



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

Contenido

1.	CAPÍTULO I. Introducción.....	6
2.	CAPÍTULO II. Procesos y Tramitología de Exportación	7
2.1	Flujo del proceso de exportación	7
2.2	Documentos para la Exportación del Mango	8
2.3	Registro Único de Contribuyente RUC.....	8
2.4	Firma Electrónica.....	9
2.4.1	Obtención Certificado de Firma Electrónica o Token	9
2.4.2	Firma electrónica para una persona natural	9
2.4.3	Firma electrónica para una persona jurídica	12
2.4.4	Registro en línea de una empresa u organización.....	12
2.4.5	Aplicativo de Firma Electrónica.....	14
2.5	Instalación de ECUAPASS	17
2.5.1	Registro como exportador en ECUAPASS	17
2.6	Factura Comercial de Exportación	21
2.7	Proforma de Embarque.....	22
2.8	Carta de Temperatura	22
2.9	Declaración Aduanera de Exportación – DAE	22
2.10	Declaración Jurada de Origen – DJO.....	28
2.11	Certificado de Origen – CO.....	33
2.11.1	Modalidad Pago Electrónico	38
2.12	Certificado Fitosanitario de Exportación (CFE)	38
3	CAPITULO III. Procesos Operativos.....	40
3.1	Agencia de Regulación y Control Fito y Zoonosanitario	40
3.1.1	Requisitos fitosanitarios.....	41
3.1.2	Requisitos para exportar mango al mercado de los Estados Unidos.....	41
3.1.3	Procedimientos.....	41
3.1.4	Inspección Fitosanitaria.....	42
3.1.5	Emisión del Certificado Fitosanitario	43
3.2	SENAE – SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR	44
3.2.1	Perfilamiento de Riesgos.....	44
3.2.2	Canales de Aforo.....	45
3.2.3	Procedimiento de Aforo	45
3.2.4	Sellos de Aforo	47

3.2.5	Informe de Aforo	47
3.2.6	Salida Autorizada de la DAE o Declaración Aduanera de Exportación	48
3.2.7	Materiales, Equipos y Uniformes	48
3.3	DNA – DIRECCIÓN NACIONAL ANTINARCÓTICOS	49
3.3.1	Perfilamiento de Riesgos	49
3.3.2	Bloqueo de carga para inspección antinarcóticos de la carga	50
3.3.3	Inspección Antinarcóticos Programada	50
3.3.4	Informe de Inspección	52
3.3.5	Desbloqueo de carga	52
3.3.6	Materiales, Equipos y Uniformes	52
4	CAPITULO IV. Aspectos técnicos y logísticos de la cadena de exportación	53
4.1	Información Técnica del Mango	54
4.2	Procesos Logísticos del Mango	56
4.2.1	Empresa de Transporte Terrestre	56
4.2.1.1	Requisitos Mínimos para la Prestación de Servicios de Transporte	56
4.2.1.2	Conductor	56
4.2.1.3	Unidades y Equipamiento	57
4.2.1.4	Retiro de Contenedores	57
4.2.1.5	Equipment Interchange Report - EIR	58
4.2.1.6	Guía de Remisión	58
4.2.1.7	Procedimiento de Carga y Estiba	59
4.2.1.8	Planificación de Ruta y Monitoreo de Unidades	60
4.2.1.9	Procedimientos en las rutas	61
4.2.2	Exportaciones Aéreas de Mango	61
4.2.2.1	Aeropuertos de Exportación	64
4.2.2.2	Proceso de Ingreso a la Terminal Aeroportuaria	65
4.2.2.3	Agencias de Carga	66
4.2.2.4	Paletizadora	67
4.2.2.5	Aerolínea	69
4.2.2.6	Booking - Aceptación de Embarque	70
4.2.2.7	Documentación de Embarque	70
4.2.2.8	Inspección Antinarcóticos - Aforo de Aduana	70
4.2.2.9	Atención de Reclamos	71
4.2.2.10	Difusión de Información al Exportador	72
4.2.3	Exportaciones Marítimas de Mango	72
4.2.3.1	Estandarización de Procedimientos	72
4.2.3.2	Puertos Marítimos de Exportación	73
4.2.3.3	Registro de Usuarios	74

4.2.3.4	Terminal Cut-Off (TCO)	78
4.2.3.5	Proceso de Admisión a la Terminal Portuaria	79
4.2.3.6	AISV/DISV- Ingreso a Puerto	80
4.2.3.7	Escaneo de Carga de Exportación	81
4.2.3.8	Almacenamiento Temporal: Cadena de Frío	83
4.2.3.9	Monitoreo de Contenedores Refrigerados	83
4.2.3.10	Inspección Antinarcóicos - Aforo de Aduana	84
4.2.3.11	Atención de Reclamos	85
4.2.3.12	Difusión de Información al Exportador	85
4.2.3.13	Requisitos y recomendaciones para la Exportación Marítima del Mango	86
4.2.4	Depósito de Contenedores	86
4.2.4.1	Inspección Previa al Viaje – PTI (Pre-Tip Inspection)	86
4.2.4.2	Lavado de Contenedores	87
4.2.4.3	Despacho de Contenedores	88
4.2.4.4	Horarios de Atención – Sistema de Turnos	88
4.2.5	Seguridad Integral	89
4.2.5.1	Seguridad en Contenedores	89
4.2.5.2	Seguridad de Almacenamiento	100
4.2.5.3	Seguridad de Información y Procesos	101
4.2.5.4	Capacitación en Seguridad	102
5	CAPÍTULO V. Tipos y Análisis de Riesgos de la Cadena Logística	103
5.1	Tipos de Riesgos	104
5.2	Análisis de Riesgos	106
5.3	Análisis de Amenazas	106
5.4	Análisis de Vulnerabilidad	106
5.5	Documentación de los Procesos	107
5.6	Exposición a Riesgos	108
5.7	Procedimiento de Seguridad	108
5.8	Proveedores y Aliados Estratégicos de Seguridad	109
5.9	Lavado de Activos	109
5.10	Control de Empleados y Personal Eventual	109
5.11	Seguridad Física en Planta Empacadora	111
5.12	Control de Accesos	112
5.13	Dispositivo de Control y Monitoreo	114
5.14	Seguridad en Materias Primas y Materiales de Empaque	115
5.15	Seguridad en Medios de Transporte	116
6	CAPÍTULO VI. Licencia y Certificaciones	118
6.1	Certificación Global GAP	118

6.2	Registro de Marca para Exportación - SENADI.....	119
6.3	Marca País	120
6.4	Certificación Operador Económico Autorizado (OEA)	121
7	CAPÍTULO VII. Principios Relevantes	122
8	Glosario de Entidades	124
9	Glosario de términos.....	125
10	ANEXOS.....	127
10.1	Requisitos para solicitar RUC – persona jurídica	127
10.2	Requisitos para solicitar RUC de personas naturales	128
10.3	Modelo de EIR	130
10.4	Modelo de Declaración de Conducta Anti-Drogas.....	131

1. CAPÍTULO I. Introducción

El Protocolo Técnico, Logístico y de Seguridad está diseñado para mejorar las prácticas de la cadena logística de la exportación de mango, lo cual dará lugar al suministro de un producto de mejor calidad, mayor aceptación por parte de los consumidores y mayores ventas.

Este documento brinda las mejores prácticas para las etapas finales de la cadena productiva, y está dirigido al sector público y privado como: exportadores, gremios y cualquier otra persona que maneja el mango de exportación.

El mango es un producto no tradicional que esta dentro de la canasta de rubros agroexportables del Ecuador; como tal ha tenido una época de crecimiento incipiente, luego del auge y posteriormente de crisis; afectada por condiciones de los mercados, la competencia con otros países y dificultades económicas y financieras de los actores internos, que llevaron incluso al abandono de plantaciones enteras.¹

No obstante, la cadena ha logrado recuperarse paulatinamente y retomar la dinámica de crecimiento de la exportación, aunque redimensionada en términos de un número menor de actores, que al sobrevivir a la crisis no solo han mostrado capacidad de resiliencia, sino que han salido fortalecidos de la misma, con una operación productiva y comercial más eficiente.

Del 2014 al 2017, según datos del Banco Central del Ecuador (BCE), Estados Unidos es nuestro principal comprador con una participación FOB² del 87%, que ha significado 141 millones de dolares de fruta exportada; seguido de Canadá, Chile y Países Bajos.

La cadena tiene un peso específico en la balanza comercial y un potencial de crecimiento, por la demanda mundial por frutas tropicales, frescas, en congelados, conservas y jugos.

Por otra parte, el mango que se cultiva para la agroexportación en plantaciones (entre 6.500 ha a 7.700 ha), es un generador de empleo rural con significación en algunos territorios rurales y desde esa perspectiva una fuente de ingresos que contribuye a la reducción de la pobreza. Entre las variedades de mango exportable que posee Ecuador están el Tommy Atkins, Haden, Kent, Ataúlfo y otras. Las provincias de Guayas, Santa Elena y Los Ríos poseen la mayor cantidad de cultivo de este producto.

El descenso en la dinámica exportadora de la cadena del mango, evidencia algunos problemas estructurales que pueden estar relacionados con productividad, tecnología, fitosanidad, financiamiento, infraestructuras de apoyo a la producción, acceso a mercados y promoción comercial, que deben ser resueltos de manera estratégica para fortalecer la competitividad de la cadena y con ello su aporte económico y social al desarrollo del país.

El procedimiento de certificación fitosanitaria para la exportación de fruta fresca de mango con destino Estados Unidos, China, México, Nueva Zelanda y Chile se encuentran establecidos a través del cumplimiento de "Planes de trabajo" suscritos entre la Agencia de Regulación y Control Fito y Zoosanitario y sus respectivos homólogos.

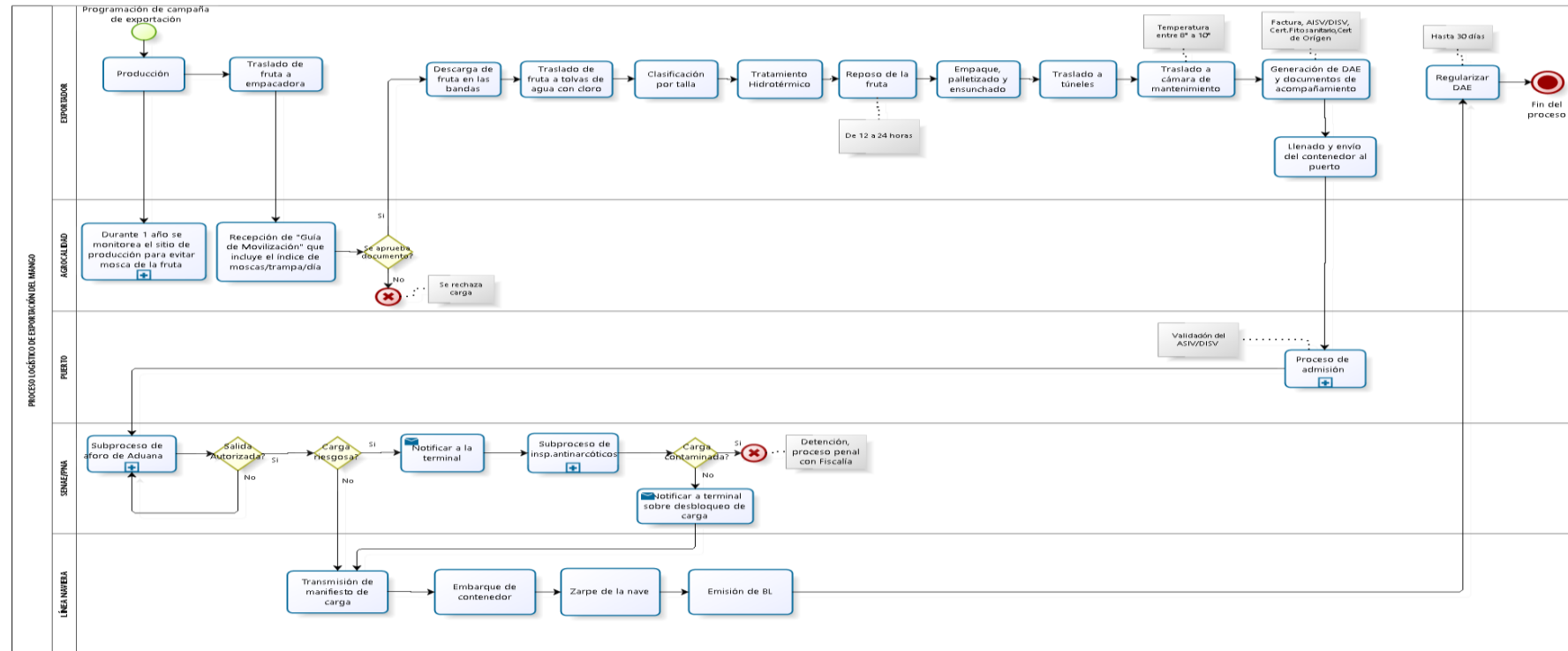
Estos documentos pueden ser descargados en: <http://www.agrocalidad.gob.ec/informacion-para-la-exportacion-de-mango/> y deberán ser cumplidos de manera obligatoria.

¹ Plan de Mejora Competitiva (PMC) de la cadena del mango, Julio 2015.

² FOB, free on board, libre a bordo (INCOTERMS)

2. CAPÍTULO II. Procesos y Tramitología de Exportación

2.1 Flujo del proceso de exportación



Elaborado por: CLIPCE

2.2 Documentos para la Exportación del Mango

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

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

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

Elaborado por: CLIPCE

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

2.3 Registro Único de Contribuyente RUC

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

2.4 Firma Electrónica

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

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



Fuente: BCE

2.4.1 Obtención Certificado de Firma Electrónica o Token

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

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

Persona Natural

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

Persona Jurídica

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

2.4.2 Firma electrónica para una persona natural

- Ingresar a la página web del Banco Central del Ecuador: www.eci.bce.ec
- Ingresar a la opción: Firma Electrónica / Solicitud de Certificado.
- Ingresar a "Formulario de Solicitud".
- Seleccionar "Persona Natural" en el tipo de certificado de la solicitud.

- Seleccionar “Token” en el tipo de contenedor para el certificado.
- Seleccionar la ciudad, entidad y oficina deseada para la entrega del certificado.
- Seleccionar el tipo de identificación.
- Ingresar número de cédula o pasaporte y presionar el botón “Siguiente”



CERTIFICACIÓN ELECTRÓNICA
BANCO CENTRAL DEL ECUADOR

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

Solicitud Formulario

Datos de la Solicitud

Seleccione el tipo de certificado para su solicitud

Persona Natural

Seleccione el tipo de contenedor para su certificado

Token

Seleccione la ciudad y oficina de entrega de su certificado.

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

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

Seleccione su Tipo de Identificación

Cédula

Ingrese su cédula

0703499863

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

Ayuda Siguiente

Fuente: BCE

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



Solicitud Formulario

▼ Datos Personales

*Cédula / Pasaporte	0703409863	*Nombres	CLAUDIA MELISSA
*Primer Apellido	MUÑOZ	*Segundo Apellido	Marque esta opción, en caso de no tener Segundo Apellido. CALLE
RUP (Compras Públicas)			
RUC		Actividad Económica	Seleccione ...
Para Facturación Electrónica o ECUAPASS			
*País Domicilio	ECUADOR		
*Provincia domicilio	Seleccione ...	*Ciudad de domicilio	Seleccione ...
*Dirección de domicilio		*Sector domicilio	
*Teléfono Domicilio		Celular	
	Ej: 032572522		Ej: 0992825850
*Correo Electrónico Principal		*Correo Electrónico alternativo	Eliminar Agregar
*País Oficina	ECUADOR		
*Provincia Oficina	Seleccione ...	*Ciudad Oficina	Seleccione ...
*Dirección de Oficina			
*Teléfono Oficina		*Extensión	
*Fax			
*Uso Certificado	☐ FIRMA DE DOCUMENTOS Y TRANSACCIONES ☐ CORREO ELECTRONICO ☐ AUTENTICACION ☐ CIFRADO ☐ SISTEMA NACIONAL DE PAGOS (SPI/SP/SCP) ☐ DEPOSITO CENTRALIZADO DE VALORES ☐ FACTURACION ELECTRONICA ☐ PROCESOS AUTOMATIZADOS DE FIRMA ☐ OPERACIONES DE COMERCIO EXTERIOR ☐ QUIPUX SISTEMA DE GESTION DOCUMENTAL ☐ SISTEMA DE GESTION DOCUMENTAL ☐ OTRO... Uso de certificado solo para fines estadísticos.		

▼ Para fines internos de validación

Estas preguntas son solo para validaciones internas del sistema.

*Pregunta 1:	*Pregunta 2:
Seleccione ...	Seleccione ...

▼ Requisitos

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

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

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

Subir Archivos

☐ 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.

[Ayuda](#) [Atrás](#) [Registrar](#)

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

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

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

2.4.3 Firma electrónica para una persona jurídica

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

2.4.4 Registro en línea de una empresa u organización

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

Registro de Empresa

Información Empresa

*Tipo de Empresa: ☐ PUBLICA ☒ PRIVADAS

*RUC: 0999876543001

*Razón Social: ECONOMICA S.A.

*Actividad Económica: G- Comercio al por mayor y al por menor, reparación vehículos, motocicletas, e. personales, ensere
Para conocer el detalle de actividades económicas refiérase al botón de ayuda al final del formulario.

*Dirección: URDESA CENTRAL

*Teléfono: 0422345667 Extensión: Eliminar 
 Ej: 032572522 / 0992825850 Aceptar 

Fax: Ext. Fax:

*Provincia: GUAYAS

*Ciudad: Guayaquil

Información Representante

*Representante Legal - Nombres Completos: ANGELICA MARIA GONZALEZ SUAREZ

*Representante Legal - Tipo de Identificación: Cédula

*Representante Legal - Cédula: 0992376544

*Correo Electrónico: mmoran@bce.ec Eliminar 
 Aceptar 

Para fines internos de validación

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

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

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

Información Contacto

Contacto - Nombres Completos: ROSA MARGARITA DE LOS MONTEROS

Contacto - Teléfono: 042768954
 Ej: 032572522 / 0992825850

Contacto - Correo Electrónico: xpiaron@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 llene todos los campos que contienen el asterisco (*)



Fuente: BCE

- 2.- Luego de completar el formulario, deberá subir en formato PDF los archivos que son requeridos para el registro de la empresa u organización tales como: copia del RUC de la empresa, copia certificada del nombramiento del representante legal y copia a color de la cédula o pasaporte del representante legal
- 3.- Al terminar el formulario se presiona el botón Guardar o si se requiere información adicional, presionar el botón “Ayuda”.
- 4.- Si se realiza el procedimiento correctamente saldrá un mensaje de confirmación.
- 5.- Aprobada la solicitud se realiza el pago del certificado en las ventanillas de Registro Civil de la ciudad donde solicitó el servicio.
- 6.- Retirar el certificado en la oficina del Registro Civil que eligió portando su cédula o pasaporte o autorización firmada por el representante legal (en caso de ser necesario).

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

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

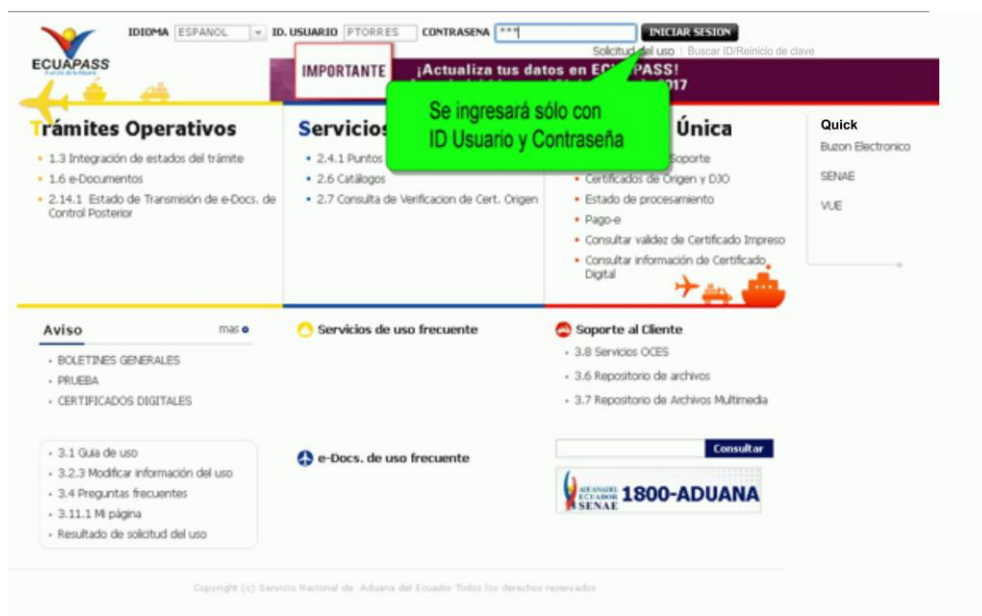
El certificado digital tiene una validez de 2 años y puede solicitarse el número de veces que sea necesario, pero debe tenerse conciencia de la gran responsabilidad que significa poner este instrumento en manos que darán el uso debido.

2.4.5 Aplicativo de Firma Electrónica

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

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

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

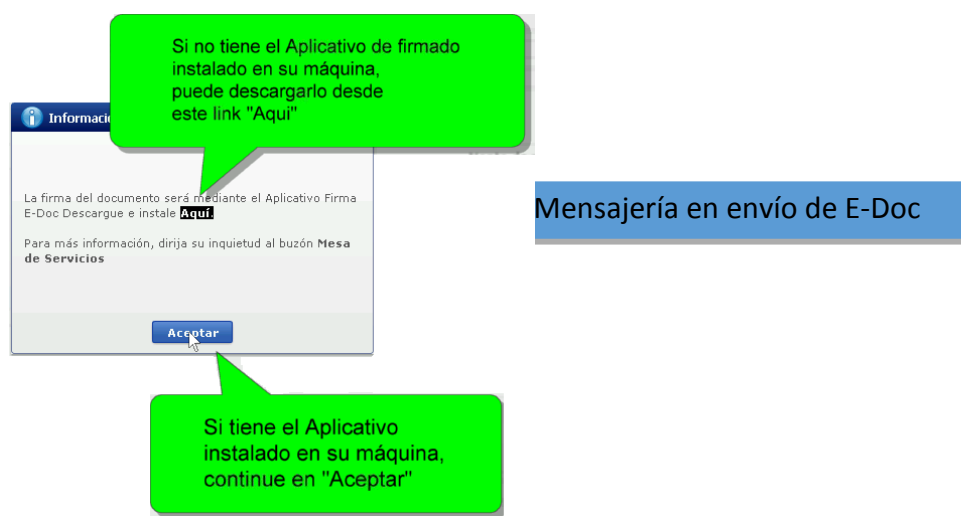


Fuente: SENA

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



Mensaje en creación de usuarios

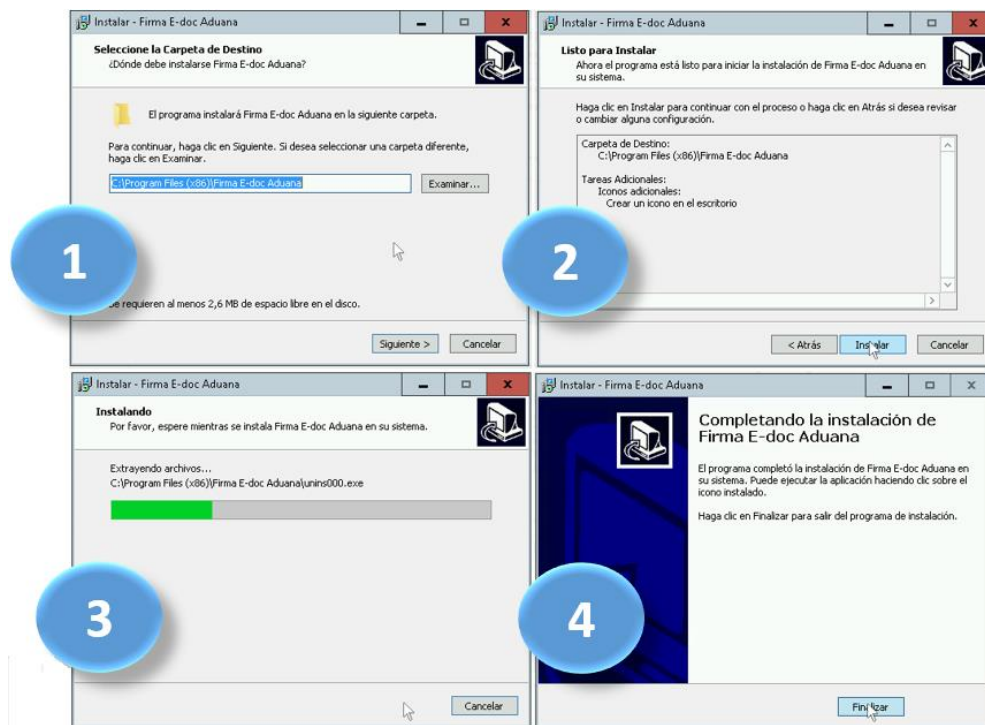


- Al momento de realizar el envío por el sistema aduanero ECUAPASS se despliega un mensaje donde se puede escoger la descarga de la aplicación en caso de que aún no se haya descargado, caso contrario continúa el procedimiento, para el efecto se debe continuar haciendo clic en el botón "ACEPTAR"; luego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



Fuente: SENAE

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



Fuente: SENAE

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



Fuente: SENAE

2.5 Instalación de ECUAPASS

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

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



Esta plataforma informática permite a los Operadores de Comercio Exterior (OCE) desde cualquier parte del mundo, gestionar sus trámites en línea y, por medio de la firma electrónica garantizar que la operación sea segura. Fuente: SENAE

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

Para ingresar al ECUAPASS debe considerar las siguientes opciones:

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

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

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

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

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

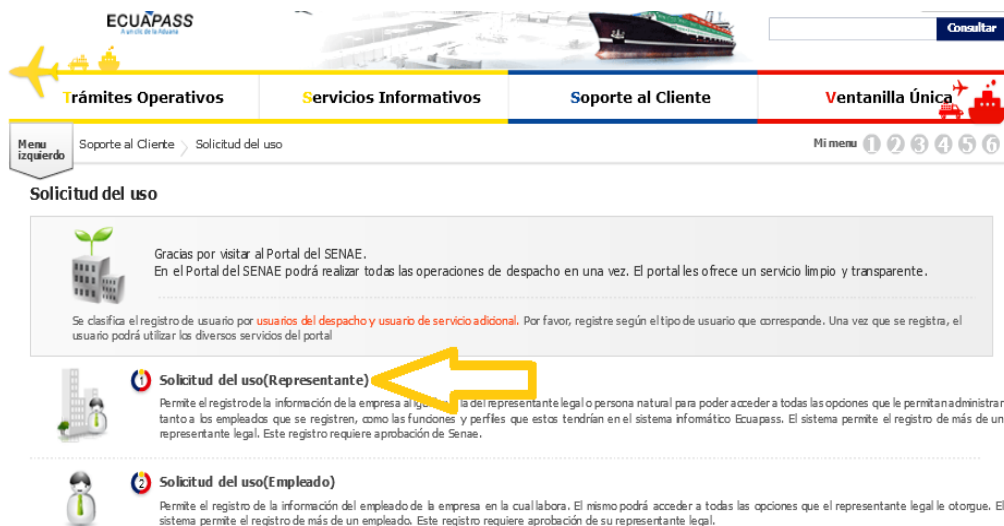
2.5.1 Registro como exportador en ECUAPASS

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



Fuente: SENAE

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



Fuente: SENAE

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

ECUAPASS

Trámites Operativos Servicios Informativos Soporte al Cliente Ventanilla Única

Menu izquierdo Soporte al Cliente > Solicitud del uso Mi menu 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 representante

ID usuario Doc. Identificación CEDULA DE IDENTIDAD Nombre Usuario Contraseña Confirmación de Contraseña

Comprobar disponibilidad Comprobar disponibilidad

Fuente: SENAE

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

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

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

Agregar Eliminar Registrar

Fuente: SENAE

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

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

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

V[201805050505][TEST][1.7.0_15x86][Windows 8]

Elegir la Certificación




Certificado

☒ Token

☐ Archivo

Los datos de la certificación elegida

No existe la certificación elegida.

Organización :

Vigencia Válido :

Contraseña :

Usuario	Clasificación	Serial

☒	Número de Entrega	Id Usuario	Tipo de Documento

Enviar Cargar Salir

Copyright© ADUANA All Rights Reserved

Fuente: SENAE

Contraseña del Token

Información para instalar el programa de ejecución del Token

Nombre de Driver	Driver en PC	Driver Esperado
Ecuador ikey	C:/WINDOWS/Sys...	C:/WINDOWS/Sys...
Ecuador etoken	C:/WINDOWS/Sys...	C:/WINDOWS/Sys...
Ecuador ePass3003	C:/WINDOWS/Sys...	C:/WINDOWS/Sys...
Ecuador Epass1000...	Driver no esta insta...	C:/WINDOWS/Sys...
Ecuador Epass2003...	Driver no esta insta...	C:/WINDOWS/Sys...
Ecuador AudioPass	Driver no esta insta...	C:/WINDOWS/Sys...

Elija el Token y haga clic al boton "confirmar".
Si no encuentra el Token en la lista de elección
instale el programa de ejecución.

Instalar el programa de ejecución

confirmar cancelar

Fuente: SENAE

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



IDIOMA

ID. USUARIO

CONTRASEÑA

INICIAR SESIÓN

Solicitud del uso | [Buscar ID/Reinicio de clave](#)

Aviso [mas](#)

- BOLETINES GENERALES
- PRUEBA
- CERTIFICADOS DIGITALES

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

Fuente: SENA E

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

2.6 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.

2.7 Proforma de Embarque

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

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

2.8 Carta de Temperatura

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

2.9 Declaración Aduanera de Exportación – DAE

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

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

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

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

ECUAPASS

OCE Buzón Electrónico SENAE VUE Guía del uso

Cerrar sesión Consultar

Trámites Operativos Servicios Informativos Soporte al Cliente

Trámites Operativos > 1.1.1 Documentos Electrónicos

Elaboración de e-Doc. Operativo

Despacho Aduanero Cargas Devolución Condicionada Control Posterior

Importación

Exportación

Declaración de Exportación	Seleccionar
Corrección, Sustitutiva o Rechazo de la Declaración Aduanera de Exportación	Seleccionar
Declaración de Simplificada (Exportación)	Seleccionar
Notificación	Seleccionar
Solicitud de Autorización de Salida	Seleccionar

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

Trámites Operativos Servicios Informativos Soporte al Cliente

Trámites Operativos > 1.1.1 Documentos Electrónicos > Declaración de Exportación

Declaración de Exportación

INFORMACION GENERAL

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

INFORMACION DE EXPORTADOR

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

Fuente: SENAE

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

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

INFORMACION DEL DECLARANTE

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

B11.Dirección del declarante

COMUN **Item** **DOCUMENTOS**

B19.Nombre del consignatario B20.Dirección del consignatario

* B25.Código de país de destino final --Selección-- * B21.Ciudad del consignatario

* B12.Valor FOB USD \$ 0 * B13.Código de forma de pago de la transacción comercial --Selección--

* B14.Código de unidad de moneda de transacción [USD] DOLAR ESTADOUNIDENSE B18.Fecha de emisión de la carta de crédito 13/06/2018

* C01.Código de moneda [USD] DOLAR ESTADOUNIDENSE * C02.Tipo de cambio 1.00

* C03.Total Moneda transacción \$ 0

* B22.Tipo de carga --Selección-- B24.Medio de transporte del lugar de partida --Selección--

* B15.Código de puerto de embarque --Selección-- B16.Código de puerto privado desde donde embarca --Selección--

* B17.Código de puerto de llegada o de destino --Selección-- * B23.Almacén de lugar de partida --Selección--

Fuente: SENA

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

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

TOTALES

* C04.Cantidad total de ítems

* C05.Peso neto total 0.000 * C06.Peso bruto total 0.00

* C07.Cantidad total de bultos 0 * C08.Cantidad de contenedores 0

* C09.Cantidad total de unidades físicas 0 * C10.Cantidad total de unidades comerciales 0

C11.Código de la mercancía de despacho urgente --Selección-- C12.Código de solicitud de aforo --Selección--

Fuente: SENA

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

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

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

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

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

Fuente: SENA

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

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

personas domiciliadas en paraísos fiscales o regímenes fiscales preferentes considerados así por el SRI. Se completan los campos obligatorios de la siguiente manera:

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

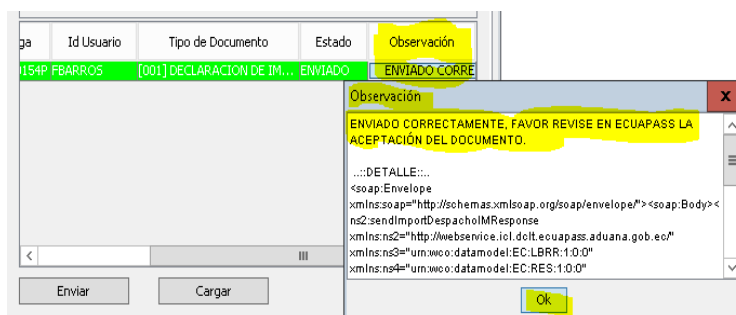
12.- Una vez llenos los campos obligatorios arriba indicados, hacer clic en botón Agregar. Esto mueve la información ingresada al recuadro superior, una segunda línea.

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

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

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

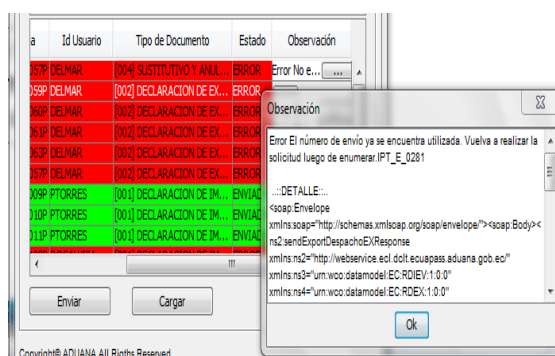
En caso de existir inconsistencia en el envío del documento se mostrará el mensaje con una franja roja, si es aceptado se mostrará de color verde como se muestra a continuación.



Fuente: SENA

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

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



Fuente: SENAE

2.10 Declaración Jurada de Origen – DJO

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

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

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

En caso de variación de los datos proporcionados por el productor, en cuanto a precios de insumos, materias primas, o precios FOB de la mercancía o producto final de exportación, la DJO podrá tener una tolerancia de hasta un máximo de 10 % (diez por ciento). Si los insumos, proveedores o procesos productivos cambian se podrá actualizar trimestralmente la declaración juramentada de origen – DJO, por requerimiento del sistema aduanero ECUAPASS.

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

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

*En proceso de absorción por parte del Ministerio de Comercio Exterior e Inversiones

Elaborado por: CLIPCE

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

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

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



Fuente: SENAE

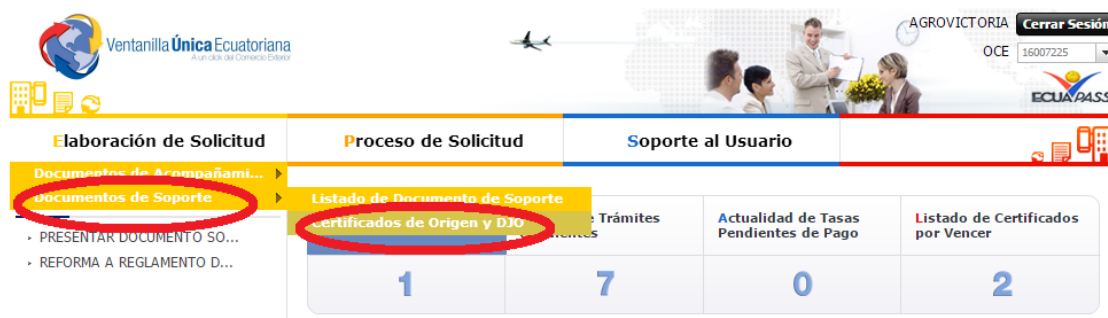
2.-Seleccionar el recuadro que se encuentra a la derecha denominado “VUE”



Fuente: SENAE

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

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



Fuente: SENAE

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

Certificados de Origen y DJO

Apoderado

Registro de Apoderado

Seleccionar

Comercializador

Registro de Comercializador

Seleccionar

Modificación de Comercializador

Seleccionar

DJO

Elaboración de DJO

Seleccionar

CO

Certificado SGP

Seleccionar

Certificado ALADI

Seleccionar

Certificado MERCOSUR

Seleccionar

Certificado ACE65(Acuerdo CHILE ECUADOR)

Seleccionar

Certificado Terceros Países

Seleccionar

Certificado Acuerdo de Cartagena(CAN)

Seleccionar

Certificado SGTP

Seleccionar

Envío de Cert. Origen masivos

Seleccionar

Actualización / Consulta de Cert. Origen masivos

Seleccionar

Estado de Trámite Integral

Estado de Trámite Integral

Seleccionar

Fuente: SENA

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

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





Elaboración de Solicitud

Proceso de Solicitud

Soporte al Usuario

DECLARACION JURADA DE ORIGEN

1. IDENTIFICACION DE EMPRESA

* 1.1 R.U.C.

--Selección--

* 1.2 Nombre Contacto

* 1.3 Dirección planta de producción

* 1.4 Correo electrónico de notificación

* 1.5 Subpartida Arancelaria

2. PRODUCTO (Diligenciar un Formulario por Cada Producto)

* 2.1 Nombre Comercial

* 2.2 Nombre Técnico

* 2.3 Unidad Comercial

--Selección--

3. UTILIZACION INSTRUMENTOS DE COMPETITIVIDAD ADUANERO

* Zona Seleccionar

--Selección--

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

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

Fuente: SENA

2.11 Certificado de Origen – CO

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

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

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

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

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

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

The image shows the ECUAPASS web application interface. At the top left is the ECUAPASS logo. Below it are input fields for 'ID. USUARIO' and 'CONTRASEÑA', with a 'LOGUEAR' button. To the right of the login fields is a 'Trámites Operativos' section with links for '1.3 Integración de estados del trámite' and '1.6 e-Documentos'. Below the login fields is an 'Aviso' section with links for 'CERTIFICADOS DIGITALES', 'CONSIDERACIONES IMPORTANTES...', and 'ASISTENCIA REMOTA'. To the right of the 'Aviso' section is a 'Servicios informativos' section with links for '2.1.1 Consulta de arancel', '2.6 Catálogos', '2.7 Consulta de Verificación de Cert. Origen', and '2.15 Anexo de la resolución SENAE-SENAE-2017-0001-RE(M)'. Below the 'Servicios informativos' section is a 'Ventanilla Única' section with links for 'Documentos de Acompañamiento', 'Documentos de Soporte', 'Consultar validez de Certificado Impreso', 'Consultar información de Certificado Digital', 'Solicitud de Exoneración de Tributos para personas con discapacidad', and 'Consulta Solicitud de Exoneración de Tributos para personas con discapacidad'. To the right of the 'Ventanilla Única' section is a 'Soporte al Cliente' section with links for '3.3 Preguntas y respuestas', '3.8 Servicios OCEs', and '3.11.2 Configurar mi página'. At the bottom right is a '1800-ADUANA' contact number. The interface is divided into three main vertical sections: 'Trámites Operativos', 'Servicios informativos', and 'Ventanilla Única'.

Fuente: SENAE

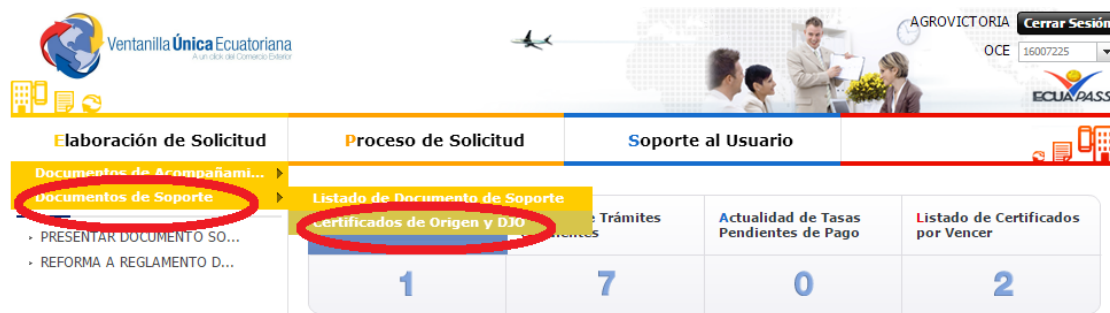
2.- seleccionar el recuadro que se encuentra a la derecha denominado “VUE”.



Fuente: SENA

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

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



Fuente: SENA

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

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

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

Certificado SGP

Propietario Información Productos Localización Enviar

* Código de OCE 16007225

Co propietario

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

* RUC 0992538503001 AGROVICTORIA S.A.

Fuente: SENA

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

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

Fuente: SENA

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

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

Fuente: SENA

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

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

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

The screenshot shows the 'Certificado SGP' form with the 'Localización' tab selected. The form includes fields for '11. Certification' (MCE), '12. Declaration por el exportador' (PRODUCED IN ECUADOR), 'País importador' (dropdown), 'PROVINCIA' (dropdown), 'Ciudad' (dropdown), and 'Lugar y fecha, firma del representante autorizado' (text area with a calendar icon).

Fuente: SENAE

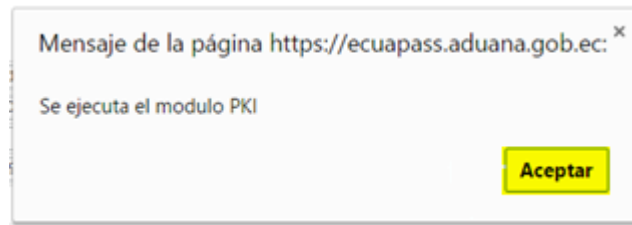
13.-Una vez completada la información, pasamos a la última pestaña “Enviar”, donde se deberá subir copia del BL o conocimiento de embarque y la factura comercial. Todo esto en un solo documento en formato PDF y no mayor a 1MB. Esto se hace seleccionando el botón *Agregar un archivo*.

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

The screenshot shows the 'Certificado SGP' form with the 'Enviar' tab selected. It features a table for 'Documento adjunto' with columns 'Nombre de Archivo' and 'Identificador del Documento'. A row shows 'SolCO_AGR13-15073DE.pdf' with 'Factura' selected. Below the table are buttons: 'Agregar un archivo', 'eliminar archivos', 'Ver Borrador', 'Guardar temporal', 'Traer', and 'Registro' (highlighted with a red circle).

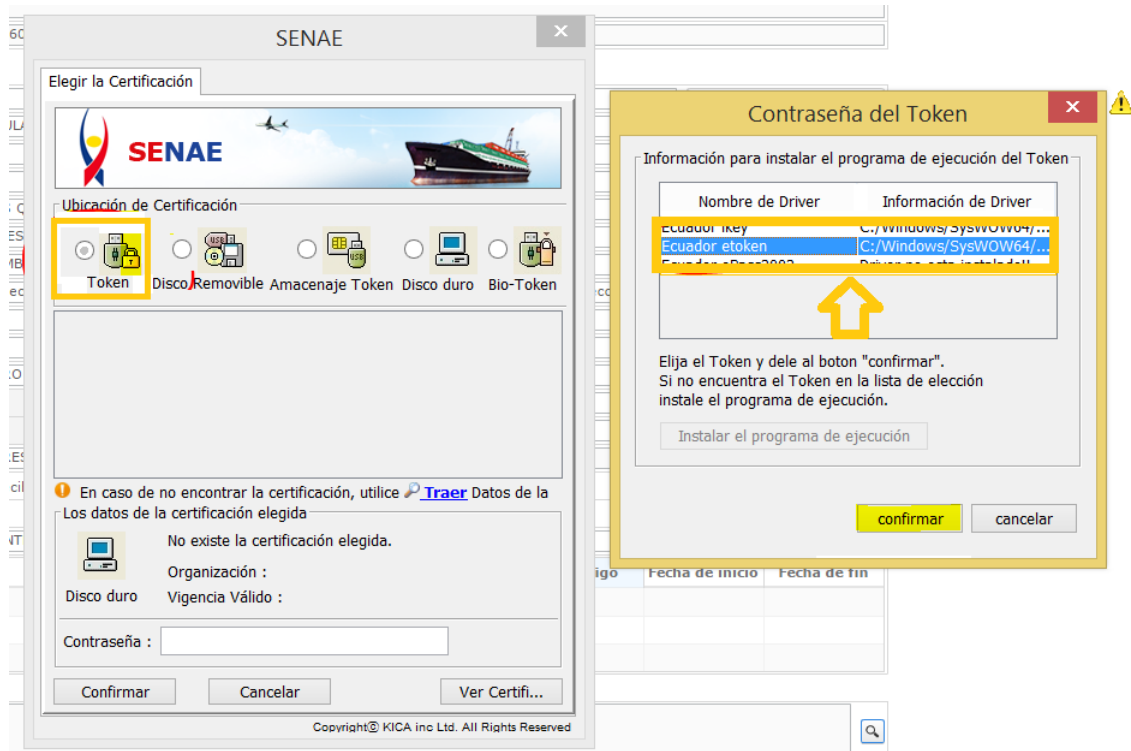
Fuente: SENAE

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



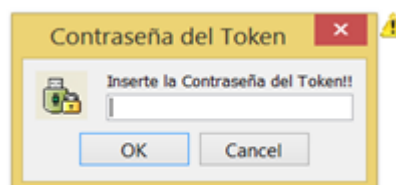
Fuente: SENAE

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



Fuente: SENAE

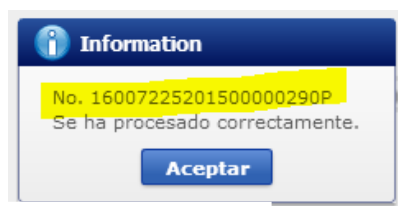
17.-Aparecerá una nueva ventana pidiéndole la contraseña del Token. Debe ingresarla exactamente como lo hizo en el proceso de registro en el Banco Central del Ecuador; esto es, con caracteres que contengan letras mayúsculas, minúsculas y números.



Fuente: SENAE

18.-Luego de hacer clic en OK, se confirmará la clave del Token, mostrando la información del propietario del dispositivo. Luego seleccione la opción "Aceptar" e inmediatamente le aparecerá un recuadro indicándole que el proceso se realizó correctamente con su respectivo número del Certificado de Origen.

Este número debe guardarlo como referencia pues le será solicitado al momento de retirar el documento de las oficinas de las entidades autorizadas.



Fuente: SENA

2.11.1 Modalidad Pago Electrónico

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

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

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

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

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

2.12 Certificado Fitosanitario de Exportación (CFE)

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

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

- a) **Verificación de requisitos fitosanitarios.-**

El exportador deberá verificar en la página de datos públicos de consulta de la Agencia, cuales son los requisitos fitosanitarios que la fruta de mango debe cumplir para su certificación fitosanitaria hacia el país de destino, si no cuentan con requisitos fitosanitarios establecidos para el país de destino requerido, deberá enviar un correo electrónico a sanidad.vegetal@agrocalidad.gob.ec.

b) Registro de exportador.-

El exportador deberá registrarse en el sistema GUIA de la Agencia de Regulación y Control Fito y Zoonosanitario, en el cual ingresará información de las áreas de operación en el siguiente link se encuentra un manual de cómo se realiza el registro http://www.agrocalidad.gob.ec/documentos/dcf/Registro_Sistema_Guia.pdf

c) Solicitud del Certificado Fitosanitario de Exportación.-

El usuario ingresa al sistema del ECUAPASS, genera la solicitud 101-031-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 la Agencia de Regulación y Control Fito y Zoonosanitario 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

d) 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 mayor información puede ingresar al siguiente enlace:

<http://www.agrocalidad.gob.ec/wp-content/uploads/2017/05/pago-electronico-agrocalidad-16-05-2017.pdf>

e) 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 la Agencia de Regulación y Control Fito y Zoosanitario (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 la carga ingrese al país de destino.

3 CAPITULO III. Procesos Operativos

3.1 Agencia de Regulación y Control Fito y Zoosanitario

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

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

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

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

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

3.1.1 Requisitos fitosanitarios

Son las medidas fitosanitarias que el país de importación exige para el ingreso del producto, y son los siguientes:

- a) Certificado Fitosanitario de exportación
- b) Permiso fitosanitario de importación
- c) Tratamiento hidrotérmico
- d) Declaración adicional
- e) Empaques nuevos y de primer uso
- f) Envíos libres de suelo
- g) Inspección fitosanitaria del producto en el puerto de destino

Las inspecciones fitosanitarias son realizadas de manera programada; si el envío cumple los requisitos para su exportación, se procede a emitir un informe de inspección fitosanitaria, pero si no logra cumplir los requisitos, entonces el producto es rechazado.

3.1.2 Requisitos para exportar mango al mercado de los Estados Unidos

El mango procedente del Ecuador está habilitado para poder ingresar a todos los puertos de entrada de los Estados Unidos, únicamente necesitando el importador obtener un permiso fitosanitario de importación para adquirir el producto y los siguientes requisitos:

- a) El producto está sujeto a inspección al momento de ingreso al país.
- b) El envío debe asegurar que los productos cumplan con la disposición T102-A, el cual debe ser verificado por el homólogo de APHIS en Ecuador que es la Agencia de Regulación y Control Fito y Zoosanitario.
- c) Cada caja con el producto debe estar marcado con la afirmación “APHIS–USDA TRATADO CON AGUA CALIENTE”, el cual es el semejante del Certificado de la Agencia de Regulación y Control Fito y Zoosanitario en el Ecuador.
- d) El envío deberá ir acompañado del formulario original PPQ 203 (Denominación del formulario de “Inspección y/o Tratamiento”) con toda la información requerida y además debe estar firmado por el oficial de APHIS (Animal and Plant Health Inspection Service) “Servicio de Inspección de Salud de Plantas” en el sitio del país de origen.

3.1.3 Procedimientos

a) 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.

b) Registro en el sistema de Gestor Unificado de Información de la Agencia de Regulación y Control Fito y Zoonosanitario - Guía

Toda persona natural o jurídica que forma parte de la cadena de exportación de mango 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 guía 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 la Agencia de Regulación y Control Fito y Zoonosanitario con un código único que es el mismo número de RUC o cédula.

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

c) 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

3.1.4 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 y; verificar el cumplimiento de los Planes de Trabajo con APHISUSDA, SAG-Chile, SAGARPA-México, Nueva Zelanda, entre otros, a fin de cumplir con los requisitos fitosanitarios exigidos por estos mercados. 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 (150 frutos de 30 cajas diferentes).

En la inspección fitosanitaria de los envíos de mango, 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, en forma ordenada y sistemática, evitando que las muestras se contaminen.

Es importante mencionar que los niveles de muestreo para el producto mango 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).

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 del Anexo 1 de la Resolución 0175 (<http://www.agrocalidad.gob.ec/documentos/dcf/resolucion-0175.pdf>), para productos frescos y con grado de procesamiento 2, 3 y 4, establecidos en la Norma Internacional para Medidas Fitosanitarias Nº 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.

En los casos en que, por motivos ajenos al usuario, el reporte de inspección haya superado su periodo de vigencia y por este motivo no se permita el canje por el Certificado Fitosanitario de Exportación, en el punto de control, deberá realizarse una nueva inspección fitosanitaria, y el reporte generado servirá para la obtención del CFE.

3.1.5 Emisión del 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 la Agencia (oficina de puertos o aeropuertos) 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.

3.2 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.

El SENA realizará, acorde al perfilador de riesgos, la verificación documental y/o física de las mercancías a exportar, con el propósito de constatar que éstas correspondan a lo declarado en la DAE y se encuentren los documentos de soporte y acompañamiento correspondientes.

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 E establecerá los niveles de control de todas las declaraciones aduaneras y documentos de transporte con base en 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, basados 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.

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. Se realiza el ingreso de la mercancía por parte de Zona Primaria conforme al procedimiento SENA E-GOE-2-3-001 *"Guía de operadores de comercio exterior 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 portal ECUAPASS en la opción “1.8 Integración de estados del trámite” 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 se sugiere que el exportador sea 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.

El técnico operador 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 del aforo. Si del resultado de la revisión, se determina que existe alguna novedad, se notificará a través del sistema Ecuapass para que esta sea aclarada o subsanada mediante la opción “1.1.1 Documentos electrónicos/Corrección, Declaración Sustitutiva y Rechazo de la Declaración de Exportación” del ECUAPASS. 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 del embarque de las mercancías sobre las cuales se presume una irregularidad, cambiar el canal de aforo documental a aforo físico, ejerciendo la potestad aduanera. En ningún caso podrá el aforador cambiar la modalidad a aforo automático.

c) Aforo Físico

El sistema ECUAPASS asigna el canal de aforo físico a la DAE de acuerdo a los perfiles de riesgo, se realiza el proceso de verificación documental y físico de las mercancías. El documento tiene el estado de “Receptada” y cambia a “Proceso de Aforo” cuando el aforador inicia en el ECUAPASS el aforo físico.

De igual forma se recomienda notificar a la Dirección Nacional Antinarcóticos (DNA) y la Agencia de Regulación y Control Fito y Zoosanitario, en caso que ellos también requieran revisar la carga, de acuerdo a sus perfiles de riesgo. El técnico operador pudiese coordinar con la DNA 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, este Protocolo sugiere la presencia de un representante del Depósito Temporal donde se realice el aforo.

El técnico operador del SENAE 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 DNA, serán ellos quienes dirijan el proceso de inspección intrusiva, procediendo el SENAE luego que este proceso se ha realizado. Si no hay inspección simultánea, a la inspección no acude el representante de la Policía Antinarcóticos y 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.

Para la apertura de las cajas y la inspección del mango, 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 de aforo, y como autoridad responsable del mismo, el aforador debe asegurarse que el personal de apoyo 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 a través del Sistema Ecuapass al exportador 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 SENAE deberá colocar una cinta adhesiva en las cajas como constancia que fueron inspeccionadas. Además deberá registrar los números de los sellos en el informe de aforo y fotografiarlos.

3.2.5 Informe de Aforo

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

3.2.6 Salida Autorizada de la DAE o Declaración Aduanera de Exportación

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.

3.2.7 Materiales, Equipos y Uniformes

El delegado que va a realizar un aforo intrusivo, deberá acudir debidamente uniformado con la vestimenta apropiada y de seguridad entregada por el SENA (camisa y chaleco de bandas reflectivas con logo del SENA, 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

- Bolígrafo
- Guantes industriales de protección
- Tablero con clip para sujetar formularios
- Protocolo TLS del mango

c) Insumos

- Guantes quirúrgicos desechables
- Cinta adhesiva con logo de SENA
- Formulario de inspección

3.3 DNA – DIRECCIÓN NACIONAL ANTINARCÓTICOS

La Dirección Nacional Antinarcóticos (DNA) 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.

Además, tiene 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 el Código Orgánico Integral Penal, Ley Orgánica de Prevención Integral del Fenómeno Socio Económico de las Drogas y de Regulación y Control del Uso de Sustancias Catalogadas Sujetas a Fiscalización 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 antinarcóticos, mejorando los índices de eficiencia y agilitando en gran medida al comercio exterior.

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

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

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

- Antecedentes relativos al exportador;
- Antecedentes relativos al consignatario en el exterior;
- Antecedentes relativos a intermediarios o representantes que intervengan en la operación de comercio exterior;

- Información contenida en manifiestos provisionales o definitivos de carga;
- Antecedentes relativos a los medios de transporte;
- Unidades de carga (contenedores); o,
- Mercancías a exportarse.

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

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

El perfilador de riesgos del sistema informático de la PNA, determinará los embarques que serán sometidos a inspección antinarcóticos, mediante cualquiera de los modelos establecidos o una combinación de ellos. El resultado del perfilamiento será informado electrónicamente al Depósito Temporal y a la naviera 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 Antinarcóticos del Puerto, revisará la DAE y demás documentos de acompañamiento, para junto con la información de la base de datos, realizar el perfilamiento respectivo a la carga.

3.3.2 Bloqueo de carga para inspección antinarcóticos de la carga

De existir las causales necesarias de perfilamiento, una sospecha sobre situaciones específicas o una denuncia directa, la Unidad Antinarcóticos procederá con el bloqueo de la carga seleccionada y la destinará al proceso de inspección directamente en el sistema informático, informando la novedad al terminal portuario y empresas navieras. Adicionalmente, deberá enviar al Terminal Portuario un correo electrónico con el listado de la carga a ser revisada con los respectivos horarios de inspección.

El terminal portuario, una vez notificado, deberá coordinar las operaciones de posicionamiento de la carga en el área de inspección, con la dotación de personal auxiliar de desestiba y estiba para la realización de estas operaciones. 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 naviera
- Fecha y hora de la inspección
- Documentos a presentar en la inspección
- Nombre del oficial designado

3.3.3 Inspección Antinarcóticos Programada

Es el reconocimiento físico que realiza la Policía Antinarcóicos 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 oficial de la Policía Antinarcóicos 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 DNA:

- Copia de la DAE
- Copia de la factura comercial
- Comprobante de pago del servicio a la terminal portuaria
- 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 autorización para el Ingreso y Salida de Vehículos (A/ISV) o la declaración de ingreso y salida de vehículos (DISV)

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.

La operación de aforo físico intrusivo se debe realizar siempre en condiciones favorables para la carga y debe exigirse al Terminal Portuario que las condiciones del suelo donde se realizará la inspección sean óptimas y de limpieza, para prevenir la contaminación de las cajas. De igual manera debe asegurarse que la operación 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 mango deberá hacerse con guantes y con cuidado de no golpearla o hacerle cortes. Es preciso que el oficial 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 antinarcóicos.

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 oficial 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 zunchar 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.

Adicionalmente, se recomienda utilizar un mecanismo de identificación adecuado (sticker o cinta engomada) que contenga el logo de la Dirección Nacional Antinarcóticos y del Ministerio del Interior para identificar aquellas cajas que fueron manipuladas durante en el proceso de inspección. Todo el proceso de inspección deberá ser filmado y fotografiado.

3.3.4 Informe de Inspección

Una vez concluida la inspección, el oficial deberá presentar un informe de inspección pormenorizado ante la Unidad Antinarcóticos del Puerto Marítimo local con todas las novedades, indicando lugar, fecha y hora de la inspección, nombre del exportador, producto inspeccionado, procedimiento efectuado, entre otros; el cual deberá contar con las firmas del representante del puerto marítimo local, exportador o su delegado y del oficial que realizó la inspección. Las copias se distribuirán de la siguiente manera:

- Original: Unidad Antinarcóticos 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 Antinarcóticos la respectiva solicitud de requerimiento. La entrega de la copia simple no podrá exceder de 24 horas.

3.3.5 Desbloqueo de carga

Concluida la diligencia y de no encontrarse novedad alguna, el oficial procederá a informar a la Unidad Antinarcóticos, para que proceda con el desbloqueo de la carga, situación que será comunicada por vía electrónica al terminal de carga portuaria y a la naviera o su agente.

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.

3.3.6 Materiales, Equipos y Uniformes

El oficial de la Policía Antinarcóticos 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 oficial deberá portar una copia de la DAE y otros documentos recibidos por parte 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 mango

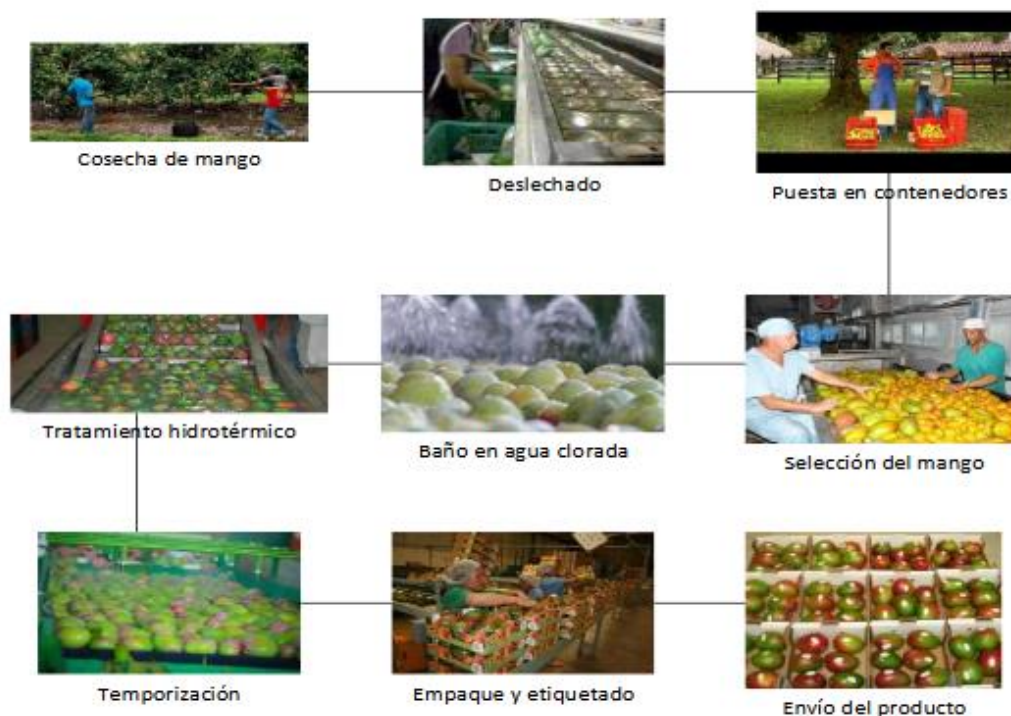
c) Insumos

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

4 CAPITULO IV. Aspectos técnicos y logísticos de la cadena de exportación

4.1 Información Técnica del Mango

El proceso productivo está fuera del alcance de este protocolo, sin embargo en la siguiente figura, se indican todos los pasos que deben realizarse para que la fruta sea enviada al mercado de destino:



4.1.1 Ficha Técnica del Producto

NOMBRE	Tommy Atkins
DESCRIPCIÓN FÍSICA	Mangos frescos, sanos y limpios de la variedad Manguífera Indica L, para el mercado de consumo fresco
FECHAS DE PRODUCCIÓN	Octubre - Enero
FORMAS DE CONSUMO Y CONSUMIDORES POTENCIALES	El producto es para el consumo en el hogar, bien como fruta entera o en preparaciones caseras de jugos, mermeladas, etc, y está destinada al público en general
CARACTERÍSTICAS CONFERIDAS POR EL PROCESO PRODUCTIVO	Producto refrigerado muy susceptible a los cambios de temperatura en las etapas de almacenamiento, distribución y comercialización. Debe conservarse a una temperatura de 8°C a 10°C
EMPAQUE Y PRESENTACION	Envasado en cajas de cartón corrugado, encerado y etiquetado con la marca especificada por el cliente. La presentación en cuanto al peso es de 4 kgs netos por caja, paletizados en pallets de 5280 cajas
CARACTERÍSTICAS COMERCIALES DEL PRODUCTO	El tamaño de cada fruto puede ser determinado por su peso y se tienen los siguientes pesos por calibres: -Calibre 6 (De 630 a 720 grs.)/- Calibre7 (De 555 a 620 grs.)/- Calibre 8 (De 488 a 555 grs.)/- Calibre 9 (De 425 a 488 grs.)/- Calibre 10 (De 380 a 425 grs.)/- Calibre 12 (De 320 a 380 grs.)/- Calibre 14 (De 280 a 320 grs.)
VIDA ÚTIL	La vida útil del producto está en función a la madurez fisiológica del fruto y se tiene en promedio: De 7 - 8° Brix: 30 - 50 días / -De 8 - 9° Brix: 20 - 35 días
ROTULADO	Incluye la siguiente información: variedad, peso, fecha de producción, lote, código del proveedor, nombre del producto, nombre y dirección del proveedor, autorización sanitaria, valor nutricional, temperatura de conservación
CONTROLES ESPECIALES DURANTE LA DISTRIBUCIÓN Y COMERCIALIZACIÓN	Monitoreo de temperaturas de cámara de conservación y producto, control de temperatura en el embarque del producto y del contenedor refrigerado. Manejo cuidadoso de las unidades de carga, pallets y cajas
CARACTERÍSTICAS SENSORIALES PARA EL CONSUMIDOR	Color: Piel rosada con chapa roja/ Olor: Característico de la fruta, libre de olores y sabores extraños. Textura: Verde: Dura al tacto / Maduro:Sensible, listo para el consumo. Sabor: Característico de la fruta fresca
CARACTERÍSTICAS NUTRICIONALES	Contenido nutricional: - Calorías 65 - Proteínas: 0.5 g. - Carbohidratos: 18 g. - Lípidos: 0.26 g. - Colesterol: 0 mg. - Sodio: 2 mg. - Potasio: 157 mg. - Vitamina A: 38.90 mg. - Vitamina C: 27 mg.

Elaboración: CLIPCE

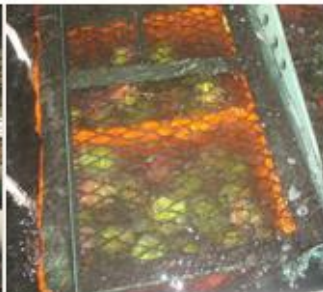
4.1.2 Tratamiento Hidrotérmico

Para la fruta cuyo destino es el mercado de Estados Unidos, Chile, Nueva Zelanda y China, se realiza el tratamiento hidrotérmico (THT), el cual consiste en sumergir el mango a una profundidad no menor a 4 pulgadas en tinas de agua caliente durante 75 o 90 minutos, dependiendo del peso del mango a una temperatura aproximada de 47° C, con el fin de asegurar que no exista ninguna larva viva de mosca de la fruta en el cargamento.

Proceso 1



Proceso 2



Proceso 3



Fuente: www.frutalandia.com.ec

Luego del tratamiento hidrotérmico (THT), se realiza la temporización, paso que se ejecuta para regular la temperatura del mango para que se encuentre al medio ambiente. Esto puede durar entre 7 horas dependiendo si antes del secado, se realiza ducha de agua fría, inmersión del mango en tinas de agua helada, etc.

4.1.3 Empaque y Etiquetado

La fruta es empacada en cajas de cartón corrugado con orificios en la parte inferior de medida 33½ x 25½ x 11½ cm aproximadamente, cuyo peso debe ser de 4 Kg aprox., es decir, entre 10 a 14 mangos por caja dependiendo del tamaño de los mismos.

Las cajas son colocadas en pallets de 1 m x 1.3 m con un aproximado de 280 cajas por pallet en contenedores high cube y, 244 cajas en contenedores estándar; luego se colocarán los esquineros y se zuncha para asegurar la carga.



Cortesía de Agriproduct

Cada contenedor contiene 20 pallets x 280 cajas = 5600 cajas.

Cada caja con el producto debe estar marcado con la afirmación “APHIS–USDA TRATADO CON AGUA CALIENTE” (en caso de enviar hacia Estados Unidos) y, cada mango deberá llevar una etiqueta con el nombre del exportador.

El etiquetado de los productos alimenticios deberá incluir los elementos obligatorios siguientes:

- Identidad del producto
- Fecha
- Nombre y dirección del exportador
- Temperatura promedio
- Peso neto

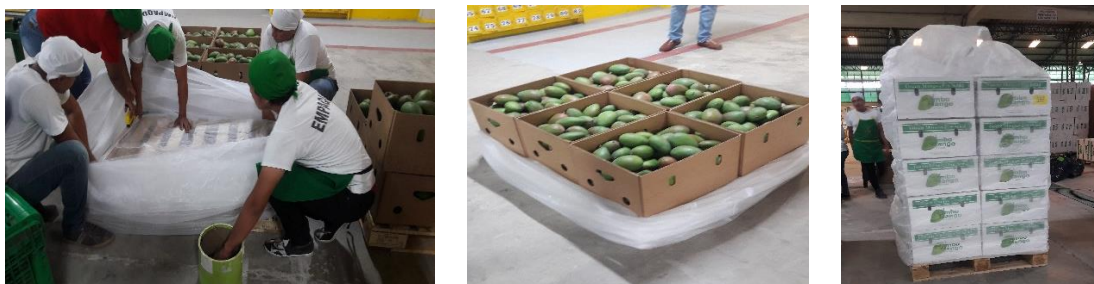
Asegurarse que el área de empaque y almacenamiento de la fruta estén libres de insectos vivos, previo al envío del producto es necesario hacer una última revisión de la calidad del producto y su empaque.

Luego estas cajas son colocadas en cámaras de mantenimiento que bajan la temperatura de la fruta de 8° a 10° C aproximadamente.

Las cajas para exportaciones aéreas son armadas en pallets de 30 cajas (6 cajas de base y 5 cajas de alto).

Cada caja de exportación aérea tiene un peso estimado de 40 libras y las medidas de cada caja son: 47 x 37 x 27 cm de alto.

Los pallets para embarques aéreos deben estar completamente recubiertos por una malla blanca de 24 tramas por pulgada y en caso de ser enviado hacia Estados Unidos deberá ser asegurada mediante sello de cera colocado por Aphis.



Cortesía de Pivano S.A.

El envío del producto será manejado por medio de los INCOTERMS (Internacional Commercial Terms), que se refiere a los términos internacionales de comercio bajo los cuales se negocian las mercancías con el exterior. (Blanco, 2011), los mismos que serán acordados entre vendedor y comprador.

4.2 Procesos Logísticos del Mango

4.2.1 Empresa de Transporte Terrestre

Para efecto de este protocolo, es la empresa que presta un servicio de transporte terrestre, entre empacadora y su ingreso al terminal de carga de exportación, mediante la utilización de camiones con temperatura controlada o un conjunto de cabezal y contenedor.

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.

4.2.1.1 Requisitos Mínimos para la Prestación de Servicios de Transporte

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

4.2.1.2 Conductor

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

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

4.2.1.3 Unidades y Equipamiento

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

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

4.2.1.4 Retiro de Contenedores

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

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

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

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

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

4.2.1.5 Equipment Interchange Report - EIR

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

El EIR (Anexo 10.3) debe recoger toda la información posible respecto de:

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

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

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

4.2.1.6 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 del mango al puerto, deberá ponerse la opción "Exportación";
- e) Número de la autorización de impresión otorgada por el SRI;
- f) Datos del vehículo que transporta la carga;

- 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.

4.2.1.7 Procedimiento de Carga y Estiba

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

- a) Se recomienda para el almacenamiento y transporte externo, una temperatura de 8° a 10° 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 empacadora;
- 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 empacadora por ningún motivo;
- e) Antes de iniciar la carga del contenedor, el chofer acompañará al responsable de la empacadora, en la inspección física de la unidad, revisando las condiciones de la unidad 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 donde sea visible la placa del mismo;
- h) Al abrir el contenedor, mostrará las condiciones en que se encuentra el interior, el mismo que debe estar limpio, libre de polvo o materias extrañas, y sin vestigios de condensación o humedad;
- i) Durante la operación de carga, supervisará que esta sea realizada de manera segura para el contenedor, 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) Posterior al embarque del pallet número 10, se procede a colocar el termógrafo.
- l) Una vez terminada la carga, 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.

4.2.1.8 Planificación de Ruta y Monitoreo de Unidades

La empresa de transporte terrestre que trabaja con el sector mangero, 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 del mango, la optimización de recursos, la eficiencia portuaria y la seguridad de varios actores dentro de la cadena.

Los tiempos de tránsito son cruciales para mantener un equilibrio en la cadena y que todo resulte como se planifique. No tener presente estos factores, puede ocasionar que la carga se deteriore, ingrese fuera de cut-off y no se consideren dentro de la planificación de estiba para la naviera 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 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 la empacadora, hasta el ingreso al terminal de carga del puerto, 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.

4.2.1.9 Procedimientos en las rutas

Terminado el proceso de carga en la empacadora, 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 en uno o varios puntos de chequeo en la ruta o previo a su ingreso al terminal de carga. Esto, será avisado con antelación y 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.

4.2.2 Exportaciones Aéreas de Mango

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, 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, guía de remisión, y documentos de la carga;
- b) En caso que los documentos no fueran entregados en la empacadora al momento de salir, la empresa de transporte debe hacer llegar estos documentos a sus unidades que están por ingresar al aeropuerto, 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 esta 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 robar 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 y por la persona designada para recibir la carga o el delegado del exportador. 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 antinarcóticos, 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 del mango, 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 con información anticipada sobre la unidad que va a ingresar, la misma que debe ser replicada a aduana y a la Policía Antinarcóticos. Este documento se generaría en línea desde la página web de cada aeropuerto.

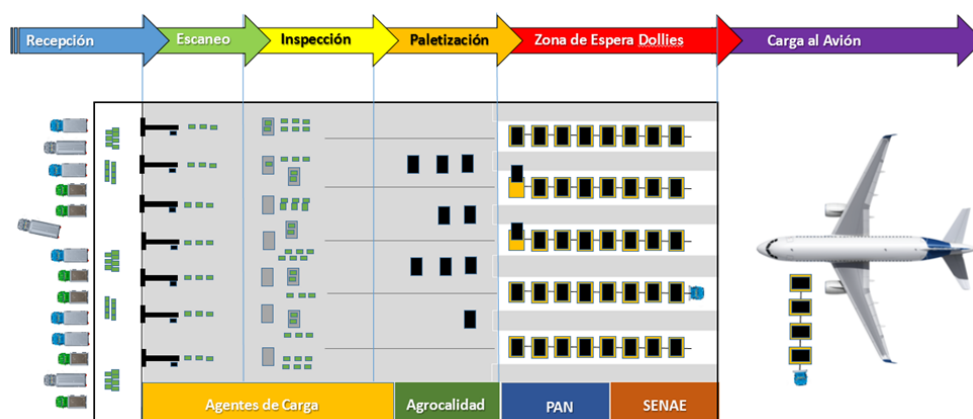


Fuente: CLIPCE

Para poder generar este documento, es preciso estar registrado en el portal del aeropuerto y contar con un usuario y clave. Dicho documento deberá ser para cada vehículo que ingresa a la terminal de carga del aeropuerto y contará con información de la aerolínea, booking de la carga, datos del transportista y 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.



4.2.2.1 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 General de Aviación Civil (DGAC) 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 Dirección 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 DGAC 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 generará 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.

4.2.2.2 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 del mango, 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 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, contenedor, 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. De igual manera, esta información le resulta útil a la Policía Antinarcóticos 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.

4.2.2.3 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. Pueden 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. 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.

4.2.2.4 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 Antinarcóticos y la Agencia de Regulación y Control Fito y Zoonosanitario, para que ellos realicen 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. 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.



- 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.



- 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

4.2.2.5 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 del mango, 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 llamado 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.

4.2.2.6 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.



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.

4.2.2.7 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.

4.2.2.8 Inspección Antinarcóuticos - Aforo de Aduana

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

- a) Notificar mediante correo electrónico 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;
- b) En la notificación al exportador se indicará acerca de los costos de porteo, desestiba y de uso de la cámara de frío (opcional); no obstante, la decisión de utilizar este último elemento recaerá sobre el exportador;
- c) Es obligatorio que el representante de la empresa exportadora que esté presente durante las operaciones antinarcóticos, tenga conocimientos en el tratamiento del producto;
- d) 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;
- e) 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;
- f) 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;
- g) Terminada la inspección, se continuará con el proceso de planificación del vuelo, considerando la carga inspeccionada para el vuelo programado.

Notificaciones de Inspecciones/Aforo

En el caso que la Policía Antinarcóticos bloquee una carga para inspección o el SENA realice lo mismo para un aforo; la aerolínea o su agente notificarán inmediatamente 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.

4.2.2.9 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.

4.2.2.10 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.

4.2.3 Exportaciones Marítimas de Mango

4.2.3.1 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 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 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, se tendrán 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 Antinarcóticos, SENA, MTOP, entre otros, mejorar la base de sus perfilamientos;

d) Se generará 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.

4.2.3.2 Puertos Marítimos de Exportación

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, Agencia de Regulación y Control Fito y Zoosanitario y Policía Nacional Antinarcóticos.

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, Agencia de Regulación y Control Fito y Zoosanitario y Policía Antinarcóticos.

TERMINAL PORTUARIO DE 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, Agencia de Regulación y Control Fito y Zoosanitario y Policía Antinarcóticos.

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, Agencia de Regulación y Control Fito y Zoosanitario y Policía Antinarcóticos y cuentan con las instalaciones respectivas.

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.

Cuenta con bodegas de acopio para calificación y consolidación o paletización, El control de las exportaciones está a cargo de Aduana, Agencia de Regulación y Control Fito y Zoosanitario y Policía Antinarcóticos.

4.2.3.3 Registro de Usuarios

El objetivo 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 serán los siguientes:

a) Registro de Empresa.-

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

Exportadoras, Consolidadores de Carga

- Formulario de Registro de Empresa
- Croquis con la ubicación de la dirección de la empresa
- Declaración de Conducta Anti-Droga (Anexo 10.4)
- Copia del nombramiento del representante legal
- Copia en color de la cédula de identidad del representante legal
- Copia del Registro OCE acreditado por el SENAE (si aplica)

Agencias Navieras

- Formulario de Registro de Empresa
- Croquis con la ubicación de la dirección de la empresa
- Declaración de Conducta Anti-Droga (Anexo 10.4)
- Copia del nombramiento del representante legal
- Copia en color de la cédula de identidad del representante legal
- Copia de la Matrícula de Agencia emitida por la SPTMF

Operadores Portuarios

- Formulario de Registro de Empresa
- Croquis con la ubicación de la dirección de la empresa
- Declaración de Conducta Anti-Droga (Anexo 10.4)
- Copia del nombramiento del representante legal
- Copia en color de la cédula de identidad del representante legal
- Copia de la Matrícula OPB u OPC actualizada emitida por la SPTMF
- Foto del uniforme utilizado por el OP (si aplica)

Empresas de Transporte

- Formulario de Registro de Empresa
- Croquis con la ubicación de la dirección de la empresa
- Declaración de Conducta Anti-Droga (Anexo 10.4)
- Copia del nombramiento del representante legal
- Copia en color de la cédula de identidad del representante legal
- Copia del Permiso de Operación o equivalente, emitido por la ANT

b) Registro de Personal.-

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

Exportadores, Consolidadores de Carga

- Formulario de Solicitud de Credencial
- Croquis con la ubicación de la dirección domiciliaria
- Declaración de Conducta Anti-Droga (Anexo 10.4)
- Copia en color de credencial de auxiliar de consolidadora (si aplica)
- Copia a color de la cédula de identidad
- Copia de planilla actualizada de servicios básicos (agua, luz, teléfono)
- Foto en color del domicilio actual

Agencias Navieras

- Formulario de Solicitud de Credencial
- Croquis con la ubicación de la dirección domiciliaria
- Declaración de Conducta Anti-Droga (Anexo 10.4)
- Copia en color de Matrícula emitida por la Capitanía del Puerto
- Copia en color de la cédula de identidad
- Copia de planilla actualizada de servicios básicos (agua, luz, teléfono)
- Foto en color del domicilio actual

Operadores Portuarios

- Formulario de Solicitud de Credencial
- Croquis con la ubicación de la dirección domiciliaria
- Declaración de Conducta Anti-Droga (Anexo 10.4)
- Copia en color de la cédula de identidad
- Copia de planilla actualizada de servicios básicos (agua, luz, teléfono)
- Foto en color del domicilio actual

Empresas de Transporte

- Formulario de Solicitud de Credencial
- Croquis con la ubicación de la dirección domiciliaria
- Declaración de Conducta Anti-Droga (Anexo 10.4)
- Copia en color de Licencia de Conducir Tipo E emitida por CTE o ANT
- Copia en color de la cédula de identidad
- Copia de planilla actualizada de servicios básicos (agua, luz, teléfono)
- Foto en color del domicilio actual

Funcionarios Entidades Públicas

- Carta de jefe inmediato solicitando permiso de ingreso a funcionarios
- Croquis con la ubicación de la dirección domiciliaria
- Declaración de Conducta Anti-Droga (Anexo 10.4)
- Copia en color de la credencial de la entidad
- Copia en color de la cédula de identidad
- Copia de planilla actualizada de servicios básicos (agua, luz, teléfono)
- Foto en color del domicilio actual

c) Registro de Vehículos.-

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

Exportadores, Consolidadores de Carga

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

Agencias Navieras

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

- Fotos en color del vehículo (frente y costado izquierdo)

Operadores Portuarios

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

Empresas de Transporte

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

Entidades Públicas

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

4.2.3.4 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 Dirección Nacional Antinarcóticos y del Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador.

4.2.3.5 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/DISV 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 estatus 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 fuera 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, contenedor, 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 el AISV. De igual manera, esta información le resulta útil a la Policía Antinarcóticos para su perfilamiento de riesgos.
 - l) El puerto debería realizar 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.

4.2.3.6 AISV/DISV- 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 Policía Antinarcóticos. Este documento es generado en línea desde la

página web de cada terminal 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 de la 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, booking de la carga, número de contenedor/placa de camión, nombre del transportista y del patio o lugar de donde procede el contenedor, así como los datos de la empresa exportadora.

4.2.3.7 Escaneo de Carga de Exportación

Es responsabilidad de la terminal portuaria, 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.

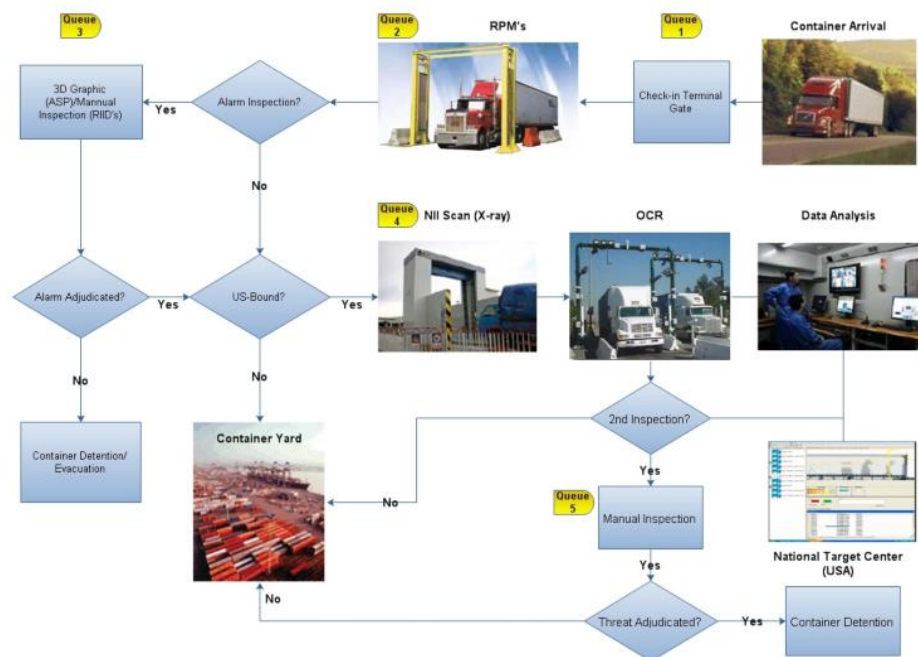
El objeto para el control por métodos no intrusivos es poder realizar el control de cargas para detectar posibles ilícitos sin que ello afecte el flujo de mercancías del comercio exterior, a partir de posibles novedades o dudas surgidas en el perfilamiento de riesgos.



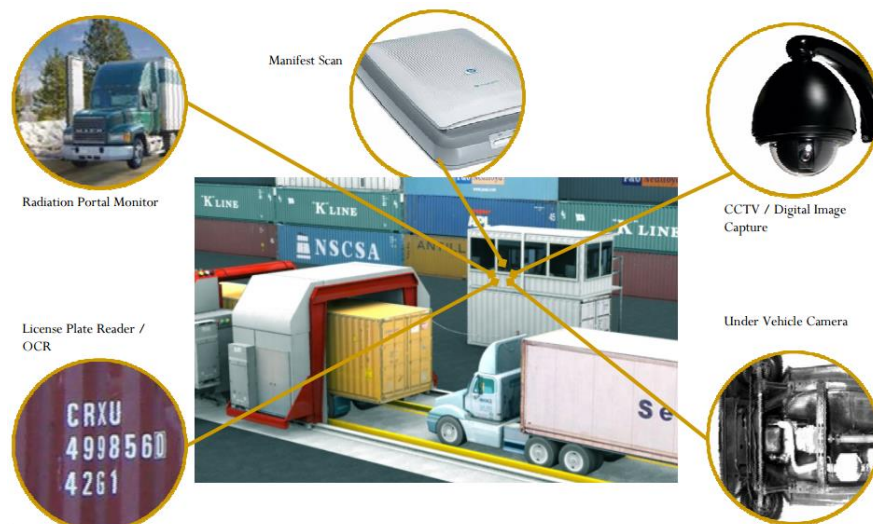
Para la prestación del servicio de escaneo de la carga de exportación, se debe observar los siguientes aspectos:

- 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 portuario.



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



4.2.3.8 Almacenamiento Temporal: Cadena de Frío

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



<http://enmovimientorevista.com/>

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

4.2.3.9 Monitoreo de Contenedores Refrigerados

El daño por falta de refrigeración es un problema que afecta al mango porque no se manejan bien las temperaturas en bodega o en contenedores. Aunque la temperatura mínima segura para camarón es 8°C (dependiendo de la variedad); los sistemas de refrigeración trabajan generalmente con “rangos” de temperatura, lo que puede hacer que en ocasiones el aire de suministro esté fuera de estos rangos, poniendo en riesgo la carga.

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



<http://enmovimientorevista.com/>

4.2.3.10 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 a la línea naviera o su agente, terminal portuaria y 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.
- b) En la notificación al exportador se indicará acerca de los costos de porteo, desestiba y de uso de la cámara de frío (opcional); no obstante, la decisión de utilizar este último elemento recaerá sobre el exportador.

- c) Es obligatorio que el representante de la empresa exportadora que esté presente durante las operaciones antinarcóticos, tenga conocimientos en el tratamiento del producto.
- d) Realizar el posicionamiento del contenedor(es) seleccionado(s) en el lugar designado dentro del terminal portuario. 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;
- e) 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;
- f) En caso que la autoridad de control disponga una inspección no-intrusiva del contenedor, 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;
- g) Terminada la inspección, se continuará con el proceso de planificación del embarque, considerando la carga inspeccionada para el itinerario del buque programado.

Notificaciones de Inspecciones/Aforo

En el caso que la Policía Antinarcóticos bloquee una carga para inspección o el SENA haga lo mismo para un aforo, la naviera o su agente realizarán 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.

4.2.3.11 Atención de Reclamos

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

- d) Proveer al exportador de un formulario específico de reclamo, el mismo que lo tendrá disponible en su página web para libre descarga;
- e) 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;
- f) A sola petición del exportador, la terminal portuaria deberá entregar cualquier información que sea pertinente para la sustentación de su reclamo, incluyendo manifiestos de carga, recibos de entrega en bodega, etc.

4.2.3.12 Difusión de Información al Exportador

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

- g) Itinerarios de arribos y zarpes de las naves;
- h) Listado de servicios que presta al exportador;
- i) Formularios en línea para requerimientos de servicios;
- j) Listado de los departamentos que intervienen en los procesos operativos relacionados a una exportación, incluyendo números de teléfono y correo electrónico con atención las 24 horas;
- k) Consulta de estados de cuenta y facturación electrónica;
- l) Información general.

4.2.3.13 Requisitos y recomendaciones para la Exportación Marítima del Mango

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.

4.2.4 Depósito de Contenedores

4.2.4.1 Inspección Previa al Viaje – PTI (Pre-Tip 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

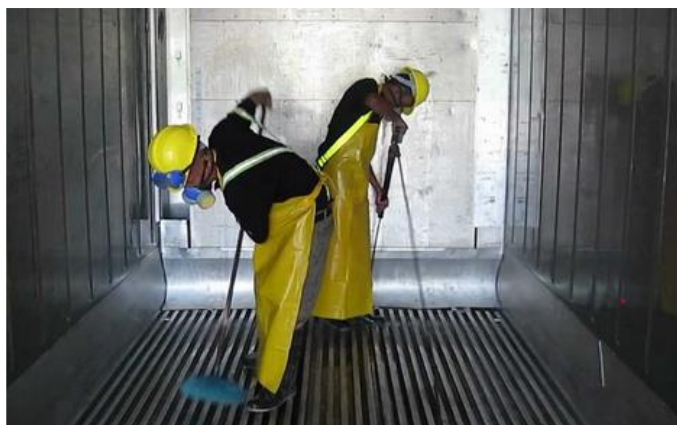
- Medidor de voltaje debe estar en buen funcionamiento;
- Asegurarse que no hay ruidos extraños en la unidad y sus componentes;
- Chequear que el ventilador está funcionando correctamente;
- Programar la unidad para que mantenga los grados centígrados apropiados;
- Revisar que la unidad alcanza la temperatura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

4.2.4.2 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

4.2.4.3 Despacho de Contenedores

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

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

4.2.4.4 Horarios de Atención – Sistema de Turnos

Los depósitos de contenedores deberán contar con una planificación de turnos de recepción y entrega de unidades, determinado por su horario normal de trabajo, pero deberá además dar facilidades al usuario

para la entrega o recepción de contenedores fuera de este horario regular, considerando un recargo en la tarifa por concepto de horario extendido. Si realiza operaciones en horario nocturno, deberá contar con suficiente iluminación y vigilancia para garantizar la seguridad de la operación.

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

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

4.2.5 Seguridad Integral

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

Este esfuerzo no cumple su cometido, sin la decidida participación de cada uno de los actores que intervienen en la cadena logística del mango. 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

4.2.5.1 Seguridad en Contenedores

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

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

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

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

- a) Debe contar con un procedimiento para realizar inspecciones físicas a los contenedores durante la estiba y manejo de la carga para detectar cualquier violación antes de embarcarlo en la unidad de transporte. Este procedimiento debe incluir el curso de acción a seguir ante un contenedor sospechoso.
- b) Debe tener procedimientos documentados en el punto de llenado para sellar correctamente y mantener la integridad de los contenedores y furgones.
- c) Debe diseñar procedimientos para considerar el riesgo en aquellas áreas geográficas donde las evaluaciones de riesgo justifican inspeccionar los contenedores o furgones para detectar personas escondidas, contrabando u otras actividades ilícitas.
- d) Debe establecer un procedimiento documentado para verificar la integridad física de la estructura del contenedor antes del llenado, esto incluye la confiabilidad de los mecanismos de cerradura de las puertas.
- e) Debe cumplir un procedimiento de inspección para todos los contenedores que vayan a ser cargados, se recomienda la inspección de la pared delantera, lado izquierdo, lado derecho, piso, techo interior y exterior, puertas interiores, puertas exteriores, mecanismos de cierre, exterior del contenedor y sección inferior.
- f) Debe colocar o exigir la colocación de un sello de alta seguridad a todos los contenedores cargados para exportación. Todos los sellos deben cumplir o exceder la norma ISO 17712 actual para sellos de alta seguridad.
- g) Debe establecer procedimientos escritos que especifiquen cómo se registrarán, controlarán y aplicarán los sellos a los contenedores cargados, incluyendo el inventario de los mismos, en caso que tenga propios y adicionales a los que entrega la naviera.
- h) Debe tener procedimientos para reconocer y reportar a las autoridades aduaneras o la autoridad pertinente, cuando los sellos, contenedores o furgones han sido comprometidos.
- i) Solo los empleados designados y entrenados pueden recibir, manipular y colocar los sellos de seguridad, con el fin de mantener la integridad de los mismos.
- j) Deben haber procedimientos documentados claramente definidos que estipulen cómo se controlarán los sellos en posesión del transportista durante la ruta, los que deben ser comunicados a todos los choferes/conductores y garantizar un mecanismo para que los entiendan y los apliquen, aunque es mejor no entregárselos y más bien colocarlos en el interior de los mismos contenedores, que estén sellados con otro provisional. Estos procedimientos deben incluir:
 - Verificar que el sello esté intacto y determinar si muestra evidencia de manipulación indebida en la ruta.
 - Documentación apropiada de los números del sello original y de un segundo sello.
 - Verificar que el número del sello y su ubicación corresponden con lo indicado por el consignador en los documentos de envío.
 - Si el sello es retirado en tránsito al puerto, aún por funcionarios gubernamentales, se debe colocar un segundo sello en el contenedor y se debe documentar el cambio de sello.

- El chofer debe notificar de inmediato a la empresa que se desprendió el sello, quién lo hizo y el número del segundo sello aplicado al contenedor.
- k) Al recibir el contenedor se debe solicitar el EIR (Equipment Interchange Receipt). Es importante tener en cuenta que este documento prueba las condiciones bajo las cuales se realizó el intercambio entre la naviera y transportista del equipo intermodal, ya que con él se traspasa la responsabilidad del contenedor y se detallan observaciones físicas (daños o golpes) en caso que los hubiere.

Además es importante revisar:

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



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.-

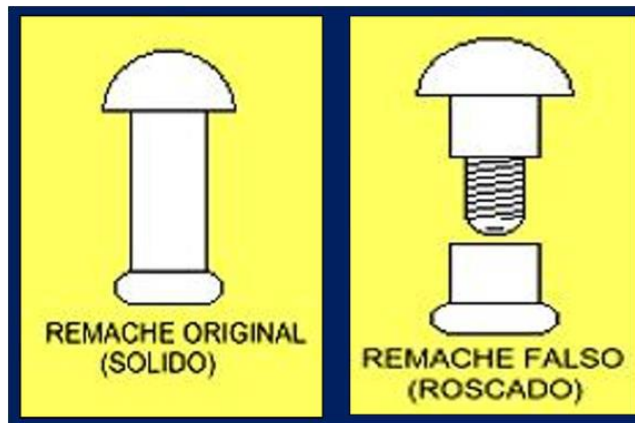
Dependiendo del tipo y clase de contenedor, estos tienen impresos los números que lo identifican en diferentes partes. Debe observar si no hay números sobrepuestos, alterados y si los números del exterior corresponden a los que se encuentran en el interior del contenedor y en una placa de identificación, también en el interior.



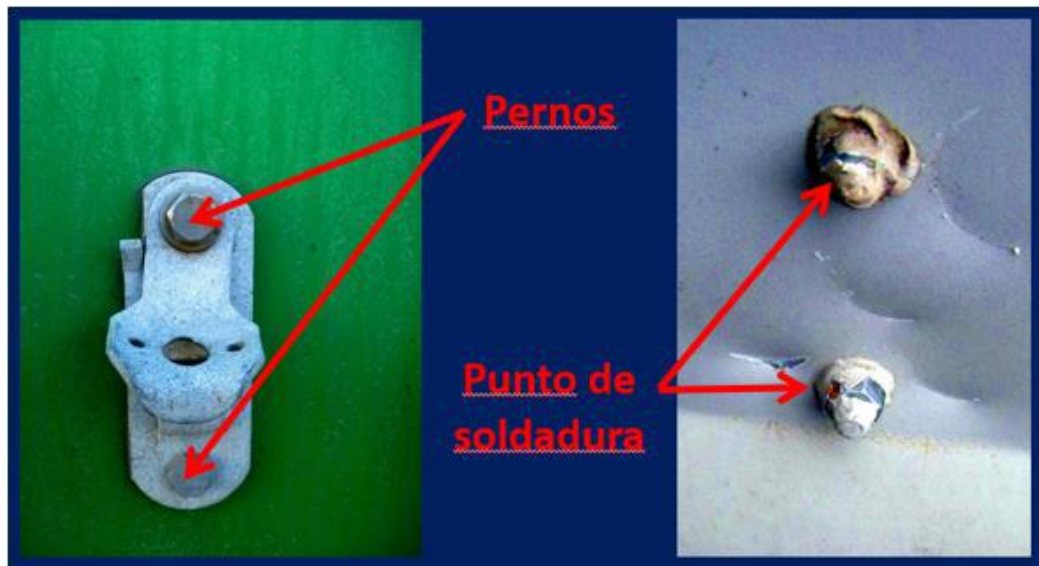
Inspección de puertas de los contenedores.-

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.



- 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.

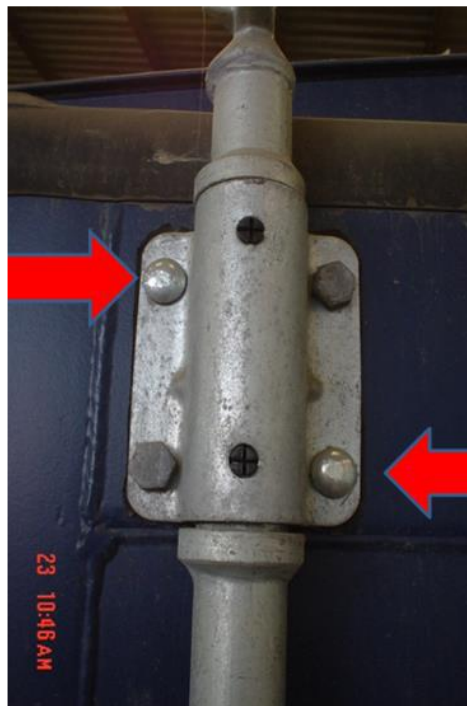


- Áreas aledañas a remaches o bisagras con muestra de golpes, pintura nueva o forcejeo, lo que permite verificar si el contenedor fue preparado para ser abierto con facilidad después de haber sido llenado.
- Revise las bisagras de las puertas. Busque marcas irregulares de soldadura o rastros de pintura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



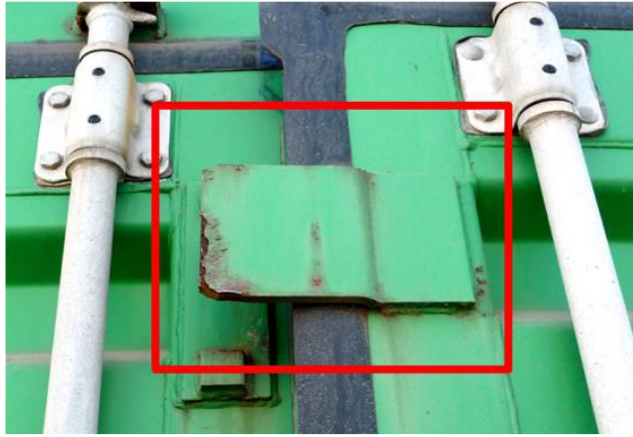
Recuperado de los PTLs, TASESA

- 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) ya que el piso debe estar por debajo de las vigas estructurales del contenedor.
- Reparaciones nuevas, verificando si estás 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.
- 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 notificar 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

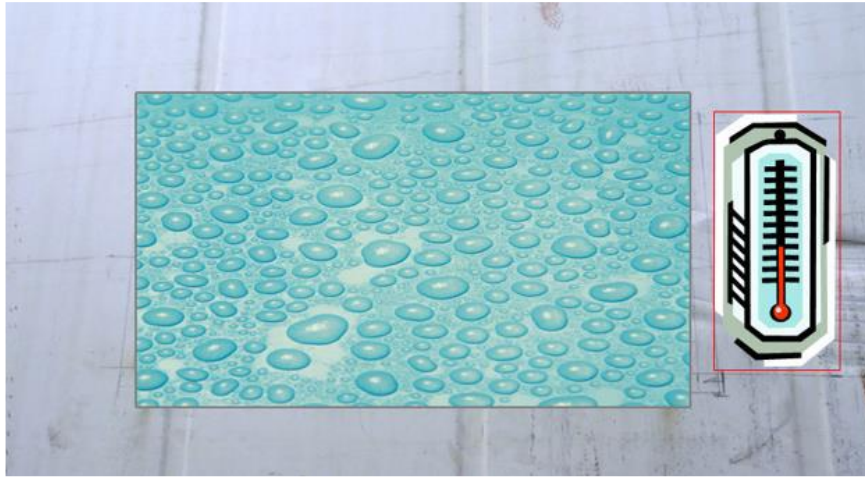
Inspección de las paredes del contenedor.-

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.

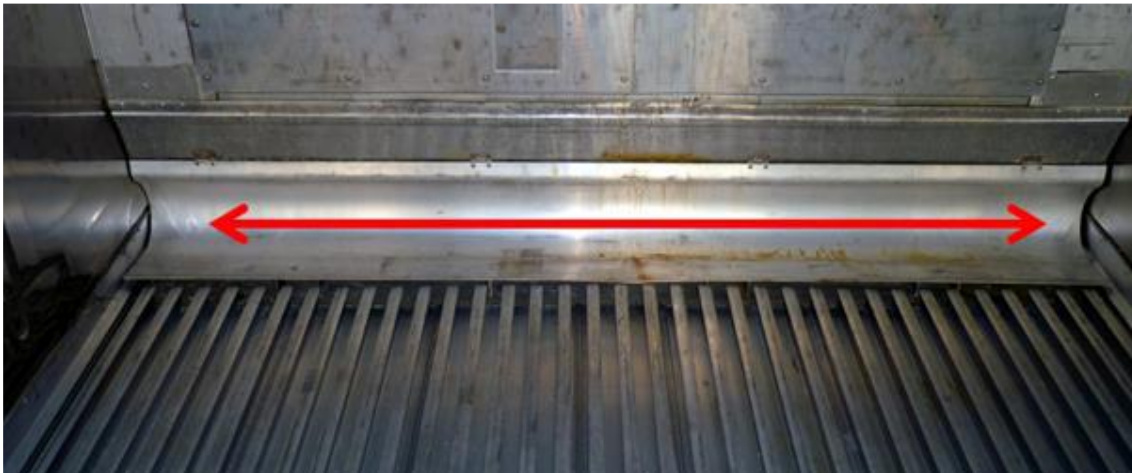


Recuperado de los PTLS, TASESA

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 realizar la 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 posea por dentro una placa deflectora (baffle plate) operativa y que se pueda mover.



Recuperado de los PTLS, TASESA

Levántela y revise que este vacía y que no 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 compartimiento de ventiladores usando un espejo y una linterna, sin tocar nada.



Recuperado de los PTLs, TASESA

4.2.5.2 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.

4.2.5.3 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 es evitar que el crimen organizado pueda detectar el destino de la carga, la naviera que va a trasladar la carga, en qué consiste, dónde se va a cargar y qué ruta seguirá. Esto es información valiosa que podría 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 fílmico 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.

4.2.5.4 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 sume a la iniciativa y esfuerzos de control a nivel internacional.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.1 Tipos de Riesgos

Cuando hablamos de riesgos en la exportación, lo primero que se nos viene a la mente son los robos o asaltos en la carretera, las pérdidas o daños ocasionados durante la transportación o una eventual contaminación de nuestra carga con sustancias estupefacientes. 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 resarcan de los perjuicios derivados del incumplimiento.

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

Riesgos Documentales

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

Riesgos Cambiarios

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

Riesgos Comerciales

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

Riesgos Políticos

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

Riesgos de Narcotráfico

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

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.

Riesgos en el Medio de Transporte

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

Riesgos 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 cometimiento de actos ilícitos que comprometen al exportador.

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

5.8 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.

5.9 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.

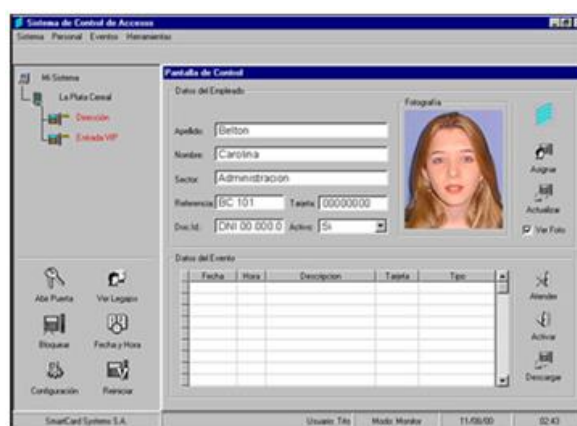
- a) Conocimiento de su socio comercial, identidad y legalidad de la empresa;
- b) Origen y destino de las operaciones comerciales del nuevo socio o proveedor;
- c) Frecuencia de sus operaciones;
- d) Formas y montos de pago;
- e) Receptividad a controles o investigación;
- f) Inconsistencias en la información 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.

5.10 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.

5.11 Seguridad Física en 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, empaca, 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.

5.12 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.



5.13 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:

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



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

- a) **Integridad.-** Es la cualidad relacionada con un sistema de seguridad para protegerse a sí mismo de daños accidentales, pérdidas o modificaciones, tanto en la parte física como lógica del mismo (hardware y software, equipamiento e información).
- b) **Confidencialidad.-** Los códigos, métodos e información que maneje el sistema de seguridad son secretos y de acceso restringido, el sistema de seguridad utiliza información que le permite reconocer intrusiones y enviar información remota con protección. (Encriptación).

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

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

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

5.14 Seguridad en 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:

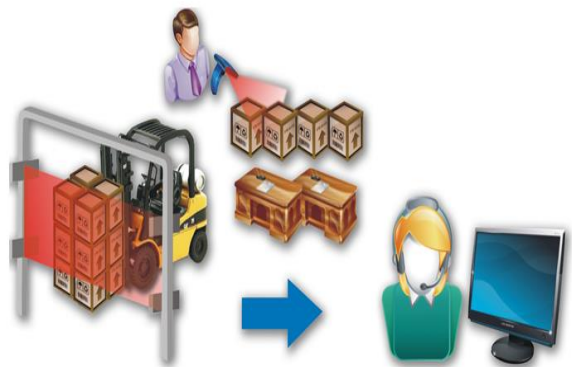
- a) La bodega donde se guardan los materiales de empaque deben preferiblemente tener una sola puerta de ingreso y salida que facilita su control. Las ventanas deben tener seguridades para evitar el ingreso no autorizado.
- b) Los almacenes o bodegas deben contar con una persona responsable de los inventarios, 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.

5.15 Seguridad en 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 sean transferidos al puerto de exportación. Esta responsabilidad incluye el medio de transporte, sea propio o contratado, por lo que debe implementarse procedimientos estrictos para su control. Para ello deben adoptarse los siguientes procedimientos:

- 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, cargue 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 el mango desde la 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 asegurar 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.



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 del centro de documentos o siga el vínculo correspondiente en la página de la norma relevante.
2. Contáctese con los organismos de certificación de Ecuador, regístrese con el OC elegido y obtenga su Número GLOBALG.A.P. (GGN).
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.

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 - SENADI

Para el caso que el exportador de mango decida patentar o registrar su marca de exportación, deberá acudir al Servicio Nacional de Derechos Intelectuales SENADI.

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

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

Para realizar este trámite en el SENADI, 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 las 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.

SERVICIO NACIONAL DE
DERECHOS INTELECTUALES

 Solicitudes en Línea

INICIO

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

Usuario :

Contraseña :

Acceder

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

<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

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 se 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 Turismo,

garanticen o avalen la efectividad, puntualidad ni ninguna otra característica de los licenciarios, 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 la evaluará y emitirá un pronunciamiento, el cual se comunica al solicitante.

Los licenciarios de Marca País a nivel nacional, pertenecen a categorías como: alimentos y bebidas, moda y textiles, metalmecánica, software, artesanías, turismo, hoteles, restaurantes, entre otros. Entre los licenciarios están empresas 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, etc.

6.4 Certificación Operador Económico Autorizado (OEA)

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.

¿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, consolidadoras, desconsolidadoras, 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 SENAEC por medio de Reglamento a la Actividad del OEA.

¿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 SENAEC, para que brinde soporte de forma continua en sus trámites aduaneros.
- ✓ Facilidad y atención prioritaria en los trámites aduaneros en todas las Direcciones del SENAEC.
- ✓ Publicación de las empresas calificadas como OEA en la página web institucional del SENAEC.
- ✓ 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 SENAEC.
- ✓ 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 SENAEC.
- ✓ Firma de Acuerdos de Reconocimiento Mutuo.
- ✓ Entre otros.

¿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 SENAEC, ante la Dirección de Secretaría General del SENAEC, en Guayaquil (Av. 25 de julio km 4.5 vía Puerto Marítimo) o cualquier dependencia del SENAEC.
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 CAPÍTULO VII. Principios Relevantes

Celeridad

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

Buena Fe

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

Coordinación y cooperación

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

Imparcialidad

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

Transparencia

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

Honestidad

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

Eficacia

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

Eficiencia

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

Difusión

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

8 Glosario de Entidades

BCE:	Banco Central del Ecuador
CLIPCE:	Coordinación de Logística Internacional, conforma parte de la Subsecretaría de Servicios al Comercio Exterior
ISO:	International Organization for Standarization, Organización Internacional de Normalización.
MAG:	Ministerio de Agricultura y Ganadería
MCEI:	Ministerio de Comercio Exterior e Inversiones, 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 Nacional Antinarcóticos
SENAE:	Servicio Nacional de Aduana 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 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, emparadoras, proveedores, empresas comerciales, intermediarios, agentes de carga, NVOCC, transportistas locales e internacionales, agentes de aduana, naves, almacenes o sitios de consolidación/desconsolidación, depósitos de contenedores, entre otros, que deberán evaluarse de acuerdo a cada perfil de la empresa.
-----------------------------	---

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 Requisitos para solicitar RUC – persona jurídica

FICHA DE REQUISITOS SERVICIO DE RENTAS INTERNAS

REQUISITOS GENERALES PARA INSCRIPCIÓN Y ACTUALIZACIÓN DE RUC SOCIEDADES							
DOCUMENTOS	SOCIEDADES PRIVADAS				SOCIEDADES PÚBLICAS	OBSERVACIONES ESPECÍFICAS	
	BAJO CONTROL DE LA SUPERINTENDENCIA DE COMPAÑÍAS, SUCURSALES EXTRANJERAS	BAJO CONTROL DE LA SUPERINTENDENCIA DE BANCOS	CIVILES Y COMERCIALES O CIVILES Y MERCANTILES	CIVILES, DE HECHO, PATRIMONIOS INDEPENDIENTES O AUTÓNOMOS CON O SIN PERSONALIDAD JURÍDICA, CONTRATO DE CUENTAS DE PARTICIPACIÓN, CONSORCIO DE EMPRESAS, EMPRESAS UNIPERSONALES	ORGANIZACIONES SIN FINES DE LUCRO Y BAJO CONTROL DE LA SUPERINTENDENCIA DE ECONOMÍA POPULAR Y SOLIDARIA (EPS)		SECTOR PÚBLICO Y EMPRESAS PÚBLICAS
Formulario	RUC-01-A, debidamente llenado y firmado por el Representante Legal, (si la sociedad registra más de 5 accionistas, esta información no se registrará en el formulario, se deberá presentar la misma en media magnitud de acuerdo a la ficha técnica que la puede consultar en la página web de SRI, RUC-01-B se presentará únicamente cuando la sociedad posea establecimientos adicionales a la matriz).					Los formularios deben ser firmados por el representante legal, apoderado o liquidador designado, según corresponda.	
Identificación de la sociedad	Original y copia simple de la escritura pública de constitución o domiciliación inscrita en el Registro Mercantil. Para las Sucursales Extranjeras deberán presentar la resolución otorgada por la Superintendencia de Compañías que autoriza a la sucursal de la compañía extranjera a operar en el país. Verificar en la página web de la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros la Información General y acciones o accionistas de la compañía.	-	Original y copia simple de la escritura pública de constitución inscrita en el Registro Mercantil.	Original y copia simple de la escritura pública o del contrato social otorgado ante notario o juez. Únicamente para el caso de empresas unipersonales la escritura pública de constitución deberá ser inscrita en el Registro Mercantil.	Original y copia, o copia certificada de la publicación en el Registro Oficial de Acuerdo Ministerial o Resolución por medio de la cual se otorga personalidad jurídica y el Estatuto del representante avalado por el Organismo de Control respectivo.	Copia del Registro Oficial donde se encuentre publicada la Ley, Decreto, Ordenanza o Resolución de creación de la entidad o institución pública, empresa pública o ente contable independiente o desconcentrado.	Este documento establece la creación de la sociedad, el mismo que lo otorga su persona(s) jurídica(s). En el caso de las organizaciones sin fines de lucro se aceptará como documento de creación el Acuerdo Ministerial en el cual se aprobaron los Estatutos. En caso de existir diferencias entre la información de la Escritura de Constitución y la información de la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros se imprimirá el documento de respaldo para el expediente (información general y/o accionistas) según corresponda, por los medios que el SRI disponga. Las Sucursales Extranjeras o Establecimientos permanentes no registran socios o accionistas en la Superintendencia de Compañías.
Representación	Verificar en la página web de la Superintendencia de Compañías el nombramiento del representante legal inscrito en el Registro Mercantil. En el caso de que el nombramiento de representante legal no se encuentre disponible en la página web de la Superintendencia de Compañías se solicitará el requisito en original y copia simple.	Original y copia simple del nombramiento del representante legal inscrito en el Registro Mercantil.	Original y copia simple del nombramiento del representante legal con reconocimiento de firmas o protocolizado, para el caso de las Empresas Unipersonales y Centros Comerciales o nombramiento de delegados inscrito en el Registro Mercantil.	Original y copia, o copia certificada de nombramiento, avalado por el organismo ante el cual la organización se encuentra registrada.	Original y copia simple del documento o acto administrativo que lo acredite como representante legal, emitido por la máxima autoridad.	Para el caso de las sociedades reguladas por la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria se verificará en la página web de la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria el nombramiento del representante legal. En el caso de que el nombramiento de representante legal no se encuentre disponible en la página web se solicitará el requisito en original y copia simple.	
Documento de identificación del representante legal y documento de ubicación de la sociedad	REMÍTASE A LA HOJA DE IDENTIFICACIÓN CORRESPONDIENTE A REQUISITOS GENERALES PARA VERIFICAR LA IDENTIFICACIÓN DEL REPRESENTANTE LEGAL Y LA UBICACIÓN DE LA SOCIEDAD						

NOTA:

Para el caso de contribuyentes que no hayan actualizado su RUC hasta el 01/01/2004, deben presentar los requisitos establecidos para la inscripción.

REQUISITOS ESPECÍFICOS SEGÚN EL TIPO DE SOCIEDAD					
Nombre del Requisito	Característica específica de contribuyente	Identificación de la sociedad	Documento que nombre al Representante Legal	Forma de presentación	Características del Requisito
Documento que certifica la actividad económica	CONDOMINIOS	Escritura pública o propiedad horizontal otorgada por el notario o juez debidamente inscrita en el Registro de la Propiedad, o Acta de la primera asamblea de los copropietarios protocolizada o con reconocimiento de firmas ante notario.	Nombramiento del Administrador o representante del Condominio o Acta de la asamblea o los copropietarios protocolizada o con reconocimiento de firmas ante notario en el que conste la directiva designada.	Original y copia simple	Los condominios por su propia naturaleza no realizan una actividad económica, por lo cual no están obligados a inscribirse en el RUC y cumplir con los demás deberes formales establecidos en el Reglamento, excepto si realizan otras actividades diferentes a la administración del edificio, y que generen lucro para el condominio o necesiten acciones para actividades propias de su administración. Se los registra en la base de datos únicamente con la finalidad de que los condominios puedan cumplir con ciertas formalidades ante otras instituciones, como las financieras al momento de apertura de una cuenta bancaria, e incidir en la afiliación a sus empleados.
	EMBAJADAS	Acreditación emitida por el Ministerio de Relaciones Exteriores, en la que se acredite el funcionamiento de la Embajada en el Ecuador.	Acreditación del Representante Legal emitido por la respectiva embajada y validado por el Ministerio de Relaciones Exteriores o Consulado de Diplomático.	Original y copia simple	-
	JUNTAS ADMINISTRADORAS DE AGUA	Documento donde se pruebe su creación, emitido por el organismo regulador.	Nombramiento del Administrador de la Junta avalado por el organismo ante el cual se encuentra registrado.	Original y copia simple	En el documento de creación puede constar el dato de representante legal, para lo cual no será necesario solicitar un nombramiento adicional.
	COMPAÑÍAS TENEDORAS DE ACCIONES O HOLDING	Escritura pública de constitución inscrita en el Registro Mercantil.	Nombramiento del Representante Legal inscrito en el Registro Mercantil.	Original y copia simple	-
	CASAS DE AHORRO, COOPERATIVAS Y BANCOS COMUNITARIOS	Resolución por medio de la cual se otorga la personalidad jurídica y Estatuto aprobados por el organismo regulador.	Nombramiento avalado por el organismo ante el cual la organización se encuentra registrada.	Original y copia, o copia certificada	-
	FIDEICOMISOS MERCANTILES, FONDOS PREVISIONALES Y FONDOS DE INVERSIÓN	Escritura pública o contrato social otorgado ante notario o juez.	Nombramiento de representante legal protocolizado o con reconocimiento de firmas ante notario.	Original y copia simple	-
	ESTABLECIMIENTO PERMANENTE	Poder otorgado por la compañía extranjera donde se autoriza el establecimiento de la empresa extranjera en el Ecuador y la persona responsable en el país, dicho documento debe encontrarse apostillado y traducido de ser el caso.	Poder otorgado por la compañía extranjera donde se autoriza el establecimiento de la empresa extranjera en el Ecuador y la persona responsable en el país, dicho documento debe encontrarse apostillado y traducido de ser el caso.	Original y copia simple	-
	SOCIEDAD EXTRANJERA NO DOMICILIADA EN EL ECUADOR	Poder otorgado por la sociedad extranjera a la persona responsable en Ecuador donde se autoriza la realización de la compra - venta de bienes inmuebles o derechos en nuestro país. Dicho documento debe encontrarse apostillado y traducido de ser el caso.	-	Original y copia simple	Estas sociedades están sujetas a la ley establecida en la Circular NO. AAC-INDU/CEGCI-00000448 del 25 de octubre de 2016, publicada en el Segundo Suplemento del Registro Oficial 873 del 31 de octubre de 2016. Para este tipo de sociedades si el responsable es un extranjero no residente se aceptará todo tipo de visa, inclusive la L2-X y sus subcategorías T1, T2, T3.
	LIGAS DEPORTIVAS BARRIALES	Acuerdo Ministerial o resolución con la cual se otorga la personalidad jurídica y el Estatuto aprobado por el Organismo Regulador.	Nombramiento avalado por el organismo ante el cual la organización se encuentra registrada.	Original y copia, o copia certificada	-
	PARTIDOS Y MOVIMIENTO POLÍTICOS	Resolución de creación emitida por el Consejo Nacional Electoral.	Nombramiento, avalado por el organismo ante el cual la organización se encuentra registrada.	Original y copia, o copia certificada	-
	CAMPAÑAS ELECTORALES	Documento emitido por el Consejo Nacional Electoral.	Formulario de inscripción ante el órgano respectivo del responsable del manejo económico de campaña y su contador.	Original y copia, o copia certificada	La resolución y la hoja de registro debe estar firmada y sellada por el CNT.
	FONDOS COMPLEMENTARIOS PREVISIONALES	Escritura pública de constitución.	Nombramiento del Representante Legal protocolizado o con reconocimiento de firmas ante notario.	Original y copia simple	-
	CONVENIOS INTERNACIONALES	Convenio de Cooperación suscrito por el Ministerio de Relaciones Exteriores.	Nombramiento, avalado por el organismo ante el cual la organización se encuentra registrada.	Original y copia, o copia certificada	-
	SUCESIONES INDIVISAS	Poderación efectiva elevada a escritura pública.	Nombramiento del Administrador a cargo de los bienes protocolizado o con reconocimiento de firmas ante notario.	Original y copia simple	-
	ONG'S (ORGANIZACIONES NO GUBERNAMENTALES EXTRANJERAS)	Convenio de Cooperación suscrito por el Ministerio de Relaciones Exteriores y la ONG que funcionará en el país, el organismo regulador es la SETEC.	Nombramiento, avalado por el organismo ante el cual la organización se encuentra registrada.	Original y copia, o copia certificada	Las ONG's pueden ser fundaciones. El convenio debe estar apostillado.

REQUISITOS PARA INGRESO POR TERCEROS

Remítase a la hoja de Requisitos para ingreso de trámites por terceros.

10.2 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 administrativa 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.

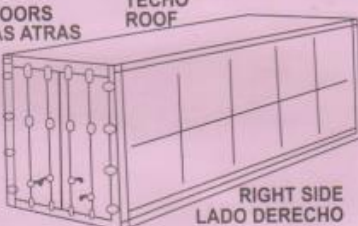
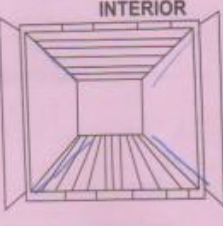
OBSERVACIONES:

- 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

Remítirse a la hoja de requisitos para ingreso por terceros

10.3 Modelo de EIR

EIR (EQUIPMENT INTERCHANGE REPORT)				0058107													
EIR No. 																	
Contenedor No.: <u>819473-3</u>	Chassis No.: <u>M/A</u>	Genset No.: <u>M/A</u>	ATC/Guia No.: 														
Fecha: <u>29-3-15</u>	Hora: <u>16:20</u>	Contenido: <u>VACIO - EXP.</u>															
Lugar: <u>P.9</u>	Origen: <u>Comfeco</u>	Destino: <u>BOLIVAR</u>															
Placa Cabezal: <u>HCL-989</u>	Transportista: <u>TRANSPERINBA</u>	Contacto Transportista:	Fleeta: <u>CHIVITA</u>														
Conductor: <u>Manlon YANIER</u>	Licencia:		Consigatario:														
Barco: <u>Manlon YANIER</u>	Cargador/Consignante:	Set Point:															
Marchamo:	Marchamo Aduana:	Dampers (Ventilaciones):	Set Point:														
Recibo: ☐	Despacho: ☒	Hubometro:	Horometro:	Nivel de Combustible:													
Daños o Faltantes de Equipo:		Marca y Numero de Llamas:		<table border="1"> <tr><td>1</td><td>7</td></tr> <tr><td>2</td><td>8</td></tr> <tr><td>3</td><td>9</td></tr> <tr><td>4</td><td>10</td></tr> <tr><td>5</td><td>11</td></tr> <tr><td>6</td><td>12</td></tr> </table>		1	7	2	8	3	9	4	10	5	11	6	12
1	7																
2	8																
3	9																
4	10																
5	11																
6	12																
Si <u>11/24</u> <u>CABLE</u> LADO IZQUIERDO LEFT SIDE 		REAR DOORS PUERTAS ATRAS TECHO ROOF RIGHT SIDE LADO DERECHO 															
INTERIOR 		Genset: <u>34000</u> Chassis: <u>4630</u>															
Despacho de Contenedores de Yards: (Para uso exclusivo de Chiquita Brands)																	
Ultimo Pretrip Reefer: <u>23315</u>	Ultimo Pretrip Genset: <u>11</u>		Ultimo Pretrip Reefer: <u>23315</u>														
Ultimo Pretrip Box: <u>231515</u>	Etiqueta de Lavado: <u>23315</u>		Etiqueta de Lavado: <u>23315</u>														
Ultimo Pretrip Chasis: <u>11</u>	Temperaturas Despacho: Set Point: <u>12.5</u>		Temperaturas Despacho: Set Point: <u>12.5</u>														
Recibo de contenedores cargados en la yarda: (Para Uso exclusivo de Chiquita Brands)																	
Puertas Cerradas Correctamente: Si: ☐ No: ☐	Coincide el marchamo (fisico con el Manifiesto): Si: ☐ No: ☐		Coincide el marchamo (fisico con el Manifiesto): Si: ☐ No: ☐														
Trae Cable de Potencia (plug): Si: ☐ No: ☐	Trae los 4 ADV's o Kazoos: Si: ☐ No: ☐		Trae los 4 ADV's o Kazoos: Si: ☐ No: ☐														
Si trae genset, viene encendido: Si: ☐ No: ☐ NA: ☐	Temperaturas Recopon: Set Point: <u>12.5</u>		Temperaturas Recopon: Set Point: <u>12.5</u>														
Observaciones: <u>571355</u>																	
El Conductor recibe el equipo y sus accesorios descritos en este documento en perfecto estado de funcionamiento, en consecuencia se hace responsable por cualquier dano o faltante en el citado que no haya anotado en este documento en el momento de su recepcion.																	
El transportista y/o representante declara recibio el contenedor debidamente sellado y que durante el trayecto desde la finca o centro de acopio el contenedor estuvo bajo su responsabilidad y no fue modificado o alterada la integridad del mismo, ni de los sellos de seguridad ni de las cintas de seguridad.																	
Firma Conductor: <u>Manlon YANIER</u>		Nombre y Firma del Inspector: <u>B. J. J. J. J.</u>															

Chiquita

DECLARACION DE CONDUCTA ANTI-DROGAS Y SEGURIDAD

Yo, _____ con cédula de identidad No. _____, por la presente declaro bajo juramento y de forma irrevocable lo siguiente:

1. No uso ni usaré, poseeré, venderé, transportaré o transferiré sustancias controladas, drogas ilegales, armas o mercancías de prohibida tenencia, transportación o exportación, mientras me encuentre dentro del recinto portuario o en funciones de trabajo.
2. No me negaré a que se me realicen pruebas de alcoholemia o detección de drogas a mí o a mis pertenencias, ni adulteraré o falsearé pruebas de drogas o alcohol.
3. No realizaré trabajo alguno bajo la influencia de alcohol, sustancias controladas o drogas ilegales.

Además, declaro que estoy en pleno conocimiento que,

1. El tráfico de drogas, armas, especies animales o vegetales u objetos declarados como patrimonio cultural, es ilegal y sujeto a procesamiento penal en mi contra en caso de hacerlo.
2. El puerto o terminal portuaria cooperará plenamente con las autoridades de control en el proceso contra quien posea, transporte o camufle drogas, armas, especies animales o vegetales u objetos declarados como patrimonio cultural.
3. Soy plenamente responsable por todas las consecuencias que por mis actos hayan ocasionado alguna acción judicial en contra del puerto o terminal portuaria.
4. Por la presente acuerdo mantener al puerto o terminal portuaria a salvo de todo reclamo, acción o procedimiento, cualquier costo, cargo, multa, gastos y todas las consecuencias, cualesquiera que sean, que este pueda sufrir a cuenta de un proceso por posesión o transporte ilegal de drogas u otras mercancías restringidas, seguido en mi contra.

De este modo, confirmo claramente que he leído y entendido en su totalidad el contenido de esta declaración.

En _____ a los ____ días del mes de _____ de _____.



|

Firma

Huella Digital

