



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

**FACULTAD DE ESPECIALIDADES EMPRESARIALES
CARRERA DE INGENIERIA EN COMERCIO Y FINANZAS
INTERNACIONALES**

TÍTULO:

ESTUDIO PARA LA REDUCCIÓN DEL RIESGO DE
CONTAMINACIÓN POR ESTUPEFACIENTES EN LAS
EXPORTACIONES DE BANANO EN EL PUERTO MARÍTIMO DE
GUAYAQUIL

AUTOR:

SALES GONZALEZ JOSÉ JULIAN

**Trabajo de Titulación previo a la Obtención del Título de:
INGENIERIA EN COMERCIO Y FINANZAS INTERNACIONALES
BILINGÜE**

TUTORA:

Econ. Alcívar Avilés, María Teresa, Mgs.

Guayaquil, Ecuador

2016



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

**FACULTAD DE ESPECIALIDADES EMPRESARIALES
CARRERA COMERCIO Y FINANZAS INTERNACIONALES**

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo de titulación fue realizado en su totalidad por José Julian Sales González, como requerimiento para la obtención del Título de Ingeniería en Comercio y Finanzas Internacionales Bilingüe.

TUTOR

Econ. Teresa, Alcívar Avilés, Mgs

DIRECTORA DE CARRERA

Ing. Teresa Knezevich Pilay, Mgs

Guayaquil, a los 26 días del mes de Febrero del año 2016



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

**FACULTAD DE ESPECIALIDADES EMPRESARIALES
CARRERA DE COMERCIO Y FINANZAS INTERNACIONALES**

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, **José Julian Sales González**

DECLARO QUE:

El Trabajo de Titulación **Estudio para la reducción del riesgo de contaminación por estupeficientes en las exportaciones de banano en el puerto marítimo de Guayaquil** previo a la obtención del Título de **Ingeniero en Comercio y Finanzas Internacionales Bilingüe**, ha sido desarrollado respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan al pie de las páginas correspondientes, cuyas fuentes se incorporan en la bibliografía. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance del Trabajo de Titulación, de tipo **Proyecto Integrador** referido.

Guayaquil, a los 26 días del mes de Febrero del año 2016

EL AUTOR

José Julian Sales González



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

**FACULTAD DE ESPECIALIDADES EMPRESARIALES
CARRERA DE COMERCIO Y FINANZAS INTERNACIONALES**

AUTORIZACIÓN

Yo, **José Julian Sales González**

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil a la **publicación** en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación: **Estudio para la reducción del riesgo de contaminación por estupefacientes en las exportaciones de banano en el puerto marítimo de Guayaquil**, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, a los 26 días del mes de Febrero del año 2016

EL AUTOR:

José Julian Sales González

AGRADECIMIENTO

A Dios le agradezco eternamente la fuerza, coraje y las ganas de salir adelante que depositó en mí, esencial para no desfallecer en aquellos malos momentos, que me permitió levantarme cada vez que caí y seguir superándome, gracias por permitirme hoy escribir estas palabras que concluyen con una etapa más en mi vida.

Mis soportes fundamentales para existir y seguir creciendo, que lucharon por mí desde un principio para darme lo mejor, por darme ánimo, por estar siempre en cada momento para ayudarme a seguir escalando en mi vida, gracias por hacerme esforzar al máximo y guiarme, gracias papá y mamá.

A mi tutora la Eco. Teresa Alcívar que me guió durante todo este proceso brindándome sus conocimientos y dirección para poder concluir con excelencia este trabajo de investigación.

A todos y cada uno de mis profesores que me forjaron como profesional en todos estos años, impartándome sus conocimientos y experiencias, gracias por formarme con el objetivo de conseguir mis sueños.

Gracias a mis mejores amigos de la universidad por haber hecho más placentera esta experiencia y gracias a todos los que estuvieron involucrados en mi camino.

José Julián Sales González

DEDICATORIA

Este trabajo va dedicado especialmente a mis padres, Rosely Patricia González López y José Ricardo Sales Arcos, a ellos les agradezco todo el tiempo dedicado en mí para formarme como persona de bien y luchadora, por darme buenos valores y principios, por haberse esforzado día a día para que yo pudiera estudiar y alcanzar mis metas, por sacrificarse en los momentos más difíciles, por darme un gran ejemplo en la vida profesional y alentarme a un día llegar a ser mejores que ellos y alcanzar las metas que me proponga. A mis hermanas que estuvieron conmigo siempre, por las peleas, cariño, consejos y por estar ahí cuando no podían mis padres, gracias a mi familia por todo su apoyo incondicional, este trabajo es dedicado a ustedes y esto solo es un pequeño inicio de grandes cosas por venir y conseguir.

José Julián Sales González

ÍNDICE GENERAL

<i>CAPÍTULO I</i>	2
<i>1 Descripción de la Investigación</i>	2
1.1 Antecedentes	2
1.2 Planteamiento del Problema	3
1.3 Justificación	5
1.4 Contexto.....	6
1.5 Objetivo General	7
1.6 Objetivos Específicos.....	7
<i>CAPÍTULO II</i>	7
<i>2 Base Conceptual</i>	7
2.1 Base Legal	13
2.1.1 Reglamento de La Ley de Aduanas	13
2.1.2 Código Orgánico Integral Penal (COIP)	14
2.2 Metodología	19
2.3 Enfoque.....	20
2.4 Fuentes	20
2.4.1 Fuentes Primarias	20

2.4.2	Fuentes Secundarias.....	20
2.5	Variables de la Investigación	21
2.5.1	Variable Dependiente	22
2.5.2	Variable Independiente.....	22
2.6	Alcance	22
2.7	Hipótesis	22
<i>CAPÍTULO III</i>		23
3	<i>Cadena Logística del Manejo de la Carga de Exportación del Banano Hacia el Puerto de Guayaquil</i>	23
3.1	Estructura Personal en el Manejo de la Carga y Contenedor	24
3.2	Puntos Vulnerables en la Cadena Logística	24
3.3	Sistemas de Seguridad Usados por Exportadoras de Banano en Guayaquil.....	25
3.4	Papel de los entes públicos en la prevención del tráfico de drogas.....	27
3.4.1	Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE)	27
3.4.2	Contecon	27
3.4.2.1	Historia	27
3.4.2.2	Sistemas y equipos de seguridad para las cargas de exportación en el Puerto marítimo de Guayaquil.....	28
3.4.3	Unidad antinarcóticos del puerto de Guayaquil	29

3.4.3.1	Equipamiento para la inspección de contenedores	30
3.4.3.2	Tipos de Inspecciones de la Unidad Antinarcoáticos del Puerto Marítimo de Guayaquil.....	31
3.4.3.2.1	Inspección intrusiva	31
3.4.3.2.2	Inspección no intrusiva pre embarque	31
3.4.3.2.3	Inspección Van escáner.....	31
3.4.3.2.4	Otros controles.....	32
	<i>CAPITULO IV.....</i>	<i>32</i>
4	Entrevistas a Exportadoras de Banano	32
4.1	Análisis de Datos Estadísticos de las Entrevistas a Empresas Exportadoras de Banano	33
	<i>CAPÍTULO V.....</i>	<i>47</i>
5	<i>Métodos, Modalidades y Destinos más Usados por los Narcotraficantes para la Introducción de Droga en las Cargas de Exportación Ecuatorianas.....</i>	<i>47</i>
5.1	Métodos	47
5.2	Modalidades.....	48
5.2.1	Gancho Ciego O Rip Off.....	49
5.2.2	Contaminación Estructura	49
5.2.3	Contaminación Producto	50

5.3	Destinos Usados por los Traficantes para el Envío de la Droga	50
5.4	Cantidad de Droga Decomisada en el Puerto Marítimo de Guayaquil	52
<i>CAPÍTULO VI</i>		<i>54</i>
6.	Formulación De Estrategias Para Mejorar la Seguridad de las Exportaciones de Banano.....	54
6.1	Descripción	54
6.2	Implementación de la certificación BASC (<i>Business Alliance for Secure Commerce</i>) Alianza Empresarial para el Comercio Seguro	54
6.2.1	Historia BASC.....	54
6.2.2	Política de calidad.....	56
6.2.3	BASC Ecuador.....	56
6.2.4	Estructura de la organización BASC Capítulo Guayaquil	58
6.2.5	Entes participantes del BASC.....	59
6.2.6	Implementación de certificación BASC en las empresas exportadoras de banano.....	59
6.2.7	Norma y Estándar BASC	60
6.2.8	Beneficios certificación BASC.....	61
6.2.9	Requisitos de afiliación Capítulo Guayaquil.....	61
6.2.10	Costos del proceso de certificación	64
6.2.11	Procesos de certificación.....	65
6.2.11.1	Auditoría de Pre-certificación.....	66

6.2.11.2 Auditoría de Certificación	66
6.2.11.3 Auditoría de Re-certificación	67
6.3 Seguridad y Visibilidad Global Intermodal Puerta a Puerta de la Cadena de Suministro de Contenedores.....	70
6.3.1 Objetivo	70
6.3.2 Antecedente.....	70
6.3.3 Sistema de Información Compartida de Contenedores Intermodal (SICIS).....	71
6.3.3.1 Características del sistema.....	71
6.3.3.2 Áreas que engloba SICIS	72
6.3.4 Dispositivo de Seguridad de Contenedores (DSC).....	73
6.3.5 Funcionalidad de la estrategia.....	73
6.3.6 Beneficios	76
6.3.6.1 Beneficios en seguridad	76
6.3.6.2 Beneficios en procesos aduaneros y portuarios	76
6.3.6.3 Beneficios en ahorro.....	77
6.3.6.4 Beneficios comerciales	78
6.3.6.5 Beneficios de Servicio al Cliente.....	79
<i>CONCLUSIONES</i>	80
<i>RECOMENDACIONES</i>	83
<i>BIBLIOGRAFÍA</i>	84

TRABAJOS CITADOS..... 90

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Exportaciones de Banano desde el año 2011 al 2015.....	4
Tabla 2: Variables Utilizadas en la Investigación.	21
Tabla 3: Estructura del Personal que intervienen en el manejo de la carga	24
Tabla 4: Principales Continentes de Destino de estupefacientes del año 2015.....	50
Tabla 5: Principales Continentes de Destino de estupefacientes del año 2014.....	51
Tabla 6: Principales continentes de Destino de Estupefacientes, año 2013.....	51
Tabla 7: Principales Continentes de Destino de Estupefacientes, año 2012.....	52
Tabla 8: Aprehensiones de Droga en el Puerto Marítimo de Guayaquil	52
Tabla 9: Pérdida de Contenedores por Contaminación con estupefacientes.	53
Tabla 10: Estructura de la organización BASC Capítulo Guayaquil	58
Tabla 11:Entes participantes del BASC	59
Tabla 12: Categoría según ventas anuales.....	64
Tabla 13: Pagos mensuales según categorías	65
Tabla 14: Valores por Auditorias.....	65
Tabla 15: Etapas del proceso de certificación BASC	68
Tabla 16: Empresas bananeras certificadas capitulo Guayaquil	69

ÍNDICE DE IMÁGENES

Imágen 1: Intercambio de Equipos	94
Imágen 2: Kit de Seguridad de la Empresa Hamburg Sud	96
Imágen 3: Kit de Seguridad Hamburg Sud 2.....	97
Imágen 4: Sticker de Seguridad.....	97
Imágen 5: Candado Botella	98
Imágen 6: Candado Botella 2.....	98
Imágen 7: Dispositivo de Seguridad de Contenedor	99
Imágen 8: Van Escáner	99
Imágen 9: Contenedor Refrigerador.....	100
Imágen 10: Seguridad Contecon – Sello de Cable y Sello de Plástico.....	100
Imágen 11: Sello de Cable – Unidad Anti narcótico	101

RESUMEN

El presente trabajo de investigación tiene como objetivo presentar posibles estrategias que permitan controlar el narcotráfico en las exportaciones salientes desde el Puerto Marítimo de Guayaquil y así poder reducir la contaminación por estupefacientes en las cargas de exportación ecuatorianas, principalmente en las exportaciones de banano, hacia donde está enfocado el análisis de este trabajo.

El objetivo es proveer mayor seguridad a las cargas de banano de exportación por parte de las empresas exportadoras y el gobierno, para que el comercio no se vea afectado, mejorando así la imagen comercial del país, de las empresas exportadoras, de los productos ecuatorianos, abrir nuevos mercados, mejorar el atractivo comercial y así ganar una mejor ventaja competitiva frente a otros países.

Para establecer las estrategias se realizó una investigación a los principales entes que intervienen en la cadena logística de exportación del banano, entre ellas: Exportadoras de Banano, Agencias Navieras, Policía Antinarcóticos, Puerto Marítimo de Guayaquil (Contecon), con el fin de conocer los principales problemas y deficiencias en las seguridades de exportación del banano.

Así se establecen dos estrategias: adquisición certificación BASC por las empresas exportadoras de banano para mejorar la seguridad en toda la trazabilidad logística de sus exportaciones y en el Puerto Marítimo de Guayaquil la implementación de dispositivos de seguridad de contenedores junto con un sistema que permita compartir datos del estado de los contenedores en tiempo real a todos los involucrados con la carga de exportación.

Palabras Claves: Contaminación, estupefacientes, narcotráfico, comercio, exportaciones, productos ecuatorianos, banano, seguridad, contenedores.

ABSTRACT

The present research has as objective to propose possible strategies to control drug trafficking in outgoing exports from the seaport of Guayaquil and thus reduce the contamination by drugs in Ecuadorian exports, mainly in banana exports where is focused the analysis of this work.

The aim is to provide more security to the banana cargos of export by the exporting companies and the government, so that the trade is not affected, enhancing the commercial brand of the country, exports companies, Ecuadorian products, open new markets, improve the commercial appeal and thus earn a greater competitive advantage over other countries.

To establish the strategies, a research is conducted to the mains entities involved in the supply chain of the banana exports: banana exporters, shipping agents, antinarcotics police, seaport of Guayaquil (Contecon), in order to know the main issues and deficiencies in the security of the banana export logistics.

So two strategies are established: Acquisition of BASC certification by banana exporters to improve the security of all logistics traceability of their exports and in the seaport of Guayaquil the implementation of container security devices linked with a system to share information of the state of the containers to everyone involved with export cargo in a real time.

Keywords: Contamination, drugs, drug trafficking, trade, exports, Ecuadorian products, bananas, security, containers.

INTRODUCCIÓN

El estudio para la reducción del riesgo de contaminación por droga en las exportaciones de banano, será explicado a través de un análisis cualitativo y cuantitativo, que permitirá conocer la realidad de los problemas de seguridad que existen en la seguridad de la logística de la carga de exportación y conocer por medio de cifras las tendencias en el tráfico de droga en las exportaciones.

Este estudio cuenta con tres objetivos los cuales están desarrollados en secuencia para llegar a una conclusión del estado de la investigación y plantear las respectivas soluciones.

Objetivo uno: Analizar la cadena logística del manejo de la carga de exportación del banano, conocer los puntos de mayor vulnerabilidad en la cadena y la seguridad existente para la carga.

Objetivo dos: Conocer los destinos, métodos y modalidades usadas por los narcotraficantes para introducir droga en las cargas de exportación.

Objetivo tres: Estrategias que permiten a las empresas exportadoras mejorar la seguridad en la trazabilidad de la cadena logística de exportación. Mejorar la seguridad de los contenedores desde el Puerto Marítimo de Guayaquil hasta el puerto de destino.

CAPÍTULO I

1 Descripción de la Investigación

1.1 Antecedentes

Desde los orígenes y evolución del comercio y la transportación marítima, se ha visto la presencia de introducción ilegal de sustancias estupefacientes por los narcotraficantes dentro de las mercancías, contenedores y buques sin el conocimiento de las partes que realizan la exportación, empresas exportadoras, importadoras, transportistas terrestres, navieras, aduanas y puertos.

A medida que transcurren los años los carteles y grupos de narcotraficantes crecen día a día, aumentando el riesgo de contaminación de todo tipo de estupefacientes en las exportaciones de todo el mundo y a medida que las exportaciones y destinos incrementan, los procesos de seguridad para controlar las exportaciones se vuelven más vulnerables haciendo más difícil la labor de detectar el material ilegal en las cargas.

Fue por ello que el gobierno de los Estados Unidos creó el ATPDEA (*Andean Trade Promotion and Drug Eradication Act*), o conocido en español como la Ley de Preferencias Arancelarias Andinas y Erradicación de la Droga, la cual tenía como objetivo erradicar la producción de cocaína al promover alternativas de cultivos mediante la preferencias arancelarias de pago cero por ciento de impuestos por un periodo de diez años a los productos provenientes de Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia países que fueron catalogados productores de droga.

El ATPDEA no daba ayuda puntual a Ecuador en base a la erradicación de cultivo y tráfico de coca porque no es un país productor de cocaína si no un puente internacional de los países vecinos para la distribución del estupefaciente a

los que iba dirigida directamente la ayuda era hacia los otros países que sí son productores de droga como Colombia, Perú y Bolivia.

Finalmente, el ATPDEA no se renovó debido a que no fue solución para la erradicación de la droga.

Según la DNA, el Ecuador vive el problema del narcotráfico en aumento, lo que va de enero al 15 de Agosto de 2015 se ha aprehendido un total de 57.54 toneladas de sustancias estupefacientes superando por 17 toneladas métricas al mismo periodo en el 2014 un incremento del 23,14% del total de la droga incautada en el 2015 se encontró que 47,64 toneladas estaban dirigida al tráfico internacional, de las cuales se incautó 21 toneladas de clorhidrato de cocaína en el puerto marítimo de Guayaquil una tonelada más en comparación al mismo periodo en el 2014.(Policía Nacional del Ecuador , 2015)

1.2 Planteamiento del Problema

Ecuador es un territorio pequeño pero con tierras fértiles en toda su extensión, lo cual le permite una gran producción de diversos productos, caracterizándose así por ser un país productor y exportador de materia prima, entre sus principales productos están el banano, camarón, atún, flores, cacao, entre otros, los mismos que se exportan a gran parte del mundo, convirtiéndose así en un punto proveedor importante de materia prima para muchos países, entre ellos a países emergentes como Estados Unidos, Rusia, China y algunos países europeos como Alemania.

Al transcurrir los años los productos ecuatorianos se han ido abriendo campo en gran parte del mundo, las exportaciones se han incrementado en grandes cantidades y en destinos alrededor del mundo, haciendo que los productos ecuatorianos sean más competitivos y demandados por muchos países, lo cual como resultado la obtención de un atractivo comercial con países de alto nivel.

El banano como producto insignia y de mayor exportación en el Ecuador, tienen una tendencia positiva en el incremento del volumen de sus exportaciones, lo cual incrementa así mismo el riesgo de contaminación por droga debido a la gran cantidad que es enviada a diferentes países.

Tabla 1

Exportaciones de Banano desde el año 2011 al 2015

EXPORTACIONES DE BANANO	
2015	315 millones de cajas de banano
2014	298 millones de cajas de banano
2013	259 millones de cajas de banano
2012	248 millones de cajas de banano
2011	284 millones de cajas de banano

Fuente: Asociación de exportadores de Banano del Ecuador (AEBE)
Elaboración: Propia

Alrededor de 220 millones de cajas de banano salen por el Puerto de Guayaquil lo que representa el 70% de las exportaciones del Ecuador.

Es ahí donde radica el principal problema de esta investigación, siempre se ha visto presente el narcotráfico dentro de las actividades comerciales del país y a medida que aumentan las exportaciones y los destinos de exportación, aumentan los riesgos de contaminación de estupefacientes en las cargas de exportación, más aún cuando se abren rutas de exportación a países de atractivo para los narcotraficantes dónde aprovechan para ingeniarse los medios y formas de introducir estupefacientes en los productos ecuatorianos. A esto se añade que al pasar el tiempo los narcotraficantes mejoran e innovan sus métodos de tráfico de drogas para eludir los sistemas y controles de seguridad existentes contra el narcotráfico, burlando así la seguridad y vigilancia.

Estos problemas se amplifican con la ubicación geográfica del Ecuador, el cual se encuentra en medio de dos países altamente productores de droga lo que envuelve al país en una zona constante de riesgo. El narcotráfico de Colombia y

Perú han tomado al Ecuador como un medio de, así como también se han instalado producciones de droga en el Ecuador e infiltrando droga en las exportaciones ecuatorianas principalmente las que salen desde el puerto de Guayaquil en donde se despacha la mayor cantidad de exportación del país.

También se encuentra la introducción de estupefacientes por parte directa de los dueños de las exportadoras o indirectamente puede ser ocasionada por la falta de conocimiento e importancia que las empresas exportadoras les dan para controlar este tipo de riesgo, las cuales se ven afectadas por conspiraciones internas, vulnerabilidades en sus procesos logísticos y fallas en sus sistemas de seguridad, lo cual conlleva a un problema enorme en demora de procesos, pérdida total de la mercancía, incumplimiento con clientes, pérdidas millonarias para las empresas y el país, ralentizando así el desarrollo económico y comercial de las empresas y del país.

Finalmente se halla la falta de tecnología de punta que permitan a las exportaciones una mayor facilidad y soporte en los procesos, controles y seguridad en el puerto marítimo de Guayaquil.

1.3 Justificación

Como humanos y futuros profesionales en Comercio y Finanzas Internacionales se debe plantear laborar y obrar siempre en beneficio del mundo, del país y sociedad en la que se radique.

Es por ello que se elige este tema que será de mucha utilidad para cualquier proceso y puerto de exportación de banano en el país, empresas exportadoras, futuros exportadores, estudiantes y futuros profesionales.

Siguiendo los lineamientos de investigación de la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, este estudio busca mejorar el crecimiento y desarrollo económico del país, alineándose a su vez a uno de los lineamientos de

investigación de la Facultad de Especialidades Empresariales que es el acceso a la producción, recursos, posibilidades, capacidades y técnicas y a uno de la carrera de Ingeniería en Comercio y Finanzas Internacionales Bilingüe el cual menciona el análisis del macro entorno y micro entorno socioeconómico y legal que rodea al empresario en el Ecuador.

Este estudio proveerá de estrategias de seguridad para reducir el riesgo de la introducción de estupefacientes a las cargas de exportación de banano en el puerto de Guayaquil definiendo la información de procesos, sistemas y herramientas que ayuden y faciliten a las empresas exportadoras a tener sus procesos de exportación más seguros, para trabajar por un país libre de tráfico de drogas, mejorando como sociedad e imagen frente al mundo. Apuntando así a uno de los objetivos nacionales del buen vivir “SUMAK KAWSAY” que es el de garantizar la soberanía y la paz, profundizar la inserción estratégica en el mundo y la integración latinoamericana, por ende, esta investigación aportará a mejorar la transparencia y procesos de seguridad en las exportaciones ecuatorianas.

1.4 Contexto

El desarrollo de esta investigación parte analizando como punto inicial los productos de exportación que tienen mayor riesgo a la contaminación de droga, en este caso el producto de mayor riesgo en el Ecuador es el banano según las estadísticas proveídas por la Dirección Nacional Antinarcóticos, por tanto, se analizará la logística de seguridad en las exportaciones de las empresas bananeras de Guayaquil.

En consecución se hace un estudio y análisis de todas las partes que se ven afectadas por el narcotráfico en el proceso de exportación que involucra: proceso de empaque del producto, almacenamiento o centro de acopio, transporte terrestre, aduana, puerto marítimo de Guayaquil y naviera contratada para el envío de las cargas.

De esta manera, conlleva a los entes que están involucrados en el proceso exportador, empresas exportadoras de banano, empresas de transporte terrestre y marítimo, empresas u organización de seguridad, Servicio nacional de Aduanas del Ecuador, puerto marítimo de Guayaquil, Empresa CONTECON y unidades de policías antinarcoáticos.

1.5 Objetivo General

- Reducir el riesgo de contaminación por estupefacientes en las exportaciones de banano.

1.6 Objetivos Específicos

- Diagnosticar la cadena logística de exportación del banano hacia el puerto de Guayaquil.
- Identificar los diferentes métodos, formas y destinos más usados por los narcotraficantes para introducir la droga en las cargas de banano de exportación.
- Formulación de estrategias.

CAPÍTULO II

2 Base Conceptual

Aduana: Organismo encargado de aplicar la legislación relativa a la importación y exportación de mercaderías y a los otros regímenes aduaneros, de percibir y hacer percibir los gravámenes que les sean aplicables y de cumplir las demás funciones que se le encomienden.

Órgano especializado de la administración tributaria, tiene a su cargo, la vigilancia y control de entradas y salidas de personas, mercaderías y medios de

transporte, por las fronteras y zonas aduaneras de la república. (art.2, L.O.A). (Gottifredi, 1984, pág. 58)

Aforo: Operación de reconocer las mercaderías, verificar su naturaleza y valor, establecer su peso, cuenta o medida, clasificar en la nomenclatura arancelaria y determinar los derechos e impuestos que le son aplicables.

Acto administrativo aduanero que consiste en el reconocimiento de la mercadería, verificación de su naturaleza, grado de fabricación, valor, peso, cuenta o medida, acondicionamiento y de los requisitos de origen, cuando proceda; clasificación según la nomenclatura respectiva y determinación de las tarifas correspondientes (art.28, L.O.A) (Gottifredi, 1984, págs. 58-59)

Control aduanero: Conjunto de medidas tomadas con vistas a asegurar el cumplimiento de las leyes y reglamentos que la aduana está encargada de aplicar. (Gottifredi, 1984, pág. 60)

Declaración a la exportación: Manifestación obligatoria, expresa y clara sobre el régimen al cual va a ser sometida la mercadería, a exportar. (art.115, Reg. L.O.A). (Gottifredi, 1984, pág. 61)

Depósitos aduaneros: Locales y recintos pertenecientes a la aduana o autorizados por ésta, donde las mercaderías pueden ser almacenadas bajo control de la aduana; sin pago previo de los derechos e impuestos correspondientes.

Mientras permanezcan depositadas las mercaderías en estos locales y recintos, la aduana sólo puede autorizar manipulaciones tales como reconocimiento, reacondicionamiento, re-envase, extracción o toma de muestras. (Gottifredi, 1984, pág. 61)

Descarga: Operación por la cual las mercaderías, se sacan del vehículo que han sido transportadas. (Gottifredi, 1984, pág. 62)

Despacho o desaduanamiento: Cumplimiento de las formalidades aduaneras necesarias para nacionalizar las mercaderías importadas, someterlas a otro régimen aduanero, o también para exportarlas. (Gottifredi, 1984, pág. 63)

Examen previo: Revisión o inspección de la mercadería antes de someterla a un régimen aduanero determinado. (Gottifredi, 1984, pág. 63)

Frontera aduanera: Límite del territorio aduanero. Coincide con la frontera terrestre, marítima y aérea del estado nacional, (art.4, L.O.A) (Gottifredi, 1984, pág. 64')

Infracción aduanera: Toda acción u omisión que viole normas sustantivas y adjetivas que regulen el ingreso o egreso de mercaderías por las fronteras y zonas aduaneras de país, (art. 112, L.O.A). (Gottifredi, 1984, pág. 65)

Carga: Materiales, mercancías o bienes a ser transportados por algún medio de transporte.

Una de las operaciones aduaneras, típicas de la exportación, que debe cumplirse previo cumplimiento de formalidades y bajo control aduanero. (Burbano, pág. 87)

Manifiesto de carga: Documento que contiene una lista de las mercaderías que constituyen el cargamento de la nave, aeronave y demás vehículos de transporte, en el momento de su llegada o salida desde el territorio aduanero. (Gottifredi, 1984, pág. 65)

Sellos aduaneros: Sellos que pone la aduana para la aplicación de ciertos regímenes aduaneros (tránsito aduanero, en particular), generalmente con el fin de prevenir o de permitir la constatación de cualquier daño a la integridad de los bultos o de los dispositivos de cierre de los vehículos o de los equipos de

transporte. Pueden también servir de medio de identificación de las mercaderías mismas. (Gottifredi, 1984, pág. 69)

Territorio aduanero: Territorio de un estado en el cual las disposiciones de su legislación aduanera son aplicables. Es el Estado Ecuatoriano, (art. 3, L.O.A.) (Gottifredi, 1984, pág. 69)

Zona marítima aduanera: Espacio marítimo donde la aduana ejerce jurisdicción de acuerdo con la legislación correspondiente. (Gottifredi, 1984, pág. 71)

Zona primaria aduanera: Área interior de puertos, aeropuertos, recintos aduaneros y locales habilitados en las fronteras aduaneras, como otros lugares que se fijaren, (art. 5, L.O.A.) (Gottifredi, 1984, pág. 71)

Almacén: Espacio destinado para la recepción, guarda, control físico y/o contable y despacho de mercaderías. (Benítez, 2000, pág. 15)

Almacenaje: Derechos causados en aduana o en almacén fiscal por la conservación de los productos. (Benítez, 2000, pág. 15)

Contenedor: Recipiente metálico que protege a las mercancías, reduce la posibilidad de daños y hurtos, además de facilitar y reducir los tiempos de operaciones de carga y descarga en puertos. (Benítez, 2000, pág. 26)

Decomiso aduanal: Incautación, por parte de autoridades aduaneras, de mercancías que no cumplen los requisitos para su importación o exportación legal, o que son descubiertas en operaciones de contrabando. (Benítez, 2000, pág. 31)

Estiba: Es la forma de colocar las cajas una sobre otra en un acomodo alineado; acomodación de la mercancía en las bodegas de un buque. (Benítez, 2000, pág. 36)

Estibador: Personas dedicadas a la carga y descarga de mercancías, por medio de maquinaria o mediante su fuerza física. (Benítez, 2000, pág. 36)

Exportación: Salida de mercancía de un país con destino a otro, cumpliendo previamente con los requisitos que marca la ley aduanera. (Benítez, 2000, pág. 36)

Granel: Mercancías transportadas en grandes contenedores, vagones de ferrocarril, tolvas, carros tanque, cajas de transporte terrestre, buque tanque o graneleros. (Benítez, 2000, págs. 38-39)

Ley aduanera: Ley que regula la entrada y salida de mercancías del territorio nacional y de los medios en que se transporten o conducen, así como el despacho aduanero y los hechos o actos que deriven por la entrada o salida de mercancía. (Benítez, 2000, pág. 43)

Mercancía: Para fines de la ley aduanera, se considera como mercancía a los productos, artículos, efectos y cualquier otro bien aun cuando la ley la considere inalienable o irreductible a propiedad particular. (Benítez, 2000, pág. 47)

Puerto: Lugar de entrada y salida de un medio de transporte, en donde los funcionarios de aduanas pueden examinar la carga e imponer aranceles. (Benítez, 2000, pág. 53)

Tráiler: Vehículo de carga de cinco o seis ejes con capacidad máxima de 35 o 40 toneladas, respectivamente. (Benítez, 2000, pág. 60)

Manifiesto de contenedor: documento que muestre el contenido y la secuencia de carga de un contenedor. (Muñoz & Mora Aníbal, pág. 11)

Terminal de contenedores: Una zona designada para la estiba de la carga de contenedores, generalmente accesibles por camión, ferrocarril y transporte

marítimo. Aquí se recogen los contenedores, reciben, mantienen y almacenan. (Muñoz & Mora Aníbal, pág. 11)

Riesgo: probabilidad de ocurrencia de un evento que genere daño o siniestro y la necesidad económica para repararlo o reducir sus efectos. (Chocarro, Escuín, Fraile, & Gallegos, págs. 318-319)

Embalaje: Envase en el que se embala un artículo para su transporte, almacenamiento y comercialización, que debe protegerlo hasta el momento de su utilización. (Chocarro, Escuín, Fraile, & Gallegos, pág. 166)

Empaquetado: preparación de una mercadería para ser almacenada o transportada mediante su colocación en cajas o bultos apropiados. (Chocarro, Escuín, Fraile, & Gallegos, pág. 169)

Cartón corrugado: Cartón que consiste en una hoja de papel acanalado intercalada y pegada a dos hojas. (Chocarro, Escuín, Fraile, & Gallegos, pág. 93)

Droga: Sustancia medicamentosa en general. Proviene de la palabra holandesa *droog* (seco) que era como venían las plantas medicinales de América de Europa.

Se denominan Narcóticos o estupefacientes, lo que es sinónimo de producir sueño; ello no es muy exacto referido a todas sus acciones farmacológicas.

Es mejor denominar a este grupo Drogas psicotrópicas, ya que actúan sobre la actividad mental y sobre el comportamiento psicológico del individuo. (Sanjuán, 1979, pág. 21)

Agencia Naviera: Representación de varias compañías de transporte marítimo que se entiende con la contratación y pago de fletes y otros aspectos relativos al transporte marítimo de las mercancías. (Burbano, pág. 55)

2.1 Base Legal

2.1.1 Reglamento de La Ley de Aduanas

Capítulo V

Declaración aduanera

Art. 59.- Presunción de delito aduanero. - Si del aforo físico se estableciere presunciones de responsabilidad por delito aduanero se suspenderá el trámite y se levantará inmediatamente un acta pormenorizada de las mercancías, con el detalle de las circunstancias que configuran el presunto delito, que se pondrá en conocimiento del Gerente Distrital para que éste de acuerdo al mérito del informe, a su vez, ponga la mercancía a disposición del Juez Fiscal competente.(REGLAMENTO GENERAL A LA LEY ORGÁNICA DE, 1999)

El Servicio Nacional de Aduanas intervendrá como parte en los juicios que se instruyeren.

Capítulo VI

Regímenes aduaneros II

Regímenes especiales

Art. 74.- Recepción del tránsito. - Una vez que las mercancías hayan llegado al Distrito de destino o de salida se procederá a la constatación de las seguridades físicas del medio de transporte y unidad de carga, y a la comprobación de los documentos de acompañamiento que amparen el tránsito y dará por concluido el régimen e informará del particular al distrito que lo autorizó. De observarse anomalía se establecerá las acciones legales y reglamentarias

que procedan de acuerdo al Manual de procedimientos respectivo.
(REGLAMENTO GENERAL A LA LEY ORGÁNICA DE, 1999)

2.1.2 Código Orgánico Integral Penal (COIP)

Capítulo tercero

Delitos contra los derechos del buen vivir

Sección segunda

Delitos por la producción o tráfico ilícito de sustancias catalogadas sujetas a fiscalización.(Código Orgánico Integral Penal, 2014)

Artículo 220.- Tráfico ilícito de sustancias catalogadas sujetas a fiscalización. - La persona que directa o indirectamente sin autorización y requisitos previstos en la normativa correspondiente:

1. Oferte, almacene, intermedie, distribuya, compre, venda, envíe, transporte, comercialice, importe, exporte, tenga, posea o en general efectúe tráfico ilícito de sustancias estupefacientes y psicotrópicas o preparados que las contengan, en las cantidades señaladas en las escalas previstas en la normativa correspondiente, será sancionada con pena privativa de libertad de la siguiente manera: (Código Orgánico Integral Penal, 2014)

- a) Mínima escala de dos a seis meses.
- b) Mediana escala de uno a tres años.
- c) Alta escala de cinco a siete años.
- d) Gran escala de diez a trece años.

2. Oferte, almacene, intermedie, distribuya, compre, venda, envíe, transporte, comercialice, importe, exporte, tenga, posea o en general efectúe tráfico ilícito de precursores químicos o sustancias químicas específicas, destinados para la elaboración ilícita de sustancias estupefacientes y psicotrópicas o preparados que las contengan, será sancionada con pena privativa de libertad de cinco a siete años. (Código Orgánico Integral Penal, 2014)

Artículo 221.- Organización o financiamiento para la producción o tráfico ilícitos de sustancias catalogadas sujetas a fiscalización. - La persona que directa o indirectamente financie u organice, actividades o grupos de personas dedicadas a la producción o tráfico ilícito de sustancias catalogadas sujetas a fiscalización, será sancionada con pena privativa de libertad de dieciséis a diecinueve años. (Código Orgánico Integral Penal, 2014)

Artículo 226.- Destrucción de objetos materiales. - En todos los delitos contemplados en esta Sección, se impondrá la pena de destrucción de los objetos materiales de la infracción, entre los que se incluyen plantas, sustancias, laboratorios y cualquier otro objeto que tenga relación directa de medio o fin con la infracción o sus responsables. (Código Orgánico Integral Penal, 2014)

La o el juzgador podrá declarar de beneficio social o interés público los instrumentos o efectos de la infracción y autorizar su uso. (Código Orgánico Integral Penal, 2014)

Artículo 227.- Sustancias catalogadas sujetas a fiscalización. - Para efectos de este Código, se consideran sustancias catalogadas sujetas a fiscalización, los estupefacientes, psicotrópicos, precursores químicos y sustancias químicas específicas que consten en la normativa correspondiente. (Código Orgánico Integral Penal, 2014)

Capítulo quinto

Delitos contra la responsabilidad ciudadana

Sección sexta

Delitos contra la administración aduanera

Artículo 303.- Circunstancias agravantes de los delitos aduaneros. - Cuando concurren una o más de las siguientes circunstancias serán sancionadas con el máximo de la pena prevista en los artículos anteriores y con las demás sanciones previstas para el delito de que se trate, cuando. (Código Orgánico Integral Penal, 2014)

1. El partícipe del delito sea servidora o servidor público, que en ejercicio o en ocasión de sus funciones abusa de su cargo. (Código Orgánico Integral Penal, 2014)

2. El partícipe del delito sea agente afianzado de aduanas o un operador económico autorizado, que en ejercicio o en ocasión de dicha calidad abusa de ella.(Código Orgánico Integral Penal, 2014)

3. Se evite el descubrimiento del delito, se dificulte u obstruya la incautación, la retención provisional, la inmovilización y el comiso de la mercancía objeto material del delito, mediante el empleo de violencia, intimidación o fuerza. (Código Orgánico Integral Penal, 2014)

4. Se haga figurar como destinatarios o proveedores a personas naturales o jurídicas inexistentes o se declare domicilios falsos en los documentos y trámites referentes a los regímenes aduaneros. (Código Orgánico Integral Penal, 2014)

5. Los tributos causados de las mercancías sea superior a trescientos salarios básicos unificados del trabajador en general. (Código Orgánico Integral Penal, 2014)

6. Las mercancías objeto del delito sean falsificadas o se les atribuya un lugar de fabricación distinto al real, con el fin de beneficiarse de preferencias arancelarias o beneficios en materia de origen. (Código Orgánico Integral Penal, 2014)

En el caso del numeral uno, la incapacidad para el desempeño de un puesto, cargo, función o dignidad en el sector público, por el doble de tiempo que dure la pena privativa de libertad; y en el caso del numeral dos se sancionará además con la cancelación definitiva de la licencia o autorización y el impedimento para el ejercicio de la actividad de agente de aduanas o para calificar nuevamente como operador económico autorizado, de forma personal o por interpuesta persona natural o jurídica.(Código Orgánico Integral Penal, 2014)

TÍTULO IV

PRUEBA

Capítulo segundo

Actuaciones y técnicas especiales de investigación

Artículo 474.- Análisis y destrucción de sustancias catalogadas sujetas a fiscalización. - Las sustancias catalogadas sujetas a fiscalización aprehendidas se someterán al análisis químico, para cuyo efecto se tomarán muestras, que la Policía Nacional entregará a los peritos designados por la o el fiscal, quienes presentarán su informe en el plazo determinado. En el informe se deberán determinar el peso bruto y neto de las sustancias. Las muestras testigo

se quedarán bajo cadena de custodia hasta que sean presentadas en juicio. (Código Orgánico Integral Penal, 2014)

En las actuaciones periciales y de destrucción, se seguirán las siguientes reglas:

1. Cuando las sustancias catalogadas sujetas a fiscalización se encuentren impregnadas, diluidas o contenidas en bienes u objetos, los peritos determinarán la cantidad de estas sustancias de ser posible, mediante el análisis cualitativo y cuantitativo. (Código Orgánico Integral Penal, 2014)

2. Realizado el análisis químico y la determinación del peso, se entregarán las sustancias en depósito al organismo competente en materia de sustancias catalogadas sujetas a fiscalización, con su respectivo informe, guardando la cadena de custodia.(Código Orgánico Integral Penal, 2014)

3. Dentro de los quince días siguientes al inicio de la instrucción, la o el juzgador dispondrá que se proceda a la destrucción de las sustancias catalogadas sujetas a fiscalización aprehendidas y que se encuentran en depósito, salvo que, se trate de insumos, precursores químicos u otros productos químicos específicos, en cuyo caso el organismo competente en materia de sustancias catalogadas sujetas a fiscalización, podrá disponer, dentro de los sesenta días siguientes a la recepción, su utilización o donación a una entidad del sector público, su enajenación para fines lícitos o su destrucción. La donación o enajenación se realizará en la forma que determine este organismo y a favor de las personas naturales o jurídicas, previamente calificadas. (Código Orgánico Integral Penal, 2014)

4. Para la destrucción se verificará la integridad de la envoltura o el bien que la contenga y la identidad de las sustancias, se comprobará el peso bruto y el peso neto, verificando si corresponde al que consta en el informe de investigación.

En esta diligencia intervendrán la o el juzgador, el funcionario judicial respectivo y el depositario. (Código Orgánico Integral Penal, 2014)

5. Cuando en la investigación se hayan aprehendido sustancias catalogadas sujetas a fiscalización y no se pueda establecer la responsabilidad de persona alguna en la comisión de los delitos por producción o tráfico ilícitos de estas sustancias, realizado el análisis químico, determinado el peso bruto y neto, previa orden judicial, el personal del Sistema especializado integral de investigación, de medicina legal y ciencias forenses, deberá remitir dichas sustancias para depósito al organismo competente en materia de sustancias catalogadas sujetas a fiscalización.(Código Orgánico Integral Penal, 2014)

6. El juzgador deberá ordenar la destrucción de aquellas sustancias, dentro de los quince días de haber iniciado la investigación, cumpliendo las formalidades establecidas en este Código y, en cuanto a los demás bienes, estos se entregarán en depósito al organismo competente en materia de sustancias catalogadas sujetas a fiscalización en el caso de ser incautados.(Código Orgánico Integral Penal, 2014)

2.2 Metodología

Se hará un estudio descriptivo y analítico ya que se describen procesos y sistemas que cuentan las partes involucradas en proceso de exportación y se analiza la cadena logística para encontrar vulnerabilidades y aplicar posibles mejoras.

Para la investigación se usará un análisis mixto, cualitativo que servirá para recabar información por medio de entrevistas a expertos y el cuantitativo ayudará al análisis de los resultados de la información obtenida de las entrevistas y de datos estadísticos acerca de la contaminación por droga en las exportaciones.

2.3 Enfoque

El método cualitativo será aplicado en todos objetivos específicos de la investigación a través de consultas en sitios oficiales y entrevistas a expertos que intervienen en la cadena logística del manejo de la carga de exportación del banano, empresas exportadoras, autoridades del puerto marítimo de Guayaquil y policía antinarcóticos del puerto, los cuales permitirán conocer los puntos de vulnerabilidad a mejorar.

El método cuantitativo dará a conocer la tendencia y niveles de contaminación por droga en las exportaciones de banano, métodos y sistemas de seguridad más usados por exportadoras, puerto, aduana y los métodos más frecuentes de los narcotraficantes para la introducción de la droga.

2.4 Fuentes

Se usará fuentes primarias y secundarias.

2.4.1 Fuentes Primarias

Las fuentes primarias corresponden a obtención de información por medio de entrevistas a expertos y solicitudes formales de información a través de correo.

2.4.2 Fuentes Secundarias

Las fuentes secundarias corresponden a noticias, plataformas digitales oficiales, tesis y libros.

2.5 Variables de la Investigación

Tabla 2

Variables Utilizadas en la Investigación.

Variable	Definición Conceptual	Dimensiones	Indicadores
Dependiente	De cada variable	De cada variable	De cada dimensión
Reducción del riesgo en la contaminación por estupefacientes	Disminución de la cantidad de droga que logra salir en las cargas de banano de exportación.	Cantidad anual de droga decomisada en el Puerto de Guayaquil	21.812.493gramos de clorhidrato de cocaína 2015
Independientes			
Logística de transportación del banano de exportación.	Medios y seguridad de transportación para la exportación del banano.	Cantidad de contenedores de exportación contaminados por droga 2015	37 contenedores contaminados por droga en el 2015
Logística de seguridad de exportación en el puerto de Guayaquil.	Procesos y sistemas que provean seguridad a la carga en el transcurso desde su llegada hasta el despacho la misma.	Sistemas de seguridad usados por los exportadores de banano	Sistemas violentados versus sistemas no violentados

Fuente: Universidad Católica de Santiago de Guayaquil

Elaboración: Propia

2.5.1 Variable Dependiente

Reducción del riesgo en la contaminación por estupefacientes.

2.5.2 Variable Independiente

- Logística de transportación del banano de exportación.
- Logística de seguridad de exportación en el puerto de Guayaquil.

2.6 Alcance

Análisis de seguridad de las exportadoras de banano en el manejo de la carga, seguridad del puerto marítimo y propuesta de estrategias.

Últimos 5 años 2011-2015

2.7 Hipótesis

Por medio del diseño de nuevas estrategias, herramientas, tecnologías y sistemas de seguridad se reducirá el riesgo de contaminación por estupefacientes en las cargas de exportación ecuatorianas.

CAPÍTULO III

3 Cadena Logística del Manejo de la Carga de Exportación del Banano Hacia el Puerto de Guayaquil

Según el experto en logística de exportación del banano, Ing. Jaroll Barquet Rendón la cadena de manejo de la carga empieza desde las haciendas productoras de banano donde se da paso a la cosecha del fruto y se transporta el producto al área de las cuadrillas llamada así el área donde se limpia, se prepara y se selecciona el banano para exportación, esta área de proceso denominado cuadrillas está formado entre 20 a 30 personas dependiendo del tamaño de las haciendas, también se encuentran los propietarios de las haciendas y evaluadores que revisan la calidad. Posteriormente el banano es trasladado al área de empaque donde se encargan de colocar el fruto en las cajas y sellarlas para cargarlas en los contenedores o camiones, y es aquí donde empieza el primer punto de riesgo para la contaminación por estupefacientes en la carga.

Una vez el producto empacado es embarcado al transporte terrestre, el cual puede ser de dos maneras:

En camiones donde la carga es enviada a centros de acopio o a patios navieros de consolidación de carga donde se coloca la mercancía en los contenedores respectivos para su exportación.

En tráileres los cuales son enviados con sus respectivos contenedores a cada una de las haciendas, para embarcar la carga directamente en los contenedores y ser enviada con destino directo hacia el puerto marítimo para su respectivo chequeo y estiba de la carga.

3.1 Estructura Personal en el Manejo de la Carga y Contenedor

Tabla 3

Estructura del Personal que intervienen en el manejo de la carga y contenedor.



Fuente: Unidad Antinarcótics del Puerto Marítimo de Guayaquil

Elaboración: Propia

3.2 Puntos Vulnerables en la Cadena Logística

El área de empaque y carga del producto es el primer eslabón de la cadena en donde por manipulación de personal interno, ya sea por medio del soborno o extorsión acceden a realizar la actividad ilícita de contaminar con droga la carga.

Esta contaminación se la puede realizar en el producto, empaque o estructura del contenedor.

Luego se encuentran los depósitos de los contenedores de las empresas navieras, donde se haya también un grado de riesgo, donde por parte del personal interno se comparte a los narcotraficantes información confidencial del destino de los contenedores con lo cual ingresan a los depósitos para colocar la droga en sus estructuras o los contenedores son extraídos con anticipación al viaje hacia las haciendas para realizar la introducción de la droga en las estructuras fuera de los depósitos.

Otro punto de posible contaminación constituye el trayecto de la transportación terrestre, donde así mismo por complicidad del transportista, persona que maneja el vehículo, pudiera detenerse o desviarse de la ruta para la introducción de la droga ya sea abriendo las puertas del contenedor y colocando la droga en el interior o modificando la estructura de dicho contenedor para la ocultación de la droga.

Cuarto se encuentran los centros de acopio, almacenamiento o patios navieros de consolidación de carga, donde por personal interno como externo podrían aprovecharse del descanso de la carga para la introducción de los estupefacientes.

Finalmente se encuentra el puerto Marítimo de Guayaquil el último punto terrestre del territorio ecuatoriano con riesgo para la contaminación de las cargas de exportación, en donde por participación del personal que labora en el puerto y la aduana intervienen en la apertura de los contenedores para la colocación de la droga.

3.3 Sistemas de Seguridad Usados por Exportadoras de Banano en Guayaquil

Las empresas exportadoras de banano manejan diferentes sistemas y herramientas de seguridad a lo largo de su cadena logística de exportación, para lo cual con los resultados de las encuestas a empresas exportadoras se describe

la máxima seguridad que estas aplican en su cadena logística de exportación en la ciudad de Guayaquil.

En las bodegas y áreas internas de las exportadoras pueden contar con cámaras de seguridad, sensores de movimiento, seguridad física y puertas con lectura de tarjeta para el acceso a personal autorizado.

En las haciendas área de empaque y carga del producto al contenedor, una empresa puede tener cámaras de vigilancia y evaluadores que se encargan de controlar la calidad del producto y el riesgo de la contaminación por droga.

Con el producto en el contenedor listo para su envío al puerto de Guayaquil las exportadoras hacen uso de varias seguridades para el transcurso de la transportación terrestre, ya sea el uso de una sola herramienta de seguridad como el uso de todas juntas. Para la seguridad del contenedor se encuentran: candados botellas, sellos de seguridad, etiquetas de seguridad, adhesivos de seguridad de la exportadora y candado satelital que permite rastrear y monitorear el trayecto del vehículo.

Una vez arribada la carga al puerto marítimo las empresas pueden optar por la contratación de empresas privadas para la revisión de la carga y estado de la estructura del contenedor con el fin de controlar la contaminación de droga.

Finalmente, la exportadora procede a colocar nuevamente las seguridades antes mencionadas al contenedor, así hacer el pertinente ingreso al puerto para la respectiva movilización y embarque al buque para su envío al país de destino.

Recalcando que esta seguridad varía según la empresa y el tamaño de ella, para lo cual están los siguientes datos estadísticos de 15 empresas exportadoras de banano encuestadas, 5 pequeñas, 5 medianas y 5 grandes, donde se puede observar los resultados de las seguridades que son usadas en los diferentes tamaños de empresas.

3.4 Papel de los entes públicos en la prevención del tráfico de drogas.

3.4.1 Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE)

El servicio nacional de aduanas del Ecuador trabaja en la administración y control de las actividades comerciales del país, dichas funciones están orientadas a mejorar las operaciones y flujo del comercio exterior, registrando y proveyendo las documentaciones requeridas a los exportadores y principalmente controlando las cargas de importación que entran al país para inspeccionar que no exista fraude por evasión de pagos de impuestos en la declaración de mercancías mediante aforo físico y documental y sancionar respectivamente a los infractores de estos delitos.(Granizo, 2016)

El servicio nacional de aduanas no participa físicamente en los controles y detecciones del tráfico de droga en las cargas de exportación, el papel que realizan es el de colaboración con información útil para realizar la evaluación de riesgo por parte de la Unidad Antinarcóticos del Puerto Marítimo de Guayaquil acerca de las cargas que se exportan y las provenientes del exterior.(Granizo, 2016)

3.4.2 Contecon

3.4.2.1 Historia

CONTECON es una compañía ecuatoriana privada constituida el 4 de mayo del 2007 proveniente del grupo multinacional ICTSI (*International Containers Terminal Services*) del cual forma parte, dicha multinacional se encuentra en el negocio de adquisición, desarrollo, gestión y operación de los puertos de contenedores y terminales en todo el mundo.

Para tener una mejor gestión y control de las actividades comerciales de este puerto se contrató los servicios de ICTSI empresa con alta experiencia en el campo de puertos marítimos. CONTECON Guayaquil S.A. fue constituida con el propósito de administrar las operaciones del puerto marítimo “Libertador Simón Bolívar” de Guayaquil por el cual transita la mayor actividad comercial del Ecuador, siendo este, el puerto por donde sale el 70% de las exportaciones ecuatorianas.

CONTECON Guayaquil S.A. es una empresa de transferencia de carga de mercadería, la que proviene de exportación e importación, esta dio inicio a su gestión el 1 de agosto del 2007 y labora en conjunto con el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador para proveer un mejor desarrollo, control y eficiencia en operaciones aduaneras y comerciales del Puerto Marítimo de Guayaquil.

3.4.2.2 Sistemas y equipos de seguridad para las cargas de exportación en el Puerto marítimo de Guayaquil

Dentro de las instalaciones de CONTECON se dan normalmente dos tipos de delitos diferentes, de la mercadería que proviene de importación el peligro es el robo de la carga y la mercadería que sale de exportación el peligro es la contaminación de la carga.(Govea, 2016)

Para los delitos de contaminación de droga en las cargas de exportación el único ente que interviene en el control y seguridad para prevenir y detectar este riesgo es la Unidad de Policías Antinarcoáticos del puerto de Guayaquil, únicos con jurisdicción para actuar en ese campo, CONTECON colabora con la policía con información que pueda permitirles evaluar el riesgo y comparten anomalías que son detectadas para que la Unidad Antinarcoáticos proceda a la inspección de tal contenedor. (Govea, 2016)

CONTECON colabora mediante medidas de seguridad aplicadas a los contenedores desde el momento de su llegada al puerto, los operadores de la empresa proceden a colocar sellos de seguridad los cuales tienen impreso un código y son rastreados por medio de una maquina llamada *handheld*¹ que lee los códigos de barras, ingresa datos a un sistema el cual sirve para dar seguimiento a dichos contenedores mediante el ingreso de datos como fecha y hora de llegada, ubicación del contenedor dentro del puerto, personal, vehículo que realizó el movimiento del contenedor y cuál es la nueva ubicación del contenedor hasta el momento de embarque donde el sello es revisado para comprobar que en los interiores del puerto no se ha realizado ninguna contaminación.(Govea, 2016)

Cuentan además de agentes de seguridad, más de 220 cámaras de vigilancia donde se controlan todos los procesos desde que el carro entra hasta que el contenedor es embarcado al buque.(Govea, 2016)

3.4.3 Unidad antinarcoóticos del puerto de Guayaquil

La policía Nacional del Ecuador cuenta dentro de su institución con la Dirección Nacional Antinarcoóticos (DNA), la cual a su vez se divide en unidades antinarcoóticos en cada punto fronterizo y salidas del país, vía terrestre, aérea y marítima, las cuales están encargadas del control del tráfico de sustancias estupefacientes.(Govea, 2016)

La Unidad antinarcoóticos del puerto marítimo de Guayaquil, la cual se encuentra especialmente capacitados, se encargan del control y revisión de las cargas de exportación, contenedores y buques que salen del país.(Govea, 2016)

¹ Pequeño ordenador de mano que permite registrar, enviar, controlar, escanear y monitorear datos.

Esta unidad antinarcótics trabaja en conjunto con SENAE y CONTECON para el flujo de información que permita realizar las respectivas evaluaciones de riesgo de los contenedores perfilados para inspección y así mismo brinda capacitaciones de seguridad para control del narcotráfico a CONTECON, BASC y empresas exportadoras. (Govea, 2016)

La Unidad antinarcótics se encuentra ubicada en la zona primaria del puerto de Guayaquil, donde se encuentran sus instalaciones las cuales cuentan con todo el equipamiento y herramientas necesarias para realizar sus operaciones.(Govea, 2016)

3.4.3.1 Equipamiento para la inspección de contenedores

La unidad antinarcótics del puerto de Guayaquil cuenta con dos van escáner recientemente arregladas tras una para por averías desde el 2012, con un mes aproximadamente de funcionamiento tras su reparación la unidad antinarcótics ha procedido a hacer uso de las van escáneres en las inspecciones de los contenedores y solo el 2 por ciento de los contenedores de exportación son escaneados. (Granizo, 2016)

Van scanner es un vehículo móvil que cuenta con un escáner incorporado el cual se traslada en el momento que existen alertas de posibles contenedores contaminados con droga o en los contenedores seleccionados para inspección regular, que es dada al azar y por perfil de riesgo que es arrojado por la unidad de análisis. (VER ANEXOS – IMAGEN 8: VAN ESCÁNER) (Granizo, 2016)

Las van escáner trabajan en turnos de 8 horas, relevándose correspondientemente para su descanso, estas se dirigen a los diferentes puntos del puerto donde se encuentren los contenedores y los rodean escaneando las cuatro paredes de dicho contenedor.(Granizo, 2016)

3.4.3.2 Tipos de Inspecciones de la Unidad

Antinarcóticos del Puerto Marítimo de Guayaquil

3.4.3.2.1 Inspección intrusiva

Este tipo de inspección se denomina intrusiva debido a que se interviene en la manipulación de la carga, dicha inspección procede a la selección de contenedores para abrir, extraer la carga y para posteriormente realizar la revisión por parte de la unidad canina antinarcóticos con canes realizan el chequeo del producto y del contenedor, aproximadamente tiene una duración máxima de hasta 2 horas. (Granizo, 2016)

3.4.3.2.2 Inspección no intrusiva pre embarque

Esta inspección es previa a la estiba de la carga al buque, es realizada para detectar la contaminación de droga por el método de gancho ciego, donde se abre puertas y ductos de ventilación para observar si han introducido alguna maleta de droga, se denomina no intrusiva debido a que no se manipula la carga y tiene una duración de 10 minutos.(Granizo, 2016)

3.4.3.2.3 Inspección Van escáner

Inspección no intrusiva realizada por la unidad antinarcóticos que operan las van escáneres, la cual es movilizada a los distintos puntos interiores y exteriores del puerto, donde se escanea todo el contenedor y tiene una duración máxima de 3 minutos.(Granizo, 2016)

3.4.3.2.4 Otros controles

Controles subacuáticos realizado por parte de los buzos de la unidad antinarcóticos los cuales se sumergen en los exteriores de los buques de las navieras para inspeccionar que no exista ningún objeto adherido al casco del buque, donde se puede dar el riesgo de contaminación mediante la soldadura de especies de cilindros de gas con drogas en la parte inferior del buque.(Granizo, 2016)

También realizan control en las bahías del puerto, revisión y colocación de sellos de seguridad, operativos en la calle h por donde transitan los camiones y tráileres para el ingreso de los contenedores, operativos de revisión en garitas y patrullajes nocturnos.(Granizo, 2016)

CAPITULO IV

4 Entrevistas a Exportadoras de Banano

Se realizó entrevistas a 15 empresas exportadoras de banano, 5 pequeñas, 5 medianas y 5 grandes con el objetivo de conocer las diferentes seguridades que estas aplican según su tamaño.

PEQUEÑAS
AGRICOMTRADE S.A.
NANABAN S.A.
EXPORSWEET
Agrícola Coagrane S.A.
Luderson S.A.

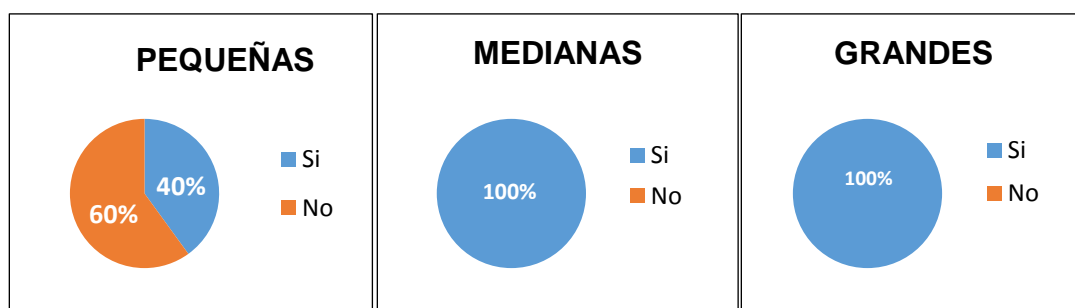
MEDIANAS
ASISBANE
Tuchok S.A.
FIRESKY S.A.
SabrostarFruitcompany
Nelfranceexport

GRANDES
Soprisa
Delindecsa
Reybanpac
Ubesa
Brundicorpi

4.1 Análisis de Datos Estadísticos de las Entrevistas a Empresas Exportadoras de Banano

A través de los datos estadísticos arrojados de las entrevistas a las empresas exportadoras de banano se logró concluir lo siguiente:

1. ¿Cuenta con seguridad en las bodegas del exportador donde almacena cartones, entre otros materiales?



Solo el 40% de las empresas pequeñas tienen seguridades en sus bodegas donde almacenan cartones entre otros materiales para el empaque del banano, mientras que el 100% de las empresas medianas y grandes si cuentan con seguridad en sus bodegas. Mostrando también que a medida que las empresas

son más grandes cuentan con mejores seguridades, aunque no difieren mucho entre medianas y grandes.

2. Si su respuesta anterior fue Si, mencione el tipo de seguridad que tiene el almacén.

PEQUEÑAS
No tiene seguridad
No tiene seguridad
No tiene seguridad
CCTV y Guardianía
Personal empresa

MEDIANAS
Cámaras de seguridad y acceso solo a personal autorizado
Cámaras de seguridad, personal de seguridad
Cámaras
vigilancia, monitoreo cerrado, guardianía y trazabilidad en el momento de despacho
Monitoreo cerrado, guardianía.

GRANDES
Cámaras, seguridad física, personal de inventario
Circuito cerrado de cámaras de seguridad
Cámaras personal de seguridad
Cámaras y guardianía
Puerta con lectura de tarjeta, cámaras de seguridad, personal de seguridad

Los resultados muestran que las empresas pequeñas son las que menos seguridades aplican en sus almacenes y las empresas medianas y grandes tienen similares seguridades en los almacenes.

3. ¿Con cuántas haciendas bananeras trabaja la empresa?

PEQUEÑAS
10
25
20
1
15

MEDIANAS
40
15
20
40
17

GRANDES
20
40
27
150
60

Por medio de esta pregunta se pudo conocer el número de haciendas que trabajan con los diferentes tamaños de empresas, para luego permitir hacer un análisis del porcentaje que tienen seguridad.

4. ¿Cuántas haciendas cuentan con cámaras de seguridad en los procesos de empaque y carga del producto?

PEQUEÑAS
5
No tiene conocimiento de ello
0
1
2

MEDIANAS
15
5
15
8
5

GRANDES
10
8
2
90
20

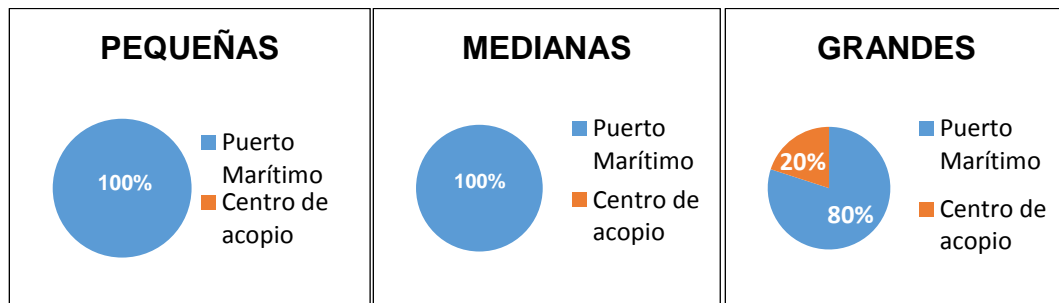
En el área de empaque y carga del producto el porcentaje de haciendas que cuentan con cámaras de seguridad es bajo: en las empresas pequeñas solo el 11% de sus haciendas tiene cámaras de seguridad, en las medianas el 36% y en las grandes el 44%, mostrando así que no superan el 50%.

5. ¿Cuántas haciendas cuentan con evaluadores para el control del riesgo por droga?

PEQUEÑAS	MEDIANAS	GRANDES
10	25	20
los propios empleados hace un control previo a la carga	5	0
0	15	0
1	40	90
0	12	7

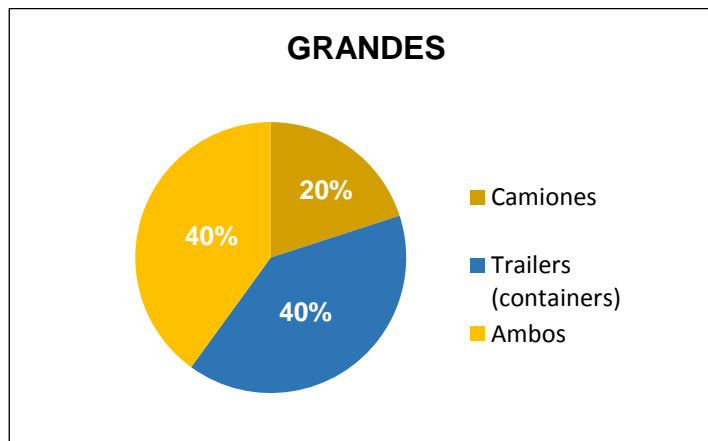
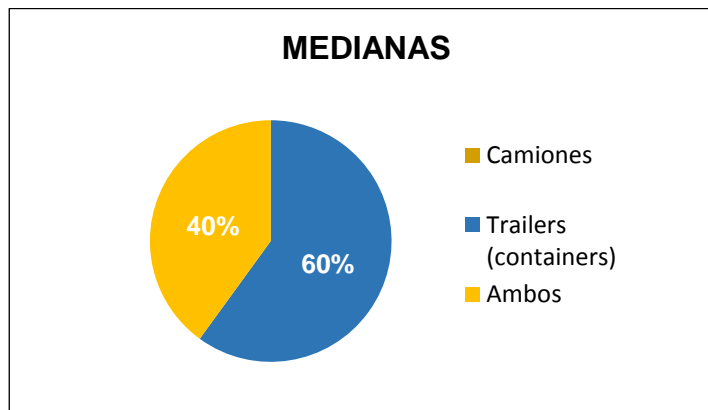
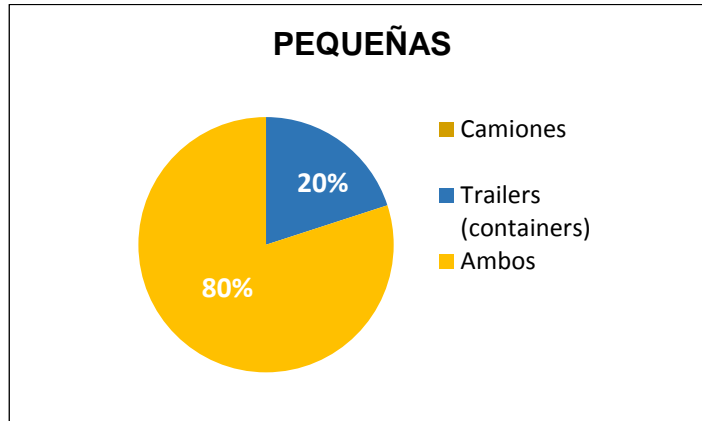
El uso de evaluadores para el control de droga en el área de empaque: empresas pequeñas 11%, medianas 73 % y grandes 39%. Dejando como resultado que a pesar de ser empresas medianas tienen un uso de evaluadores para el control de droga mayor a las empresas grandes.

6. ¿La carga es enviada directamente al puerto o tienen centro de acopio?



El 93% de la carga es enviada directamente al puerto marítimo mientras que el 7% es enviado a centros de acopios o patios de consolidación.

7. ¿Qué tipo de transporte utiliza la empresa para el envío de la carga al puerto?



El 40% de las empresas hace uso solo de contenedores (trailers) para el envío de la carga al puerto, el 7% usa solo camiones, y el 53% hace uso de ambos medios de transportes

8. ¿Qué tipo de seguridad implementan en la transportación por camiones? Mencione el nombre específico de dicha seguridad. (VER ANEXO – IMÁGENES)

PEQUEÑAS	MEDIANAS	GRANDES
Rastreo satelital	Candados sencillos	Candados
No usa camiones	No usa camiones	Sellos plásticos
Candados y sellos plásticos.	Rastreo satelital	Ninguna debido a que es a granel
Candado simple	No usa camiones	No usa camiones
Candado simple	No usa camiones	No usa camiones

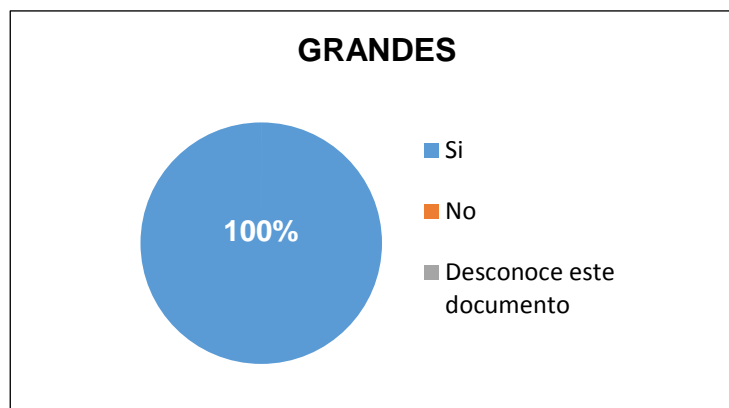
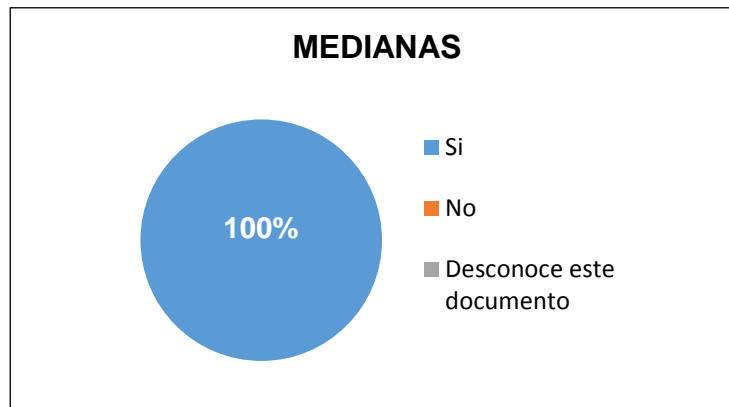
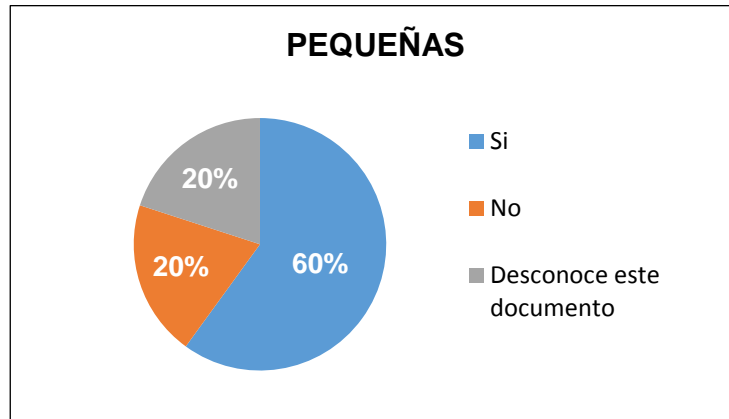
De las 9 empresas que usan camiones solo 2 usan rastreo satelital, 6 usan candados simples y amarras plásticas, 1 empresa no usa seguridad debido a que la carga es enviada a granel.

**9. ¿Qué tipo de seguridad implementan en los contenedores?
Mencione el nombre específico de dicha seguridad.**

PEQUEÑAS	MEDIANAS	GRANDES
Sellos y candado satelital	Candado satelital Candado botella Sello de seguridad Sticker de seguridad	Candado satelital hasta llegada al puerto 2 sellos botellas 2 sellos cables Adhesivos de la exportadoras
Sellos, candados satelitales, GPS de rastreo	Sello alambre de la empresa Rastreo satelital	Kit de seguridad MCC Sello botella Sello empresa verificadora
Sellos, sellos de botella, sellos de naviera	Rastreo satelital	Rastreo satelital Sellos naviera Sellos botella Sellos de cable Sticker de seguridad de la empresa
Candado botella Candado satelital	Rastreo satelital monitoreo ruta candado botella adhesivos	Candados satelitales Sellos de alambre Candados botellas Sticker de seguridad
Candado botella	Candado botella, Rastreo satelital hasta el puerto	Kit de seguridad Hamburg Sud Candado botella empresa Adhesivos empresa

En la seguridad de los contenedores se pudo conocer que los instrumentos de seguridad son mayores a medida que aumenta el tamaño de la empresa, aunque los resultados arrojaron que el 100% de las empresas medianas usa candado satelital, mientras que las grandes solo el 60% usan candado satelital.

10. ¿Al momento de sacar los contenedores de los depósitos de las navieras revisan el EIR (Equipment Interchange Receipt)? (VER ANEXO - IMAGEN 1: INTERCAMBIO DE EQUIPOS)



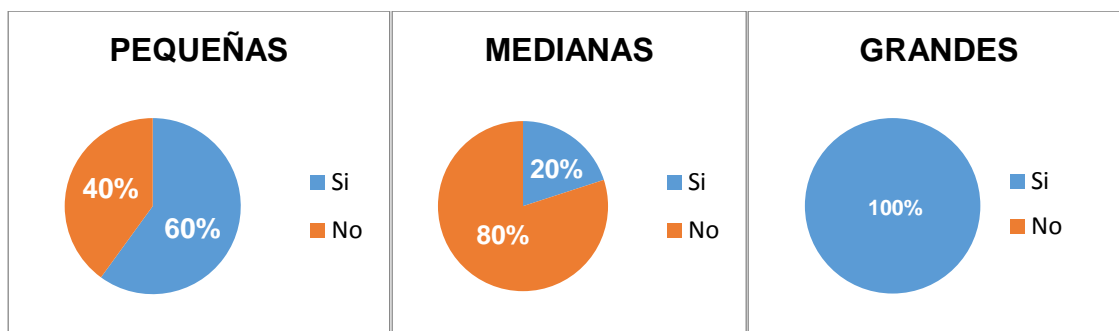
La revisión del documento ERP de los contenedores el 60% de las pequeñas lo revisan, mientras que el resto lo revisa el 100%.

11. ¿Principales navieras que contratan para la exportación?

PEQUEÑAS	MEDIANAS	GRANDES
CMA-CGM SEABOARD SEALAND	Maersk MSC Hamburg Sud	Mcc Maersk Cma Transoceánica
Maersk Line	MSC Maersk APL	Maersk MCC CMA Hamburg Sud
CSAV CMA CCNI	Maersk MCC MYK	MSC
MCC Maersk Hamburg Sud	Mcc Maersk	Información reservada
MCC Sealand	MSC Maersk MYK	Hamburg sud Sealand MCC

El 100% de las empresas exportadoras de banano usan navieras extranjeras.

12. ¿Cuenta con medidas de seguridad adicionales al llegar la mercancía al puerto?



El 60% de las empresas si tienen medidas de seguridad adicionales al momento de la llegada de la carga al puerto, el 40% de las empresas que no

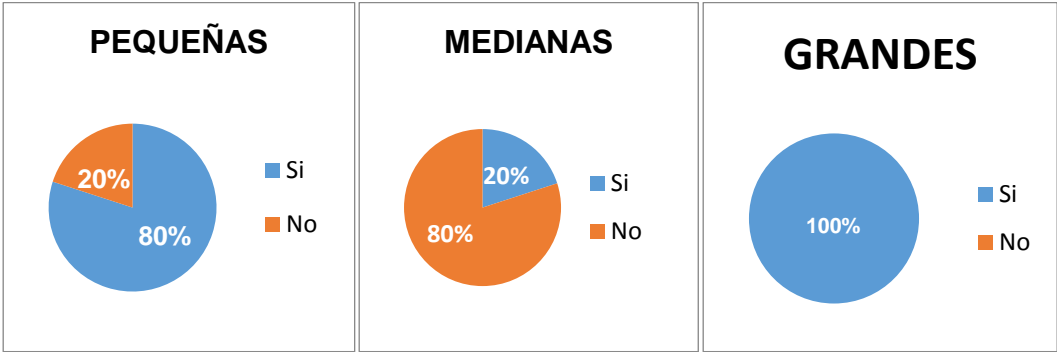
toman medidas adicionales corresponden a las empresas pequeñas y medianas, siendo las medianas las que menos medidas toman.

13. ¿Cuáles son esas medidas adicionales? En caso de responder si a pregunta anterior

PEQUEÑAS	MEDIANAS	GRANDES
Checkpoint de compañía de seguridad	Contratación de empresa privada RiskProtection, chequea la carga antes de enviarla al puerto.	Checkpoint Logística contenedor Logística barco
No usa medidas adicionales	No usa medidas adicionales	No usa medidas adicionales
No usa medidas adicionales	No usa medidas adicionales	Riskprotection realiza inspección BASC
Riskprotection	No usa medidas adicionales	Punto de control
Personal de la empresa revisa el producto y lo carga en los contenedores.	No usa medidas adicionales	Inspección carga

La mayoría de las medidas de seguridad adicionales aplicadas son inspecciones a la carga, unas por medio de empresas privadas, otras con personal propio pero el 47% de las empresas no usan medidas adicionales.

14. ¿Hace uso de patio de consolidación en el puerto?



El 67% de las empresas usan patios de consolidación, haciendo que la carga tenga un punto de parada antes de la llegada al puerto.

15. ¿Aplica procesos de seguridad adicional en el patio de consolidación?

PEQUEÑAS	MEDIANAS	GRANDES
Si	Si	Si
No usa	No usa	Si
Si	No usa	Si
Si	No usa	No
No	No usa	Si

De las 10 empresas que usan patios de consolidación solo 8 empresas aplican medidas de seguridad adicionales.

16. ¿Cuáles son esos procesos de seguridad adicionales?

PEQUEÑAS	MEDIANAS	GRANDES
Control de sellos	Contratación de empresa privada RiskProtection que chequea la carga antes enviarla al puerto.	Riskprotection Membelog
No usa patios de consolidación	No usa patios de consolidación	Empresa verificadora TCI Transcomerinter revisa el ERP y la carga.
A ciertos contenedores se le realiza una inspección previa la consolidación de la carga.	No usa patios de consolidación	Riskprotection realiza inspección BASC
Inspección riskprotection	No usa patios de consolidación	No usa patios de consolidación
No usa patios de consolidación	No usa patios de consolidación	Inspección carga

De las 8 empresas que aplican procesos de seguridad adicionales en los patios de consolidación 7 de ellas realizan inspecciones a la carga

17. Contrata empresas privadas para la seguridad de sus exportaciones? Que empresas?

PEQUEÑAS	MEDIANAS	GRANDES
Si	RiskProtection	Riskprotection Membelog
RiskProtection	No	TCI
No	Si, no se puede dar nombre de la empresa.	Riskprotection
Riskprotection	no	Si
No	No	RiskProtection

Un 100% de las exportadoras grandes contratan empresas privadas para inspección de contenedores, las medianas un 60% y las pequeñas un 40%. A medida que el tamaño de la empresa aumenta, aumentan las medidas adicionales de seguridad.

18. ¿Cuenta con la certificación BASC?

PEQUEÑAS	MEDIANAS	GRANDES
No	No	No
Si	Si	Si
No	Si	No
No	Si	No
No	No	No

El porcentaje de las empresas que cuentan con una certificación de seguridad BASC es bajo, solo el 33% de las entrevistadas están certificadas, señalando que de ese 33% el 20% corresponde a las empresas medianas.

Dejando así un 67% de las empresas no siguen normas y estándares de seguridad internacionales.

19. ¿Si no cuenta, porque no la ha adquirido?

PEQUEÑAS	MEDIANAS	GRANDES
No tengo solicitud de clientes para esta certificación	Es costoso y no ha sido necesario con la empresa que contratamos nos parece suficiente.	Aspectos monetarios, tiempo de proceso.
BASC	BASC	BASC
Nuestro mercado en un 70% es el cono sur, donde este tipo de certificados no es exigencia.	BASC	Aspectos económicos de la empresa y no contamos con destinos a Estados unidos.
Asunto monetario	BASC	Desconoce
No la requerimos para nuestras exportaciones.	Costo	No la necesitan.

Se pudo conocer también que el principal motivo de que las empresas no obtienen la certificación BASC es debido al costo principalmente, a que sus clientes no la exigen y a que no exportan hacia Estados Unidos.

20. ¿Ha tenido caso de contaminación por estupefacientes?

PEQUEÑAS	MEDIANAS	GRANDES
No	Si	No
No	No	No
No	No	Si
No	No	Si
No	Si	Si

Los resultados de las empresas que han sido contaminadas dio a conocer que las empresas pequeñas a pesar de no tener certificación BASC nunca habían

sido contaminadas, las exportadoras medianas y grandes que no cuentan con la certificación BASC han sido contaminadas por droga y las que si cuentan con la certificación nunca han tenido casos de contaminación por droga.

21. ¿Cuántas veces ha sucedido la contaminación por droga?

PEQUEÑAS	MEDIANAS	GRANDES
0	1	0
0	0	0
0	0	1
0	0	2
0	1	1

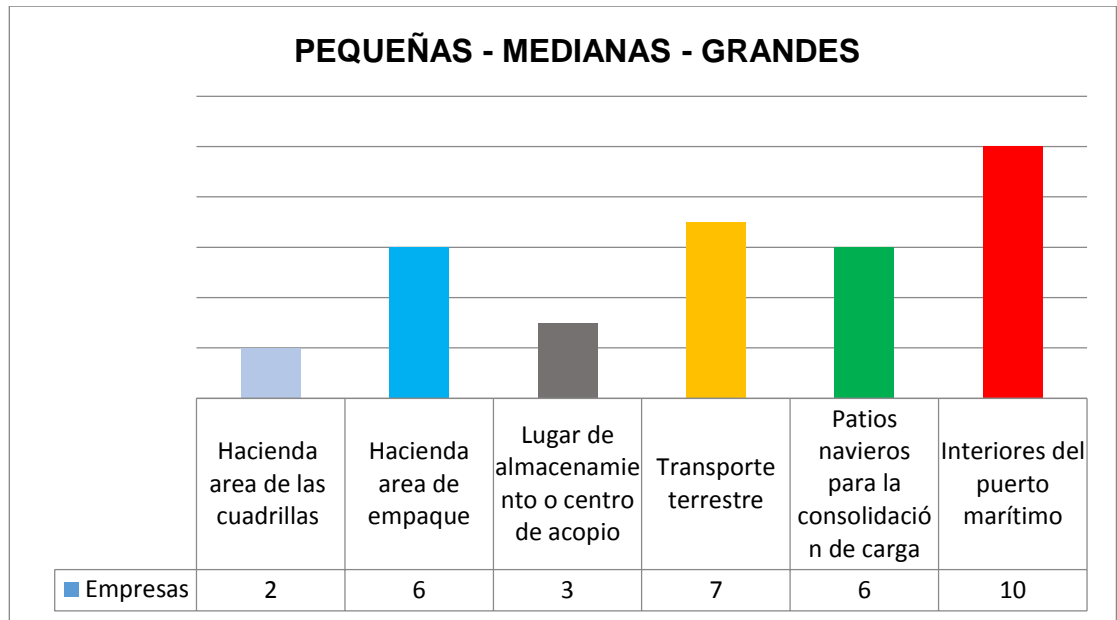
De las 5 empresas que han sido contaminadas entre ellas 2 medianas y 3 grandes, se dio a conocer que las empresas grandes han tenido mayor número de casos de contaminación por droga debido a su mayor volumen de exportación.

22. ¿Bajo qué método introdujeron la droga?

PEQUEÑAS	MEDIANAS	GRANDES
0	Gancho ciego	0
0	0	0
0	0	Transporte terrestre, transportista involucrado.
0	0	Área de empaque Aperturas del contenedor dentro del puerto
0	Introducción de droga en el área de carga del producto al contenedor.	Gancho ciego

Se determinó que 5 empresas de las entrevistadas fueron contaminadas y de ellas 3 casos de contaminación se produjeron por la modalidad gancho ciego en los interiores del Puerto Marítimo de Guayaquil.

23. ¿Qué punto en la cadena logística considera usted es el de mayor riesgo para la contaminación por droga?



Finalmente, 10 empresas seleccionaron al Puerto de Guayaquil como uno de los puntos de mayor riesgo para la contaminación, seguido del transporte terrestre y el área de empaque en las haciendas.

CAPÍTULO V

5 Métodos, Modalidades y Destinos más Usados por los Narcotraficantes para la Introducción de Droga en las Cargas de Exportación Ecuatorianas.

5.1 Métodos

Los grupos delictivos del narcotráfico usan un método mundial en sus organizaciones el cual es el reclutamiento de gente mediante sobornos, dadas, amenazas, intimidación, extorsión, las cuales cumplen una labor esencial dentro de una cadena logística de exportación. (Granizo, 2016)

Desde personal de empaquetado en las haciendas, personal privado de las navieras, guardias de los depósitos de contenedores, choferes de los camiones o tráileres, personal administrativo de la propia exportadora que pudiese dar información clave de las exportaciones como: destino, productos a exportar, naviera a contratar, tipos de contenedores a usar y seguridad que implementa una exportadora en sus etapas de exportación. (Granizo, 2016)

Así mismo personal del puerto, personal y autoridades de CONTECON, de la aduana, aforadores, vigilantes aduaneros, supervisores de las cargas, personal que aprueba las cargas para su embarque por medio de la documentación, inclusive se puede ver involucrado a personal de la policía antinarcóticos.(Granizo, 2016)

Otro método es el de llegar a personas que hayan sido despedidas, profesionales y expertos en las diferentes áreas como personal de mantenimiento y operaciones de contenedores que conocen en su totalidad la estructura de ellos y como poder abrir dichas estructuras de forma que no se perciba su manipulación y así mismo personal de otras áreas que les puedan facilitar acceso de información privilegiada a estas organizaciones delictivas.(Granizo, 2016)

Existen varias formas y maneras en las cuales los narcotraficantes introducen la droga en las cargas de exportación. Para las exportaciones de banano en el Ecuador existen 3 formas más usadas empezando por el método de gancho ciego o *rip off* como se conoce mundialmente, este es el método de mayor uso por los narcotraficantes, seguido de método de estructura del contenedor y finalmente contaminación de droga en el producto.(Granizo, 2016)

5.2 Modalidades

Existen varias formas y maneras en las cuales los narcotraficantes introducen la droga en las cargas de exportación. Para las exportaciones de banano en el Ecuador existen 3 formas más usadas, empezando por el

método de mayor uso por los narcotraficantes la modalidad gancho ciego o *rip off*, seguido de método de estructura del contenedor y finalmente contaminación de droga en el producto.(Granizo, 2016)

5.2.1 Gancho Ciego O Rip Off

El gancho ciego o *rip off* como es conocido en todo el mundo es una tendencia mundial que consiste en la introducción de droga en los contenedores cuando se encuentran en el país de origen o en puertos donde realiza paradas o transbordos, pudiendo ser antes de su embarque dentro de las áreas del puerto marítimo o una vez ubicada la carga en el barco. (Granizo, 2016)

La mayor frecuencia de esta modalidad se da dentro de las instalaciones del puerto antes de embarcar al buque, donde por medio de conspiraciones internas el personal involucrado procede a romper los sellos y candados de seguridad que estos tienen para abrir las puertas e introducir la droga, comúnmente en maletas. (Granizo, 2016)

Usan sellos y candados clonados para reemplazar los ya dañados. También proceden a rompen los pernos que sujetan los candados botellas para de esta forma abrir las puertas de los contenedores sin dañar los candados de las exportadoras y sellan con pegamento especial por dentro el daño ocasionado con el perno para que esté bien sellada la seguridad y pase desapercibido el daño ocasionado en dicho contenedor. (Granizo, 2016)

5.2.2 Contaminación Estructura

La modalidad estructura consiste en la manipulación de las paredes pisos y techo del contenedor para la introducción de los paquetes de droga en el interior de la estructura metálica y en contenedores refrigerador (VER ANEXOS – IMAGEN 9: CONTENEDOR REFRIGERADOR) contaminan los ductos de aire y paneles de refrigeración donde aproximadamente entran máximo 60 paquetes de

droga.(Granizo, 2016)

Esta modalidad se da antes de entrar al puerto, cuando el transportista está involucrado y desvía el contenedor a lugares clandestino para realizar dicha operación, la cual tiene un estimado de duración de 3 horas.(Granizo, 2016)

5.2.3 Contaminación Producto

Esta modalidad consiste en la introducción de droga ya sea en pequeños bloques de droga dentro de las cajas de banano, bananos falsos con droga dentro, dentro del empaque en forma de láminas de cocaína pegadas en medio de las tapas del cartón y en los orificios de los cartones corrugados.(Granizo, 2016)

5.3 Destinos Usados por los Traficantes para el Envío de la Droga

Tabla 4

Principales Continentes de Destino de estupefacientes del año 2015

PRINCIPALES CONTINENTES/PAISES DE DESTINO 2015		
CONTINENTE	PAIS	No. CASOS
EUROPA	FRANCIA	2
NORTEAMERICA	MÉXICO	2
AFRICA	EGIPTO	1
CENTROAMERICA	GUATEMALA	1
EUROPA	BELGICA	1
EUROPA	ESPAÑA	1
EUROPA	ITALIA	1
NORTEAMERICA	USA	1

Fuente: Dirección Nacional Antinarcoóticos (DNA)

Elaboración: Propia

Tabla 5

Principales Continentes de Destino de estupefacientes del año 2014

PRINCIPALES CONTINENTES/PAISES DE DESTINO 2014		
CONTINENTE	PAIS	No. CASOS
EUROPA	BELGICA	5
EUROPA	RUSIA	3
EUROPA	ESPAÑA	2
ASIA	ARABIA SAUDITA	1
ASIA	TURQUÍA	1
EUROPA	GRECIA	1

Fuente: Dirección Nacional Antinarcoóticos (DNA)

Elaboración: Propia

Tabla 6

Principales continentes de Destino de Estupefacientes, año 2013

PRINCIPALES CONTINENTES/PAISES DE DESTINO 2013		
CONTINENTE	PAIS	No. CASOS
NORTEAMERICA	USA	6
EUROPA	ESPAÑA	5
EUROPA	BÉLGICA	4
EUROPA	HOLANDA	2
ASIA	CHINA	1
EUROPA	ALBANIA	1
EUROPA	FRANCIA	1
NORTEAMERICA	MÉXICO	1

Fuente: Dirección Nacional Antinarcoóticos (DNA)

Elaboración: Propia

Tabla 7

Principales Continentes de Destino de Estupefacientes, año 2012

PRINCIPALES CONTINENTES/PAISES DE DESTINO 2012		
CONTINENTE	PAIS	No. CASOS
EUROPA	BÉLGICA	4
CENTROAMERICA	GUATEMALA	2
EUROPA	EUROPA	1
EUROPA	RUSIA	1
NORTEAMERICA	CANADÁ	1
NORTEAMERICA	MÉXICO	1
NORTEAMERICA	USA	1

Fuente: Dirección Nacional Antinarcóticos (DNA)

Elaboración: Propia

5.4 Cantidad de Droga Decomisada en el Puerto Marítimo de Guayaquil

Tabla 8

Aprehensiones de Droga en el Puerto Marítimo de Guayaquil

APREHENSIONES DE DROGA PUERTO MARÍTIMO DE GUAYAQUIL				
AÑO	CASOS	DETENIDOS	DROGA EN Gr.	
			CLORHIDRATO DE COCAINA	HEROÍNA
2015	37	26	21.812.493	0
2014	31	15	20.274.225	0
2013	38	22	17.635.400	2.245,00
2012	32	37	8.992.227	34.903,00
2011	38	13	5.658.606	0
2010	20	7	1.645.937	0
2009	16	10	797.699	0
2008	8	2	277.061	0

Fuente: Dirección Nacional Antinarcóticos (DNA)

Elaboración: Propia

Tabla 9

Pérdida de Contenedores por Contaminación con estupefacientes.

Pérdida Anual de contenedores por contaminación de estupefacientes	
2015	31
2014	27
2013	20

Fuente: Unidad Antinarcoóticos del Puerto Marítimo de Guayaquil

Elaboración: Propia

Los contenedores que son contaminados con droga pasan a ser decomisados por las autoridades competentes, para un proceso legal en el cual se dictamina la culpabilidad del exportador y las acciones a tomar con la carga, si es devuelta, destruida, decomisada o donada. En ese transcurso de tiempo las cargas con productos perecibles como el banano se dañan, perdiendo en su totalidad los productos de dicho contenedor. (Granizo, 2016)

Cabe recalcar en este capítulo que el banano no es la carga de exportación de mayor contaminación por su producto en sí, si no por su volumen, seguridad y destinos de exportación.

CAPÍTULO VI

6. Formulación De Estrategias Para Mejorar la Seguridad de las Exportaciones de Banano.

6.1 Descripción

Para la implementación de las estrategias que permitan mejorar la seguridad en la cadena logística de las exportaciones salientes desde el puerto marítimo de Guayaquil y con el fin de poder cubrir toda la trazabilidad que esta conlleva, desde el punto de origen hasta el punto de destino, desde la jurisdicción de las empresas exportadoras hasta los puntos externos, se ha dividido las estrategias en dos partes: la primera estará dirigida a mejorar la seguridad de la cadena logística interna de las empresas exportadoras de banano y la segunda estará dirigida a mejorar los controles y sistemas de seguridad aplicados por el puerto marítimo de Guayaquil.

6.2 Implementación de la certificación BASC (*Business Alliance for Secure Commerce*) Alianza Empresarial para el Comercio Seguro

6.2.1 Historia BASC

BASC está constituida como una organización sin ánimo de lucro, con la denominación “World BASC Organization”, WBO.(Business Alliance for Secure Commerce, 2015)

“WBO es una organización liderada por el sector empresarial, cuya misión es facilitar y agilizar el comercio internacional mediante el establecimiento y administración de estándares y procedimientos globales de seguridad aplicados a

la cadena logística del comercio internacional.”(Business Alliance for Secure Commerce, 2015)

En esta organización pueden participar empresarios del mundo entero que estén convencidos de trabajar por un propósito común como es el de fortalecer el comercio internacional de una manera ágil y segura, mediante la aplicación de estándares y procedimientos de seguridad reconocidos y avalados internacionalmente.(Business Alliance for Secure Commerce, 2015)

La creación de BASC se remonta a 1996 cuando la Corporación *Mattel* decidió presentar la propuesta ante el Comisionado del Servicio de Aduana de los Estados Unidos en San Diego, California, con el propósito de implementar mecanismos y procedimientos que ayudaran a evitar que las empresas importadoras fueran utilizadas por organizaciones ilícitas para el transporte de narcóticos, y para poner fin a una larga lista de experiencias con robos y cargamentos contaminados de empresas de todos los sectores.(Business Alliance for Secure Commerce, 2015)

Así mismo como una forma de complementar y fortalecer los programas *Carrier Initiative Program*(CIP) y *Land Border Initiative Program* (LBCIP), tomando la iniciativa de cambiar la mentalidad hacia la implementación de medidas preventivas más que represivas, en lo que concierne a las empresas productoras.

BASC fue creado hace diez años inicialmente como una alianza anti-contrabando por sus siglas en ingles *Business Anti- Smuggling Coalition*, y hoy día ha ampliado su visión y dimensión hacia una alianza empresarial para el comercio seguro, con la misión de facilitar y agilizar el comercio internacional mediante el establecimiento y administración de estándares y procedimientos globales de seguridad aplicados a la cadena logística, en asociación con gobiernos, autoridades y empresas a nivel mundial. La organización se ha consolidado como modelo mundial de los programas de cooperación, gracias a la asociación exitosa entre el sector empresarial, aduanas, gobiernos y organismos internacionales que

lograron fomentar procesos y controles seguros.(Business Alliance for Secure Commerce, 2015)

La iniciativa BASC refleja el compromiso de las empresas por mejorar las condiciones de su entorno, y a su vez, contribuye a desalentar fenómenos que perjudican los intereses económicos, fiscales y comerciales del país.(Business Alliance for Secure Commerce, 2015)

6.2.2 Política de calidad

BASC es una organización que facilita el comercio seguro de los actores de la cadena logística del comercio exterior, por medio de la certificación y capacitación de nuestros afiliados, teniendo como enfoque primordial el logro de la satisfacción de sus necesidades, mediante la práctica de los siguientes principios elementales:

- La competencia y compromiso permanente del servicio por parte de nuestros colaboradores, capacitadores y equipo de auditores internacionales.
- Compromiso con las normas de seguridad, ISO 9001:2008 de calidad y mejora continua de nuestro Sistema de Gestión.

6.2.3 BASC Ecuador

BASC Ecuador se creó en 1999 por iniciativa de la empresa privada, con el respaldo de entidades gubernamentales, asociaciones, cámaras de la producción y la Policía Nacional. Empezó sus operaciones en el año 2000 y actualmente cuenta con más de 550 empresas afiliadas en todo el país.(Business Alliance for Secure Commerce, 2015)

“BASC denomina las organizaciones dentro de un país como capítulos que se dividen entre las diferentes ciudades.”(Business Alliance for Secure Commerce, 2015)

En el Ecuador se crearon 3 capítulos regionales:

- Pichincha
- Guayaquil
- Azuay

6.2.4 Estructura de la organización BASC Capítulo Guayaquil

Tabla 10



Fuente: Business Alliance for Secure Commerce (BASC)

Elaboración: Propia

6.2.5 Entes participantes del BASC

Tabla 11



Fuente: Business Alliance for Secure Commerce (BASC)

Elaboración: Propia

6.2.6 Implementación de certificación BASC en las empresas exportadoras de banano.

El sector bananero es uno de los sectores más afectados por el narcotráfico debido al volumen, destinos y mínima seguridad en sus exportaciones.

El alto volumen de exportación de banano hace imposible la inspección de todos los contenedores que ingresan al puerto marítimo de Guayaquil.

Los destinos alrededor del mundo a los cuales se exporta el banano y la poca seguridad que las exportadoras implementan hacen de esta en una carga de exportación deseada por los grupos delictivos del narcotráfico, donde aprovechan para realizar la introducción de la droga en cualquier punto de la cadena logística.

Para ello se propone la certificación BASC en las empresas exportadoras de banano, la cual les permitirá mejorar los procesos de seguridad en sus cadenas logísticas por medio de la implementación y seguimiento de normas y estándares internacionales de seguridad.

La certificación BASC por medio de auditorías realizadas por expertos pertenecientes a la organización, realizan inspecciones y evaluaciones minuciosas de todo el proceso logístico de la exportadora, con el fin de obtener un diagnóstico de la situación actual de la empresa, conocer las medidas y procesos de seguridad aplicados por la empresa y de esa manera detectar los puntos de mayor vulnerabilidad y las partes de la cadena con imperfecciones que se deban mejorar, siguiendo las directrices de las normas y estándares BASC, desde seguridad física, capacitación personal, método de evaluación de riesgo hasta contratación e investigación del personal.(Mackliff, 2016)

6.2.7 Norma y Estándar BASC

Aplica a Empresas, Operador portuario, transporte marítimo y terminal portuario.

1. Requisitos de asociados de negocios.
2. Seguridad del contenedor, carga y vehículos.
3. Control de acceso físico.
4. Seguridad del personal propio, subcontratado y suministrado.
5. Procedimientos de seguridad.
6. Seguridad física.
7. Seguridad de las tecnologías de información.
8. Entrenamiento de seguridad y conciencia sobre amenazas.
9. Evaluación de seguridad, respuesta y mejora.

6.2.8 Beneficios certificación BASC

- Facilidad comercial con empresas de otros países especialmente Estados Unidos.
- Ventaja comercial frente a empresas que no cuentan con la certificación.
- Incremento en sus actividades comerciales.
- Apertura a otros mercados.
- Certificación de su sistema de gestión en control y seguridad de su cadena logística.
- Mejora la imagen de la empresa a nivel internacional.
- Reconocimiento por parte de la policía antinarcóticos.
- Reducción de costos y riesgos derivados del control a su procesos y cargas de exportación.
- Disponibilidad de equipos de auditores competentes para la implementación y auditorias.
- Capacitación de auditores internos para que realicen las auditorías internas de sus empresas.
- Capacitaciones constantes en mejoras de procesos y sistemas de seguridad.
- Tarifas preferenciales para la participación en eventos de WBO.

6.2.9 Requisitos de afiliación Capítulo Guayaquil

De acuerdo a información proporcionada por BASC Ecuador, los requisitos para las empresas exportadoras que requieran la afiliación a BASC Ecuador – Capítulo Guayaquil, se deberá de proporcionar la siguiente documentación:

1. Tener, como objeto social principal, una actividad productiva o de comercio exterior, la logística, la prestación de servicios u otra complementaria conexas al comercio exterior.

2. Presentar:

- a) Solicitud de admisión diligenciada al Presidente del Capítulo, suscrita por el representante legal, indicando su voluntad de afiliarse a BASC Capítulo Guayaquil.
- b) Formato de Registro Perfil Empresarial.
- c) Carta de compromiso del cumplimiento del Reglamento y Política de Servicios BASC Capítulo Guayaquil.
- d) Fotocopia de la escritura de constitución de la compañía.
- e) Fotocopia del RUC.
- f) Fotocopia del nombramiento del Representante Legal, inscrito en el Registro Mercantil.
- g) Fotocopia a color de la cédula de ciudadanía y certificado de votación del representante legal. En caso de ser extranjero, fotocopia a color del pasaporte.
- h) Certificado de antecedentes penales del Representante Legal.
- i) Certificado actualizado de existencia legal y cumplimiento de obligaciones, expedido por la Superintendencia de Compañías del Ecuador.
- j) Certificado del Cumplimiento de Obligaciones emitido por el IESS.
- k) Certificados de afiliación a una cámara de la producción y al gremio sectorial correspondiente, en caso de tenerlos.
- l) Certificado original otorgado por el CONSEP, en el que se indique que dicha compañía y su representante legal no se encuentran en la base de datos por delitos de narcotráfico.
- m) Nómina de accionistas presentada en la Superintendencia de Compañías.
- n) Croquis de ubicación.
- o) Declaración juramentada notariada del Representante Legal y socios en la que conste si hay o ha habido proceso penal en contra de la empresa, su representante legal y/o socios, por los delitos tipificados en la Ley de Sustancias Estupefacientes y Psicotrópicas y en la Ley de Lavado de

Activos. En el caso de que se haya concluido el proceso, se deberá adjuntar copia certificada del auto de sobreseimiento definitivo o de la sentencia absolutoria.

- p) Fotocopia del Formulario 101 del Impuesto a la Renta del ejercicio económico del año anterior.
- q) Hoja o folleto detallando los servicios que la empresa presta.
- r) Certificado/s Bancario/s.
- s) Tres referencias comerciales.
- t) Proporcionar cualquier otra información o documentación adicional que le sea requerida para los fines de evaluación y calificación de la solicitud de admisión.
- u) Copia del permiso/matrícula/licencia de operación, emitida por el organismo competente que rige la actividad de la empresa.
- v) En el caso de una empresa de seguridad, se debe presentar, además:
 - Fotocopia del permiso de operaciones del Ministerio de Gobierno.
 - Fotocopia del permiso de tenencia de armas.
 - Fotocopia del permiso de uso de uniformes.
 - Fotocopia del certificado del Ministerio de Relaciones Laborales como prestador de servicios complementarios.
 - Fotocopia de permiso de uso de frecuencias de radio del CONATEL.

NOTA: Presentar una solicitud, implica la aceptación sin reservas del presente reglamento, estatutos y demás normas emitidas por WBO, BASC Ecuador y BASC Capítulo Guayaquil.

WBO y/o BASC Capítulo Guayaquil no se encuentran obligadas a sustentar la negativa a cualquier solicitud de ingreso y se reservan el derecho de admisión a los miembros. La notificación para cualquiera de los casos será por escrito dentro de 60 días calendario.

6.2.10 Costos del proceso de certificación

BASC tiene una política de costos de certificación que varía según el tamaño de la empresa. BASC tiene una clasificación de empresas por categorías según sus ventas anuales. (Business Alliance for Secure Commerce, 2014)

La certificación en general tiene un costo entre los \$2000 a \$3000 donde están incluidas las diferentes categorías de empresas por sus ventas anuales, pago de afiliación único, aporte mensual y las auditorías necesarias. (Business Alliance for Secure Commerce, 2014)

Inscripción a la Corporación BASC Ecuador Capitulo Guayaquil

\$430 (pago que se realiza una sola vez)

Tabla 12

Categoría según ventas anuales

CATEGORIA	FACTURACION ANUAL
1	De 1 a 1 millón USD
2	De 1 millón a 5 millones USD
3	De 5 millones USD en adelante

Fuente: BASC Ecuador

Elaboración: Propia

Una vez identificada la categoría, se revisa los valores en los cuales deberá incurrir la compañía para la obtención del certificado BASC. (Business Alliance for Secure Commerce, 2014)

Tabla 13

Pagos mensuales según categorías

CATEGORIA	APORTE MENSUAL
1	\$35
2	\$45
3	\$75

Fuente: BASC Ecuador

Elaboración: Propia

Tabla 14

Valores por Auditorias

Categoría	Pre certificación	Certificación	Recertificación	Complementaria
1	\$500 + IVA	\$300 + IVA	\$300 + IVA	\$150 + IVA
2	\$600 + IVA	\$450 + IVA	\$450 + IVA	\$225 + IVA
3	\$700 + IVA	\$600 + IVA	\$600 + IVA	\$300 + IVA

Fuente: BASC Ecuador

Elaboración: Propia

Ingreso a la base de datos de la Organización Mundial BASC y emisión de certificado

\$212

Ampliación de certificado

\$50

Corrección del certificado

\$50

6.2.11 Procesos de certificación

El proceso para obtener la certificación BASC tiene una duración de 9 a 12 meses y consta de los siguientes pasos:

6.2.11.1 Auditoría de Pre-certificación

Esta auditoría deberá realizarse en un plazo no mayor a 3 meses después de la afiliación de la empresa.

Esta auditoría verifica la conformidad del Sistema de Gestión en Control y Seguridad (SGCS) del solicitante, con las normas y estándares BASC. Esta actividad se realiza para examinar el estado inicial de la empresa respecto a su SGCS.

Para esta auditoría se recomienda que el afiliado haya realizado los cursos de "Formación de Auditores Internos y Guías para la elaboración del manual".

6.2.11.2 Auditoría de Certificación

La auditoría de Certificación se realiza posterior a la auditoría de Pre-Certificación, dentro de un plazo no mayor a 1 año desde el ingreso de la empresa a BASC y será previamente acordada con el afiliado.(Business Alliance for Secure Commerce, 2015)

Verifica la implementación, cumplimiento y mantenimiento del Sistema de Gestión en Control y Seguridad.(Business Alliance for Secure Commerce, 2015)

Si en la auditoría no se evidencian no conformidades mayores, el auditor podrá recomendar al Comité de Certificación la certificación de la empresa. Si en la auditoría se evidencian no conformidades mayores, el auditor planificará una auditoría complementaria que puede ser documental o de campo, la cual tendrá como objetivos mejorar los aspectos que faltaren.(Business Alliance for Secure Commerce, 2015)

6.2.11.3 Auditoría de Re-certificación

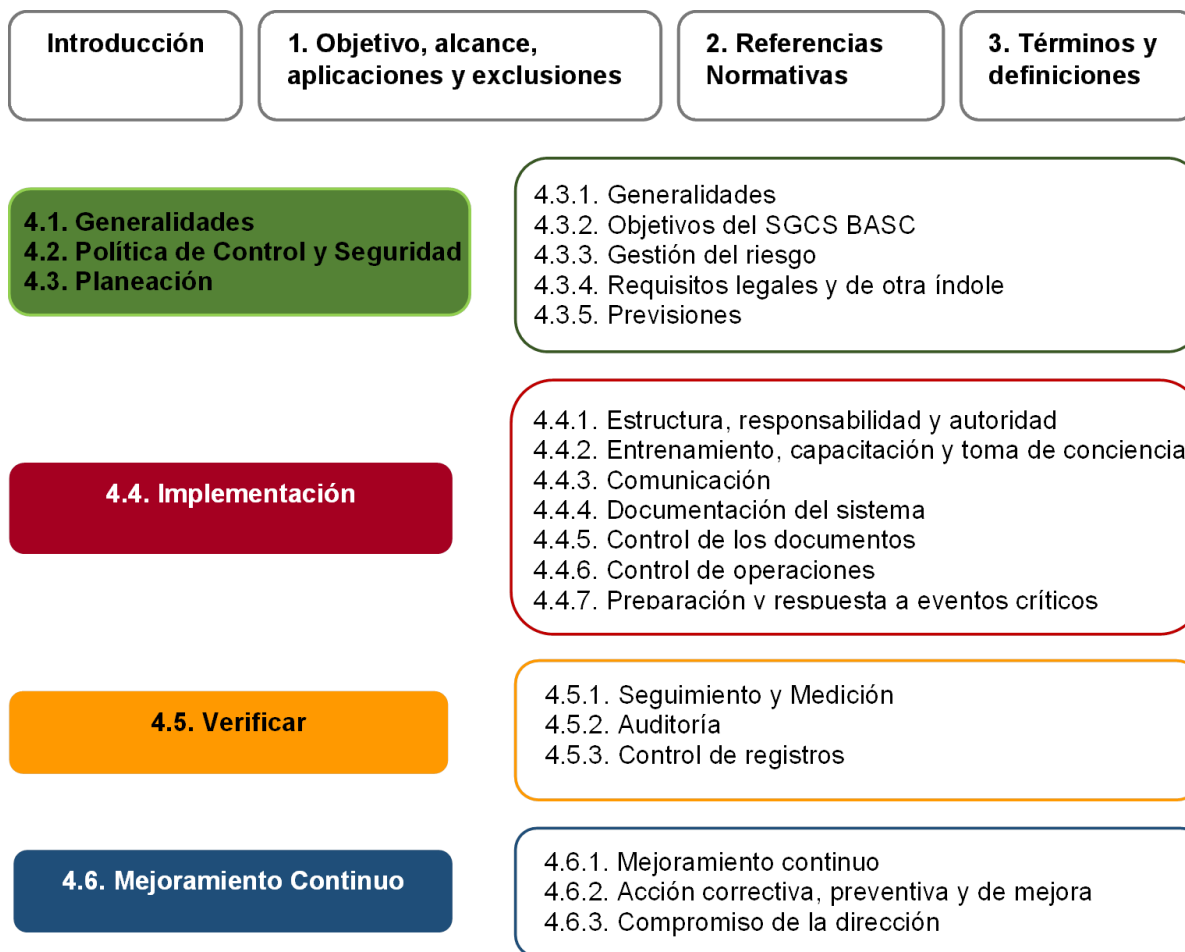
Se la realizará cada año a partir de la fecha de certificación.

Verifica la conformidad del SGCS de una empresa certificada con las normas y estándares BASC, dicha auditoría se realiza para controlar que las empresas estén cumpliendo con los estándares y para realizar procesos de mejora continua.

NOTA: La auditoría no podrá ser aplazada por el titular en un período superior a quince (15) días calendario después de la fecha de su notificación. El aplazamiento por un período superior implica la suspensión por tres (3) meses del Certificado; sin embargo, el titular mantiene durante ese tiempo todas sus obligaciones con BASC Capítulo Guayaquil.

Tabla 15

Etapas del proceso de certificación BASC



Fuente: BASC Ecuador

Elaboración: Propia

Tabla 16

Empresas bananeras certificadas capitulo Guayaquil

EMPRESAS CERTIFICADAS	EN PROCESO DE CERTIFICACIÓN
CIMEXPORT - Comercio, importaciones Y exportaciones S.A.	BANANAS DEL ECUADOR S.A. BANADECESA
Compañía de desarrollo bananero del Ecuador BANDECUA S.A.	Corporación regional de bananeros ecuatorianos AGROBAN
FRUTADELI S.A.	GLOBAL BANANAS CIA. LTDA. GLOBANACIA
FRUTIBONI S.A.	EXBAFRUC exportadora de bananos y frutas de la costa CIA. LTDA.
GOLDEN VALUE COMPANY S.A.	
INTERFRUIT IMPORT & EXPORT S.A.	
JORCORP S.A.	
LIFE FOOD PRODUCT ECUADOR LIFPRODEC S.A.	
SABROSTAR FRUIT COMPANY S.A.	
SENTILVER S.A.	
SILVER VALUE COMPANY S.A.	
TROPICALFRUIT EXPORT S.A.	
TUCHOK S.A.	

Fuente:BASC Ecuador**Elaboración:** Propia

6.3 Seguridad y Visibilidad Global Intermodal Puerta a Puerta de la Cadena de Suministro de Contenedores

6.3.1 Objetivo

La propuesta de esta estrategia tiene como objetivo hacer de la seguridad de los contenedores más eficiente y eficaz. Responder a las necesidades de visibilidad tanto para las empresas y el gobierno en el flujo de contenedores de exportación, mediante el desarrollo e implementación de un concepto de intercambio de datos por medio de un sistema de información compartida y dispositivos de seguridad de contenedores en el Puerto Marítimo de Guayaquil que permita una mejor seguridad y evaluación ampliada de los riesgos por ambas partes, empresas y gobierno.

El concepto de esta tecnología es mejorar la visibilidad y seguridad de la cadena de suministro de contenedores de exportación desde el punto de origen hasta el punto de destino, la eficiencia de cumplimiento comercial y la eficacia en la supervisión y controles aduaneros.

6.3.2 Antecedente

La aplicación de esta estrategia de seguridad para el control en el manejo de contenedores fue tomada en referencia a proyectos previos como *Cassandra* e *Integrity*, puestos en marcha el 17 de junio de 2008. Un presupuesto total de 12 millones de euros, financiados por la comisión europea, realizado por su Centro Común de Investigación (*JRC, Joint Research Centre*) dirección general que se encarga del servicio de la ciencia en la Comisión Europea, esta emplea a científicos para llevar a cabo la investigación, en colaboración de empresas privadas especialistas en tecnología, seguridad, logística y apoyo de aduanas de otros países.

6.3.3 Sistema de Información Compartida de Contenedores Intermodal (SICIS)

SICIS por sus siglas en inglés (*Shared Intermodal Container Information System*), Sistema de Información Compartida de Contenedores Intermodales una herramienta única para la supervisión proactiva de las cadenas de suministro de contenedores, da una visión completa del transporte de un contenedor.

Permitirá el desarrollo de un sistema informático con una plataforma virtual y aplicaciones, configurables y automatizadas de apoyo en el conocimiento de información, permitiendo la interacción de las administraciones públicas y empresas privadas que participan en la gestión de la cadena de transporte de contenedores con acceso a la planificación y la información sobre el estado de los contenedores.

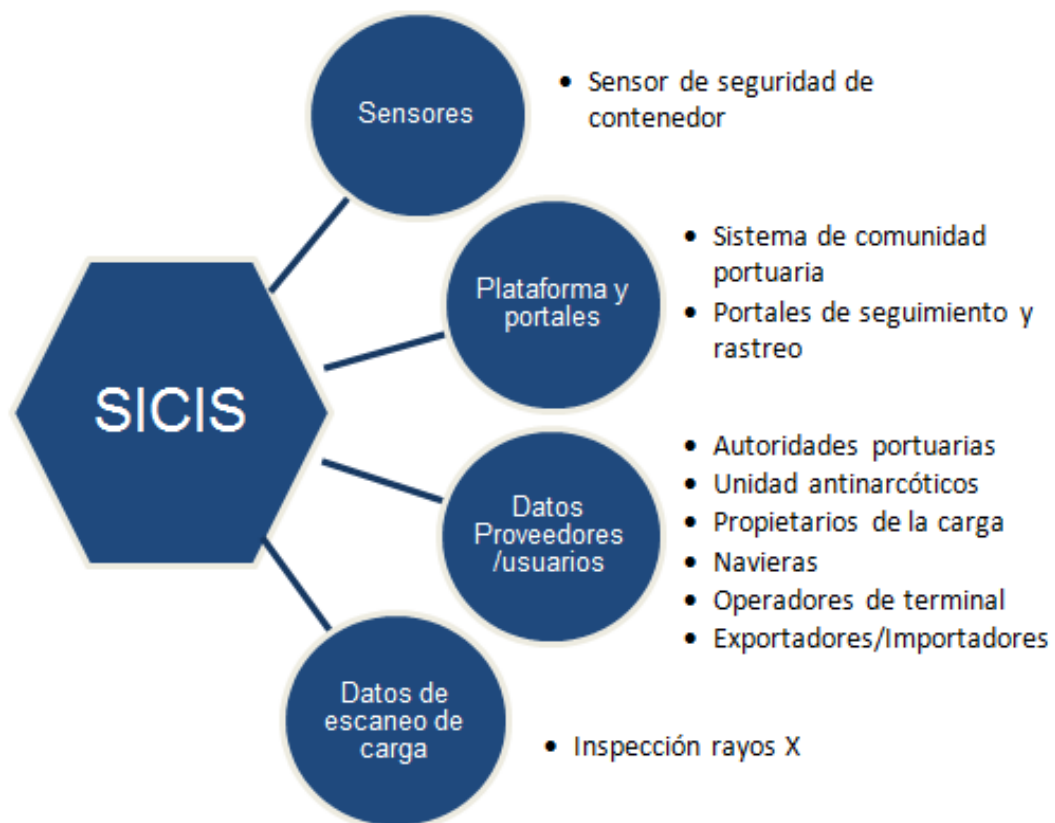
SICIS no sólo mejora los procesos de logística, también logra información confiable sobre el contenido de los recipientes a fin de realizar una evaluación de riesgos más eficaz y eficiente por parte de la Unidad Antinarcoóticos del Puerto de Guayaquil.

6.3.3.1 Características del sistema

- Vinculación con sistemas de seguridad tecnológicos (Dispositivo de seguridad de contenedor)
- Diferentes entradas de acceso de información para las partes involucradas en la seguridad de los contenedores.
- Acceso a la información solo a personal autorizado mediante nombre de usuario y clave.
- Plataformas de seguimiento de la carga por medio de GPS.
- Plataforma de información del estado de transición de los contenedores en tiempo real.
- Información del estado de los contenedores a tiempo real.

- Envío de alerta y notificaciones de apertura de contenedor por entes no autorizados.
- Envío de alerta y notificaciones de apertura de contenedor por entes autorizados.
- Envío de alerta y notificaciones de cambios en la temperatura del contenedor.
- Notificación del estado de tránsito de la carga en los recintos aduaneros.
- Mensajería a través de la interfaz del terminal del sistema.

6.3.3.2 Áreas que engloba SICIS



Fuente: SICIS – Proyecto Cassandra

Elaboración: Propia

6.3.4 Dispositivo de Seguridad de Contenedores (DSC)

El DSC es un dispositivo de seguridad que se coloca en medio de las puertas de los contenedores, cuenta con sensores para detectar abertura de puertas y sensor de temperatura que monitorea el estado de la atmosfera del contenedor. Se compone de dos partes: una parte que contiene las antenas, que están situadas en el exterior del recipiente, mientras que la otra parte se encuentra en el interior del contenedor, contiene los componentes electrónicos, batería interna de larga duración y los sensores.

Para comenzar el monitoreo del viaje de un contenedor, la única tarea de un empleado portuario es activar y colocar el dispositivo al contenedor justo antes de cerrar la puerta.

Después de esto, el dispositivo debe estar expuesto a cielo abierto durante unos 10 minutos que permiten la adquisición de la primera posición GPS.

El dispositivo envía información por medio de algoritmos a través de señal satelital al transpondedor que se encarga de codificar los datos y establecer la información en el sistema.

6.3.5 Funcionalidad de la estrategia

Esta estrategia consiste en proveer de mayor seguridad y visibilidad del estado de los contenedores de exportación una vez que se pierde el poder de control por parte de las exportadoras y se traspasa la logística de la carga a otras manos. Esencialmente la estrategia busca proveer seguridad a los contenedores desde la cadena de suministro en el Puerto Marítimo de Guayaquil hasta el puerto de destino, a través de la implementación de un sistema de información compartida de contenedores y el uso de dispositivos de seguridad de contenedores.

El dispositivo de seguridad de contenedores cuenta con GPS, sensores y antena que funciona para enviar datos sobre el estado del contenedor al sistema, es colocado en las puertas de los contenedores para detectar la apertura de las puertas en cualquier momento y lugar, envía datos del estado de la carga dentro del tránsito y logística aduanera, permite detectar su ubicación y el movimiento del mismo mediante GPS, todo en tiempo real.

Estos dispositivos permiten reducir altamente los riesgos por contaminación de droga y robo de mercancías. Una vez que los contenedores llegan al Puerto Marítimo de Guayaquil, los dispositivos son colocados en las puertas de los contenedores, y desde el momento que las puertas se cierran dicho dispositivo empieza a funcionar y enviará toda la información del estado del contenedor.

Desde cualquier punto de la cadena logística de la exportación, desde el Puerto Marítimo de Guayaquil, navegación, hasta el puerto de destino, si un contenedor es abierto en cualquier punto de esta cadena, el dispositivo enviará inmediatamente una señal al sistema informando, hora, y lugar exacto donde se abrió el contenedor y a su vez envía una notificación al exportador, importador, Autoridades portuarias, Puerto Marítimo de Guayaquil, naviera que transporta la carga, lo cual permitirá tomar las acciones correspondientes lo más rápido posible por todas las partes involucradas.

Si un contenedor es abierto dentro del Puerto Marítimo de Guayaquil el dispositivo enviará la notificación con el momento y punto exacto dentro del puerto donde se encontraba la carga al momento del siniestro, esto permitirá a Unidad Antinarcóticos del Puerto, Contecon empresa que administra el puerto, a actuar de manera rápida, evitar la contaminación de droga y poder detectar y capturar a las personas que realizaron dicho acto. De igual manera los representantes de la carga se acercarán inmediatamente para conocer del suceso.

Cuando se solicita una inspección de recipiente (por ejemplo, por la Unidad Antinarcóticos del puerto), el sistema es capaz de clasificar la alerta respectiva: el DSC envía una alerta de puerta abierta inmediatamente con fecha, hora, posición GPS exacta. Estos datos se envían siempre que se abra la puerta del contenedor y no puede ser suprimida.

Los datos recibidos por el sistema son interpretados por el software que se ejecuta en el servidor que tiene registrados los sitios de inspección de cargas en el Puerto de Guayaquil. Si una alerta de puerta abierta se establece desde dentro de las áreas correspondientes a revisión en el puerto, la alerta puerta abierta se clasifica como una abertura de inspección y notifica al sistema.

Si una alerta de puerta abierta se establece desde fuera de las áreas no establecidas para revisión la alerta puerta abierta se clasifica como una infracción de precintos y procesados de sistema. Cuando las autoridades realizan una inspección de un contenedor fuera de sus ubicaciones habituales el sistema envía la alerta de puerta abierta como una alerta de evento inusual.

Si un contenedor es abierto en el buque durante la navegación, el dispositivo se encargará de enviar la notificación a todas las partes involucradas y las autoridades portuarias y estas se comunicarán con el capitán del barco para que se tomen las medidas de seguridad correspondientes con la carga.

Así mismo si un contenedor es abierto en otros puertos el dispositivo envía la notificación y el Puerto Marítimo de Guayaquil junto con aduana se comunicarán con las autoridades del puerto extranjero para dar aviso y tomar las medidas de seguridad correspondientes.

Hasta la llegada al puerto de destino el dispositivo enviará automáticamente una señal de abertura de contenedor al sistema en tiempo real e indicando el lugar donde se encuentra, permitiendo saber dónde fue abierto.

6.3.6 Beneficios

Situación de beneficio mutuo entre la industria y gobierno para la seguridad contra el narcotráfico en el transporte global de contenedores.

El intercambio de información entre los agentes implicados en el transporte de contenedores, empresas exportadoras, importadores, agencias navieras, capitán de los buques, aseguradoras, Puerto Marítimo de Guayaquil, Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, Contecon, Unidad Antinarcóticos del Puerto Marítimo.

6.3.6.1 Beneficios en seguridad

- Confiabilidad.
- Reducción de la incertidumbre.
- Mejor gestión de riesgo.
- Reducción del riesgo de contaminación por droga.
- Prevención de robo de mercancía.
- Eliminación de pérdida del contenedor.
- Seguridad del contenedor puerta a puerta.
- Seguimiento GPS.
- Información del estado de contenedores en tiempo real.
- Reducción de procesos de seguridad.
- Inteligente intercambio de datos y la evaluación de riesgo.

6.3.6.2 Beneficios en procesos aduaneros y portuarios

- Optimización de la velocidad.
- Reducción del tiempo de espera
- Mejorar la visibilidad del estado manejo y trayecto de los contenedores.

- Impactos del sistema en los procesos administrativos: reducción de costes y errores.
- Mejoras en los procesos de control y monitoreo a través de mayor información.
- Reducción del tiempo de transito aduanero en los puertos de origen y destinos.
- Eliminación de cuellos de botella.
- Reducción de las existencias de seguridad en el Puerto Marítimo de Guayaquil.
- Reducción de interrupción de corrección, prevención y resolución.
- Intercambio de información en tiempo real a varias partes a lo largo de la cadena de suministro proporciona visibilidad y hace los procesos más simples y transparentes.
- Mejor desempeño de la logística, en términos de menos errores, mayor productividad, una mejor utilización de los recursos, y menos tiempo de espera.
- Eliminación de perfiles de riesgo para inspección, por lo que permitirá un mayor número de escaneo de contenedores.
- Eliminación de procesos de inspección en puerto de origen y destino.

6.3.6.3 Beneficios en ahorro

- Reducción de las tasas de seguro, al ser más segura la carga, el nivel de riesgo bajo por ende bajarían las tasas de las aseguradoras.
- Derivar los costos por la contaminación de estupefacientes a las partes responsables.
- Menores costos de logística se incurren cuando el número de errores en los procesos administrativos y de logística disminuyen.
- Reducción de las intervenciones externas de empresas de seguridad.

- Reducción de tiempos de espera de los buques debido a la reducción de inspecciones.
- Eliminación de procesos de inspección en puerto de origen y destino.
- Reducción de los cargos por servicios en los puertos: inspecciones, colocación de candados de seguridad, movimiento de contenedores, estadía en los puertos.
- Reducción de gastos de seguridad en contenedores por parte de las exportadoras.
- Reducción de gastos de energía del contenedor.

6.3.6.4 Beneficios comerciales

- Facilitación del comercio
- Eliminación de cuellos de botella.
- Reducción del tiempo de envío de las mercancías.
- Obtención de visto bueno de la aduana en el país de importación
- Convertir Ecuador en la primera opción para los clientes por la seguridad en las exportaciones, procesos más simples y transparentes.
- Mejora de la imagen comercial del país por sus buenas prácticas de seguridad.
- Realce de la marca país con empresas extranjeras.
- Mejora de la imagen de los productos de exportación.
- Obtención de ventaja competitiva frente a otros países.
- Incremento en exportaciones.
- Apertura a nuevos mercados.
- Reducción del tiempo de tránsito aduanero en los puertos de origen y destinos.
- Intercambio de información en tiempo real a varias partes a lo largo de la cadena de suministro proporciona visibilidad y hace los procesos más simples y transparentes.

6.3.6.5 Beneficios de Servicio al Cliente

- Conocimiento de la ubicación y estado de la carga en tiempo real.
- Cliente constantemente informado del estado de la carga por medio de notificaciones a correo electrónico o vía SMS.
- Seguimiento GPS de los contenedores.
- Conocimiento del tiempo de llegada del buque.
- Más rápido cumplimiento de la orden.
- Eliminación de cuellos de botella.
- Mejora el servicio al cliente a través de la notificación proactiva de problemas y estado del contenedor y la carga.
- Acceso a información en tiempo real hace los procesos más simples y transparentes.
- Reducción del tiempo de envío de las mercancías.

CONCLUSIONES

Por medio de esta investigación, se logró conocer que a la actualidad existe una tendencia en aumento en la contaminación por droga en las exportaciones salientes desde el puerto marítimo de Guayaquil, narcotráfico que está perjudicando no solo a las exportaciones de banano si no a todas las exportaciones del ecuador. Así la potencia e imagen comercial del banano, las actividades comerciales del país, y los partícipes que intervienen en ella, entre ellos empresarios y gobierno se ven cada vez más afectados.

Pese al latente problema de la contaminación por estupefacientes en las exportaciones de banano, se pudo conocer que en Guayaquil existe una poca inversión e interés en el área de seguridad por parte de las empresas exportadoras de banano y del gobierno nacional.

Mediante las entrevistas realizadas a empresas exportadoras de banano se pudo constatar que éstas dedican pocos recursos a mejorar la seguridad en sus cadenas logísticas de exportación, debido al volumen y principalmente al tema costo beneficio que manejan en sus actividades de exportación, las cuales, al referirse al banano, producto que tienen un margen de retorno bajo, hace a las empresas exportadoras escatimar en gastos de seguridad para evitar reducir sus márgenes de ganancia.

Así mismo se pudo llegar a un análisis que la falta de empresas exportadoras de banano con certificaciones en seguridad es muy bajo solo un 33% cuentan con la certificación y no se debe principalmente al tamaño de la exportadora si no a las decisiones empresariales que toman cada una de ellas en la forma de administrar y a la falta de una cultura de sistemas de gestión de riesgo por parte de las empresas exportadoras, que desconocen los beneficios e importancia que conlleva una de estas.

Y es por ello que el banano al ser el producto con mayor volumen de exportación, diversidad de destinos de exportación y pocas seguridades en su cadena logística, se convierte en exportaciones con mayor vulnerabilidad y preferencia por los narcotraficantes para la introducción de droga.

Por otro lado, se halla la falta de inversión en seguridad por parte del gobierno en el puerto marítimo de Guayaquil. Falta de financiamiento para adquisición de tecnologías que provean mayor seguridad en controles para el narcotráfico.

Falta de financiamiento para proyectos de investigación y desarrollo que permitan implementar nuevas tecnologías para dar mayor seguridad a las cargas de exportación en el puerto de Guayaquil.

Además, se pudo constatar que el puerto no cuenta con escáneres especiales para el control y detección de sustancias estupefacientes en contenedores, ni modernos sistemas y herramientas para la seguridad de los contenedores de exportación.

Determinándose así por parte de la Unidad Antinarcóticos del puerto marítimo de Guayaquil, que por tener mayores casos de contaminación por la modalidad gancho ciego se determina que el puerto marítimo es el punto de mayor vulnerabilidad y probabilidad para que suceda la contaminación por estupefacientes en las cargas de exportación.

Que la carga de banano no es de preferencia por los narcotraficantes por su producto como tal, sino por sus destinos, volúmenes y seguridades de exportación.

Para concluir, esta investigación permitió conocer la forma y los puntos de mayor vulnerabilidad en toda la trazabilidad de la cadena logística de exportación del banano, para con ello poder aplicar estrategias que permitan tanto al sector

empresarial como al gobierno a tener un mayor control en las cargas de exportación y reducir así significativamente el riesgo de contaminación por estupefacientes en las cargas de banano de exportación.

RECOMENDACIONES

Dentro de los resultados obtenidos a través de esta investigación se podría recomendar que, para proteger las actividades exportables del banano por la contaminación de droga, se debería conformar un comité por todos los principales entes de autoridad que se involucran en las exportaciones de banano.

Agrupar a BASC, agrocaldidad, Asociación de exportadores de banano(AEBE), el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador(SENAE), Cámara Marítima del Ecuador(CAMAE), Autoridad Portuaria de Guayaquil(APG), CONTECON, Policía Antinarcoóticos, para crear a través del comité, reuniones periódicas que sirvan para establecer los avances, problemas que estén perjudicando a las exportaciones de banano referente a la contaminación por droga, con el objetivo de solventar los problemas que ocurrieren, mediante análisis y propuestas para ser aplicadas por el sector exportador y el gobierno.

Asimismo, se recomienda que todas las empresas exportadoras de banano cuenten con certificaciones de seguridad, que puedan gozar de una mayor seguridad en todos sus procesos logísticos de exportación, que las exportadoras de banano no solo sean número uno en volúmenes de exportación sino también en el cumplimiento de normativas internas y externas que permitan proveerles una mejor imagen a sus exportaciones y al país en el exterior.

Por último, se recomienda que el gobierno invierta en escáneres especiales para la detección de droga en contenedores en el Puerto Marítimo de Guayaquil. Que se financie a través de los organismos y entidades competentes del Ecuador, proyectos de investigación y desarrollo que sean trabajados en conjunto con empresas extranjeras expertas en logística y seguridad de puertos, asimismo con aduanas de otros países, con el objetivo de poder desarrollar e implementar nuevas tecnologías para dar mayor seguridad a las cargas de exportación en el Puerto Marítimo de Guayaquil.

BIBLIOGRAFÍA

- Asociacion de Exportadores de Banano del Ecuador. (2015). *Asociacion de Exportadores de Banano del Ecuador*. Obtenido de Asociacion de Exportadores de Banano del Ecuador:
<http://www.aebe.com.ec/Desktop.aspx?Id=8>
- Asociación de Exportadores de Banano del Ecuador. (2015). *Asociacion de Exportadores de Banano del Ecuador*. Obtenido de Asociacion de Exportadores de Banano del Ecuador:
<http://www.aebe.com.ec/Desktop.aspx?Id=7>
- Business Alliance for Secure Commerce. (2014). *Afiliación*. Obtenido de BASC:
<http://basc-guayaquil.org/afiliacion/>
- Business Alliance for Secure Commerce. (2015). *Certificación*. Obtenido de BASC:
<http://basc-guayaquil.org/certificacion/>
- Business Alliance for Secure Commerce. (2015). *Content: COMUNICACIÓN INTERNA Y EXTERNA*. Obtenido de BASC: <http://basc-guayaquil.org/wp-content/uploads/2015/08/BCG-GD-PRO-1-1-2-COMUNICACI%C3%93N-INTERNA-Y-EXTERNA.pdf>
- Business Alliance for Secure Commerce. (2015). *Historia*. Obtenido de BASC:
<http://basc-guayaquil.org/historia/>
- Business Alliance for Secure Commerce. (2015). *Quiénes somos*. Obtenido de BASC: <http://basc-guayaquil.org/quienes-somos/>

CASSANDRA. (2011). *Articles: Data sharing*. Obtenido de CASSANDRA:
<http://www.cassandra-project.eu/articles/data-sharing.html>

CASSANDRA. (2011). *Articles: Living Labs*. Obtenido de CASSANDRA :
<http://www.cassandra-project.eu/articles/living-labs.html>

CASSANDRA. (2011). *Articles: Risk Assessment*. Obtenido de CASSANDRA:
<http://www.cassandra-project.eu/articles/risk-assessment.html>

CASSANDRA. (2011). *Main: About Cassandra*. Obtenido de CASSANDRA:
<http://www.cassandra-project.eu/mainmenu/about-cassandra.html>

Chocarro, D., Escuín, D., Fraile, A., & Gallegos, J. (s.f.). *Diccionario Lid Logistica y Transporte*.

Código Orgánico Integral Penal. (2014). *Content: Código Orgánico Integral Penal*. Obtenido de Ministerio de Justicia, Derechos Humanos y Cultos:
http://www.justicia.gob.ec/wp-content/uploads/2014/05/c%C3%B3digo_org%C3%A1nico_integral_penal_-_coip_ed._sdn-mjdhc.pdf

Cross Border. (01 de Mayo de 2014). *Project: Consistently Optimised Resilient Secure Global Supply-Chains*. Obtenido de Cross Border: <http://www.cross-border.org/es/project/fp7-project-core/>

Cross Border. (2015). *Proyectos: PROYECTOS TEMAS A FUTURO*. Obtenido de Cross Border: <http://www.cross-border.org/es/proyectos/proyectos-temas-a-futuro/>

Definición. (2015). *Definición: GATT*. Obtenido de definicion:
<http://definicion.de/gatt/>

Diario El Universo. (01 de Junio de 2009). *Noticias: Vigilancia aduanera busca nuevo objetivo y mayor preparación*. Obtenido de El Universo:
<http://www.eluniverso.com/2009/06/01/1/1447/1B5EE236B15D4E71AE8CAF47F152652E.html>

Diario El Universo. (27 de junio de 2013). *Noticias: Ecuador renuncia unilateralmente a ATPDEA con EE.UU.* Obtenido de El Universo:
<http://www.eluniverso.com/noticias/2013/06/27/nota/1083461/ecuador-renuncia-unilateralmente-atpdea-eeuu>

Ecuavisa. (27 de Junio de 2013). *Artículos: ¿Qué es exactamente el Atpdea?*
Obtenido de Ecuavisa:
<http://www.ecuavisa.com/articulo/noticias/actualidad/34199-que-es-exactamente-el-atpdea>

Falconí, F., & Oleas, J. (01 de julio de 2013). *Artículo: ADIÓS ATPDEA (LEY DE PROMOCIÓN COMERCIAL ANDINA Y ERRADICACIÓN DE DROGAS): NO ES UNA MALA NOTICIA*. Obtenido de La Línea de Fuego:
<http://lalineadefuego.info/2013/07/01/adios-atpdea-ley-de-promocion-comercial-andina-y-erradicacion-de-drogas-no-es-una-mala-noticia-por-fander-falconi-y-julio-oleas/>

Govea, C. M. (20 de Enero de 2016). Jefe de Seguridad Portuaria. (J. Sales, Entrevistador)

Granizo, C. (13 de Enero de 2016). Capitán. (J. Sales, Entrevistador)

Hints, J. (01 de Junio de 2008). *Projects: Intermodal Global door-to-door container supply chain visibility*". Obtenido de Cross-border Research Association: <http://www.cross-border.org/es/project/fp7-project-integrity/>

- Hintsa, J. (23 de Agosto de 2014). *Project: Customs risk management study with WCO (2009-2011)* . Obtenido de Cross-Border: <http://www.cross-border.org/es/project/customs-risk-management-study-with-wco/>
- Hintsa, J. (04 de Enero de 2016). *Entradas: Observatorio de Información CORE* . Obtenido de Cross Border: <http://www.cross-border.org/es/tag/fp7-es/>
- Hintsa, J., & Uronen, K. (2012). *User Data: Common Assessment and Analysis of Risk in Global Supply Chains*. Obtenido de CASSANDRA: http://www.cassandra-project.eu/userdata/file/Public%20deliverables/Cassandra%20D1.1%20-%20FINAL%20-%20Compendium-public_update%20July%202012.pdf
- International Trade Centre. (2015). *International Trade Centre*. Obtenido de Intracen: <http://www.intracen.org/>
- Joint Research Center. (2008). *About: JRC in brief*. Obtenido de Joint Research Center: <https://ec.europa.eu/jrc/en/about/jrc-in-brief>
- Mackliff, F. M. (06 de Enero de 2016). Director Ejecutivo de BASC Guayaquil. (J. Sales, Entrevistador)
- Manta, A. P. (28 de Noviembre de 2013). *Autoridad Portuaria de Manta*. Obtenido de <http://www.puertodemanta.gob.ec/concesionmanta>
- Mantilla, S. (24 de julio de 2013). *Ecuador sin ATPDEA*. Obtenido de Diario El Comercio : <http://www.elcomercio.com/opinion/ecuador-atpdea.html>
- Muñoz , D., & Mora Aníbal. (s.f.). *Diccionario de Logística y negocios internacionales*.
- Naciones Unidas. (2015). *Inicio*. Obtenido de Naciones Unidas: <http://www.un.org/es/index.html>

- Organización de los Estados Americanos . (2015). *Inicio*. Obtenido de OAS:
<http://www.oas.org/es/>
- Organización Mundial del Comercio. (2015). *Inicio: ECUADOR EN EL GATT/OMC*.
Obtenido de WTO : <http://biblioteca.bce.ec/cgi-bin/koha/opac-detail.pl?biblionumber=15251>
- Organización Mundial del Comercio. (2015). *Portada: La OMC y la Organización Mundial de Aduanas (OMA)*. Obtenido de WTO:
https://www.wto.org/spanish/thewto_s/coher_s/wto_wco_s.htm
- Organización Mundial del Comercio. (2015). *Portada: Los 128 países que habían firmado el Acuerdo General antes de finalizar 1994*. Obtenido de WTO:
https://www.wto.org/spanish/thewto_s/gattmem_s.htm
- Organización Mundial del Comercio. (2015). *Temas Comerciales: El GATT y el Consejo del Comercio de Mercancías*. Obtenido de WTO:
https://www.wto.org/spanish/tratop_s/gatt_s/gatt_s.htm
- Policía Nacional del Ecuador . (25 de Agosto de 2015). *Noticias: La droga incautada en el 2015 supera en un 23.14% a lo acaecido en el 1014*.
Obtenido de Policía Nacional del Ecuador:
<http://www.policiaecuador.gob.ec/la-droga-incautada-en-el-2015-supera-en-un-23-14-a-lo-acaecido-en-el-1014/>
- Policía Nacional del Ecuador. (25 de Agosto de 2015). *Noticias: La droga incautada en el 2015 supera en un 23.14% a lo acaecido en el 1014*.
Obtenido de Policía Ecuador: <http://www.policiaecuador.gob.ec/la-droga-incautada-en-el-2015-supera-en-un-23-14-a-lo-acaecido-en-el-1014/>
- REGLAMENTO GENERAL A LA LEY ORGÁNICA DE. (1999). *Normativa: REGLAMENTO GENERAL A LA LEY ORGÁNICA DE*. Obtenido de

Zofraport:

http://www.zofraport.com.ec/normativa/reglamento_de_la_ley_de_aduanas.pdf

Servicio Nacional de Aduana del Ecuador . (2015). *Transparencia*. Obtenido de SENAE: http://www.aduana.gob.ec/pro/transparency_law.action

United Nations Office on Drugs and Crime. (2015). *Topics: Drug Trafficking*. Obtenido de United Nations on Drugs and Crime: <https://www.unodc.org/unodc/es/drug-trafficking/index.html>

United Nations on Drugs and Trafficking. (2015). *Drug use prevention, treatment and care*. Obtenido de United Nations on Drugs and Trafficking: <https://www.unodc.org/unodc/es/drug-prevention-and-treatment/index.html>

World Customs Organisation. (2015). *About Us*. Obtenido de World Customs Organisation: <http://www.wcoomd.org/en.aspx>

TRABAJOS CITADOS

Asociacion de Exportadores de Banano del Ecuador. (2015). *Asociacion de Exportadores de Banano del Ecuador*. Obtenido de Asociacion de Exportadores de Banano del Ecuador:
<http://www.aebe.com.ec/Desktop.aspx?Id=8>

Asociación de Exportadores de Banano del Ecuador. (2015). *Asociacion de Exportadores de Banano del Ecuador*. Obtenido de Asociacion de Exportadores de Banano del Ecuador:
<http://www.aebe.com.ec/Desktop.aspx?Id=7>

Business Alliance for Secure Commerce. (2014). *Afiliación*. Obtenido de BASC:
<http://basc-guayaquil.org/afiliacion/>

Business Alliance for Secure Commerce. (2015). *Certificación*. Obtenido de BASC:
<http://basc-guayaquil.org/certificacion/>

Business Alliance for Secure Commerce. (2015). *Content: COMUNICACIÓN INTERNA Y EXTERNA*. Obtenido de BASC: <http://basc-guayaquil.org/wp-content/uploads/2015/08/BCG-GD-PRO-1-1-2-COMUNICACION%20INTERNA-Y-EXTERNA.pdf>

Business Alliance for Secure Commerce. (2015). *Historia*. Obtenido de BASC:
<http://basc-guayaquil.org/historia/>

Business Alliance for Secure Commerce. (2015). *Quiénes somos*. Obtenido de BASC: <http://basc-guayaquil.org/quienes-somos/>

- CASSANDRA. (2011). *Articles: Data sharing*. Obtenido de CASSANDRA:
<http://www.cassandra-project.eu/articles/data-sharing.html>
- CASSANDRA. (2011). *Articles: Living Labs*. Obtenido de CASSANDRA :
<http://www.cassandra-project.eu/articles/living-labs.html>
- CASSANDRA. (2011). *Articles: Risk Assessment*. Obtenido de CASSANDRA:
<http://www.cassandra-project.eu/articles/risk-assessment.html>
- CASSANDRA. (2011). *Main: About Cassandra*. Obtenido de CASSANDRA:
<http://www.cassandra-project.eu/mainmenu/about-cassandra.html>
- Chocarro, D., Escuín, D., Fraile, A., & Gallegos, J. (s.f.). *Diccionario Lid Logistica y Transporte*.
- Código Orgánico Integral Penal. (2014). *Content: Código Orgánico Integral Penal*. Obtenido de Ministerio de Justicia, Derechos Humanos y Cultos:
http://www.justicia.gob.ec/wp-content/uploads/2014/05/c%C3%B3digo_org%C3%A1nico_integral_penal_-_coip_ed._sdn-mjdhc.pdf
- Cross Border. (01 de Mayo de 2014). *Project: Consistently Optimised Resilient Secure Global Supply-Chains*. Obtenido de Cross Border: <http://www.cross-border.org/es/project/fp7-project-core/>
- Cross Border. (2015). *Proyectos: PROYECTOS TEMAS A FUTURO*. Obtenido de Cross Border: <http://www.cross-border.org/es/proyectos/proyectos-temas-a-futuro/>
- Diario El Universo. (01 de Junio de 2009). *Noticias: Vigilancia aduanera busca nuevo objetivo y mayor preparación*. Obtenido de El Universo:
<http://www.eluniverso.com/2009/06/01/1/1447/1B5EE236B15D4E71AE8CAF47F152652E.html>

- Govea, C. M. (20 de Enero de 2016). Jefe de Seguridad Portuaria. (J. Sales, Entrevistador)
- Granizo, C. (13 de Enero de 2016). Capitán. (J. Sales, Entrevistador)
- Hints, J. (01 de Junio de 2008). *Projects: Intermodal Global door-to-door container supply chain visibility*". Obtenido de Cross-border Research Association: <http://www.cross-border.org/es/project/fp7-project-integrity/>
- Hints, J. (23 de Agosto de 2014). *Project: Customs risk management study with WCO (2009-2011)* . Obtenido de Cross-Border: <http://www.cross-border.org/es/project/customs-risk-management-study-with-wco/>
- Hints, J. (04 de Enero de 2016). *Entradas: Observatorio de Información CORE* . Obtenido de Cross Border: <http://www.cross-border.org/es/tag/fp7-es/>
- Hints, J., & Uronen, K. (2012). *User Data: Common Assessment and Analysis of Risk in Global Supply Chains*. Obtenido de CASSANDRA: http://www.cassandra-project.eu/userdata/file/Public%20deliverables/Cassandra%20D1.1%20-%20FINAL%20-%20Compendium-public_update%20July%202012.pdf
- Joint Research Center. (2008). *About: JRC in brief*. Obtenido de Joint Research Center: <https://ec.europa.eu/jrc/en/about/jrc-in-brief>
- Mackliff, F. M. (06 de Enero de 2016). Director Ejecutivo de BASC Guayaquil. (J. Sales, Entrevistador)
- Manta, A. P. (28 de Noviembre de 2013). *Autoridad Portuaria de Manta*. Obtenido de <http://www.puertodemanta.gob.ec/concesionmanta>
- Muñoz , D., & Mora Aníbal. (s.f.). *Diccionario de Logística y negocios internacionales*.

Policía Nacional del Ecuador . (25 de Agosto de 2015). *Noticias: La droga incautada en el 2015 supera en un 23.14% a lo acaecido en el 1014.*
Obtenido de Policía Nacional del Ecuador:
<http://www.policiaecuador.gob.ec/la-droga-incautada-en-el-2015-supera-en-un-23-14-a-lo-acaecido-en-el-1014/>

Policía Nacional del Ecuador. (25 de Agosto de 2015). *Noticias: La droga incautada en el 2015 supera en un 23.14% a lo acaecido en el 1014.*
Obtenido de Policía Ecuador: <http://www.policiaecuador.gob.ec/la-droga-incautada-en-el-2015-supera-en-un-23-14-a-lo-acaecido-en-el-1014/>

REGLAMENTO GENERAL A LA LEY ORGÁNICA DE. (1999). *Normativa: REGLAMENTO GENERAL A LA LEY ORGÁNICA DE.* Obtenido de Zofraport:
http://www.zofraport.com.ec/normativa/reglamento_de_la_ley_de_aduanas.pdf

Servicio Nacional de Aduana del Ecuador . (2015). *Transparencia.* Obtenido de SENAE: http://www.aduana.gob.ec/pro/transparency_law.action

ANEXOS

Formulario de Preguntas Para Entrevistas a Empresas Exportadoras de Banano

SEGURIDAD EN LA CADENA LOGÍSTICA DE LAS EXPORTADORAS DE BANANO

1. Cuenta con seguridad en las bodegas del exportador donde almacena cartones, entre otros materiales?
 - Si
 - No
2. Si su respuesta anterior fue Si, mencione el tipo de seguridad que tiene el almacén.
3. Con cuantas haciendas bananeras trabaja la empresa?
4. Cuantas haciendas cuentan con cámaras de seguridad en los procesos de empaque y carga del producto?
5. Cuantas haciendas cuentan con evaluadores para el control del riesgo por droga?
6. La carga es enviada directamente al puerto o tienen centro de acopio?
7. Qué tipo de transporte utiliza la empresa para el envío de la carga al puerto?
 - Camiones
 - Trailers (contenedores)
 - ambos
8. Qué tipo de seguridad implementan en la transportación por camiones? Mencione el nombre específico de dicha seguridad.
9. Qué tipo de seguridad implementan en los contenedores? Mencione el nombre específico de dicha seguridad.
10. Al momento de sacar los containers de los patios de las navieras revisan su ER (EquipmentInterchangeReceipt)?
 - Si
 - No

- Desconozco este documento
- 11.Principales navieras que contratan para la exportación?
- 12.Cuenta con medidas de seguridad adicionales al llegar la mercancía al puerto?
- Si
 - No
- 13.Cuáles son esas medidas adicionales? En caso de responder si a pregunta anterior
- 14.Hace uso de patio de consolidación en el puerto?
- Si
 - No
- 15.Aplica procesos de seguridad adicional en el patio de consolidación?
- Si
 - No
- 16.Cuáles son esos procesos de seguridad adicionales?
- 17.Contrata empresas privadas para la seguridad de sus exportaciones? Que empresas?
- 18.Cuenta con la certificación BASC?
- 19.Si no cuenta, porque no la ha adquirido?
- 20.Ha tenido caso de contaminación por estupefacientes?
- 21.Cuántas veces ha sucedido la contaminación por droga?
- 22.Bajo que método introdujeron la droga?
- 23.Qué punto en la cadena logística considera usted es el de mayor riesgo para la contaminación por droga?
- Hacienda área de las cuadrillas
 - Hacienda área de empaque
 - Transporte terrestre
 - Lugar de almacenamiento o centro de acopio
 - Patios navieros para la consolidación de cargo
 - Interiores del puerto marítimo

Imagen1

Intercambio de Equipos

EVERGREEN INTERNATIONAL STORAGE AND TRANSPORT CORP.
貨櫃交接驗收單
EQUIPMENT INTERCHANGE RECEIPT No. 01A 0054239

SG06

貨櫃號碼 Container No. TGHU 9008C99	櫃型 Type: 40 LASH	船名/航次 Vessel/Voy. ACTV 0167-261S	船公司/船務 0322
Empty <input type="checkbox"/> 空櫃 Loaded <input type="checkbox"/> 滿櫃	Terminal 卸貨地 53311876 Loading port 裝貨港	Empty <input type="checkbox"/> 空櫃 Loaded <input type="checkbox"/> 滿櫃	From 何處來 Weight 總重
Customs Seal 海關簽封 T97A086751	Line Seal 船公司封條	Customs Seal 海關簽封	Line Seal 船公司封條
D (Dent) 凹凸 H (Hole) 洞 C (Cut) 破 B (Bruise) 擦傷 M (Missing) 失落 BR (Broken) 折斷 COR 腐蝕		D (Dent) 凹凸 H (Hole) 洞 C (Cut) 破 B (Bruise) 擦傷 M (Missing) 失落 BR (Broken) 折斷 COR 腐蝕	
其他註記 REMARK: 日期/領櫃人 DATE/ FOR RECEIVER: 2012/02/29 候檢 9000松進 13:25 驗貨人 林文龍 X For Container Owner: 進口重櫃提領 CALENDAR: 14 DAYS		其他註記 REMARK: 日期/交櫃人 DATE/ FOR REDELIVERER: 3/ 空櫃 驗貨人 For Container Owner:	

網址: evergreen-eitc.com.tw

Fuente: Evergreen

Imagen2

Kit de Seguridad de la Empresa Hamburg Sud



Fuente: Deposito de contenedores de Hamburg Sud

Imagen3

Kit de Seguridad Hamburg Sud 2



Fuente: Deposito de contenedores de Hamburg Sud

Imagen4

Sticker de Seguridad



Fuente: Americanseals

Imagen5
Candado Botella



Fuente:Unidad Antinarcóticos del Puerto de Guayaquil

Imagen6
Candado Botella 2



Fuente:Unidad Antinarcóticos del Puerto de Guayaquil

Imagen7

Dispositivo de Seguridad de Contenedor



Fuente:RFDI Journal

Imagen8

Van Escáner



Fuente: Homeland Security News Wire

Imagen9

Contenedor Refrigerador



Fuente:Unidad Antinarcóticos del Puerto de Guayaquil

Imagen10

Seguridad Contecon – Sello de Cable y Sello de Plástico



Fuente:Contecon Guayaquil SA

Imagen11

Sello de Cable – Unidad Anti narcótico



Fuente:Unidad Antinarcóticos del Puerto de Guayaquil

1. Que es la BASC?
2. Quienes conforman la BASC?
3. A quienes está dirigido su servicio?
4. Que requerimientos necesita una empresa exportadora para la certificación?
5. Como funciona esta certificación?
 - Cuál es el proceso de certificación?
 - De qué manera mejoran la cadena logística?
 - Cuanto tiempo dura el proceso de certificación?
 - Que especialistas intervienen en el proceso? Donde se preparan?
6. Procesos y métodos de seguridad que llevan a cargo para mejorar la logística de las empresas exportadoras de banano?
7. Cuáles son los puntos de mayor vulnerabilidad en la cadena de exportación de banano?
8. Cuál es su costo?
9. Beneficios que se obtienen con la certificación? (seguridad, rapidez en controles aduaneros, mejora del comercio, imagen internacional, acceso a otros mercados)
10. Como trabajan en el puerto y aduana?
 - Que trabajo realizan ahí?
11. Si ustedes ya se encuentran en el puerto mejorando la logística para proporcionar mejor seguridad, que beneficio extra tienen las empresas con certificación?
12. Si el trabajo de la BASC está presente en el puerto dando mejoras, protección o servicio para un comercio más seguro. Las empresas no certificadas están seguras ahí y en ese punto ya no necesitan a la BASC o tienen menos seguridad que las certificadas?


Datos Estadísticos a solicitar:

- Exportadoras de banano de Guayaquil certificadas? (número)
- Cuantas faltan por certificar? (número)
- Containers de banano que se pierden por contaminación anualmente.
- Niveles de contaminación por drogas o riesgo en las exportaciones de banano.
- Contactos de empresas exportadoras.

Director ejecutivo Fabricio Muñoz Mackliff



Ing. Luis Renella Ch.
Director de Operaciones





COMERCIO Y FINANZAS INTERNACIONALES

Guayaquil, 09 de diciembre de 2015

Abogado
Eduardo Ledesma García
Director Ejecutivo de Asociación de Exportadores de Banano
Presente.-

De mis consideraciones:

Tengo a bien informarle que el estudiante de la Carrera de Comercio y Finanzas Internacionales, José Sales se encuentra realizando su proyecto de titulación sobre **Estudio para la Reducción del Riesgo en la Contaminación de Estupefacientes en las Cargas de Exportación de Banano en el Puerto de Guayaquil** por tal motivo solicito a usted y por su intermedio ha Asociación de Exportadores de Banano proporcionar la información necesaria en su proyecto investigativo que detallo a continuación:

- Contactos de empresas exportadoras pequeñas, medianas, y grandes..
- Información referente a problemas de contaminación por estupefacientes en las exportaciones de banano.
- Datos estadísticos de exportaciones anuales y contaminación por droga

Agradezco su atención y gestión entregada a nuestro alumno Señor José Sales.

Muy atentamente,



Econ. María Teresa Alcívar Avilés.
Docente Tutora

c.c: Archivo

Apartado 09-01-4671
Edif. Principal 1er. piso
Telf: 2206950 Ext.2760/2762
Guayaquil - Ecuador

A.E.B.E.
09 DIC 2015
Nelly Avilés
RECIBIDO POR



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL



Guayaquil, 17 de noviembre de 2015

Señor
General de Distrito
Edmundo Moncayo Juaneda
Dirección de Nacional Antinarcótico
Policía Nacional del Ecuador
En su despacho.-

De mis consideraciones.

Por medio del presente me permito solicitar a Usted y por su intermedio a quien corresponda nos facilite la siguiente información de los últimos cinco años, respecto a:

- Resultados por año de la cantidad de droga decomisada en las cargas de exportación que salen desde el puerto marítimo de Guayaquil.
- Productos de exportación con mayor riesgo a la contaminación de estupefacientes.
- Cantidad de droga decomisada en las exportaciones de banano que salen del puerto marítimo de Guayaquil.
- Principales destinos apetecidos por los narcotraficantes para el envío del alcaloide.
- Métodos más usados por los narcotraficantes para la introducción de droga en las cargas de exportación que salen del puerto marítimo de Guayaquil.

Esta información servirá para complementar la investigación del trabajo de titulación denominado "ESTUDIO PARA LA REDUCCIÓN DEL RIESGO EN LA CONTAMINACIÓN DE ESTUPEFACIENTES EN LAS CARGAS DE EXPORTACIÓN EN EL PUERTO DE GUAYAQUIL" de autoría de José Julian Sales González con cédula de identidad #0803021872, quien es estudiante de esta universidad.

Solicitud que realizo en calidad de Directora del Trabajo de Titulación antes mencionado.

De antemano quedo agradecida por la información que nos pueda brindar.

Atentamente,


PhD. Ma. Teresa Alcívar
Docente de la Carrera de Comercio y Finanzas



Apartado 09-01-4671
Edif. Principal 1er. piso
Telf. 2206950 Ext.2760/2762
Guayaquil - Ecuador

COMERCIO Y FINANZAS INTERNACIONALES

Guayaquil, 04 de diciembre de 2015

Economista
Luis Andrés Rivadeneira
Asesor del director general de SENAE
Presente.-

De mis consideraciones:

Tengo a bien informarle que el estudiante de la Carrera de Comercio y Finanzas Internacionales, José Sales se encuentra realizando su proyecto de titulación sobre **Estudio para la Reducción del Riesgo en la Contaminación de Estupefacientes en las Cargas de Exportación de Banano en el Puerto de Guayaquil** por tal motivo solicito a usted y por su intermedio ha SENAE proporcionarle la información necesaria en su proyecto investigativo que detallo a continuación

- Proceso logístico en el puerto Marítimo de Guayaquil para las exportaciones desde la llegada y salida de los contenedores.
- Personal que interviene en la cadena logística y sus funciones.
- Procesos y sistemas de seguridad que tiene el puerto de Guayaquil para controlar el riesgo de contaminación por droga en las cargas de exportación.

Agradezco su atención y gestión entregada a nuestro alumno Señor José Sales.

Muy atentamente,



Econ. María Teresa Alcívar Avilés.
Docente Tutora

c.c.: Archivo



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

Guayaquil, 03 de diciembre de 2015

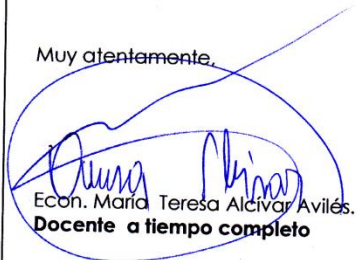
Ingeniera
María José Matos
Pro Ecuador Sector Banano
Presente.-

De mis consideraciones:

Tengo a bien informarle que el estudiante de la Carrera de Comercio y Finanzas Internacionales, José Sales se encuentra realizando su proyecto de titulación sobre **Estudio para la Reducción del Riesgo en la Contaminación de Estupefacientes en las Cargas de Exportación de Banano en el Puerto de Guayaquil** por tal motivo solicito a usted y por su intermedio a Pro Ecuador proporcionarle la información necesaria en su proyecto investigativo.

Agradezco su atención y gestión entregada a nuestro alumno Señor José Sales.

Muy atentamente,



Econ. María Teresa Alcívar Avilés.
Docente a tiempo completo

c.c.: Archivo

Apartado 09-01-4671
Edif. Principal 1er. piso
Telf. 2206950 Ext.2760/2762
Guayaquil - Ecuador



REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA			
FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN			
TÍTULO Y SUBTÍTULO:	Estudio para la reducción del riesgo de contaminación por estupefacientes en las exportaciones de banano en el puerto marítimo de Guayaquil.		
AUTOR(ES) (apellidos/nombres):	Sales González, José Julian		
REVISOR(ES)/TUTOR(ES) (apellidos/nombres):	Econ. Alcívar Avilés, María Teresa		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
FACULTAD:	Facultad de Especialidades Empresariales		
CARRERA:	Comercio y Finanzas Internacionales Bilingüe		
TITULO OBTENIDO:	Ingeniero en Comercio y Finanzas Internacionales Bilingüe		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	21 de marzo de 2016	No. DE PÁGINAS:	122
ÁREAS TEMÁTICAS:	Cadena logística de exportación, Seguridad de la carga de exportación.		
PALABRAS CLAVES/KEYWORDS:	CONTAMINACIÓN, ESTUPEFACIENTES, NARCOTRÁFICO, COMERCIO, EXPORTACIONES, PRODUCTOS ECUATORIANOS, BANANO, SEGURIDAD, CONTENEDORES.		
RESUMEN/ABSTRACT (150 250 palabras):			
<p>El presente trabajo de investigación tiene como objetivo presentar posibles estrategias que permitan controlar el narcotráfico en las exportaciones salientes desde el Puerto Marítimo de Guayaquil y así poder reducir la contaminación por estupefacientes en las cargas de exportación ecuatorianas, principalmente en las exportaciones de banano, hacia donde está enfocado el análisis de este trabajo.</p> <p>El objetivo es proveer mayor seguridad a las cargas de banano de exportación por parte de las empresas exportadoras y el gobierno, para que el comercio no se vea afectado, mejorando así la imagen comercial del país, de las empresas exportadoras, de los productos ecuatorianos, abrir nuevos mercados, mejorar el atractivo comercial y así ganar una mejor ventaja competitiva frente a otros países.</p> <p>Para establecer las estrategias se realizó una investigación a los principales entes que intervienen en la cadena logística de exportación del banano, entre ellas: Exportadoras de Banano, Agencias Navieras, Policía Antinarcóticos, Puerto Marítimo de Guayaquil (Contecon), con el fin de conocer los principales problemas y deficiencias en las seguridades de exportación del banano.</p> <p>Así se establecen dos estrategias: adquisición certificación BASC por las empresas exportadoras de banano para mejorar la seguridad en toda la trazabilidad logística de sus exportaciones y en el Puerto Marítimo de Guayaquil la implementación de dispositivos de seguridad de contenedores junto con un sistema que permita compartir datos del estado de los contenedores en tiempo real a todos los involucrados con la carga de exportación.</p>			
ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> NO	
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: 0998901594	E-mail: jj_sales92@hotmail.com	
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN:	Nombre: Alcívar Avilés, María Josefina		
	Teléfono: +593-4-22209207 / 0993573686		



Presidencia
de la República
del Ecuador



Plan Nacional
de Ciencia, Tecnología,
Innovación y Saberes



SENESCYT
Secretaría Nacional de Educación Superior,
Ciencia, Tecnología e Innovación

E-mail: maria.alcivar02@cu.ucsg.edu.ec / pepitaalcivara@yahoo.com

SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA	
--------------------------------	--

Nº. DE REGISTRO (en base a datos):	
Nº. DE CLASIFICACIÓN:	
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):	



DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, Sales González José Julian, con C.C: # 0803021872 autor del trabajo de titulación: Estudio para la reducción del riesgo de contaminación por estupefacientes en las exportaciones de banano en el Puerto Marítimo de Guayaquil previo a la obtención del título de **INGENIERO EN COMERCIO Y FINANZAS INTERNACIONALES BILINGUE** en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tienen las instituciones de educación superior, de conformidad con el Artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de titulación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la SENESCYT a tener una copia del referido trabajo de titulación, con el propósito de generar un repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Guayaquil, 26 de febrero de 2016

f.



Nombre: Sales González José Julian
C.C: 0803021872