



República del Ecuador
Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil

Trabajo de Titulación
Para la Obtención del Título de:
Licenciado en Administración Portuaria y Aduanera

Tema:
Optimización de los procesos de seguridad en los espacios
portuarios de Puerto Bolívar

Autor:
César Ricardo Proaño Jácome

Directora de Trabajo de Titulación:
Ing. María Inés Valencia. MSc.

2022

Guayaquil - Ecuador

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios por darme la oportunidad de realizar este sueño tan anhelado, sin su presencia no sería posible nada de lo sucedido durante este trayecto que ha tenido subidas y bajadas. Y agradezco a mi familia por ser el principal motor en mi vida, por quienes quiero ser alguien mejor cada día.

Agradezco también a la Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil (UTEG) por brindarme y dotarme de sus conocimientos.

DEDICATORIA

A Dios quien me ha brindado salud y fuerzas para seguir adelante, a mi familia y amigos que han estado a lo largo de toda esta etapa tan especial en mi vida, especialmente a mi padre y madre, quienes con un gran esfuerzo me han podido dar el lujo de una educación de primera. A mis abuelos que siempre han estado pendiente de mi educación y salud con grandes esperanzas para mí.

A mi abuelito Leonardo, que desde el cielo debe estar vigilándonos y cuidándonos, siempre muy cariñoso con sus nietos.

A mis primos que entre nosotros nos apoyamos siempre para superarnos y convertirnos en excelentes profesionales.

A todos mis tíos y tías quienes me han demostrado el verdadero significado del éxito y perseverancia.

DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Quien suscribe, **César Ricardo Proaño Jácome** con cédula de identidad N.º 1725095705, declara que este trabajo de titulación “***OPTIMIZACIÓN DE LOS PROCESOS DE SEGURIDAD EN LOS ESPACIOS PORTUARIOS DE PUERTO BOLÍVAR.***” es de su autoría, considerando los aportes intelectuales de distintos autores bajo las respectivas citas bibliográficas. Guayaquil, noviembre del 2022

César Ricardo Proaño Jácome

OPTIMIZACIÓN DE LOS PROCESOS DE SEGURIDAD EN LOS ESPACIOS PORTUARIOS DE PUERTO BOLÍVAR.

César Ricardo Proaño Jácome
Cesaricardo10@hotmail.com

RESUMEN

La presente investigación tiene como objetivo general diseñar estrategias de seguridad efectivas dentro de las instalaciones portuarias con la finalidad que se logre disminuir la filtración de contenedores con cargas contaminadas e ilegales, todo a través de un estudio nivel comprensivo, tipo analítico con un diseño de fuente cualitativo. Compuesto por un estudio de campo en el cual se obtendrá información de diferentes fuentes de información, una temporalidad transeccional contemporáneo. En este trabajo investigativo se puede identificar gracias a una entrevista realizada a 9 personas, colaboradores del Puerto de puerto Bolívar e información reunida, que las principales razones por las que se produce filtraciones de contenedores contaminados es por la ausencia de seguridad en el puerto en determinados sectores, como lo es el área de cargas y despachos de mercadería en contenedores y entre los más nombrados como causantes potenciales la presencia de bandas relacionadas al narcotráfico entre otras. Por lo tanto, como posible solución que ayude a minimizar los índices delincuenciales se sugiere realizar estrategias de seguridad plasmadas a través de protocolos a seguir, con una capacitación minuciosa al personal de los sectores involucrados principalmente y ciertas implementaciones necesarias para erradicar con la mayor parte o en su totalidad estas filtraciones ilegales.

Palabras clave: Instalación portuaria, seguridad, protocolos, filtraciones.

INTRODUCCIÓN

La problemática se enfoca en la falta de estrategias de seguridad dentro de los puertos trae como consecuencia una serie de desventajas tanto sociales como económicas, receptando contenedores con cargas contaminadas o mercadería ilegal en ciertos casos, llegando a ser uno de los problemas más grandes dentro de las instalaciones portuarias y a su vez generando un incremento en el negocio del narcotráfico que repercutirá en las próximas generaciones denigrando la reputación del País.

Es evidente que la falta de protocolos y procedimientos de seguridad dentro de la cadena logística de las zonas portuarias, específicamente en el área de despachos, repercute en la sociedad, para esto se necesita realizar un análisis para identificar el déficit existente y establecer a su vez directrices que contribuyan a la superación de estas falencias.

Lo que lleva a generar la siguiente pregunta de investigación: ¿Qué directrices o métodos de seguridad se deben aplicar para poder reducir o eliminar de manera considerable los contenedores contaminados por cargas ilegales dentro de las instalaciones Portuarias?

La justificación del trabajo se basa en el panorama presentado los últimos años se ha detectado que la cantidad de mercadería ilegal que se hayan dentro de instalaciones portuarias o en contenedores cada vez es más grande, es más habitual encontrar información en los periódicos sobre temas como estos en el día a día, por lo cual se puede deducir que estas filtraciones dentro del Puerto están surgiendo por razones de seguridad durante el proceso de despachos y recepciones de contenedores.

Los contenedores con cargas contaminadas de mercadería ilegal son un problema que repercutirá en la sociedad, poniendo en riesgo el desarrollo y seguridad de los niños,

jóvenes, teniendo una secuencia de impactos negativos los cuales se podrían controlar con una implementación de seguridad portuaria óptima y efectiva.

El presente trabajo de investigación pretende proponer protocolos o directrices para reforzar la seguridad en la inspección, recepción y despacho de contenedores en el puerto de Puerto Bolívar para reducir la cantidad numerosa de contenedores contaminados filtrados en el terminal portuario.

De esta manera se logrará establecer las directrices que se deben seguir tras la identificación de anomalías, mejorando la seguridad del puerto y a la vez del País al negarle la entrada de productos categorizados como mercadería ilegal y que buscan entrar al territorio para su comercialización.

Para alcanzar lo mencionado anteriormente, se realizará un estudio y análisis a las técnicas de seguridad existentes dentro del puerto establecido y se planteará la hipótesis utilizando un método de investigación Analítico y Deductivo que permitirá alcanzar el objetivo principal establecido en el proyecto.

El presente trabajo está enfocado principalmente en el área de recepción y despacho de contenedores con carga contaminada, analizando las estrategias de seguridad que se aplican actualmente y a su vez proponer ideas que puedan contribuir a disminuir o erradicar dichas filtraciones.

El trabajo se encuentra compuesto de un Marco teórico, donde se expone la revisión documental realizada del tema tanto en un contexto pasado como actual, la Metodología describe el diseño de la investigación junto con el enfoque, el alcance, métodos y diferentes técnicas utilizadas. El siguiente apartado es Resultados que incluye los principales hallazgos obtenidos basándose en los objetivos propuestos y, por último, se tiene la sección de Conclusiones, donde se responde a la pregunta de investigación.

El objetivo general de la investigación es diseñar estrategias de seguridad efectivas dentro de las instalaciones portuarias con la finalidad que se logre disminuir la filtración de contenedores con cargas contaminadas e ilegales. Basados en los siguientes objetivos específicos: Analizar la influencia de las actividades delictivas y del narcotráfico dentro del puerto de Puerto Bolívar, Analizar las razones principales por las cuales existe la filtración de contenedores con cargas contaminadas y Establecer normas y estándares de seguridad aplicados en los procesos de contenerización.

MARCO TEÓRICO

En el presente estudio en el cual se tiene como objetivo encontrar información sobre el déficit de seguridad tras identificar contenedores contaminados con carga ilícita o estupefacientes dentro de las instalaciones portuarias de Puerto Bolívar posterior a esto diseñar estrategias que mejoren su eficacia , se tomará en consideración diferentes fuentes de información como; artículos académicos, libros acerca de los reglamentos de seguridad portuaria en el Ecuador, paginas oficiales con datos certeros y verificados por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE) y entrevistas a colaboradores directamente relacionados con la empresa portuaria a la cual se le realizará el estudio.

Para el correcto desarrollo de la investigación es necesario analizar el significado de lo que es un puerto por lo cual, Corporativa Costa Afuera (2018) define que un puerto es un espacio cerca de una costa o una orilla que permitirá la acción de cargar y descargar un embarque, seguido a esto desarrollar procedimientos portuarios logísticos.

UNAM (2011) señala que un bien o mercancía “son los objetos físicos transportables que se importan o exportan entre los distintos mercados internaciones. Estos objetos transportables se dividen en materias primas o productos básicos y manufacturados...” (p.

17). En este caso se puede inferir que los puertos vienen cargados de bienes o mercancías, las cuales pueden correr riesgos de ser invadidas y contaminadas por malas acciones y a su vez llevarse parte de las consecuencias como incriminaciones por los hechos.

Diversos especialistas en el área de seguridad desarrollan a través de sus investigaciones diferentes estrategias para minimizar y consecuentemente erradicar las filtraciones de contenedores contaminados, sin embargo, es evidente que tales métodos aún no logran su objetivo debido que acuerdo a la información pública brindada y transmitida por los diversos canales de información del país se puede demostrar que diariamente continúan entrando y colándose en gran cantidad numérica a los depósitos y almacenes portuarios del país.

Para garantizar el bienestar se crearon normas para la protección marítima en instalaciones portuarias bajo el resguardo del código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP) entró en vigor desde el 01 de julio de 2004 (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2015), teniendo como objetivo fomentar la cooperación entre el gobierno y el sector naviero portuario para tomar medidas de seguridad y así disminuir posibles amenazas que puedan afectar el bienestar de las instalaciones.

El Código PBIP estableció un marco internacional para canalizar la cooperación entre Gobiernos Contratantes, organismos gubernamentales, administraciones locales y los sectores naviero y portuario, a fin de detectar las amenazas a la protección y adoptar medidas preventivas contra los sucesos que afecten a la protección de los buques o instalaciones portuarias utilizadas para el comercio internacional (Jaramillo, 2020).

Se expone que Guayaquil al ser la ciudad con mayor movimiento mercader, se ha convertido actualmente en el epicentro de la violencia causada por el narcotráfico, en el

cual, por un intento de impresionar a los productores de narcóticos internacionales, las bandas locales están en constante conflicto para poder tomar control del territorio y asumir un mayor porcentaje lucrativo en la industria de las sustancias ilícitas dentro del país. (Charles, 2022).

En la cita anteriormente expuesta, se puede llegar a la conclusión que una de las razones más comunes en las irregularidades respecto a las cargas contaminadas en los puertos es dado que las bandas delictivas y mafias dedicadas al negocio de las sustancias ilegales e ilícitas tienen dominio en el territorio ecuatoriano anexo a estos en los espacios portuarios.

Rivera (2011) expone que una de las razones principales por las cuales existen filtraciones de contenedores contaminados con productos ilegales tales como estupefacientes son dado a que se identificó la ausencia por parte de las entidades de justicia y control financiero y policial, la cual ha dado espacios para que se desarrollen logísticas mafiosas a través de corrupción o amenazas buscan que se omitan los respectivos controles en los determinados espacios de almacenamiento de contenedores.

Rosero (2021) en uno de sus artículos menciona que las operaciones de los narcotraficantes en los puertos marítimos se han intensificado durante el año 2021, ya que, la unidad nacional de investigación de puertos y aeropuertos de la policía encontró grandes cantidades de droga ocultas dentro de bultos en los contenedores en los puertos de guayaquil y puerto Bolívar, en donde se pudo identificar tres personas sospechosas que al ver la intervención que se dio por parte de la policía nacional intentaron darse a la fuga pero tras una persecución se pudo detener a los individuos.

Claramente se puede evidenciar que la influencia de las actividades delictivas y de narcotráfico dentro de los puertos y específicamente el puerto de Puerto Bolívar son cada vez más grandes y preocupantes, ya que a menudo los ciudadanos se despiertan con

noticias en sus plataformas o las televisoras con noticias acerca de actos delictivos basados en el marco del narcotráfico en los puertos, con retenciones de drogas en grandes cantidades por parte de la policía, evitando la salida de estas a diferentes destinos en el mundo.

Pichel (2021) indica que Ecuador se ha convertido en "Una autopista de la cocaína hacia Estados Unidos y Europa" (p.1). No es sólo su percepción, así definen a Ecuador haciendo referencia a que más de un tercio de la droga que se produce en Colombia llega a territorio ecuatoriano, en el cual, se realiza la logística para ser enviada desde sus puertos a Estados Unidos y Europa, llegando a ser incluido en la lista de países de países con mayor producción de droga.

Diario El Universo (2022) en uno de sus artículos menciona que las mafias delictivas mandas "señales" violentas a las puertas de las instalaciones portuarias de Puerto Bolívar, esto como una forma para que los integrantes y conformantes de la empresa tengan en mente que son vigilados y que no están dispuestos a perder ganancias económicas ni productos. La violencia es el mecanismo que manejan estas bandas y con las cuales han logrado mantener cierto tipo de control y manejo del personal conformante del Puerto.

Rosero (2021) entrevistó al jefe de la Unidad Nacional de investigación de Puertos y Aeropuertos, quien explicó que el incremento de la actuación narcodelictiva es dado porque las mafias durante este periodo determinado buscan enviar a otros países la droga que estuvo retenida en el país debido al cierre de fronteras tanto marítimas, terrestres y aéreas por consecuencia de la pandemia del COVID-19.

Se encontró que existe la falta de un sistema de control interno eficaz para monitorear el movimiento de mercancías de comercio exterior a través de las terminales de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, lo que afecta la recaudación de ingresos. La falta

de mecanismos de control fomenta el fraude y el contrabando (Gonzaga, 2022).

Las zonas en las que se han encontrado debilidades en la seguridad o el proceso portuario en su mayoría están identificadas ya que generalmente suceden durante el desarrollo de la cadena logística, en el embalaje, la carga y descarga de productos dentro de los contenedores. Esto por falta de seguridad y protocolos de seguimiento dentro de los puertos, la cantidad de información que se maneja en una instalación portuaria es gigantesca y muy valiosa por lo cual mantenerla a salvo de personas mal intencionadas es primordial.

En la revista de Primacías se expone que los narcotraficantes pagan grandes cantidades de dinero por información de contenedores para contaminarlos y aseguran que las ofertas no son ofrecidas a cualquier persona dentro de los puertos, sino que, buscan generalmente personal que maneje diariamente datos reales de los contenedores que usualmente se ubican en el área de logística, en el cual se tiene conocimiento de datos específicos entre esos el origen y destino de los contenedores (Redacción Primacias, 2022).

En el país se puede analizar que existe una variedad gigantesca en cuanto la recepción de mercadería y productos extranjeros al igual que la exportación de la materia prima producida en las tierras ecuatorianas a diversos destinos los cuales son aliados estratégicos para contribuir al desarrollo económico y social. Por ello, Zambrano et al. (2019) indica que “el sistema portuario del Ecuador tiene la capacidad de recibir todo tipo de cargas de importación esto representa uno de los rubros importantes en la economía ecuatoriana” (p. 1).

Desde la década de los ochenta el Ecuador fue considerado una de las rutas más importantes de tránsito para el tráfico de drogas de Perú y Colombia, registros históricos en el Ecuador, en el año 1970, indicaron las primeras políticas ecuatorianas en el tema de

drogas, como un tema de salud pública, sin embargo, a medida que los Tratados Internacionales de las Naciones Unidas, se volvieron más estrictos respecto a los temas de control y fiscalización del tráfico de estupefacientes (Borja, 2021).

Tras lo citado anterior mente se puede inferir que Ecuador es ante la vista de los países vecinos, una potencia mercantil para los capos del narcotráfico y ya hace varios años atrás han intentado encontrar nuevas estrategias para poder lograr sus objetivos los cuales serían la venta de sustancias ilícitas en el Ecuador, es aquí donde se puede analizar que el ingreso de estas sustancias a través de los métodos convencionales como las aduanas por medio de transporte terrestre, era muy limitado en cuanto a cantidad y seguridad, por lo cual, empezaron diferentes alternativas para encontrar nuevas rutas y métodos de narcotráfico en el cual intervienen los espacios portuarios a través de contenedores.

Otra amenaza inminente y próxima a analizar en el debido estudio son los riesgos en la cadena logística y la seguridad del contenedor en la misma, tras la llegada de los contenedores se efectúa una serie de procedimientos para su registro, almacenamiento y despacho, en la que intervienen varios departamentos y personal que mantienen contacto directo con el contenedor, para esto se aplican módulos de seguridad que garanticen la mercancía dentro de las cajas metálicas y las inversiones que están siendo ejecutadas por los mercaderes que juegan a favor de la ley.

Mientras Alianza Empresarial para un Comercio Seguro - BASC PERÚ (2015) asegura que la cadena logística es una actividad comercial que se involucra con otras actividades tales como: “terminales marítimos, patios de almacenaje de contenedores, agentes de aduana, autoridades portuarias, marítimas y policiales, además de servicios logísticos relacionados al transporte de camiones, conducción de buques, desembarco de contenedores, servicios de guardia” (p. 17); por ende, toda esta gama de negocios

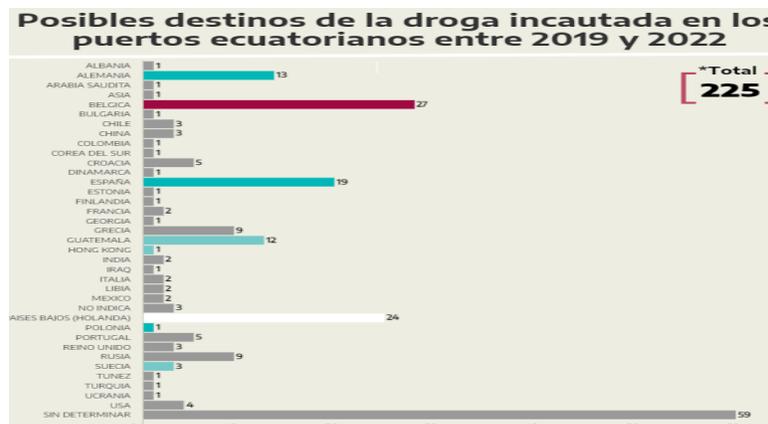
comparten los riesgos latentes del narcotráfico y otros tipos de riesgos que amenazan constantemente el comercio lícito de mercancías.

Una manera de basarse y medir en hechos reales la influencia numérica de contenedores contaminados es guiándose mediante métricas o gráficos con valores verídicos sobre la cantidad de estos al ingresar en un puerto o una instalación portuaria, los valores van a variar de acuerdo al tamaño y repercusión del puerto, es decir, si el puerto con mayor movimiento mercantil y de mayor recepción de contenedores, puede ser el que obtenga una mayor cantidad de contenedores filtrados con carga ilegal. Para esto es necesario revisar los datos más recientes y hacer una comparación con el puerto de Puerto Bolívar y a su vez se determinará la potencia en seguridad que mantiene.

Redacciones Plan V (2022) publicó una gráfica realizada por Dirección Nacional de investigación Antidrogas, donde se muestra al público los posibles destinos a lo que llegó la droga que ha sido decomisada con origen ecuatoriano, por lo cual, varios países han empezado a tener al ecuador en su punto de vista de alerta para evitar que lleguen contenedores con productos ilegales o sustancias ilícitas a sus puertos.

Figura 1

Posibles destinos de droga incautada en los puertos ecuatorianos entre 2019-2022



Nota: (Redacciones Plan V, 2022).

De acuerdo a la gráfica anteriormente insertada se puede tener conocimiento y a su vez corroborar que Bélgica en los últimos años ha sido un destino clave para los narcotraficantes seguido de países bajos, siendo el mercado europeo el gran destino en la actualidad, y estos mismos han dado declaraciones que Ecuador se ha vuelto un país al que se lo ha puesto en alerta por la cantidad de contenedores contaminados que se decomisaron en todo el tiempo relatado.

Las autoridades del Ecuador en la actualidad siguen firmes en su trabajo para encontrar y decomisar las diversas sustancias ilícitas que tratan de ser distribuidas a través de los puertos a diferentes destinos del mundo, por lo cual se han generado números récords en la incautación de drogas. Por ejemplo, en el 2021 lo policía logró evitar la salida de 210 toneladas de cocaína y tan solo desde enero al 1 de agosto del 2022 se impidió la salida de 118 toneladas de la misma con destino a Bélgica, todo esto ocurrido en el Puerto de Puerto Bolívar (Onofa, 2022).

Es certero deducir que la influencia del narcotráfico en el Ecuador cada vez es más grande, hasta el punto de ser considerados uno de los países con más incautaciones de sustancias ilegales en el mundo, y su vez evitando apreciar a las personas extranjeras la belleza y cultura biodiversa que existe en el país, ya que los índices de violencia suben y los índices de turismo bajan perjudicando uno de los principales generadores económicos que puede desarrollar el Ecuador.

Las diferentes técnicas de seguridad que se aplican en el puerto de Puerto Bolívar cada vez son más innovadoras entre esas está el uso de animales como los perros antidrogas que con sus agudos sentidos del olfato pueden ayudar a identificar con mayor facilidad cuales han sido los contenedores que se han contaminado en el depósito portuario y evitar que sean despachados a sus destinos con esa carga ilícita. El Diario Correo (2022) relata lo

siguiente “El can Nobi del Centro Regional Canino de la Policía, alertó sobre la presencia de droga durante una inspección a un contenedor que se encontraba en Portuaria de Puerto Bolívar y que iba a ser utilizado para transportar banano” (p.1).

Es certero decir que, en el puerto de Puerto Bolívar la tecnología aplicada no es la de última generación, se trabaja con tecnología desactualizada y en muchos casos los recursos y maquinas que se deberían utilizar son escasos en cuestión de números, por estas razones se generan vulnerabilidades en la seguridad de los puertos ya que los contenedores podrían ser revisados a través de escáneres en cuestión de minutos y optimizar tiempos en el proceso de seguridad y logística, al conocer esta información los lideres de las mafias del narcotráfico se aprovechan de la situación y tras recibir información de los puertos, aplican estrategias determinadas para poder filtrar los productos ilícitos dentro de pequeñas ranuras en los contenedores.

(Coba, 2022) relata en la entrevista realizada que en el Ecuador hasta la fecha solo un puerto cuenta con escáneres antinarcóticos, el puerto de aguas profundas de Posorja, operado por la empresa dubaití DP World, un dato importante es que dan a conocer el valor económico que representa cada escáner adquirido el cual supera los USD 3 millones, según la Asociación de Terminales Portuarios Privados de Ecuador (Asotep).

También detalla el proceso de rehabilitación del sistema Ecuapass, que permite realizar las operaciones de exportación e importación, el cual ha registrado intermitencias en 2022.

Sobra droga, pero faltan escáneres y personal de vigilancia, por eso los contenedores “contaminados” se han convertido en dolor de cabeza para los exportadores, que pierden dinero cuando el narco invade sus negocios lícitos. Y dicen que también pierden prestigio cuando los capos conforman ‘exportadoras de papel’ para camuflar su verdadero negocio (Correo, 2022).

Tras ser analizado y testificado que claramente existe un problema dentro de las instalaciones portuarias de Puerto Bolívar y de los puertos en el Ecuador en general, el SENA E ha creado el Sistema de Gestión Antisoborno (SGAS) el cual es un conjunto de requisitos y directrices que contribuyen a la gestión de prevención, detección y tratamiento de posibles casos de soborno, mediante el establecimiento de políticas, objetivos de mejora y ejecución de actividades definidas (SENAE, 2022).

METODOLOGÍA

La presente investigación se enmarca en un nivel comprensivo, tipo analítico debido a que conlleva una relación junto al objetivo general del trabajo el cual es diseñar estrategias de seguridad que reduzcan las filtraciones de contenedores contaminados dentro del espacio portuario de Puerto Bolívar. Con un diseño de fuente cualitativo en el cual se obtendrá información de diferentes medios de documentación y la entrevista como técnica de recolección de datos. En cuanto a la temporalidad del estudio realizado, el diseño es transeccional contemporáneo debido a que la información obtenida es en un único momento de tiempo.

Los instrumentos de recolección de datos fueron la guía de entrevista, realizada por el autor del presente estudio, la cual consta de seis (6) preguntas de carácter abierto, es decir, los entrevistados pueden dar sus puntos de vista y opiniones de manera liberal, dirigida a dos grupos específicos dentro del área laboral del puerto de Puerto Bolívar, área de seguridad y área carga y despachos, siendo en total nueve (9) las personas entrevistadas contando con el anonimato completo.

RESULTADOS

Se identificó que las principales razones por las cuales existen filtraciones de contenedores en el Puerto de Puerto Bolívar es dado que la mafia delincinencial está presente, manteniendo vigilados a los trabajadores del sitio y haciéndose presentes con amenazas violentas o por otro lado con recompensas económicas para garantizar la seguridad de su producto y evadir rápidamente los controles rutinarios que se aplican en los puertos.

También se analizaron anécdotas y aportaciones donde relatan que cierto personal del puerto de Puerto Bolívar puede estar directamente relacionado con los capos del narcotráfico ya que su contratación ha sido por terceros y no por un departamento de recursos humanos en el cual se pueda dar un seguimiento a un empleado y optar por sus actitudes y aptitudes. Durante el estudio se puede deducir que la aplicación de los procesos de seguridad claramente es necesario y para eso se realizaron entrevistas a colaboradores del área de seguridad y despachos y así poder identificar en que puntos se puede concentrar más una buena optimización.

Tabla 1

Entrevista realizada a trabajadores del área de seguridad y despachos de Puerto Bolívar.

Pregunta	Respuesta de entrevistados	de Conclusión
¿Porque razones cree usted que existen filtraciones de contenedores contaminados?	Las principales filtraciones se dan por intervenciones de las bandas delictivas conjuntamente de coimas y amenazas violentas hacia el personal	Como conclusión se ha identificado que las principales filtraciones de contenedores

		contaminados son por la intervención del narcotráfico o crimen organizado
¿Cree que el narcotráfico influya sobre el personal de puerto bolívar?	Si, la mayoría de trabajadores viven con cierta angustia o miedo de ser intervenidos por las mismas.	Los trabajadores en su gran mayoría temen por su seguridad y de sus familiares y creen que la ayuda que las fuerzas nacionales brindan no es suficiente.
¿Que podría mejorar para evitar el ingreso de contenedores contaminados con sustancias ilícitas?	<ul style="list-style-type: none"> -Intervención de la policía nacional. - Mejorar los controles rutinarios. - Rotación de personal o personal nuevo y capacitado. - implementación de tecnologías. - Mejorar la seguridad del puerto en varios aspectos. 	Como conclusión se llegó a la idea que los trabajadores deberían ser estudiados por un departamento de RR.HH antes de su contratación, mejorar las relaciones y operaciones de seguridad conjunto a la policía nacional.
¿De qué manera cree que repercute el ingreso de estas sustancias en la población?	De manera negativa, pues la sociedad es la que termina afectada,	Las sustancias que se filtren y sean divulgadas

	especialmente los menores.	por el país afectará directamente con los jóvenes y personas que estén surjas a el vicio.
¿Si pudiera ayudar de alguna forma a evitar este acto delictivo lo haría? ¿Y cómo?	-Informar a las autoridades pertinentes para que tomen control de la situación -Hacer caso omiso para evitar problemas con las redes del narcotráfico y salvaguardar la vida de sus allegados	La mitad del personal está dispuesto a contribuir con la seguridad del puerto y de la ciudad mientras que la otra mitad prefiere mantener su seguridad y no intervenir.
¿Cree que el puerto de Puerto Bolívar cuenta con la tecnología y protocolos necesarios para evitar las filtraciones de contenedores?	La tecnología está fuera de servicio por falta de mantenimiento y capacitación de personal Los protocolos se siguen al pie de la letra, pero sigue existiendo un déficit.	La falta de capacitación es un problema que afecta a varios campos laborales, éste es uno muy claro, por lo cual las tecnologías y protocolos a seguir no han tenido un buen desarrollo.

Redacción Primicias (2022) expone que “El personal que no es de planta dentro los puertos, sino que es contratado por empresas tercerizadoras y, por lo general, son de la parte operativa” (p. 1). De acuerdo a lo anteriormente citado se puede corroborar que otra de las razones es que exista una cierta cantidad de personal en los puertos que mantienen lazos directamente con las concepciones de crimen organizado, revelando información

clasificada.

Por lo tanto, se establece como posible solución a estos resultados la implementación de estrategias de seguridad que contribuyan a prevenir las filtraciones de mercadería ilegal en los contenedores tales como:

- Realizar un estudio de seguridad para diagnosticar fortalezas y debilidades al interior de Puerto Bolívar, en todo lo relacionado con la cadena logística para el manejo de contenedores que saldrán como exportación hacia otros países del mundo. Así como se reconocerán amenazas y oportunidades, para evitar la contaminación de contenedores en el puerto.
- Cumplimiento de los compromisos adquiridos por la alta gerencia para la implementación de un sistema de gestión de seguridad que optimicen los esfuerzos para evitar las contaminaciones de los contenedores.
- Iniciar un sistema de gestión de seguridad con normas y estándares para cada una de las actividades de manejo de contenedores el mismo que contendrá procedimientos escritos dentro de un manual de seguridad en cuyos anexos se podrá implementar registros como base y evidencia de la aplicación de dicho sistema de gestión.
- Capacitar a todo el personal en temas de consecuencias legales dentro del marco jurídico aplicable referentes al tráfico de sustancias sujetas a fiscalización.
- Implementar registros físicos y virtuales de todas las actividades que ejecuten de manera cronológica obteniendo información veraz y verificada en tiempo real que permita conocer con exactitud las personas involucradas en cada uno de los procedimientos realizados en las diferentes áreas.
- Contar con la prestación de servicios complementarios de seguridad de una empresa de seguridad privada que disponga de personal, sistemas tecnológicos de punta y

procedimientos adecuados para el control de los procesos logísticos en el puerto de Puerto Bolívar.

- Articular enlaces de cooperación y coordinación con Policía Nacional, Fuerzas Armadas, SENA, SIS ECU911, Consejo de la judicatura y demás instituciones del estado vinculadas a las actividades portuarias.
- Asignación de una partida presupuestaria destinada a la implementación de un sistema de gestión de seguridad integral con medios y personal propios de la institución.
- Creación de la unidad de manejo y gestión del riesgo para identificar, analizar y planificar acciones que permitan ponderar el riesgo y tomar acciones de mitigación, alerta temprana y generación de planes de contingencia.
- Implementar un centro de control y monitoreo del circuito cerrado de televisión, operando las 24 horas del día durante los 365 días de año con personal capacitado en manejo de consolas, perfilación y procedimientos, utilizando medios tecnológicos avanzados como radares, escáneres, cámaras térmicas, reconocimiento facial tanto fijas como PTZ.

Las estrategias de seguridad deben ir acompañadas de normas y estándares para que de una u otra forma conste físicamente dentro del marco jurídico-legal, por tales razones se realizó la redacción de los protocolos de seguridad en formato de estándares y normas enfocado directamente a las zonas que tienen una relación mas fuerte con el área delimitada para el presente estudio el cual es zonas de despachos o contenerización.

ESTANDERES Y NORMAS PARA SEGUROS DE CONTENEDORES.

1º Sistema de seguridad

1.1. Procedimientos de seguridad.

En cada instalación portuaria debería existir un departamento de Recursos Humanos el cual deberá, entre todas sus tareas, destinar un espacio para el estudio del Personal, clientes

y Proveedores previamente a ejecutar una exportación e importación.

1.2. Asegurarse de seguir los procedimientos de seguridad.

-Destinar un supervisor portuario que tras el análisis garantice que se están cumpliendo al pie de la letra los protocolos de seguridad y no haciendo caso omiso de ciertos pasos, caso contrario la responsabilidad será del supervisor de turno.

2º Seguridad del Contenedor

2.1. Almacenamiento de contenedor.

-Designar áreas seguras en las cuales se pueda colocar los contenedores, contando con barreas de seguridad para evitar que gente no identificada pueda acceder o manipular la carga de estos.

- Llevar un registro escrito y claro en cual conste la entrada y salida de cada individuo inmerso en el campo, los cuales deben ser personal autorizado y este presentado al líder del departamento o persona encargada.

- Organizar rutinas rotatorias de vigilancia a los contenedores y revisar minuciosamente los contenedores que estén vacíos para verificar si no han sido modificados con falsos compartimientos.

2.2. Sellos del Contenedor.

-Realizar procedimientos y análisis para reconocer los sellos que han sido modificados o comprometidos en los contenedores, estos sellos serán un identificador fundamental para poder saber si el contenedor ha sido manipulado desde el ultimo control.

3º Historial del Personal

3.1. Pre-contratación.

Se debe realizar un estudio y análisis a los futuros empleados y empleados actuales para verificar información deseada tales como antecedentes o referencias laborales.

3.2. Análisis de antecedentes.

Para ciertos puestos de trabajos es necesario un análisis de antecedentes en el caso de la contratación de personal nuevo y para personal antiguo revisiones periódicas de información para mantener segura la empresa.

3.3. Denegar acceso a personal no autorizado.

Se debe aplicar un procedimiento para evitar que el personal no autorizado y no tarjetas aquellos que ya no participan en la empresa.

4º Seguridad de la Instalación Portuaria

4.1. Video vigilancia y sistemas de alarmas.

Se debe hacer uso de la video vigilancia y de alarmas de seguridad para monitorear el podrá coordinar a través de estas e impedir el paso no autorizado.

4.2. Iluminación

Tiene que existir la correcta iluminación en las instalaciones portuarias, principalmente en áreas como entradas, salidas, almacenajes de contenedores y estacionamientos. De esta manera se tendrá una mejor visibilidad por parte del personal de guardia.

4.3. Puertas de Entrada y Salida.

Todas las puertas de entrada y salida tanto de vehículos como de personal deben ser monitoreadas con el fin de evitar filtraciones de mercadería ilegal.

4.4. Tecnologías

Debe existir el uso de tecnologías en las instalaciones portuarias para facilitar el monitoreo de seguridad y agilizar el trabajo.

-El uso de radares con rayos x para identificar los contenedores que estén contaminados.

- Accesos con contraseñas digitales para evitar el paso de personal no autorizado en zonas restringidas.

CONCLUSIONES

De acuerdo con los problemas vigentes en la seguridad del puerto de Puerto Bolívar y generalizando un poco, los puertos del Ecuador en el área de recepción y despacho de contenedores, se pudo identificar que la principal razón por las cuales existe una gran cantidad de mercadería infectada por drogas es dado que la presencia de bandas delictivas, mafias o grupos organizados que mantienen contacto y crean estrategias para burlar los protocolos de seguridad que se llevan a cabo en los espacios portuarios.

Los fundamentos teóricos que se han realizado en este estudio demuestran ampliamente que la cantidad de contenedores incautados en estos últimos periodos ha crecido de manera exponencial a diferencia de años anteriores, a partir del COVID 19 específicamente, que es una época en la que las fronteras y el movimiento mercantil tanto aéreo, terrestre y marítimo fueron paralizados por un tiempo determinado.

Con la aplicación de las estrategias de seguridad que se desarrollaron en el presente trabajo, se podría dar una mejora en el campo logístico y organizacional que contribuya positivamente a la reducción de contenedores contaminados con cargas ilícitas, previniendo que estos se cuelen en los puertos y sean exportados con cargas ilegales a otros países como ya lo ha estado sucediendo en los últimos meses.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alianza Empresarial para un Comercio Seguro - BASC PERÚ. (2015). *Boletín mensual de la Alianza Empresarial para un Comercio Seguro*. PERÚ: BASC,2-3.
- Borja, A. M. (2021). *Los problemas de aplicación del delito de tráfico de sustancias sujetas a fiscalización cometidas en espacios acuáticos de Puerto Bolívar*. Guayaquil: Tesis de Grado para Universidad laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil. Obtenido de <http://repositorio.ulvr.edu.ec/handle/44000/4725>
- Charles, M. H. (19 de 10 de 2022). *Ecuador y su batalla contra el tráfico internacional de drogas*. Obtenido de Universidad del Rosario : https://doi.org/10.48713/10336_36747
- Coba, G. (4 de Julio de 2022). *PRIMACIAS* . Obtenido de PRIMACIAS : <https://www.primicias.ec/noticias/economia/puertos-escaneres-anticarcoticos-noviembre-ecuador/>
- Corporativa Costa Afuera. (21 de Julio de 2018). *Cocoa*. Obtenido de <https://ccocoa.com/que-es-un-puerto-maritimo-sus-tipos-y-caracteristicas/>
- Correo. (3 de Octubre de 2022). *Diariocorreo* . Obtenido de Diariocorreo : <https://diariocorreo.com.ec/76283/portada/12-mil-dolares-es-la-perdida-por-cada-contenedor-contaminado#:~:text=Solo%20en%20el%20primer%20trimestre,toneladas%20fueron%20descubiertas%20en%20Guayaquil.>
- Diario Correo. (18 de Octubre de 2022). *diariocorreo*. Obtenido de diariocorreo: <https://diariocorreo.com.ec/76937/sucesos/policia-hallo-media-tonelada-de-droga-en-un-contenedor>
- Diario El Universo. (16 de Febrero de 2022). *El Universo*. Obtenido de El Universo: <https://www.eluniverso.com/noticias/seguridad/en-el-oro-se-baraja-tesis-de-que-narcos-estan-enviando-senales-tras-hallazgo-de-cabeza-cerca-de-puerto-nota/>

- Gonzaga, V. A. (26 de Marzo de 2022). *Sociedad&Tecnologia*. Obtenido de Sociedad&tecnologia:
<http://institutojubones.edu.ec/ojs/index.php/societec/article/view/225>
- Jaramillo, L. D. (2020). Obtenido de Ministerio de Transporte y Obras públicas :
<https://www.obraspublicas.gob.ec/subsecretaria-de-puertos-y-transporte-maritimo-y-fluvial-realiza-auditorias-de-seguridad-en-instalaciones-portuarias/#:~:text=El%20C3%B3digo%20PBIP%20estableci%C3%B3un,adoptar%20medidas%20preventivas%20contra%20los>
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (17 de Diciembre de 2015). *NORMAS PARA PROTECCION MARITIMA EN INSTALACIONES PORTUARIAS*. Obtenido de
<https://www.puertodemanta.gob.ec/wp-content/uploads/2018/04/RESOLUCION-141-NORMAS-DE-PROTECCION-MARATIMA-EN-INSTALACIONES-PORTUARIAS.pdf>
- Onofa, M. (25 de Agosto de 2022). *Dialogo Américas* . Obtenido de <https://dialogo-americas.com/es/articles/ecuador-tercer-pais-del-mundo-con-mayores-incautaciones-de-cocaina/#.Y9mFCHbMLIU>
- Pichel, M. (11 de Octubre de 2021). *BBC News Mundo* . Obtenido de BBC News Mundo :
<https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-58829554>
- Redacción Primicias. (14 de Febrero de 2022). *PRIMACIAS*. Obtenido de PRIMACIAS:
<https://www.primicias.ec/noticias/en-exclusiva/narcotraficantes-pagan-datos-contaminar-contenedores-puertos-ecuador/>
- Redacción Primicias. (14 de Febrero de 2022). *PRIMACIAS*. Obtenido de
<https://www.primicias.ec/noticias/en-exclusiva/narcotraficantes-pagan-datos-contaminar-contenedores-puertos-ecuador/>
- Redacciones Plan V. (7 de Abril de 2022). *Plan V*. Obtenido de
<https://www.planv.com.ec/historias/crimen-organizado/aumentan-incautaciones-droga-puertos-ecuatorianos>
- Rivera, F. (11 de Octubre de 2011). *Crimen organizado, narcotráfico y seguridad:* . Obtenido de

https://ecuador.fes.de/fileadmin/user_upload/pdf/256%20CRIORG2012_0544.pdf#page=40

Rosero, A. (14 de Noviembre de 2021). *El Comercio*. Obtenido de El Comercio:

<https://www.elcomercio.com/actualidad/seguridad/operaciones-narcotrafico-puertos-ecuador-autoridades.html>

SENAE. (9 de Enero de 2022). *Aduana.gob.ec*. Obtenido de Aduana.gob.ec:

<https://www.aduana.gob.ec/sistema-de-gestion-antisoborno/>

UNAM. (30 de 3 de 2011). *Comercio Internacional*. Obtenido de UNAM:

<https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/6/2951/4.pdf>

Zambrano, H., Mendoza, M., & Rosillo, N. (2019). Normativa de las operaciones portuarias y su aporte en la seguridad marítima de Manta. *Ciencias económicas y empresariales*.