|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **No. DE PÁGINA** | **DESCRIPCIÓN DEL CAMBIO** | **REVISIÓN No.** |
|  |  |  |

**1. CONTROL DE CAMBIOS DEL DOCUMENTO**

**2. OBJETIVO**

Describir el proceso de importación, llegada de materia prima por vía marítimo o cruce de frontera terrestre comprados a proveedores internacionales con destino a la planta de Olmué Colombia.

**3. ALCANCE**

Aplica para toda la cadena logística de importaciones de Olmué Colombia S.A.S. desde puerto marítimo de llegada o cruce de frontera (terrestre) hasta la zona franca especial Olmué Colombia S.A.S.

**4. DEFINICIONES**

**4.10 Precinto**

Un precinto es un [sello de seguridad](http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Sello_de_seguridad&action=edit&redlink=1), un dispositivo físico numerado que se coloca sobre mecanismos de cierre para asegurar que éstos no se abran sin autorización (adrede o por accidente). Una vez colocado, el sello no puede eliminarse sin provocar su destrucción.

Sellos de este tipo se usan, por ejemplo, en las puertas de los contenedores en trámites aduaneros, una vez efectuada la verificación por parte de las autoridades.

La colocación de precintos va acompañada de la elaboración de un documento que incluya la fecha, la hora, el número del precinto y la firma del funcionario correspondiente.

**4.11 D.T.A (Declaración de transito aduanero)**

Es la modalidad que permite el transporte terrestre de mercancías nacionales o de procedencia extranjera, bajo control aduanero, de una Aduana a otra situadas en el territorio aduanero nacional.

**4.12 Contenedor**

Un contenedor o container es un recipiente de carga para el transporte aéreo, marítimo o fluvial, transporte terrestre y transporte multimodal. Las dimensiones del contenedor se encuentran normalizadas para facilitar su manipulación, las importaciones de materia prima llegaran en contenedores refrigerados (refree) de 40´ de 26 toneladas métricas netas.

**4.13 Motonave (MN)**

Buque de carga de contenedores

**4.14 Cut off**

Es el cierre documental de la naviera (B/L, S.A.E) para el cargue de los contenedores a la MN.

**4.15 E.T.A:**

Estimado tiempo de arribo de la MN al puerto de origen.

**4.16 Zarpe**

Es la fecha, muelle y hora de salida de la Mn del puerto de salida al puerto de destino.

**4.17 Atraque:**

Es el instante (fecha y hora) cuando la Mn se ubica en el muelle del puerto.

**4.18 B/L**

Es un documento propio del transporte marítimo que se utiliza como contrato de transporte de las mercancías en un buque en línea regular. La finalidad de este contrato es proteger al cargador y al consignatario de la carga frente al naviero y dar confianza a cada parte respecto al comportamiento de la otra.

**4.19 Inspección**

Es cuando el equipo fue perfilado y se dictamina la apertura (si es físico) o documental cuando es directo.

**4.20 Inspección Documental**

Es cuando la policía determina que el contenedor no debe ser inspeccionado físicamente, solo se revisa los documentos soporte.

**4.21 Patio Naviera**

Lugar donde las navieras almacenan los contenedores una vez el importador termina su comodato de arrendamiento del equipo, se preparan los contenedores para el retiro de exportación.

**4.22 Naviera**

Es aquella persona física o jurídica que, utilizando buques mercantes propios o ajenos, se dedica a la explotación de los mismos, aun cuando ello no constituya su actividad principal, bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales de transporte marítimo.

**4.23 Incoterms**

Son normas acerca de las condiciones de entrega de las mercancías o productos. Se usan para aclarar los costes de las transacciones comerciales internacionales, delimitando las responsabilidades entre el comprador y el vendedor, y reflejan la práctica actual en el transporte internacional de mercancías.

**4.24 Consignatario**

Persona a quien va destinado un cargamento o mercaderías. El que recibe en depósito, por auto judicial, el dinero que otro consigna. Persona que en los puertos de mar representa a la empresa dueña del buque.

**4.25 Carta porte**

En los casos de transporte internacional de mercancías por carretera, este es el documento de transporte mediante el cual el transportador acredita que ha recibido determinadas mercancías para ser transportadas a otro lugar, situado en un país distinto de aquel en que las recibió. La Carta de Porte por Carretera se constituye, también, en prueba de existencia de un contrato de transporte.

**5. CONDICIONES DE SEGURIDAD Y SALUD OCUPACIONAL**

Para la recepción de lo contenedores refrigerados llegados desde el puerto de Buenaventura se debe tener en cuenta las siguientes condiciones de seguridad:

* Guantes industriales para la manipulación de los equipos Refree
* Botas punteras
* Casco
* Gafas de protección
* Protectores auriculares

**6. DESCRIPCIÓN DEL PROCESO**

**6.1 Compra**

El proceso inicia cuando la gerencia general y/o el director de compras genera la orden de compra de materia prima y envía la información requerida para su importación (Termino de negociación incoterms, cantidad, puerto, aeropuerto o aduana de frontera de salida, tipo de producto, fecha de necesidad en planta) al coordinador de comercio exterior

6.2 Con la información requerida (fecha de necesidad en planta, cantidad, puerto de salida, tipo de producto y término de negociación incoterms) se solicita cotización del flete marítimo para el despacho desde el puerto de origen dependiendo del tipo de negociación y se da las instrucciones de corte del B/L (consignatario, notificado y en el cuerpo del B/L que la mercancía debe ser apta para ser trasladada a zona franca en planilla).

6.3 Despacho desde puerto de origen y continuación de viaje en D.T.A

Con la necesidad de la planta se coordina la fecha de salida de la motonave desde el puerto de origen, una vez esta sale se solicita al proveedor copia de los documentos para iniciar los trámites aduaneros, los cuales son:

* Factura comercial
* Lista de empaque
* Copia del B/L
* Vistos buenos (Ica o Sanidad)
* Certificado de origen si aplica

6.4 Antes de la llegada de la motonave al puerto el coordinador de comercio exterior se informa a los señores del transporte terrestre la necesidad de los vehículos para el transporte de los contenedores a la planta Olmué Colombia en la ciudad de Palmira.

6.5 llegada la motonave al puerto de Buenaventura, la agencia de aduanas hace los tramites ante la Sociedad Portuaria regional de Buenaventura o por el Termina de contenedores TcBuen dependiendo del sitio de arribo y registra la solicitud ante la Dian en el sistema Muisca y espera la selectividad de la policía antinarcóticos.

6.6 Aprobado por la Dian el D.T.A la agencia de aduanas hace entrega de los documentos soporte a la empresa de transporte la cual inicia el transito de la mercancía a la planta de Olmué Colombia cumpliendo con los protocolos de seguridad y de tiempos que estipula el articulo 366 de decreto ley 2685 del 99.

6.7 Ingreso, recepción y almacenamiento en la Zona franca especial Olmué

Antes de la llegada del contenedor el área de comercio exterior debe suministrar el formato de ingreso de contenedor con la información de la carga, cuando el transportista llega a la zona franca especial Olmué se reporta para la inspección (ver procedimiento) pasa por el funcionario de zona franca (ver procedimiento zona franca) terminado este procedimiento se le da el ingreso.

6.8 Una vez ingresado el vehículo este se debe ubicar en el área de recepción de materia prima si la carga es fruta fresca, si es fruta en IQF se debe desplazar hasta el muelle de cargue de exportaciones para iniciar el descargue mediante el túnel de frio.

6.9 terminado el descargue del contenedor este se entrega en el patio de la naviera o en el lugar determinado por la línea, se efectúa el pago al exterior y se archiva la información de la importación.

ANEXOS



|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ELABORO:  Joaquin Estrada – Coord. Comex | REVISÓ:  Carlos Lozano-Dir. de Operaciones | APROBÓ:  Enrique Villegas- Gerente General |
| Fecha: Mayo 22 de 2012 | Fecha: | Fecha: |