional, pertenecientes a categorías como: alimentos y bebidas, moda y textiles, metalmecánica, software, artesanías, turismo, hoteles, restaurantes, entre otros. Entre nuestros licenciatarios están empresas grandes como Andec, Pinturas Cóndor, Sweet and Coffee, Cofina, Papelesa, Quintero Joyas, Noperti; así como pymes, entre ellas: Tagualand, Indie, Fioré, Cornejas, Centro de Bordados Cuenca.



6.4. Certificación Operador Económico Autorizado (OEA) como parte de un sistema integral de seguridad.

Para el caso que el exportador decida fortalecer la seguridad de su cadena logística y minimizar los riesgos dentro de sus procesos, podrá calificarse como Operador Económico Autorizado ante el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.

6.4.1. ¿Qué es un Operador Económico Autorizado?

El Programa Operador Económico Autorizado (OEA) es un programa gratuito y voluntario donde una persona natural o jurídica involucrada en el movimiento internacional de mercancías, cualquiera que sea la función que haya asumido, cumpla con las normas equivalentes de

seguridad de la cadena logística establecidas por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, para acceder a facilidades en los trámites aduaneros.

Al ser el solicitante calificado como OEA se convierte en un aliado estratégico para la Aduana, lo que conllevará a forjar las relaciones entre las partes, trabajar en cooperación y generar confianza al ser reconocido tanto a nivel nacional como internacional como un referente seguro en el movimiento internacional de la cadena logística.

Los Operadores Económicos Autorizados incluyen, entre otros, a fabricantes, importadores, exportadores, transportistas, consolidadores, desconsolidadores, agentes de carga internacional, puertos, aeropuertos, depósitos aduaneros, depósitos temporales, courier, operadores de terminales, y se regularán conforme las disposiciones que para el efecto emita la Directora o el Director General.

No serán Operadores Económicos Autorizados quienes hayan sido sancionados por delito aduanero, ni las personas jurídicas cuyos representantes, socios o accionistas estén incurso en dicha situación e inclusive en temas de narcotráfico ni terrorismo, adicionalmente a las que determine el Director General del SENA E por medio de Reglamento a la Actividad del OEA.

6.4.2. ¿Cuáles son los beneficios?

- ✓ Reconocimiento como un operador que implementa medidas de seguridad para minimizar los riesgos dentro de sus procesos de la cadena logística.
- ✓ Asignación exclusiva de un especialista OEA del SENA E, para que brinde soporte de forma continua en sus trámites aduaneros.
- ✓ Facilidad y atención prioritaria en los trámites aduaneros en todas las Direcciones del SENA E.
- ✓ Publicación de las empresas calificadas como OEA en la página web institucional del SENA E.
- ✓ Mayor Competitividad y prestigio a nivel nacional e internacional.
- ✓ Acceso a nuevos mercados de forma ágil.
- ✓ Participación en capacitaciones programadas para las empresas OEA por parte del SENA E.
- ✓ Participación en el Comité Consultivo Público – Privado, del OEA (inicio supeditado con la inclusión paulatina de los eslabones al Programa OEA).
- ✓ Inclusión de las empresas calificadas como OEA en la gestión de riesgos del SENA E.
- ✓ Firma de Acuerdos de Reconocimiento Mutuo.
- ✓ Entre otros.

6.4.3. ¿Cómo puede un OCE calificarse como OEA?

1. Descargar el archivo de Requisitos OEA: Exportador, Agente de Aduana. o Z.E.D.E.
2. Cumplir con las Condiciones Previas. Una vez cumplidas llenar debidamente los formularios de Solicitud, formulario de Requisitos Generales, formulario de Requisitos Mínimos de Seguridad y la Hoja de Resultados
3. Presentar dichos documentos y sus anexos requeridos junto con una carta de intención de postulación como OEA, dirigida al Director General del SENA E,, ante la Dirección de

Secretaría General del SENA, en Guayaquil (Av. 25 de julio km 4.5 vía Puerto Marítimo) o cualquier dependencia del SENA.

4. La Dirección General revisará toda la documentación e informará las observaciones, de ser el caso.
5. Luego de este proceso, el OCE conocerá mediante resolución si se ha convertido en un OEA.

7. Principios Relevantes

7.1. 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.

7.2. 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.

7.3. 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.

7.4. 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.

7.5. 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.

7.6. 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.

7.7. 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.

7.8. EFICIENCIA

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

7.9. 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.

8. Glosario de Entidades

AGROCALIDAD:	Agencia Ecuatoriana de Aseguramiento de la Calidad del Agro
BCE:	Banco Central del Ecuador
CLIPCE:	Coordinación de Logística Internacional, conforma parte de la Subsecretaría de Servicios al Comercio Exterior
ISO:	International Organization for Standardization, Organización Internacional de Normalización.
MAG:	Ministerio de Agricultura Ganadería Acuicultura y Pesca
MCE:	Ministerio de Comercio Exterior, es el ente rector en políticas de comercio exterior
MDI:	Ministerio del Interior
MTOP:	Ministerio de Transporte y Obras Públicas
OMA:	Organización Mundial de Aduanas
PNA:	Policía Antinarcóticos
SENAE:	Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador, ente facilitador del comercio exterior a cargo de controlar los pasos fronterizos, ingreso y salida de mercancías.
SRI:	Servicio de Rentas Internas

9. Glosario específico de términos

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, empacadoras, 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.
AFORO:	Es el acto de determinación tributaria a cargo de la Administración Aduanera y se realiza mediante la verificación electrónica, física o documental del origen, naturaleza, cantidad, valor, peso, medida y clasificación arancelaria de la mercancía. (COPCI, Art. 140)
Agente de Aduana:	Es la persona natural o jurídica cuya licencia, otorgada por la Directora o el Director General del Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador, le faculta a gestionar de manera habitual y por cuenta ajena, el despacho de las mercancías, debiendo para el efecto firmar la declaración aduanera en los casos que establezca el reglamento, estando obligado a facturar por sus servicios de acuerdo a la tabla de honorarios, mínimo que serán fijados por la Directora o el Director General del Servicio nacional de Aduanas del Ecuador. Dicha licencia tendrá un plazo de duración de 5 años, la cual puede ser renovada por el mismo plazo.
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.
AWB:	Air way bill, Documento de vía aérea
BCE:	Banco Central del Ecuador
BL:	Bill of lading, o documento de embarque
BOOKING:	Significa reserva, documento que lo genera la empresa de transporte para la confirmación de espacios y cumplimiento de rutas y frecuencias.
CADENA DE FRÍO:	Proceso por el cual la fruta mantiene una temperatura adecuada sin que esta se vea afectada durante la exportación.
CALIBRE:	Medición de acuerdo al peso de la fruta.
Carga/Descarga	Es el proceso de colocar o quitar cargas de un ITI, incluyendo remolques, contenedores, naves, aviones, etc.
CO:	Certificado de Origen
COPCI:	Código Orgánico de Producción, Comercio e Inversiones.
C-TPAT:	El Programa C-TPAT se define como el programa Operador Económico Autorizado (OEA) de la Aduana de Estados Unidos, cuyas prácticas se basan en los estándares internacionales que determina el Marco Normativo SAFE de la OMA, mismas que se consideraron para establecer el programa OEA en el Ecuador.
CUT OFF:	Cierre
DAE:	Declaración Aduanera de Exportación generado a través del ECUAPASS.
DEPÓSITO TEMPORAL:	Las mercancías descargadas serán entregadas por el transportista a las bodegas de depósito temporal en los casos que establezca el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, o al correspondiente operador portuario o aeroportuario. (COPCI, Art 134)
DJO:	Declaración Juramentada de Origen
ECIBCE:	Entidad Certificadora del Banco Central
ECUAPASS:	Sistema Aduanero que permite a todos los operadores de comercio exterior realizar sus operaciones aduaneras de importación y exportación.
FCA:	Término de negociación internacional que significa franco transportista, utilizado para cargas aéreas.
FOB:	Término de Negociación Internacional que significa libre a bordo, utilizado para carga marítima.
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).
HAWB:	House Air way bill, Documento de vía aérea hijo.

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.
NINF:	Norma Internacional de Medidas Fitosanitarias
Nodos de Transferencias:	Zona logística relevante para operaciones de comercio exterior como: puertos, aeropuertos, estaciones, pasos fronterizos, etc.
OEA:	Operador Económico Autorizado
Operadores Portuarios:	Empresas que ya sea por encargo temporal o por concesión prestan servicios en terminales portuarias y / o aeroportuaria a los Agentes de Carga Internacional y a otros operadores de comercio exterior.
Partida Arancelaria	Código Numérico con el cual se identifica un producto para la aplicación de aranceles.
PDF:	Portable Document Format, Formato de documento portátil.
Perfilamiento de Riesgo	Procedimiento o métodos a cargo de las entidades de control con el fin de realizar controles específicos a las mercancías, a través de una serie de parámetros revisados previamente para determinar el correcto manejo de la carga de los actores que intervienen en la cadena logística, pudiendo ser importadores, exportadores, navieras, compañías de transporte, etc.
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.
PTLS:	Protocolo Técnico Logístico y de Seguridad
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.
Terminal Cut Off:	Término que establece la hora máxima para el arribo y recepción de carga para la terminal.
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.
VUE:	Ventanilla Única Ecuatoriana
ZONA PRIMARIA:	Zona Autorizada para el ingreso y salida de mercancías bajo el control aduanero.

10. ANEXOS

10.1. Guía Aérea

145 UIO		0519 7813		145-0519 7813		
Shipper's Name and Address		Shipper's Account Number		Not Negotiable Air Waybill LAN CARGO S.A. RUC: 0992444436001 Issued by GUAYAS AV. RODRIGO DE CHAVEZ		
Consignee's Name and Address		Consignee's Account Number		Copies 1,2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity.		
Issuing Carrier's Agent Name and City FERVADELIVERY S.A. RUC: 0992434244001 AV. DE LAS AMERICAS S/N EDF. TCE TERCER PISO PH: 0993179287 FX: 0993179287		Agent's IATA Code 79-1-0077-0011		Accounting Information		
Airport of Departure (Addr. of First Carrier) and Requested Routing MARISCAL SUCRE UIO/HKG		Reference Number PREPAID		Declared Value for Carriage NVD		
To HKG	By First Carrier LAN CARGO S.A.	to UC 1503	by NIL	Declared Value for Customs NCV	Amount of Insurance NIL	
Airport of Destination HONG KONG		Insured Freight UC 1503		INSURANCE - If carrier offers insurance and such insurance is requested in accordance with the conditions thereof, indicate amount to be insured in figures in box marked "Amount of Insurance".		
Handling Information PLEASE TAKE CAUTION IN HANDLING TEMPERATURE REF. INVOICE # 0001427 DAE: 055-2017-40-00294176						
No. of Pieces RCP	Gross Weight	Rate Class	Chargeable Weight	Rate Charge	Total	Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)
25	444 K		444	2.35	USD 1,043.40	FRESH FRUITS FULL BOXES: 25.00 FULL: 25 DIMS 58*40*29= 25
25	444				USD 1,043.40	FYT
Prepaid USD 1,043.40		Freight Charges PREPAID -		Other Charges MCC: 43.00		
Total Other Charges Due Agent		Total Other Charges Due Carrier		USD 43.00		
Total Prepaid		Total Collect		USD 1,086.40		
Currency Conversion Rates		CC Charges in Desc. Currency		26-mayo-2017 01:16 QUITO - ECUADOR UIO		
For Carrier's Use only at Destination		Charges at Destination		Executed on (date) at (place) Signature of Issuing Carrier or its Agent		

ORIGINAL 3 (FOR SHIPPER)

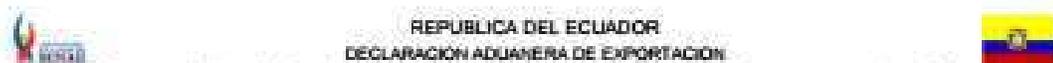
10.2. Factura Comercial

Nombre del exportador Direccion: TELF: R.U.C.# GUAYAQUIL-ECUADOR		FACTURA COMERCIAL DE EXPORTACION No. 000		
DIRECCION		PHONE:		
CONSIGNEE:				
FECHA	ORDEN DE PEDIDO	GUIA DE DESPACHO	FECHA/DESPACHO	
PUERTO DE EMBARQUE: QUITO PUERTO DE DESTINO: Hong Kong				
CLIENTE: LINEA AEREA				
TRANSPORTE : AEREO FORMA DE PAGO :				
PARTIDA ARANCELARIA : 0610.90.40.00 DAE				
CANTIDAD	PESO - KG	DESCRIPCION	VALOR UNIT.	VALOR TOTAL
83	1,245.00	BOXES FRESH YELLOW PITAHAYA case (6X2.5 kg)	\$60.00	\$4,980.00
		PRODUCT OF ECUADOR		
83	1,245.00	TOTAL FOB		\$4,980.00
			FREIGHT	
			TOTAL C+F	
Place and date (Lugar y fecha)		(Nombre, firma y rúbrica del funcionario autorizado)		
NOTE: Format of exclusive use for exports to the countries with which Ecuador has not signed Preferential Trade Agreements. NOTA: Formato de uso exclusivo para exportaciones hacia países con los cuales Ecuador no ha suscrito Acuerdos Comerciales Preferenciales.				

10.3. Certificado Fitosanitario

			
REPÚBLICA DEL ECUADOR MINISTERIO DE AGRICULTURA, GANADERÍA, ACUACULTURA Y PESCA AGENCIA ECUATORIANA DE ASEGURAMIENTO DE LA CALIDAD DEL AGRO - AGROCALIDAD			
CERTIFICADO FITOSANITARIO DE EXPORTACIÓN PHYTOSANITARY CERTIFICATE FOR EXPORT		Nr.	
Organización de Protección Fitosanitaria de Ecuador Plant Protection organization of Ecuador		A: Organización (es) de Protección Fitosanitaria de TO: Plant Protection Organization (s) of	
I. Descripción del Envío / Description of Consignment			
1. Nombre y dirección del exportador Name and address of exporter		2. Nombre y dirección declarados del destinatario Declared name and address of consignee	
3. Lugar de origen / Place of origin		4. Medios de transporte declarados / Declared means of conveyance VIA AEREA AWB:	
5. Punto de entrada declarado / Declared point of entry		6. Marcas distintivas / Distinguishing marks LAS DEL EXPORTADOR	
7. Número y descripción de los bultos Number and description of packages - PIEZAS *****		8. Cantidad declarada y nombre del producto Name of produce and quantity declared KG PITAHAYA *****	
9. Nombre botánico de las plantas Botanical name of plants <i>Hylocereus spp.</i>			
Por la presente se certifica que las plantas, productos vegetales u otros artículos reglamentados descritos aquí se han inspeccionado y/o sometido a ensayo de acuerdo con los procedimientos oficiales adecuados y se considera que están libres de las plagas cuarentenarias especificadas por la parte contratante importadora y que cumplen los requisitos fitosanitarios vigentes de la parte contratante importadora, incluidos los relativos a las plagas no cuarentenarias reglamentadas. This is to certify that the plants, plant products or other regulated articles described herein have been inspected and/or tested according to appropriate official procedures and are considered to be free from the quarantine pests specified by the importing contracting party and to conform with the current phytosanitary requirements of the importing contracting party, including those for regulated non-quarantine pests.			
II. Declaración Adicional / Additional Declaration NINGUNO			
III. Tratamiento de Desinfestación y/o Desinfección / Desinfestation and/or Desinfection Treatment			
10. Fecha / Date NINGUNO		11. Tratamiento / Treatment NINGUNO	
12. Producto químico (ingrediente activo) Chemical (active ingredient) NINGUNO		13. Duración y temperatura Duration and temperature NINGUNO	14. Concentración Concentration NINGUNO
15. Información adicional / Additional information		Nombre y Funcionario Autorizado / Name of authorized officer	
Lugar de expedición Place of issue QUITO			
Fecha / Date			
		AGROCALIDAD AGENCIA ECUATORIANA DE ASEGURAMIENTO DE LA CALIDAD DEL AGRO	

10.4. Declaración Aduanera de Exportación (DAE)



REPUBLICA DEL ECUADOR
DECLARACIÓN ADUANERA DE EXPORTACIÓN
Consulta del detalle de la declaración de exportación

Número de DAE	055-2017-40-00281301
---------------	----------------------

Información de general

Código del distrito	QUITO	Código de régimen	EXPORTACION DEFINITIVA
Tipo de Despacho	DESPACHO NORMAL	Código del declarante	01777754
Fecha de Aceptación	03/05/2017 10:44:38		

Información de Exportador

Nombre del exportador	GRAY JOURDAN CABOT	Teléfono del exportador	
Dirección del exportador			
Número de documento de CUIU	RUC-0151954050001	Ciudad del exportador	GUAYACIL
	ELIENOR DE FRUTAS, PLUCES Y PLANTAS QUE SE	Número de documento de declarar	RUC-1792544418001
Nombre del declarante	ASTET AGENTES DE ADUANA C.U.L.T.A.		
Dirección del declarante	AV. DE LA PRENSA 101-311 Y FLOREDA EDIFICIO LARREA 100 N50		
Código de forma de pago	GRUO DIRECTO	Código de moneda	DOLAR ESTADOUNIDENSE

Información de carga

Puerto de carga	QUITO-MARISCAL SUCRE AIRPORT	Peso (para cada unidad arancel)	---NULL---
Puerto de llegada o de destino	HONG KONG HONG KONG INTERNATIONAL AIRPORT	Fecha de la carta de	03/05/2017
Nombre del consignatario			
Dirección del			
Ciudad del contribuyente	HONG KONG	Tipo de carga	CARGA SUELTA
Almacén de lugar de	01000004 ZPE QUITO	Medio de transporte	AEREO
País de destino final	HONG KONG		

Totales

Código de moneda	DOLAR ESTADOUNIDENSE	Tipo de cambio	1
Total moneda transacción	1450	Cantidad de ítem	1
Peso neto total	450	Peso total	450
Cantidad total de bultos	100	Cantidad de contenedores	0
Cantidad total de unidades físicas	100	Cantidad total de unidades comerciales	100
Código de la mercancía de despacho urgente		Código de solicitud de aforo	
Fecha de primer ingreso	03/05/2017	Fecha de primer embarque	03/05/2017

Firma del Contribuyente

1 de hoja /2 total de hojas

Firma del Declarante



REPUBLICA DEL ECUADOR
DECLARACION ADUANERA DE EXPORTACION



Consulta del detalle de la declaración de exportación

Item

No. Item	Codigo. Subpartida	Codigo. Complementario	Codigo. Suplementario	Descripción de Mercancías	País de Origen	Peso Neto	Cantidad de U.Comerciales
1	0810294000	0000	0000	PITAHAYA	ECUADOR	250	100

Despacho precedente

Numero de secuencia	Distrito precedente	Año precedente	Régimen precedente	Secuencial precedente	Numero Item

Observaciones de oca - item

Numero de Item	Numero de Secuencia	Tipo Observacion	Contenido

Documentos

Numero de Item	Numero de documento	Tipo de documento	Fecha de fin de vigencia	Fecha de emision
0	NO	EXPORTACION TIENE DESTINO FINAL, TERRITORIOS O USEN INTERMEDIACION DE PERSONAS DOMICILIADAS EN PARAISOS FISCALES O REGIMENES FISCALES PREFERENTES CONSIDERADAS ASI POR EL SEN	03/05/2017	03/05/2017
0	0001303	FACTURA COMERCIAL	31/05/2017	03/05/2017

Firma del Contribuyente

2 de hoja /2 total de hojas

Firma del Declarante

10.6. Requisitos para solicitar RUC de personas naturales

 FICHA DE REQUISITOS SERVICIO DE RENTAS INTERNAS			
REQUISITOS ESPECÍFICOS PARA INSCRIPCIÓN O ACTUALIZACIÓN DE RUC DE PERSONAS NATURALES Y SOCIEDADES SEGÚN ACTIVIDAD ECONÓMICA			
Característica específica de contribuyente	Detalle del Requisito	Forma de presentación	Características Requisitos
Artesano	Calificación emitida por el organismo competente: Junta Nacional de Defensa del Artesano o MIPRO	Original y copia simple	Únicamente los artesanos que tienen calificación de la Junta Nacional de Defensa del Artesano pueden acogerse al artículo 56 de la LORTI. Son válidos los certificados de renovación de la calificación artesanal emitidos por la Junta Nacional de Defensa del Artesano, siempre que consten todos los datos de la calificación
Contadores	Título profesional relacionado con: Contabilidad y Auditoría como por ejemplo: CPA, Ingeniero, Licenciado, Magister, Doctor en Contabilidad y/o Auditoría. Adicional al título profesional, aquellos que trabajen en relación de dependencia deberán presentar una certificación del empleador o la acción de personal administrativo APA (nombramiento) o contrato de prestación de servicios	El Servidor de Ventanilla verificará en la página web del SENESCYT	La certificación que indique que el Contador se encuentra bajo relación de dependencia puede estar suscrita por el Representante Legal o por el responsable de Recursos Humanos. En caso de que el título no se encuentre registrado en el SENESCYT, se deberá adjuntar la copia del título y el certificado del registro en la entidad competente
Contador Bachiller	Título de Bachiller relacionado con Contabilidad CBA	El Servidor de Ventanilla verificará en la página web del Ministerio de Educación	En caso de que el título no se encuentre registrado en el Ministerio de Educación, se deberá adjuntar la copia del título debidamente refrendado
Diplomático	Credencial de agente diplomático	Original y copia simple	-
Profesionales	Título Profesional	El servidor de ventanilla verificará en la página web del SENESCYT	En el caso en que el título no se encuentre registrado en el SENESCYT, se deberá adjuntar la copia del título y el certificado del registro en la entidad competente
Guarderías / Centros de Desarrollo Infantil	Acuerdo ministerial	Original y copia simple	Lo otorga el Ministerio de Inclusión Económica y Social (aplica para personas naturales y sociedades)
Actividades Educativas	Acuerdo ministerial	Original y copia simple	Lo otorga el Ministerio ó Coordinación del Distrito de Educación, esto para el funcionamiento de jardines de infantes y unidades educativas (aplica para personas naturales y sociedades)
Menores no emancipados	Documento de identificación del representante del menor (padre o madre o tutor o curador designado) quien solicitará el respectivo trámite. El documento de identificación podrá ser cualquiera de los que constan en la hoja de identificación	Original y copia simple	En caso de ser un menor no emancipado quién deberá firmar el documento RUC será el representante del menor: padre, madre, tutor o curador designado. Se adjuntará también la copia del documento de identificación del menor de edad
Menores emancipados	Escritura pública en caso de emancipación voluntaria; o la sentencia judicial emitida por el Juez competente; o el acta de matrimonio en caso de que en la cédula no conste el estado civil	Original y copia simple	-
Notarios	Nombramiento emitido por el Consejo Nacional de la Judicatura	Original y copia simple	-
Transportistas	Título Habilitante, Documento de factibilidad o su equivalente (Resolución de cambio de socio o incremento de cupo), siempre que se identifique al contribuyente	Original y copia simple	En caso de no contar con el Original, se aceptará copia certificada por la autoridad competente. Exclusivamente en los casos de documentos habilitantes emitidos por las instituciones competentes reguladoras del transporte terrestre y compartidos al SRI por el medio electrónico que estas instituciones dispongan, no se requerirá de la presentación del original, ni copia certificada.
OBSERVACIONES: 1) PARA ACTUALIZACIÓN DEL RUC DE PERSONAS NATURALES Y SOCIEDADES SE DEBE PRESENTAR ÚNICAMENTE EL DOCUMENTO QUE SUSTENTE EL CAMBIO QUE VA A REALIZAR, DE ACUERDO A LOS DOCUMENTOS ADMITIDOS SEGÚN LA TABLA DE IDENTIFICACIÓN O LAS CONTENIDAS EN LA PRESENTE TABLA. 2) EN LOS REQUISITOS EN LOS CUALES SE REQUIERE COPIA DEL DOCUMENTO, ESTA COPIA PUEDE SER A COLOR O BLANCO Y NEGRO, SIEMPRE Y CUANDO SE ENCUENTRE LEGIBLE. 3) SI EL RUC NO HA SIDO ACTUALIZADO HASTA EL 01-01-2004, EL CONTRIBUYENTE DEBERÁ PRESENTAR LOS REQUISITOS CORRESPONDIENTES A UNA INSCRIPCIÓN.			
REQUISITOS PARA INGRESO POR TERCEROS Remítase a la hoja de requisitos para ingreso por terceros			