


WWW.CORPEI.ORG



CORPEI

TU NEGOCIO AL MUNDO



PROYECTO "DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DE
PROTOCOLOS TÉCNICOS, LOGÍSTICOS Y DE
SEGURIDAD (TLS) PARA PRODUCTOS
ECUATORIANOS DE EXPORTACION"

INFORME DE RESULTADO DE LA PRUEBA
PILOTO EN LA APLICACIÓN DEL
PROTOCOLO DE BANANO - CASO #2

Cliente:

Ministerio de Comercio Exterior

Guayaquil, 17 de julio de 2015

INDICE

1	PRUEBA PILOTO DE BANANO	3
1.1	Antecedentes.....	3
1.2	Alcance	3
1.3	Justificación	4
1.4	Principios	5
1.5	Objetivo	6
1.6	Metodología	6
1.7	Componentes y Fases de la Prueba Piloto	7
1.7.1	Documentación	7
1.7.1.1	Solicitud de AUCP (Autorización de Cupos).....	7
1.7.1.2	Aceptación de AUCP	7
1.7.1.3	Declaración Aduanera de Exportación (DAE)	8
1.7.1.4	Aprobación de DAE.....	8
1.7.1.5	Declaración Juramentada de Origen – DJO	8
1.7.1.6	Certificado Fitosanitario	8
1.7.1.7	Factura Comercial	8
1.7.1.8	Proforma de Embarque	8
1.7.1.9	Certificado de Origen – CO	9
1.7.1.10	Autorización de Ingreso y Salida de Vehículos – AISV.....	9
1.7.1.11	Guía de Remisión	9
1.7.2	Empaque	9
1.7.2.1	Preparación de la Fruta	9
1.7.2.2	Empaque	10
1.7.2.3	Paletizado/Enzunchado	11
1.7.2.4	Etiquetado.....	11
1.7.3	Monitoreo del Contenedor	11
1.7.3.1	Retiro/Arribo del Contenedor.....	11
1.7.3.2	Puntos de Chequeo	12
1.7.3.3	Rastreo Satelital	13
1.7.4	Unidad de Transporte Terrestre	13
1.7.4.1	Revisión de documentos	13
1.7.4.2	Revisión de la Unidad de Transporte	13
1.7.4.3	Revisión del Contenedor	13
1.7.5	Carga y Estiba de Unidad de Transporte	14
1.7.5.1	Carga/Estiba	14
1.7.5.2	Cierre de Contenedor o Camión	14
1.7.6	Transporte Interno	15
1.7.6.1	Determinación de Ruta.....	15
1.7.6.2	Transporte hasta lugar de destino	15
1.7.7	Ingreso al Puerto	15
1.7.7.1	Revisión de Documentos	15
1.7.7.2	Pesaje/Escaneo de la Unidad.....	16
1.7.7.3	Descarga/Almacenaje de la Unidad	16

1.7.8	Aforo Aduana	16
1.7.8.1	Notificación de Aforo	16
1.7.8.2	Preparación de Documentos	16
1.7.8.3	Facturación en Puerto / Crédito	16
1.7.8.4	Proceso de Aforo.....	16
1.7.8.5	Salida Autorizada.....	17
1.7.9	Inspección Antinarcoáticos.....	17
1.7.9.1	Notificación de Inspección.....	17
1.7.9.2	Preparación de Documentos	17
1.7.9.3	Facturación en Puerto / Crédito	17
1.7.9.4	Proceso de Inspección	17
1.7.9.5	Desbloqueo de la carga	17
1.7.10	Transporte Internacional.....	17
1.7.10.1	Booking / Confirmación de Reserva	17
1.7.10.2	Transporte Marítimo	17
1.7.10.3	Documentación de Embarque (BL)	18
1.8	Conclusiones	18

1 PRUEBA PILOTO DE BANANO

1.1 ANTECEDENTES

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

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

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

Por todo lo precedente, fue necesario realizar un protocolo específico para el sector exportador de banano, con el fin de corregir algunas de estas distorsiones y presentar un manual que permita al exportador implementar mejoras a partir de soluciones propuestas en aspectos técnicos, logísticos y de seguridad.

Luego de finalizado, entregado y socializado el protocolo para las exportaciones de banano, fue necesario implementar una prueba piloto con el fin de demostrar las ventajas en la aplicación de este protocolo en un proceso real de exportación.

Desde la elaboración del protocolo, sabíamos que la prueba piloto no podría ser demostrada en un 100% debido a que gran parte de las mejoras sugeridas, sobretodo en la parte documental y de tramitología, requerían de cambios en cierta normativa y procedimientos ya establecidos por las autoridades de control. Sin embargo, el protocolo si recomienda esos cambios y la simulación en el piloto, evidenció que de realizarse los cambios propuestos, se producirá la simplificación en los trámites, lo que al final redundará en ahorro de tiempo y costos.

1.2 ALCANCE

Sobre la base de lo anterior y como alternativa de mejoramiento de los procesos de la cadena de valor donde los beneficiarios serán los exportadores y en general el Estado Ecuatoriano, la

prueba piloto establece la comprobación de las mejoras propuestas en el Protocolo Técnico, Logístico y de Seguridad de la Cadena de Banano, entre las cuales se puede considerar:

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

1.3 JUSTIFICACIÓN

La realización de pruebas piloto encuentra justificación en la necesidad de desarrollar el protocolo planteado, en especial para asegurar el acoplamiento de una estrategia nacional a las condiciones de cada sector exportador.

En efecto, si bien se trata de protocolos específicos para productos seleccionados, lo cual admite un cierto nivel de abstracción, es esencial para la cabal ejecución del Protocolo, que cada sector, sus autoridades y actores participen en el diseño final de los instrumentos del mismo, así como que de manera abierta y participativa se apropie de los productos del mismo y los acople a sus realidades y expectativas. Lo anterior supone que la realización de pruebas piloto se entienda como un paso insustituible de la estrategia de implementación de dichos protocolos.

En este primer momento, no se cuenta aún con la normativa ideal para la ejecución apropiada del protocolo, por lo cual la orientación central de la primera generación de pruebas piloto consiste en conocer las apreciaciones del sector exportador y demás actores de la cadena, de forma tal que una vez en desarrollo el componente político del protocolo y extendida su ejecución, las autoridades de control y actores se incorporen mayormente a la ejecución de tales pruebas. Esto supondrá, para entonces, actualizar los alcances del diseño de las pruebas piloto,

que se podrían denominar “para la implementación” del Protocolo, en tanto que a las iniciales se les puede definir como pruebas “para la socialización y el diseño final” del mismo.

1.4 PRINCIPIOS

Los principios sobre los cuales se realizó la prueba piloto inicial del Protocolo son los siguientes:

- a) Participación.- Supone la presencia activa de todos los actores e involucrados con la iniciativa, de la misma forma que la convocatoria amplia a cuantos estén en condiciones de concurrir a su desarrollo. También implica la definición y ejecución de estrategias de permanente intercambio y comunicación con las autoridades de control y con quienes representan los puntos focales y las agencias de apoyo, así como la capacidad de divulgar abiertamente el desarrollo, logros y dificultades en la ejecución de las pruebas a los actores involucrados.
- b) Coordinación.- La ejecución de esta parte del programa implica que la realización de las acciones dentro del mismo se lleve a cabo en forma integrada y articulada entre los distintos actores, a partir de las orientaciones que se tracen.
- c) Identidad Nacional y Apropiación.- Conforme lo establecido en el protocolo, el desarrollo de la prueba piloto respetará las particularidades de cada actor y la autonomía de autoridades y entes de control, procurando en todo caso, la identificación de todos con los aspectos esenciales y con los fines buscados por el mismo.

El diseño y la ejecución de la mencionada prueba considerarán los condicionamientos estructurales de cada actor, pero a la vez procurará que cada uno conozca las proyecciones del Protocolo y se apropie de sus alcances. La prueba piloto servirá para sensibilizar a autoridades y entes de control sobre los alcances del Protocolo de forma que lo apropien y lo ejecuten con convicción particular.

- d) Independencia.- La ejecución de la prueba piloto se realizará con independencia frente a intereses o aspiraciones particulares, y tendrá por propósito exclusivamente el mejor desarrollo de la estrategia a seguir en la cadena del banano.
- e) Instrumentación de la Prueba Piloto.- La ejecución de la prueba no es un fin en sí misma. Representa una etapa necesaria e importante en el desarrollo de todo el Protocolo, por lo cual siempre tendrá por referencia el buen resultado del mismo. La prueba piloto permitirá realimentar el diseño y el desarrollo del protocolo, para efectuar los ajustes necesarios. De ella se obtendrá la información que servirá para reorientar, ajustar y optimizar los desarrollos efectuados y por efectuar.
- f) Seguimiento y Medición.- Las actividades asociadas a la prueba piloto requerirán la adopción y aplicación de instrumentos de medición de impacto, tanto de los avances del Protocolo en

general, como de los logros relacionados con los objetivos del mismo. Los resultados de los diferentes instrumentos de seguimiento que se adopten se sistematizarán y servirán de referente para la ejecución nacional del Protocolo.

La cultura de la medición de impacto y control de indicadores es esencial para la ejecución de las actividades dentro de los programas que como pruebas piloto se implementen dentro del desarrollo de una estrategia integral para el mejoramiento de la competitividad de los productos ecuatorianos de exportación.

1.5 OBJETIVO

El desarrollo de la prueba piloto tiene por objeto el asegurar las condiciones propicias para la definición última del diseño y la mejor implementación del Protocolo Técnico, Logístico y de Seguridad de la Cadena del Banano, de forma que se den los pasos necesarios para la socialización inicial del mismo y se abran los espacios adecuados para la participación de los actores comprometidos e interesados en su ejecución, así como garantizar el nivel mínimo de conocimiento y de estímulo para la vinculación activa de quienes ejecutan dicha prueba y la sensibilización de los demás sobre la conveniencia y alcances del Protocolo.

1.6 METODOLOGÍA

Para el desarrollo de la prueba piloto se empleó la siguiente metodología, la cual se explica mediante las etapas y los componentes que más adelante se describen.

Durante la fase de preparación del protocolo de banano, se trabajó con las asociaciones de exportadores de esta mercancía y se socializó el contenido de este protocolo, como primera etapa.

De los listados de exportadores proporcionados por las asociaciones respectivas, se escogió a una empresa exportadora de banano ubicada en la ciudad de Guayaquil, con fincas productoras en la provincia de Los Ríos y que cuenta con ciertos procesos ya implementados y una sólida estructura administrativa y operativa, lo que permitió hacer comparativos con el protocolo propuesto y pudo proporcionar una retroalimentación efectiva sobre los cambios propuestos.

El tener la oportunidad de comparar los procedimientos recomendados en el protocolo contra los existentes en una empresa exportadora grande, fue de invaluable utilidad para confirmar la validez del protocolo. Si era útil para una empresa grande y organizada, sin lugar a duda sería una excelente herramienta para el nuevo exportador o quien esté menos organizado. En este caso se pudo seguir el proceso de una exportación de banano a New York.

En lo administrativo, la prueba piloto se ejecutó mediante acciones concertadas con los diferentes actores involucrados en la preparación documental de una exportación y la tramitología correspondiente. En este caso, el Jefe de Exportaciones y el Gerente General.

Se revisaron los procesos documentales y se cruzaron ideas respecto de los problemas que aquejan al sector en cuanto a los trámites, así como sus posibles soluciones. De igual manera se midieron los tiempos de ejecución de las distintas fases en lo documental, utilizando para ello el cuadro o lista de chequeo del proceso logístico de una exportación de banano, que se adjunta.

En lo que concierne a la parte operativa, se visitó una de las fincas para observar el proceso en la empacadora. Se sostuvo conversaciones con el Administrador, quien explicó las distintas fases del proceso, y se pudo observar la fase de carga y estiba de un contenedor de exportación. Al igual que con el proceso administrativo, se realizó la medición de tiempos mediante la lista de chequeo.

La tercera fase del piloto lo constituyó el monitoreo del contenedor hasta su ingreso y almacenamiento en el puerto marítimo.

Cabe recalcar, que algunas recomendaciones del protocolo no pudieron implementarse y documentarse mediante el piloto, por estar vigentes algunos procedimientos que lo impedían, como aquellos de inspección de la carga por parte de las autoridades de control. Así mismo, hay ciertas recomendaciones que requieren de cierta inversión por parte del exportador, las mismas que podrán ser aplicadas a futuro.

1.7 COMPONENTES Y FASES DE LA PRUEBA PILOTO

La prueba piloto se realizó sobre los siguientes componentes y las siguientes fases:

1.7.1 Documentación

1.7.1.1 Solicitud de AUCP (Autorización de Cupos)

Este proceso se realizó en la Ventanilla Única Ecuatoriana (VUE), de acuerdo a los procedimientos existentes y consiste en ingresar las cantidades de cajas a exportar, según el tipo de caja y finca de la que proceden.

1.7.1.2 Aceptación de AUCP

La AUCP se generó en la Unidad de Banano del MAGAP (Unibanano), de acuerdo a los procedimientos existentes, sin ningún contratiempo y fue transmitida a aduana dentro de plazo aceptable, el mismo que no debe exceder de 15 minutos desde que se recibió la solicitud del exportador.

1.7.1.3 Declaración Aduanera de Exportación (DAE)

Se generó en EcuPass de acuerdo a los procedimientos existentes, sin ningún contratiempo y dentro de plazo aceptable. Si no hay contratiempos de orden técnico, una declaración aduanera de exportación se deberá completar en no más de 15 minutos.

1.7.1.4 Aprobación de DAE

Se generó luego de la comprobación de AUCP existente, de acuerdo a los procedimientos existentes, sin ningún contratiempo y dentro de plazo aceptable. La respuesta de aduana no debe ser mayor a 10 minutos desde que el exportador transmite la DAE y es validada con la AUCP recibida de Unibanano.

1.7.1.5 Declaración Juramentada de Origen – DJO

El exportador ya tenía una DJO generada, la misma que se presenta una vez al año, por cada subpartida arancelaria a exportar. Por consiguiente no fue necesario crear este documento.

1.7.1.6 Certificado Fitosanitario

Se generó de acuerdo a los procedimientos existentes y dentro del plazo indicado como usual. La novedad esta vez fue la eliminación del pre-certificado que se emitía luego de una inspección de Agrocalidad a la finca y al proceso de exportación. Esto significó una importante reducción de un día en los tiempos del trámite, pues el exportador ya no debía ir hasta Babahoyo a retirar el pre-certificado, para luego canjearlo por el certificado en las oficinas de Agrovictoria en el puerto de Guayaquil. Esto significó además un ahorro de costos de transporte, de personal y sobretodo tiempo.

Este cambio en el procedimiento se dio de manera unilateral y anticipada por parte de Agrocalidad, motivado por las reuniones que sostuvimos con ellos, observando lo improcedente del pre-certificado y la necesidad de eliminarlo y más bien su certificación en línea vía Ventanilla Única Ecuatoriana (VUE). Esto se hubiera implementado de todas maneras a partir de la suscripción del Acuerdo Interinstitucional entre los ministerios involucrados.

1.7.1.7 Factura Comercial

Se generó de acuerdo a los procedimientos existentes, sin ningún contratiempo. El tiempo para generar una factura comercial no debe exceder de 10 minutos, si se cuenta con toda la información completa.

1.7.1.8 Proforma de Embarque

Se generó vía electrónica con la naviera, de acuerdo a los procedimientos de esta.

1.7.1.9 Certificado de Origen – CO

Se generó en la VUE de acuerdo a los procedimientos existentes, sin ningún contratiempo. Fue enviada la solicitud al MIPRO por razón de tener el exportador pre-pagadas varias certificaciones. El MIPRO tiene la política de aprobar los certificados 24 horas laborables de su presentación, por lo que no pudo obtenerse de inmediato, como hubiera sucedido si presentaba la solicitud en el Ministerio de Comercio Exterior. El protocolo establece que la respuesta debe ser dentro del mismo día de enviada la solicitud.

1.7.1.10 Autorización de Ingreso y Salida de Vehículos – AISV

Se generó de acuerdo a los nuevos procedimientos existentes, sin ningún contratiempo y dentro de plazo aceptable, en aproximadamente 10 minutos. Es de mencionar que el procedimiento en Contecon, por donde ingresó el contenedor objeto de este piloto, fue mejorado notablemente luego de las reuniones que se tuvo con los puertos para la realización de los protocolos. Los cambios más evidentes están en mayor control de acceso y más agilidad en la elaboración. Es pues, una consecuencia anticipada de los protocolos.

Estos cambios incluyen un mejoramiento en la interface del portal, que lo convierte en más amigable al usuario. Por otra parte, se incrementaron algunos campos de información, que incluyen entre otras cosas, la información del retiro de los contenedores vacíos, para mejorar la trazabilidad de estos; información que no existía en el formato anterior. De igual manera se aumentaron las seguridades en el formulario en línea, de tal manera que ya no se puede generar un AISV de camión con carga suelta, sin ingresar los datos de la unidad y el chofer. Ahora son campos obligatorios.

1.7.1.11 Guía de Remisión

Se generó de acuerdo a los procedimientos existentes, sin ningún contratiempo.

1.7.2 Empaque

1.7.2.1 Preparación de la Fruta

Una vez llegados los racimos a la empacadora, se inició el proceso de desmane y luego el lavado y desinfección de la fruta, previo al empaque. El personal está debidamente identificado de acuerdo a la tarea que realizan. Este proceso conlleva mano de obra de acuerdo a la cantidad a exportar y es continuo desde que llegan los primeros racimos hasta que se completan los contenedores programados para el día. No fue posible determinar los tiempos exactos de este proceso, tomando como unidad el contenedor, porque es un proceso continuo para toda la programación de corte que había en el día con un flujo constante de fruta en las distintas etapas de recepción, preparación, empaque, paletizado y estiba en cuatro contenedores que fueron cargados de dos en dos.



Foto: SOPRISA

1.7.2.2 Empaque

Este proceso se inicia a continuación del anterior e igualmente es continuo. Se divide en dos etapas: armado de cajas y empaque de la fruta, para lo cual utilizaron personal y área diferentes. El proceso se terminó cuando completaron las 1,080 cajas programadas para ese día. La finca pondrá en práctica las recomendaciones del protocolo en cuanto a la disposición de los materiales de empaque y en condiciones óptimas de asepsia, para evitar contaminaciones. Estas recomendaciones incluyen el utilizar materiales resistentes en las cajas, para que no se aplasten una vez paletizadas; lo mismo el utilizar pallets fumigados y certificados. Se recomienda además que los materiales de empaque sean guardados en una bodega o almacén limpio, libre de elementos contaminantes y que eviten el ingreso de insectos, roedores u otros animales que pudieran contaminar los materiales y luego la fruta. El área de empaque sí cumple con los requerimientos establecidos en el protocolo.



Foto: SOPRISA

1.7.2.3 Paletizado/Enzunchado

Este proceso también se realiza de manera continua desde que están disponibles las primeras cajas, hasta que se completa el embarque programado. En este caso, se disponen 48 cajas por cada pallet. En cuanto se completa un pallet, es movilizado con un montacargas hasta el andén donde se realiza la carga y estiba en el contenedor.



Foto: Watta Products

1.7.2.4 Etiquetado

Los pallets requieren ser etiquetados con códigos de barra para garantizar la trazabilidad de cada uno, así como colocarle etiquetas promocionales de la empresa consignataria.

1.7.3 Monitoreo del Contenedor

1.7.3.1 Retiro/Arribo del Contenedor

El retiro de la unidad del patio de contenedores o puerto y su movilización hasta la finca, es ejecutado por la empresa transportista. La unidad fue retirada la noche anterior al corte y debió pernoctar en algún lugar intermedio (patio del transportista o junto a la casa del chofer), hasta que llegó a la finca en la mañana. Esto constituye un riesgo de seguridad y es una gran oportunidad para la aplicación del protocolo, pues recomienda que los contenedores que se retiran de los depósitos o del puerto, vayan directamente a la finca. Si por razones varias es muy necesario retirar el contenedor con tanta anticipación, de igual manera debe ir directo a la finca y se recomienda que pernocte dentro de la misma, con las debidas seguridades y vigilancia. Otra alternativa sería que pernocte en el patio del transportista que sea de confianza absoluta del exportador y que tengo todas las seguridades necesarias como vigilancia 24 horas, cámaras de seguridad, control de ingreso/salida de vehículos y personas, etc. Obviamente tendría además

que firmar una carta de responsabilidad durante el periodo en que el contenedor esté bajo su control y supervisión.

De acuerdo a los procedimientos actuales, la policía antinarcóticos no tiene un control concurrente sobre la movilización o estadía del contenedor, una vez que este sale del depósito. Únicamente podría saberlo si dentro de una investigación solicitan el registro de control satelital de la unidad (cabezal), mas no del contenedor. Esto, obviamente si la empresa transportista dispone de los dispositivos GPS en sus unidades. Casi en la mayoría de los casos, el contenedor no tiene forma de ser rastreado si es separado del cabezal.

En sí, esto no constituye una alerta a la policía que afecte el perfilamiento de riesgo del exportador. La policía registra el momento en que ingresa el contenedor al puerto y el perfil de riesgo se incrementa si el contenedor ingresa pasado el cut-off que determina la naviera, o sea el tiempo máximo de ingreso antes del zarpe de la nave.



Foto: CORPEI

1.7.3.2 Puntos de Chequeo

Se sugiere que para reducir los riesgos de contaminación en la ruta, la empresa exportadora y en conjunto con el representante del comprador, implementen un punto de chequeo previo al ingreso al puerto, donde los contenedores y camiones son. El procedimiento consiste en una notificación vía e-mail al transportista, una vez que la unidad está en movimiento hacia el puerto, para que instruya al chofer de alguna unidad seleccionada aleatoriamente, para que se desvíe hacia un punto de chequeo determinado, que se ha instalado en cualquier parte de la ruta, usualmente cerca del puerto de destino. En este sitio, se revisa la documentación del vehículo y del chofer para asegurar que no ha habido cambios en la ruta, se verifica y revisa el estado de los sellos, cerraduras, parches o reparaciones del contenedor, el registro de rastreo satelital de la

unidad y una inspección del exterior e interior del cabezal, y del chasis. Una vez terminado el chequeo, se dispone la continuación del viaje hasta el puerto. Este procedimiento de revisión puede incluir también de manera aleatoria, el seguimiento del contenedor hasta su ingreso a puerto. Si bien esto extiende el tiempo de tránsito entre finca y puerto en algo más de una hora, es una buena medida de control.

1.7.3.3 Rastreo Satelital

La empresa de transporte cuenta con unidades equipadas con rastreo satelital y el exportador sí hizo el monitoreo correspondiente, desde que la unidad abandonó la finca, hasta su entrega en el puerto. Con la implementación del protocolo, se sugiere que el exportador tenga la clave de acceso del transportista al rastreo de las unidades, y que pueda monitorear en cualquier momento a sus contenedores.

Para realizar este piloto se le solicitó al transportista la clave de acceso, quien gentilmente nos dio una clave específica para que podamos monitorear las unidades. Se amplió el rango de rastreo, desde el momento en que el contenedor es retirado del patio, durante todo su trayecto a la finca y luego de regreso al puerto hasta que es entregado. La información se grabó en un CD como respaldo.

1.7.4 Unidad de Transporte Terrestre

1.7.4.1 Revisión de documentos

Este procedimiento lo realiza una empresa externa para la prestación del servicio de control y seguridad. La empresa contratada sigue el procedimiento sugerido en el protocolo, cual es establecer la identidad de uno de los actores de la cadena logística y por lo tanto a tener un punto de partida en la investigación de antecedentes y vincularlo con su responsabilidad en la cadena de custodia del contenedor.

1.7.4.2 Revisión de la Unidad de Transporte

Este procedimiento lo realiza una empresa externa para la prestación del servicio de control y seguridad. La empresa contratada sigue el procedimiento sugerido en el protocolo, cual es revisar el estado de la unidad responsable del transporte. Tiene como objeto garantizar la idoneidad del vehículo como medio de transporte, a la par de tener control sobre una eventual contaminación de drogas.

1.7.4.3 Revisión del Contenedor

Este procedimiento lo realiza una empresa externa para la prestación del servicio de control y seguridad. La empresa contratada sigue el procedimiento sugerido en el protocolo, cual es la revisión integral de la unidad: estado general y limpieza interior, así como revisarla contra el EIR para detectar reparaciones o alteraciones no registradas.

1.7.5 Carga y Estiba de Unidad de Transporte

1.7.5.1 Carga/Estiba

Este proceso se realizó de manera continua desde que estuvieron disponibles los primeros pallets, hasta que se completa el contenedor. Por esta razón, el tiempo de carga y estiba es algo mayor que si todos los pallets estuvieran listos. En banano no es posible tener todos los pallets listos por cuestiones de calidad, salvo que las empacadoras en finca dispongan de cámaras de refrigeración, lo cual es muy costoso. Además, el tiempo de permanencia de la fruta en empacadora no es muy largo, considerando que todo el proceso se realiza dentro del mismo día, desde el corte hasta su ingreso en el puerto, donde se conecta el contenedor refrigerado a una fuente de corriente. En total se cargaron 20 pallets por contenedor, 960 cajas y en un proceso normal. Hubo una interrupción adicional de 30 minutos por almuerzo del personal.



Foto: CORPEI

1.7.5.2 Cierre de Contenedor o Camión

Una vez terminada la operación de carga y estiba, se procede al cierre del contenedor. Se toman los datos de los sellos colocados y se documenta fotográficamente el proceso. El protocolo establece el mismo procedimiento, y acogieron la sugerencia de designar a una sola persona como responsable para la colocación de sellos.



Foto: CORPEI

1.7.6 Transporte Interno

1.7.6.1 Determinación de Ruta

Fue establecido por el exportador. Al igual que el protocolo, se establecieron parámetros para la determinación de la ruta a seguir. Estos parámetros incluían las alternativas de rutas, tiempos de tránsito, seguridad y condición de las vías, autorizaciones de circulación por parte de la autoridad de tránsito, entre otras. La ruta fue comunicada verbalmente al chofer. Con la aplicación del protocolo en debida forma, se hubiera hecho un procedimiento específico con el transportista, en el que se le entrega un documento con la hoja de ruta determinada, el instructivo para todas las situaciones posibles, desde un simple daño en una llanta hasta un accidente o alguna intercepción que sufra en el camino. De esta manera, se seguiría un procedimiento específico que se debe cumplir y determina la responsabilidad de custodia del transportista y del chofer.

1.7.6.2 Transporte hasta lugar de destino

Procedimiento a cargo del transportista, siguiendo los parámetros determinados en el protocolo. Se realizó dentro de tiempo razonable, tratando de llegar antes del cut-off.

1.7.7 Ingreso al Puerto

1.7.7.1 Revisión de Documentos

Se realizó de acuerdo a los procedimientos del puerto CONTECON, con una espera en cola de 27 minutos.

1.7.7.2 Pesaje/Escaneo de la Unidad

El pesaje se realizó en garita de acuerdo a los procedimientos del puerto y sin novedad. No se realizó escaneo por cuanto aún no están instalados los escáneres. De acuerdo a lo sugerido en el protocolo correspondiente a los puertos, los contenedores de exportación serán escaneados en su totalidad, como un elemento no solo preventivo sino disuasivo. Una vez instalados los equipos de alta tecnología, se descarta la aleatoriedad por perfil de riesgo, que podría dar ocasión a corrupción para evitar el chequeo. Si la norma es obligatoria para todos los contenedores, entonces no hay cabida a excepciones o aludir a que no se escaneo un contenedor porque no fue escogido por el sistema de perfiles de riesgo o aleatorio.

Por otra parte, la responsabilidad del escaneo de contenedores queda en manos de los puertos, para evitar los cambios frecuentes que se dan normalmente por rotación del personal de policía o de instituciones públicas; además que esto puede tipificarse como un servicio portuario general, al igual que la seguridad portuaria, tal como consta en la Ley de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial.

1.7.7.3 Descarga/Almacenaje de la Unidad

Se realizó con normalidad y de acuerdo a los procedimientos del puerto: recepción en patio, revisión, estiba e inclusión en inventario. El contenedor quedó ubicado en el patio asignado, previo a su embarque.

1.7.8 Aforo Aduana

1.7.8.1 Notificación de Aforo

El exportador cuenta con un buen perfil de riesgos por lo que fue escogido para aforo automático y por eso no hubo aforo físico de la carga, ni documental.

1.7.8.2 Preparación de Documentos

Para el caso de aforo, únicamente se requiere de una copia de la DAE y la Factura Comercial pero este requisito fue exonerado.

1.7.8.3 Facturación en Puerto / Crédito

Este proceso implica el pago anticipado por los servicios portuarios de posicionamiento del contenedor para aforo, la cuadrilla y el montacargas para la operación de desestiba y estiba. Este proceso no se realizó por contar con aforo automático.

1.7.8.4 Proceso de Aforo

No se realizó procedimiento de aforo físico.

1.7.8.5 Salida Autorizada

Se dio de manera automática al momento de asignarse el aforo automático al exportador.

1.7.9 Inspección Antinarcoóticos

1.7.9.1 Notificación de Inspección

Esta exportación no tuvo notificación alguna de inspección antinarcoóticos.

1.7.9.2 Preparación de Documentos

Procedimiento a cargo del exportador, que consistió en reunir cartas de autorización, DAE, requerimiento de inspección y factura comercial. No fue necesario hacerlo, al no haber sido notificados.

1.7.9.3 Facturación en Puerto / Crédito

No hubo facturación al no haber ningún servicio pendiente con el puerto.

1.7.9.4 Proceso de Inspección

No se realizó procedimiento de inspección.

1.7.9.5 Desbloqueo de la carga

Al no haber inspección antinarcoóticos, no aplica el bloqueo.

1.7.10 Transporte Internacional

1.7.10.1 Booking / Confirmación de Reserva

Procedimiento realizado por el exportador en cuanto a solicitar el espacio en la nave, y por la naviera en cuanto a confirmar dicho espacio mediante un número de reserva. Este trámite fue realizado de la manera usual mediante ingreso en la página web de la naviera y la confirmación se produjo a través de un correo electrónico enviado por la naviera al exportador, dentro de un tiempo razonable de espera.

1.7.10.2 Transporte Marítimo

Buque zarpó dentro del rango de tiempo anunciado en itinerario.

1.7.10.3 Documentación de Embarque (BL)

El conocimiento de embarque fue entregado a los 2 días posteriores al zarpe de la nave, previo la cancelación del flete y gastos locales. Documentos están acorde con la proforma enviada para la reserva de espacio.

1.8 CONCLUSIONES

Los resultados de la prueba piloto en la cadena logística del banano fueron los esperados, considerando que el protocolo correspondiente no se puede implementar de manera integral, por falta de la firma del acuerdo interinstitucional que permita su ejecución a todo nivel por parte de actores de la cadena.

El piloto fue realizado entre el 8 y 13 de septiembre de 2015, desde el primer trámite realizado hasta el zarpe del buque que transportó la exportación escogida. Es decir, un total de 6 días. Se debe considerar que todas las actividades realizadas fueron ejecutadas por distintos actores y muchas de estas de manera simultánea.

En cuanto a los tiempos de ejecución, no se encontraron demoras puntuales que pudieran afectar en demasía el proceso o incrementar sus costos. El cuadro adjunto refleja cada uno de estos tiempos en cada actividad realizada. Sin embargo, con la completa aplicación del protocolo, será posible reducir ciertos tiempos y por ende ahorros en trámites, disminución del tiempo de entrega en puerto para conexión inmediata del contenedor, evitando la disminución del tiempo de consumo del producto.

La realización del piloto, demostró la necesidad de incorporar en Ventanilla Única Ecuatoriana (VUE), todos estos procesos documentales, tal como lo recomendamos en el protocolo; al igual que mantener un registro único de información de exportadores. Esto va a proporcionar las siguientes ventajas de manera inmediata:

- a) Simplificación de los trámites al no tener que presentar los mismos documentos cada vez;
- b) Disminución de costos en tramitología; no sólo en costos de formularios, sino en desplazamientos, costos de personal o de gestión, etc.;
- c) Sustancial disminución en los tiempos de respuesta en trámites, pues todo se reduce a un proceso informático donde en muchos casos se elimina la gestión discrecional del funcionario;
- d) Disminución de errores en trámites, muy usuales en trámites manuales documentales;
- e) Mejor trazabilidad de trámites y documentos, que permite ubicarlos con mayor rapidez y en un histórico indefinido, frente a un archivo físico que ocupa más espacio y limita el almacenamiento de la información;

- f) Disminución de la corrupción y tramitadores, al poder hacer directamente una gestión vía electrónica, sin el concurso de la discrecionalidad de personas y que puedan conducir a actos de corrupción;
- g) Mayor seguridad en los procesos de gestión documental, al no existir documentos que pueden alterarse más fácilmente, y
- h) Capacidad para hacer gestiones o trámites vía electrónica, las 24 horas del día, 365 días al año y desde cualquier lugar del país, sin la limitante de los horarios de atención.

En cuanto a aspectos de seguridad, la empresa tenía pocas falencias en la trazabilidad de la carga, no así del producto. El concepto de exportar, se circunscribía a las actividades de producir, cargar el contenedor y despacharlo. Todo lo demás lo tenían subcontratado con otras empresas o simplemente no se hacían los controles. El protocolo les ayudó a darse cuenta que la responsabilidad del embarque concluye para ellos en el momento en que el buque zarpa a su destino, e incluso más allá. Dio una visión clara de los controles que debían asumir directamente, aunque la parte operativa la sigan haciendo sus subcontratistas. Les enseñó que deben conocer más a sus socios comerciales y a exigir seguridades de todo tipo y a establecer patrones de trazabilidad de su carga.

El uso del protocolo fue muy útil para el exportador, al implementar cambios de procedimientos en unos casos y la aplicación de nuevos procedimientos en otros casos, sobre todo en la implementación de controles de seguridad y la importancia de asumir ciertas funciones que le permiten tener mayor control sobre la cadena logística de sus exportaciones.

En nuestra apreciación, por los resultados obtenidos y la interacción con los exportadores, podemos concluir como muy satisfactorio el piloto, tanto por la utilidad al exportador de utilizar el protocolo, como a nosotros en la obtención de información valiosa que valida el trabajo realizado en el protocolo y su validez como herramienta de consulta para los exportadores de banano.