


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 CACAO

Cliente:

Ministerio de Comercio Exterior

Guayaquil, 17 de julio de 2015

INDICE

1	PRUEBA PILOTO DE CACAO.....	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	Declaración Aduanera de Exportación – DAE	7
1.7.1.2	Declaración Juramentada de Origen – DJO.....	7
1.7.1.3	Certificado Fitosanitario	7
1.7.1.4	Factura Comercial.....	8
1.7.1.5	Proforma de Embarque	8
1.7.1.6	Certificado de Origen – CO	8
1.7.1.7	Autorización de Ingreso y Salida de Vehículos – AISV	8
1.7.1.8	Guía de Remisión.....	8
1.7.2	Ensacado/Empaque	9
1.7.2.1	Ensacado/Empaque.....	9
1.7.2.2	Etiquetado	9
1.7.2.3	Paletizado	9
1.7.3	Monitoreo del Contenedor	9
1.7.3.1	Retiro/Arribo del Contenedor	9
1.7.3.2	Puntos de Chequeo	10
1.7.3.3	Rastreo Satelital	10
1.7.4	Unidad de Transporte Terrestre	10
1.7.4.1	Revisión de documentos	10
1.7.4.2	Revisión de la Unidad de Transporte	10
1.7.4.3	Revisión del Contenedor	10
1.7.5	Carga y Estiba de Unidad de Transporte.....	11
1.7.5.1	Preparación del Contenedor	11
1.7.5.2	Carga/Estiba	11
1.7.5.3	Cierre de Contenedor o Camión.....	12
1.7.6	Transporte Interno.....	12
1.7.6.1	Determinación de Ruta	12
1.7.6.2	Transporte hasta lugar de destino	13
1.7.7	Ingreso al Puerto	13
1.7.7.1	Revisión de Documentos.....	13
1.7.7.2	Pesaje/Escaneo de la Unidad	13
1.7.7.3	Descarga/Almacenaje de la Unidad	13
1.7.8	Aforo Aduana	14
1.7.8.1	Notificación de Aforo	14

1.7.8.2	Preparación de Documentos.....	14
1.7.8.3	Facturación en Puerto / Crédito.....	14
1.7.8.4	Proceso de Aforo	14
1.7.8.5	Salida Autorizada.....	14
1.7.9	Inspección Antinarcoáticos	14
1.7.9.1	Notificación de Inspección	14
1.7.9.2	Preparación de Documentos.....	14
1.7.9.3	Facturación en Puerto / Crédito.....	15
1.7.9.4	Proceso de Inspección.....	15
1.7.9.5	Desbloqueo de la carga	16
1.7.10	Transporte Internacional	16
1.7.10.1	Booking / Confirmación de Reserva	16
1.7.10.2	Transporte Marítimo	16
1.7.10.3	Documentación de Embarque (BL).....	16
1.8	Conclusiones.....	16

1 PRUEBA PILOTO DE CACAO

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 cacao, 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 cacao, fue necesario implementar una prueba piloto con el fin de demostrar las ventajas en la aplicación de este protocolo en el proceso de exportación del cacao.

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 Cacao, 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 cacao;

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 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 cacao.
- 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 objetivo 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 Cacao, 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 cacao, se trabajó con la asociación de exportadores de cacao ANECACAO y se socializó el contenido de este protocolo, como primera etapa.

De un listado de exportadores proporcionado por la asociación de exportadores, se escogió a una empresa exportadora de cacao ubicada en la vía Duran-Tambo, con varios años en la actividad 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 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, la Jefe de Comercio Exterior y su asistente.

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 de

midieron los tiempos de ejecución de las distintas fases en lo documental, utilizando para ello un cuadro o lista de chequeo del proceso logístico de una exportación de cacao.

En lo que concierne a la parte operativa, se visitó la planta para observar el proceso del cacao en grano. Se sostuvo conversaciones con el Gerente de Planta, 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. Al ser un contenedor de exportación directa, hubo la necesidad de complementar gráficamente el proceso de una consolidación en puerto de otro exportador.

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 Declaración Aduanera de Exportación – DAE

Se generó 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. La respuesta de aduana no debe ser mayor a 10 minutos desde que el exportador transmite la DAE.

1.7.1.2 Declaración Juramentada de Origen – DJO

El exportador estaba generando una DJO en cada embarque, para luego generar el Certificado de Origen correspondiente. Con la aplicación del protocolo, se dio cuenta que esto no es necesario y que debe hacer únicamente una DJO por cada tipo de producto a exportar y esa DJO tendrá una validez de un año.

1.7.1.3 Certificado Fitosanitario

Se generó de acuerdo a los procedimientos existentes, sin ningún contratiempo y dentro del plazo indicado como usual. Este certificado requiere de un pre-certificado que se emite luego de una inspección de la carga de exportación; inspección que debe realizarse mínimo 72 horas luego de ser fumigada (por razones de seguridad). Una vez firmado el Acuerdo Interinstitucional, se aplicará el protocolo el cual

determina la eliminación del pre-certificado y la certificación en línea vía Ventanilla Única Ecuatoriana (VUE).

1.7.1.4 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.

1.7.1.5 Proforma de Embarque

Se generó vía electrónica con la naviera, de acuerdo a los procedimientos de esta y en plazo aceptable.

1.7.1.6 Certificado de Origen – CO

Se generó en la VUE de acuerdo a los procedimientos existentes, sin ningún contratiempo. Fue enviada la solicitud a Fedexpor. Según el exportador, usan a este gremio porque el MIPRO tiene la política de aprobar los certificados 24 horas laborables de su presentación, por lo que no pueden obtenerse de inmediato. El protocolo establece que la respuesta debe ser dentro del mismo día de enviada la solicitud.

1.7.1.7 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 15 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.

1.7.1.8 Guía de Remisión

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

1.7.2 Ensacado/Empaque

1.7.2.1 Ensacado/Empaque

El proceso de ensacado se realizó en días previos, de acuerdo a los procedimientos y tecnología de la empresa exportadora, separándose 363 sacos de 69 kilos para la exportación de un contenedor. Este lote fue sometido luego a un proceso de fumigación con fosforo de aluminio.



Foto: CORPEI

1.7.2.2 Etiquetado

No aplica por el tipo de producto.

1.7.2.3 Paletizado

No aplica por el tamaño de sacos que se exportaron. Con el tamaño de sacos utilizados, de mayor capacidad, no es posible paletizar el embarque porque el contenedor ya estaba casi en su máxima capacidad en volumen. En caso de utilizarse sacos de menos tamaño, digamos de 45 kilos, sería posible utilizar pallets, lo que mejoraría los tiempos de carga y estiba de los contenedores, así como la desestiba y descarga en destino.

1.7.3 Monitoreo del Contenedor

1.7.3.1 Retiro/Arribo del Contenedor

El proceso de monitoreo del contenedor, en cuanto a la fecha y hora del retiro de la unidad del patio de contenedores o puerto y la hora de arribo a la planta, no fue realizado por el

exportador. La información fue obtenida directamente del chofer del camión que llevó el contenedor. Con la aplicación del protocolo, el exportador deberá hacer ese control por sí mismo, disminuyendo así el riesgo de contaminación.

1.7.3.2 Puntos de Chequeo

No aplica al no haberse hecho el control por parte del exportador o empresa contratada para el efecto.

1.7.3.3 Rastreo Satelital

La información sobre el rastreo satelital del contenedor fue obtenida directamente del transportista, pues el exportador no contaba con el procedimiento para hacerlo. Con la aplicación del protocolo, esto se cumplirá, al contratarse empresas de transporte que dispongan de GPS en sus unidades. El rastreo cubre ahora desde el momento en que la unidad es retirada del puerto o patio de contenedores, durante su trayecto a la planta y el retorno hasta el puerto.

1.7.4 Unidad de Transporte Terrestre

1.7.4.1 Revisión de documentos

Este procedimiento no forma parte de los procesos de control del exportador. Contrataron una empresa externa para la prestación del servicio de control y seguridad. La empresa contratada únicamente anota la información del chofer, para el formulario de acompañamiento y de control. Con la aplicación del protocolo, la razón de dicho control por parte del exportador, se establece además 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 no forma parte de los procesos de control del exportador. Contrataron una empresa externa para la prestación del servicio de control y seguridad. La empresa contratada únicamente anota la información del camión, para el formulario de acompañamiento y de control. Con la aplicación del protocolo, la razón de dicho control por parte del exportador, cambia a identificar 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 no forma parte de los procesos de control del exportador. Contrataron una empresa externa para la prestación del servicio de control y seguridad. La empresa contratada realizó una inspección del interior y exterior del contenedor, de manera física y con la ayuda de

canes, al parecer entrenados para la detección de sustancias prohibidas. Sin embargo, no se hizo una revisión contra el EIR (Equipment Interchange Report). Independientemente de quien haga la revisión, con la aplicación del protocolo este procedimiento se completará de manera más eficiente mediante la revisión integral de la unidad y contra el EIR para detectar reparaciones o alteraciones no registradas o autorizadas.

1.7.5 Carga y Estiba de Unidad de Transporte

1.7.5.1 Preparación del Contenedor

Procedimiento realizado por una empresa externa, dentro de un tiempo aproximado de una hora para las labores de empapelado y colocación de dry bags (bolsas deshumidificantes). Materiales utilizados eran los correctos para el trabajo a desempeñar y poder mantener una humedad máxima de 7%.



Foto: CORPEI

1.7.5.2 Carga/Estiba

Procedimiento realizado por la exportadora, con tiempos óptimos al utilizar una banda transportadora para la carga del contenedor. Esto acortó al menos en 40-45 minutos la operación de carga y su costo, al reducir el número de estibadores y el normal agotamiento del personal al tener que levantar y transportar sacos de 69 kilos.



Foto: CORPEI

1.7.5.3 Cierre de Contenedor o Camión

Una vez terminada la operación de carga y estiba, se procede al cierre del contenedor. Esta operación es realizada por la empresa externa contratada para la seguridad. Se toman los datos de los sellos colocados y se documenta fotográficamente el proceso. El protocolo establece el mismo procedimiento.



Foto: CORPEI

1.7.6 Transporte Interno

1.7.6.1 Determinación de Ruta

Este procedimiento no forma parte del proceso del exportador, quedando en la discrecionalidad del transportista.

Sin embargo, con la implementación del protocolo se hubieran establecido parámetros para la determinación de la ruta a seguir. Estos parámetros incluyen 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. 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, aunque hubo una espera en cola de una hora.

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. 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 ya ha realizado exportaciones varias veces y aduana lo consideró para aforo automático, por lo que no hubo notificación.

1.7.8.2 Preparación de Documentos

No aplica.

1.7.8.3 Facturación en Puerto / Crédito

No aplica.

1.7.8.4 Proceso de Aforo

No aplica.

1.7.8.5 Salida Autorizada

Se dio de manera automática en el EcuPass debido al canal de aforo determinado por aduana.

1.7.9 Inspección Antinarcoáticos

1.7.9.1 Notificación de Inspección

Fue recibida por correo electrónico a las 6 horas y media de haber ingresado el contenedor al puerto, de acuerdo al procedimiento de perfilación de la Policía Antinarcoáticos (PNA). Con esto, el contenedor se quita de la programación de estiba al buque y se lo pone a órdenes de las autoridades de policía. Poder determinar las razones por las cuales el contenedor fue seleccionado para inspección, no es muy fácil. Las condiciones del perfilamiento, para que se de una inspección pueden ser simplemente aleatorias o por razones tal como el destino (Europa), antecedentes de la empresa o el transportista, tipo de carga (en sacos), el haber sido consolidado en planta, etc.

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.

1.7.9.3 Facturación en Puerto / Crédito

Proceso a cargo del exportador, realizado según procedimiento del puerto y en tiempo razonable.

1.7.9.4 Proceso de Inspección

Realizado de acuerdo a los protocolos de la PNA. Luego de la apertura del contenedor, se retiraron una gran cantidad de sacos a discreción del funcionario inspector siendo colocados en el suelo, de manera linear. El inspector provisto de guantes quirúrgicos, hizo punciones aleatorias en distintos sacos e inspeccionó diferentes granos. Algunos sacos fueron descocidos y el inspector metió la mano revolviendo el contenido, con el propósito de buscar algo más que no sean granos de cacao. Luego de esto hizo circular al can entre los sacos y encima de algunos.

Al no haber novedad en los sacos, la inspección continuó en el exterior e interior del contenedor, inspección de paredes, techo y piso. Si hizo algunas perforaciones aleatorias al piso, siendo subsanadas con silicón.

Con la aplicación del protocolo de cacao se hubiera hecho énfasis en la esterilidad del procedimiento, especialmente el manipuleo. Los sacos hubieran sido dispuestos sobre papel secante para evitar el contacto directo con el suelo, así como mayor control sobre el can por parte del inspector.

A pesar de no haberse producido daños aparentes a la carga, fue obvio que la policía antinarcóticos ha modificado en cierta forma sus procedimientos recientemente, dado que hubo cierta preocupación por las condiciones de la carga durante el manipuleo. Sin embargo y a pesar de tener la obligación de seguir un manual de procedimientos institucional, el inspector utilizó su discrecionalidad, para determinar el número de sacos que inspeccionaría y no siguiendo un patrón establecido de muestra aleatoria. El número de sacos podría considerarse excesivo dado el tipo de producto y su embalaje, pues se revisaron cerca de 50 sacos, lo que constituía mas o menos el 14% del contenedor.

Terminada la diligencia, se hizo la re-estiba del contenedor y se colocaron nuevos sellos. Este proceso se realizó en presencia de un delegado del puerto y otro del exportador. Luego de esto se le entregó al delegado del exportador un documento que consistía en una copia del acta de inspección, con el nombre del inspector anotado y donde firmó el delegado del exportador solamente. En el protocolo, se recomienda que una copia del acta, firmada por todos los presentes, sea adherida a una de las paredes internas del contenedor, contiguo a la puerta. De esta manera, en destino se podrá conocer que ese contenedor fue objeto de inspección.

El tiempo de inspección fue de 3 horas y podría considerarse excesivo para el tipo de producto y la forma de control, que consiste en introducir cánulas que evidencien la presencia de droga.

1.7.9.5 Desbloqueo de la carga

Se produjo electrónicamente por parte del inspector de la PNA, en el sistema informático del puerto. Con esto, se puso el contenedor nuevamente en la programación de estiba al buque.

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.

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 3 días posterior 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 cacao 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 del cacao fue realizado entre el 15 y el 22 de junio de 2015, desde el primer trámite realizado hasta el zarpe del buque que transportó la exportación escogida. Es decir, un total de 7 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 y reducción en los tiempos de entrega al puerto.

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.

La calidad del producto luego de la inspección antinarcóticos y aforo de aduana, no pudo comprobarse a simple vista, y tampoco hay hasta el momento ningún reclamo por parte del importador en destino. En cuanto a mermas, sólo quedaron algunos granos en el suelo luego de la inspección, que posiblemente no llegue a una libra de peso.

En cuanto a aspectos de seguridad, la empresa tenía ciertas falencias en la trazabilidad de la carga, no así del producto. El concepto de exportar, se circunscribía a las actividades de acopio, ensacado, 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 cacao.