República del Ecuador

Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil

Trabajo de Titulación

Para la Obtención del Título de:

Licenciatura en Puertos y Aduanas en Administración Portuaria

Tema:

Hacia un puerto más eficiente: proceso de libre plática en línea dentro del puerto de Guayaquil en el año 2022

Autor:

Juan Ramiro Castro Moreno

Director de Trabajo de Titulación:

Eco. Carlos Vera R. MSc.

2023

Guayaquil - Ecuador

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios por ser artífice de los grandes logros de mi vida, a mi esposa e hijo, cuyo constante apoyo y aliento han sido fundamental en el desarrollo de mis estudios y trabajo. Agradezco profundamente a mi mamá por su inquebrantable fe en mis capacidades y por brindarme un ejemplo inspirador de perseverancia.

Un agradecimiento muy especial a la memoria de mi papá, quien me apoyó y enseñó a trazarme metas y que ahora he alcanzado a cumplir una etapa de mi vida profesional.

También quiero agradecer a mi hermana y hermano por su apoyo incondicional y sabios consejos que han enriquecido mi trayectoria. Además, extiendo mi gratitud a todos los colegas, compañeros y amigos que generosamente compartieron su conocimiento y brindaron su tiempo para enriquecer este proyecto.

DEDICATORIA

A mi amado hijo Juan Sebastian, cuyo constante aliento y amor, han sido mi mayor motivación y fuente de fortaleza, en mi diario trabajo. Nunca dejar de ser positivo para alcanzar metas y proyectarse hacia nuevos objetivos por cumplir. A mi esposa por su constante amor, empuje y apoyo en este gran reto de la vida, que me sirve de inspiración para continuar juntos en familia nuevos proyectos para trazarnos hacia futuro.

DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Yo, **Juan Ramiro Castro Moreno** con C.I: **0914553359**, certifico que los contenidos desarrollados en este trabajo de titulación, cuyo título es "**Hacia un puerto más eficiente: proceso de libre plática en línea dentro del puerto de Guayaquil en el año 2022**" es de mi absoluta propiedad y responsabilidad Y SEGÚN EL Art. 114 del CÓDIGO ORGÁNICO DE LA ECONOMÍA SOCIAL DE LOS CONOCIMIENTOS, CREATIVIDAD E INNOVACIÓN*, autorizo el uso de una licencia gratuita intransferible y no exclusiva para el uso no comercial de la presente obra con fines no académicos, en favor de la Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil, para que haga uso del mismo, como fuera pertinente.

_____

Juan Ramiro Castro Moreno

HACIA UN PUERTO MÁS EFICIENTE: PROCESO DE LIBRE PLÁTICA EN LÍNEA DENTRO DEL PUERTO DE GUAYAQUIL EN EL AÑO 2022

Juan Ramiro Castro Moreno
jrcastro.est@uteg.edu.ec

RESUMEN

El presente estudio tiene como objetivo evaluar el proceso de Libre Plática en línea del puerto de localidad durante el año 2022. Cuyo método es exploratorio de tipo descriptivo, documental, con modalidad de campo y con utilización de métodos inductivo, deductivo y bibliográfico. De los resultados obtenidos, se concluye que el proceso de Libre Platica tuvo una evolución al sistematizar el proceso y que el ingreso de la información en línea es fácil de manejar, además que la implementación de este sistema en línea logró agilitar el trámite de recepción de las naves que arriban al Puerto de Guayaquil. Sin embargo, también se determina en la revisión de la información ingresada al sistema SIGMAR no era revisada por otras instituciones involucradas sino en su lugar la libre plática se realiza de igual forma de manera presencial y eso provoca en ocasiones retrasos en las operaciones portuarias y comerciales. Se determina también que la participación de las autoridades dentro del proceso de libre plática en línea es limitada porque la normativa que rige las inspecciones que efectúan las autoridades Sanitaria, Aduanera, Marítima y de Migración no era exigible la revisión de la plataforma SIGMAR y se debe también a un problema de Gobernanza Marítima.

Palabras clave: (Libre plática en línea, SIGMAR, proceso, autoridades, normativa).

INTRODUCCIÓN

Conforme a Alvarado et al. (2023) la libre plática "constituye un acto administrativo, en donde los directivos de las entidades sanitarias marítimas efectúan la inspección de las óptimas condiciones de salud de todas las personas que se encuentran en un buque, para aprobar o denegar su ingreso al puerto correspondiente" (p. 15). Este permiso es otorgado por la Sanidad Exterior, posterior a la recepción de la Declaración Marítima Sanitaria (DMS) (2021), suscrita con su firma por la autoridad con el título de capitán del buque, quien peticiona esta autorización para la entrada de la embarcación, cuyo propósito principal consiste en la certificación de las condiciones sanitarias en que se encuentra la tripulación y también los pasajeros. De comprobarse que todo se ha cumplido bajo el mandato reglamentario, la libre plática de aplicarse inmediatamente; caso contrario, si hay sospecha de usuarios que hayan adquirido infecciones, más aún, si son altamente contagiosas, o si la nave ha viajado a países considerados áreas epidémicas de alto riesgo, los profesionales de salud de la Sanidad Exterior, deben valorar este evento y tomar la decisión que más interese a todas las partes interesadas.

La libre plática se realiza a nivel internacional en todos los países del mundo de manera presencial y con la entrega de documentación física por parte de las naves de tráfico internacional cuando arriban a un puerto y que previo a las operaciones de descarga o embarque en un terminal portuario, ninguna persona puede embarcarse o desembarcarse en la nave antes de que se realice este proceso de control por parte de las autoridades portuarias. En este proceso intervienen las siguientes: Capitanía, Migración, Aduana y Sanidad. El proceso de libre plática se ayuda a través de una plataforma llamada SIGMAR (Sistema de Gestión Marítima), que permite registrar la información de las naves de tráfico nacional e internacional, para que las autoridades respectivas, puedan revisar la documentación para lograr la libre plática en línea

(Cheín et al., 2019). Este proceso requiere del registro de datos de la nave en el sistema, para cumplir con los servicios que se derivan de esa plataforma, agilizar los trámites administrativos entre las partes involucradas y así cumplir con la normativa vigente. Basado en ello, el uso de la plataforma informática exige de medidas de seguridad, mantenimiento y protección de la base de datos empleada en la libre plática de aquellas naves que arriban al puerto de Guayaquil.

El artículo ha sido preparado para evaluar el marco legal de los procesos que realizan las agencias navieras para la libre plática, las ventajas y desventajas, las instituciones públicas que participan en este proceso y las afectaciones que podría representar con miras a la modernización del sistema portuario ecuatoriano. Efectuándose la hipótesis de: ¿Se presentó dificultad el proceso de libre plática en línea en el puerto local en 2022?

Por su parte, el objetivo general del artículo fue evaluar el proceso de libre plática en línea del puerto de localidad durante 2022. Mientras tanto también, se plantearon los siguientes objetivos específicos:

- Identificar si el proceso de libre plática en línea del puerto de local cumple con todas las especificaciones de las autoridades pertinentes.
- Establecer beneficios con las entidades involucradas en el proceso de libre plática en línea.
- Evaluar el impacto del proceso de libre plática en línea en la optimización del tiempo y la modernización en las operaciones portuarias del puerto de Guayaquil.

MARCO TEÓRICO

El tráfico marítimo es el de mayor utilización en la clasificación de los tipos de transportes, de gran interés para el comercio mundial, porque además de trasladar mercancías desde un lugar a otro, también sirve para los viajes de pasajeros, motivo por el cual, es una de las áreas

económicas de mayor evolución, porque se ha encaminado a la globalización, desde hace más de un siglo.

Por motivo de tener varios puertos marítimos, en donde llegan artículos vía importación y también, salen mercaderías hacia el extranjero, por exportación de las mismas, Ecuador es una de las naciones de gran actividad marítima, teniendo el mayor problema en el canal del Morro, por ser la zona más transitada en el Golfo de Guayaquil, cuyas limitaciones en el dragado y señalización deficitaria, han generado diversas dificultades para la navegación, en conjunto con su propia posición geográfica, entre las que se mencionan las demoras en las operaciones, falta de conectividad y cuellos de botella, los cuales se agrava aún más, porque la acelerada evolución en el diseño y fabricación de embarcaciones marítimas, pueden entrañar mayores riesgos en áreas de difícil acceso, como el canal en cuestión, situación que evita un mayor tráfico por este sector de la localidad, afectando directamente a la economía nacional, porque interfiere con la matriz productiva que se sirve de estas actividades comerciales.

A esta situación conflictiva, se debe añadir la falta de una dependencia directa para ejercer el control efectivo del tránsito marítimo en el Golfo de Guayaquil, conforme lo señalan normativas internacionales, a pesar que, su función compete a la policía marítima, pero por limitaciones de recursos, sus operaciones no han sido tan eficientes en el monitoreo de las embarcaciones ecuatorianas y extranjeras que llegan al país por el puerto de la localidad, generando que, este sector sea riesgo de navegar, más aún, porque ha habido noticias de muchos ilícitos en esta zona.

Según la normativa internacional, es indispensable que la ruta de una embarcación naviera, desde su salida en el lugar de origen, hasta su arribo en el sitio de destino correspondiente, sea monitoreada de forma apropiada, en donde los terminales portuarios marítimos ocupan un lugar

preponderante, porque tienen la consideración de espacios estratégicos, para salvaguardar la seguridad e integridad de las personas que viajan por medio de estas naves y la protección de sus infraestructuras, ofreciendo las facilidades para la navegación, acorde a lo ordenado en el Código Internacional de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP) (Balzalar y Sedano, 2020).

Cabe destacar al respecto que, el sistema de seguridad de un terminal portuario, debe ser responsabilidad principal del Oficial de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP), en cuyas funciones se encuentra llevar a cabo el análisis de riesgos en la instalación respectiva, a través del control de la protección que ofrezca el terminal del puerto y el área de navegación que se encuentre en la jurisdicción nacional, para analizar el riesgo, de acuerdo a su vulnerabilidad, mediante métodos cuantitativos que permitan mantener un diagnóstico confiable que, contribuya con la generación de soluciones para la mitigación de los mismos, a través de planes de acción que deben ser puestos en marcha, por el personal de seguridad de la instalación portuaria, organizada tácitamente por un oficial de protección de esta infraestructura, así como el jefe, el coordinador y cuatro supervisores de seguridad, en donde también es necesario mantener, por lo menos, cuatro a cinco operadores de circuito cerrado de televisión, a lo que se suman los agentes de seguridad, talento humano que, en conjunto, debe gestionar apropiadamente los protocolos respectivos de seguridad, minimizando los riesgos diagnosticados previamente y ejecutando el plan de protección correspondiente que, incluye el combate al narcotráfico (Organización Marítima Internacional, 2019).

Es aquí donde prosigue el proceso de “Libre Plática”, el cual ha dado origen a la selección del tema del estudio en análisis, el cual procede después que la embarcación arriba al puerto de destino. Esta variable ha sido concebida por la Cámara Marítima del Ecuador, como un proceso

eminentemente administrativo que facilita la emisión de una autorización por parte del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, Dirección Provincial de Salud, Dirección Provincial de Migración y Capitanía del Puerto, para recibir y efectuar el despacho de un buque respectivo que, haya estacionado en un puerto habilitado legalmente en una nación cualquiera, el cual favorece a la carga y descarga de mercancías o al traslado de personas hacia el destino fijado (Servicio Nacional de Aduanas, 2023). La finalización de este proceso consiste en la suscripción de un acta documental, registro denominado con el apelativo de declaración de protección marítima, el cual debe ser firmado por los oficiales de protección de la nave y la terminal portuaria, para establecer los planes de acción a ejecutar para protección de la embarcación y de las instalaciones del puerto correspondiente.

El proceso que deben cumplir las naves es engorroso y por ello, la Armada del Ecuador y que hoy es la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos (DIRNEA), ejecuta el proyecto de libre plática en línea que busca generar eficiencia en el trámite administrativo de la recepción de las naves internacionales mediante una herramienta en línea que reduce tiempo y agilita el trámite dentro del nuevo sistema de Gestión Marítima SIGMAR. Esta herramienta automatiza el proceso permitiendo enviar toda la información necesaria en línea. La aplicación está disponible para las agencias navieras y las autoridades nacionales de sanidad, migración, SENAE y la Capitanía de Puerto que intervienen en el trámite de la libre plática, se necesita de un proceso de libre plática en línea que sea efectivo para agilitar dichas maniobras de carga y descarga, y con ello optimizar de mejor manera el tiempo en las operaciones portuarias, esto permitirá brindar un servicio eficiente al resto de países y mejoraran los ingresos económicos, así como mantener un buen estatus portuario a nivel regional.

Gobernanza Marítima

La gobernanza marítima ha sido conceptualizada como la capacidad de respuesta que tengan las autoridades respectivas, para satisfacer las necesidades que tiene la comunidad marítima nacional, la cual se logra a través de la articulación de las acciones entre los diferentes organismos de la Administración Marítima que, tienen responsabilidad directa en este tópico. Las operaciones asociadas a este tipo de gobernanza, deben ser reguladas mediante la norma respectiva, considerando las competencias de cada organización que forma parte de la misma y sus capacidades actuales, mencionando que, las mismas deben formar parte del estado y suplir los requerimientos técnicos, operativos y humanos, según las expectativas de las embarcaciones y de las personas que viajen en los mismos (Declaración Marítima Sanitaria (DMS), 2021).

Libre Platica.

El proceso de libre plática es concebido por Balzalar y Sedano (2020), de la manera siguiente:

> Un proceso de tipo administrativo, por medio del cual los organismos que tienen la competencia respectiva, en el caso de Aduana, Salud, Migración y Marítima, otorgan la correspondiente autorización para recibir a las embarcaciones que llegan de países extranjeros, durante su llegada y estacionamiento a las terminales portuarias habilitadas legalmente en la nación, cuyas operaciones constituyen un requisito regulado en la legislación ecuatoriana, para llevar a cabo la carga, descarga de mercancías y la llegada de pasajeros y/o tripulantes (p.4).

Por otro lado, tenemos que El Convenio Internacional FAL 65, mediante el Decreto No. 3830 de 1988, difundido en el R.O. 904, Ecuador ratificó su adhesión y en el Art. 6.4 de su enmienda de 2015 se indica:

Los establecimientos de naturaleza pública, en el cumplimiento de sus responsabilidades como directivos de estos organismos estatales, tienen que emitir la libre plática por medios digitales, a todas las embarcaciones que hayan sido monitoreadas y que cumplan con los requisitos reglamentarios pertinentes, para que las autoridad sanitarias puedan garantizar que, la nave y las personas que arribaron a la terminal portuaria, no tienen ninguna conexión con microorganismos patógenos causante de infecciones de elevado contagio, caso contrario, debe ordenar la cuarentena, de conformidad del mismo (Peralta, 2022).

Para efectos de mejorar el proceso de recepción de buques de tráfico internacional en concordancia con Organización Marítima Internacional (2019), que posee como objetivo "brindar facilidades al transporte marítimo, a través de la simplificación y reducción al mínimo posible de la tramitología, documentación y protocolos de formalidad correlacionados con el arribo, permanencia en puerto y zarpe de las naves que realizan viajes internacionales"(p. 5) y conforme lo estipula el Decreto Ejecutivo No. 723 Art. 3 numeral 7.3.3, la DIRNEA, consideró necesario la revisión del proceso para la recepción de buques de tráfico internacional (Libre Plática), en el cual participan las Autoridades de Sanidad, Aduana, Migración y Capitanía de Puerto.

Sistema de Gestión Marítima – SIGMAR

La plataforma SIGMAR es un complemento del Sistema Integral de Gestión Marítima y Portuaria (SIGMAP) de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos. Esta organización mencionada en último término, es la encargada de construir las bases de datos sobre las actividades marítimas relacionadas con las embarcaciones nacionales e internacionales y las personas y/o mercaderías que vienen con las mismas (Navarro y Vargas, 2021).

El SIGMAR, mientras tanto, representa un software elaborado por la compañía ALTURA, cuya función se basa en el uso de módulos que incluyen la georreferenciación de las naves, así como los registros pertinentes a la Libre Plática Online, Zarpe Online, entre otros documentos relevantes que también incluyen a la Policía Marítima (Flores, 2020).

Proceso de Libre Plática.

Según lo estipulado en el acuerdo Ministerial 158-2017 el proceso de platica en línea es de la siguiente forma:

a) Las naves de transporte marítimo de tráfico internacional, dentro del proceso para obtener información de arribo a puertos ecuatorianos para la libre plática en línea, deberán facilitar antes del arribo y mediante vía electrónica los requisitos de las autoridades locales de este proceso (Vásquez, 2022).
b) Tanto la nave como la agencia naviera que actúa como representante del buque en el país, es la persona jurídica solidaria para el envío de los requisitos establecidos por las autoridades acorde a sus competencias, mediante la página "sigmar.dirnea.org", cuyo acceso se realiza con usuario y contraseña por parte de la agencia naviera (Yann y Pagés, 2021).
c) Las partes involucradas, tales como, autoridades y agencias navieras deberán acceder a la página "sigmar.dirnea.org" o a través de la aplicación "SIGMAR" para registrar los requisitos establecidos (Delgado et al., 2023).
d) La agencia naviera como solidario de la nave realizará la transmisión 48 horas de anticipación con los requisitos y formatos dispuestos por el Convenio FAL 65, mediante el uso del sistema SIGMAR antes de que ingrese al mar territorial, el medio de transporte de tráfico internacional (Alvarado et al., 2022).

e) Las autoridades verificarán que la documentación facilitada por la nave o la agencia representante de la nave en el puerto de arribo, se encuentre conforme a los requisitos siguientes:

- Revisar toda la información entregada por las agencias navieras en un plazo de hasta 6 horas antes del arribo de la nave a puerto
- Si alguna autoridad local encargada de este proceso de libre plática electrónica no de cumplimiento a la disposición, el sistema aceptará automáticamente al trámite y dará paso a la siguiente fase (Cuchatla, 2022).

f) Cumplido con los requisitos exigidos por las autoridades, se dará a la nave, la libre plática en línea acorde al formato anexo (Cuchatla, 2022).

Tabla 1

FODA para el proceso de libre plática en línea.

FORTALEZA	**OPORTUNIDADES**
- Automatización. - Simplificación de procesos. - Integración de autoridades con usuarios de otros puertos nacionales. - Eficiencia en los tiempos. - Cero papeles. - Trazabilidad. - Mejoras en los actos administrativos. - Reducción de tiempos de respuesta.	- Obtener mejor desempeño portuario. - Brindar facilidades para agilizar los trámites. - Información electrónica estaría en tiempo real. - Reducción de gastos administrativos. - Registros históricos de las visitas de las naves. - Optimización de tiempo y menor tiempo de espera.
DEBILIDADES	**AMENAZAS**

- Falta de sistemas de Automatización. - Procesos engorrosos. - Poco interés entre autoridades. - Volumen de papeles y falta de espacio para su archivo. - Lentitud y en las autorizaciones. - Demoras y pérdida de tiempo de respuesta.	- Sanciones comerciales a nivel mundial portuario. - Los países vecinos se aprovechan de la falencia en los procesos para el intercambio de mercancías entre países. - Costos externos. - Enfermedades infectocontagiosas. - Ataques informáticos. - Suspensión de servicios electrónicos externos.

Nota. Método que presenta el FODA de libre platica en línea. Guayaquil, 2022.

Ventajas de la libre Plática en línea

- Reducción de tiempos de espera innecesarias durante la gestión documental vía web.
- Eliminación de documentos físicos y la implementación de firmas digitales para respaldar los actos administrativos de forma electrónica,
- Control y seguimiento de solicitudes en la red de visualización de datos estadísticos y consulta de históricos.
- Soporte técnico constante (Delgado et al., 2023).

Desventajas de la libre Plática en línea

- Poco interés en las políticas informáticas del estado ecuatoriano para el uso apropiado de los sistemas de gestión documental electrónica.
- Escasa participación de las instituciones involucradas en la libre plática en línea.
- Incumplimiento de los contratos con proveedores.
- Innecesaria documentación física impide dinamizar la atención al cliente.
- Largas filas y tiempos de espera para obtener atención a las gestiones documentales de los usuarios (Vásquez, 2022).

Actores que intervienen en el proceso de libre plática

La Capitanía de Guayaquil son militares en servicio activo que inspeccionan las naves o medios de transporte que arriban a los lugares destinados para realizar las faenas de las embarcaciones, realizan la recepción de la nave antes del inicio de las actividades de control y procedimientos acorde a la normativa marítimo y portuaria cuya responsabilidad es declarar la Libre Plática (Presidencia de la República del Ecuador, 2021).

Autoridad de Migración Es la persona encargada de realizar los controles migratorios del personal o pasajeros a bordo de una nave de tráfico internacional y la aplicación de la normativa migratoria de personas de entrada y salida del territorio ecuatoriano (Rubio, 2020).

Servicio Nacional de Aduanas SENAE El delegado o servidor aduanero es el encargado de ejercer en el puerto, el control aduanero de operaciones de carga, descarga y movilización de mercancías que arriban y zarpan de los lugares habilitados dentro del territorio nacional. Una vez arribado el medio de transporte a territorio ecuatoriano el o los funcionarios autorizados por el director Distrital ejercerán la potestad aduanera para que con el resto de las autoridades se realice el control aduanero con todas las facilidades del caso (Servicio Nacional de Aduanas, 2023).

Autoridad de Salud responsable de registrar técnicamente, un diagnóstico sanitario, por medio del abal de médico con un registro profesional evidenciado en el Ministerio De Salud Pública. Además, se encarga de la gestión documental marítimo sanitario con un plazo de 48 horas calendario para revisar la documentación antes de realizar la recepción en los buques de tráfico internacional (López, 2019).

METODOLOGÍA

Criterio implementado para la Investigación

Se aplicó un estudio de tipo descriptivo, porque se caracterizaron concretamente sus dimensiones (García y Sánchez, 2020), además de escoger la investigación documental, porque fue necesario recoger encuestas orientadas a obtener información de 25 agentes navieros, para conocer los problemas referidos a la libre plática en línea, en la terminal portuaria de la localidad.

Al respecto, de un total de 94 agentes navieros que trabajan en las 47 agencias navieras que operan en el Puerto de Guayaquil, año 2023 que, se seleccionaron de las agencias navieras que se encuentran con matrícula vigente en la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, respondieron 25 personas que representaron el 23.5 % del total poblacional.

Estudio aplicado para el problema.

Se aplicó la modalidad de campo porque fue necesario asistir al sitio donde se presenta el problema (Arispe et al., 2020), para recabar los datos sobre el proceso de libre plática, es decir, se tuvo que ir hasta la terminal portuaria local, para conseguir este cometido. Por otra parte, se utilizó también la investigación bibliográfica, porque fue necesario tomar los referentes teóricos y conceptuales, para complementar los hallazgos observados sobre el tópico en análisis (Guevara et al., 2020), es decir, sobre la libre plática en línea, en el campo donde se originó la situación conflictiva.

Criterios de estudio.

Se aplicaron los siguientes métodos descritos en los siguientes ítems de esta sección:

- **Deductivo. –** La deducción se utilizó porque fue imperativo contar con una idea general, para luego tratar de especificarla con el empleo de instrumentos investigativos (Guevara et al., 2020).
- **Inductivo. –** La inducción, en cambio, es el mecanismo opuesto a la deducción, es decir, toma los datos específicos para llegar hasta una síntesis general, que resuma la situación actual de la libre plática en línea en el lugar de los hechos (Rodríguez y Pérez, 2019).
- **Bibliográfico.** – Se refiere al empleo de información recabada de antecedentes y textos o investigaciones realizadas previamente y que, se encuentran en revistas y repositorios (Serna, 2020), ya sea de origen extranjero o ecuatoriano, para efectuar el análisis de hallazgos y demostrar la evolución de la libre plática en línea.

Instrumentos técnicos implementados para el estudio.

De la misma manera, la investigación requiere de la utilización de las siguientes técnicas:

- **Encuesta. –** Identificada como una herramienta que facilita la obtención de cantidades (ver sección de anexos), para conocer el comportamiento de una situación conflictiva, considerando una muestra poblacional, en referencia a los sujetos que tienen la información porque conocen de la problemática estudiada (Hernández y Duana, 2020). En consecuencia, el muestreo fue por conveniencia, debido a que, el universo es menor a 100 individuos. En este caso, se refiere a 25 representantes de agencias navieras.

RESULTADOS

Resultados evaluados.

Previo a plasmar los datos recogidos, procesados estadísticamente, se repite sobre el empleo del método no experimental, con uso, por una parte, de la evaluación del proceso de la libre plática digital y, por otra parte, la encuesta a los representantes respectivos que pertenecen a las agencias navieras que efectúan trabajos en la terminal portuaria de la localidad guayaquileña.

Además, los datos recabados fueron ingresados en soportes informáticos que facilitaron la construcción de tablas de frecuencias, fáciles de comprender, así como de gráficas estadísticas, las cuales, a su vez, tienen la validez suficiente para demostrar la situación en que se debate actualmente, la actividad pertinente a la libre plática digital, donde se presenta de manera secuencial, las respuestas de los miembros de la muestra, para cada una de las interrogantes del instrumento en cuestión, como se aprecia en el subnumeral seguido.

Análisis de hallazgos.

1. Seleccione el rango de buques que ingresaron al puerto de Guayaquil en el año 2022.

Tabla 2

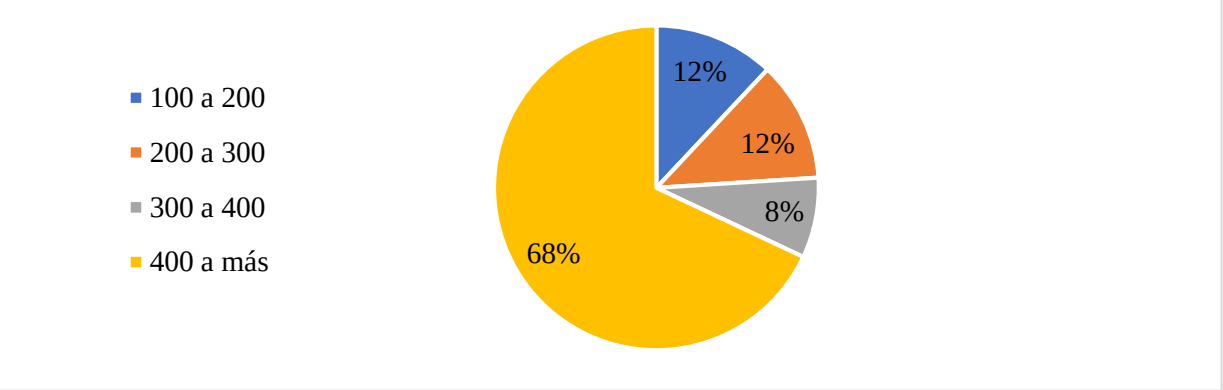
Buques que ingresaron al Puerto de Guayaquil durante el 2022

Detalle	Frecuencia	Porcentaje
100 a 200	3	12%
200 a 300	3	12%
300 a 400	2	8%
400 a más	17	68%
Total	**25**	**100%**

Nota: Encuesta aplicada a los representantes de agencias navieras. Fuente: Castro (2023).

Figura 1

Buques que ingresaron al Puerto de Guayaquil durante el 2022



Nota: Encuesta aplicada a los representantes de agencias navieras. Fuente: Castro (2023).

Análisis: Se pudo evidenciar que, 68% de personas encuestadas indican que al puerto de Guayaquil ingresaron de 400 a más buques en el año 2022.

2. **Indique si hubo participación de todas las autoridades en el proceso de libre plática en línea.**

Tabla 3

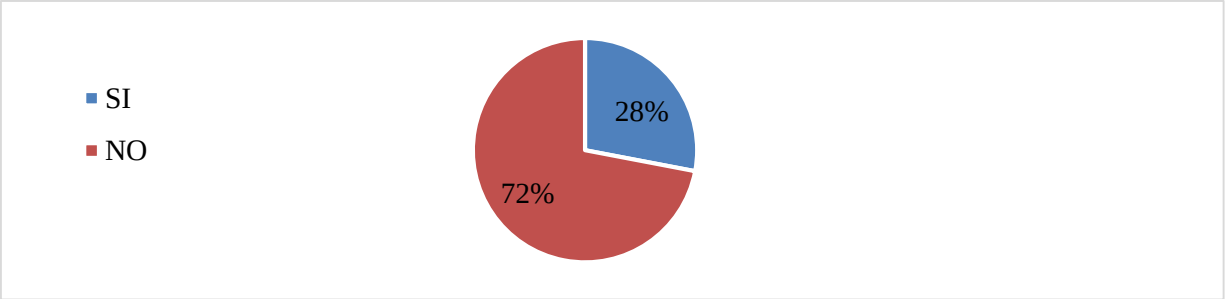
Participación con autoridades en libre plática

Detalle	Frecuencia	Porcentaje
Si	7	28%
No	18	72%
Total	**25**	**100%**

Nota: Encuesta aplicada a los representantes de agencias navieras. Fuente: Castro (2023).

Figura 2

Participación con autoridades en libre plática



Nota: Encuesta aplicada a los representantes de agencias navieras. Fuente: Castro (2023).

Análisis: Se muestra que, 72% de las autoridades encuestadas manifestaron que no forman parte de la libre plática, mientras que, solo el 28% afirmaron la interrogante.

3. **Seleccione las autoridades que participan activamente en el proceso de libre plática en línea.**

Tabla 4

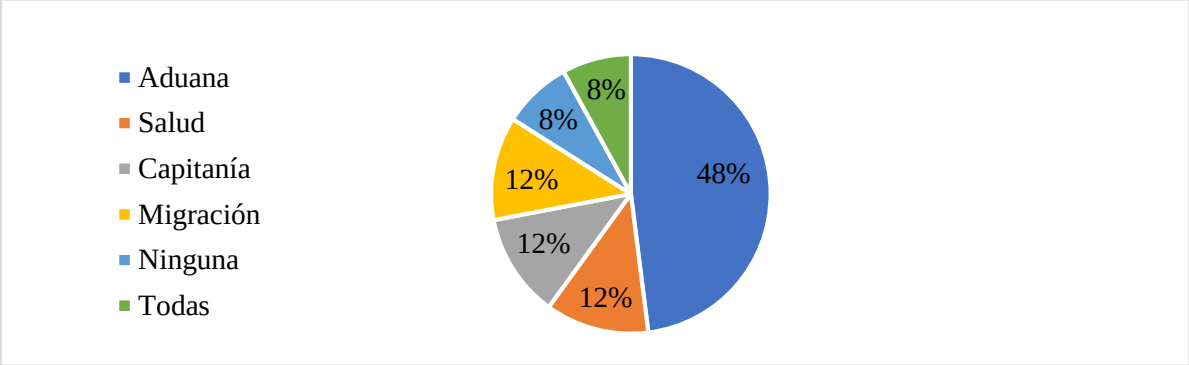
Participación de autoridades en la libre platica

Detalle	Frecuencia	Porcentaje
Aduana	12	48%
Salud	3	12%
Capitanía	3	12%
Migración	3	12%
Ninguna	2	8%
Todas	2	8%
Total	**25**	**100%**

Nota: Encuesta aplicada a los representantes de agencias navieras. Fuente: Castro (2023).

Figura 3

Participación de autoridades en la libre platica



Nota: Encuesta aplicada a los representantes de agencias navieras. Fuente: Castro (2023).

Análisis: En este contexto, la institución que más interviene en el proceso de libre plática en línea en la aduana, seguida de las autoridades de salud, capitanía y migración.

4. ¿Considera usted que el proceso de libre plática en línea agilita los trámites con las autoridades?

Tabla 5

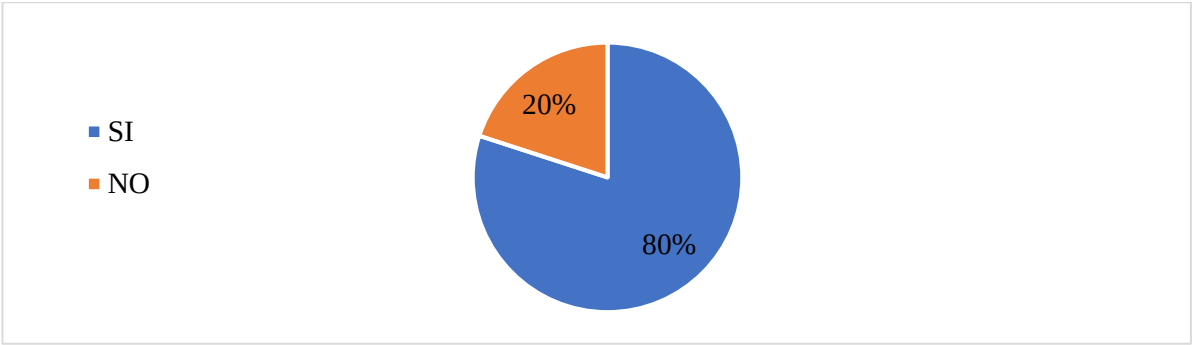
Agilidad del proceso del trámite de libre plática

Detalle	Frecuencia	Porcentaje
Si	20	80%
No	5	20%
Total	**25**	**100%**

Nota: Encuesta aplicada a los representantes de agencias navieras. Fuente: Castro (2023).

Figura 4

Agilidad del proceso del trámite de libre plática



Nota: Encuesta aplicada a los representantes de agencias navieras. Fuente: Castro (2023).

Análisis: Acorde a estos manifiestos, alrededor del 80% de personas encuestadas, equivalentes a 20 representantes, consideran que el proceso de libre plática en línea agilita los trámites con las autoridades.

5. ¿Si no realizo el registro oportuno en el sistema SIGMAR, las naves estarían impedidas de realizar sus operaciones comerciales?

Tabla 6

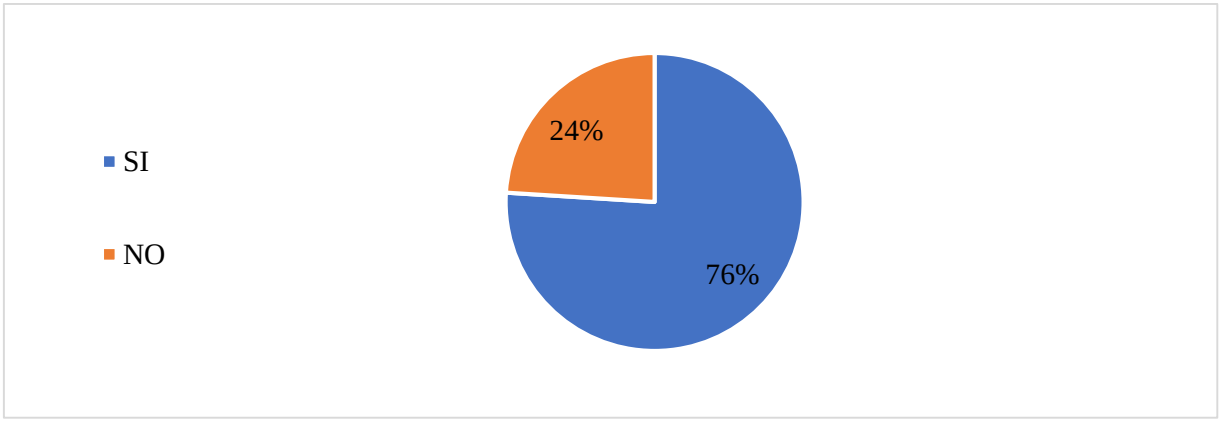
Afectación de las operaciones comerciales

Detalle	Frecuencia	Porcentaje
Si	19	76%
No	6	24%
Total	**25**	**100%**

Nota: Encuesta aplicada a los representantes de agencias navieras. Fuente: Castro (2023).

Figura 5

Afectación de las operaciones comerciales



Nota: Encuesta aplicada a los representantes de agencias navieras. Fuente: Castro (2023).

Análisis: En este sentido, se pudo conocer que, 76% de las personas encuestadas, consideran que si el registro en el sistema SIGMAR no se lo realiza de manera oportuna afecta las operaciones comerciales.

6. ¿indique con que frecuencias se presentaban los retrasos de las autorizaciones para obtener la libre plática en línea?

Tabla 7

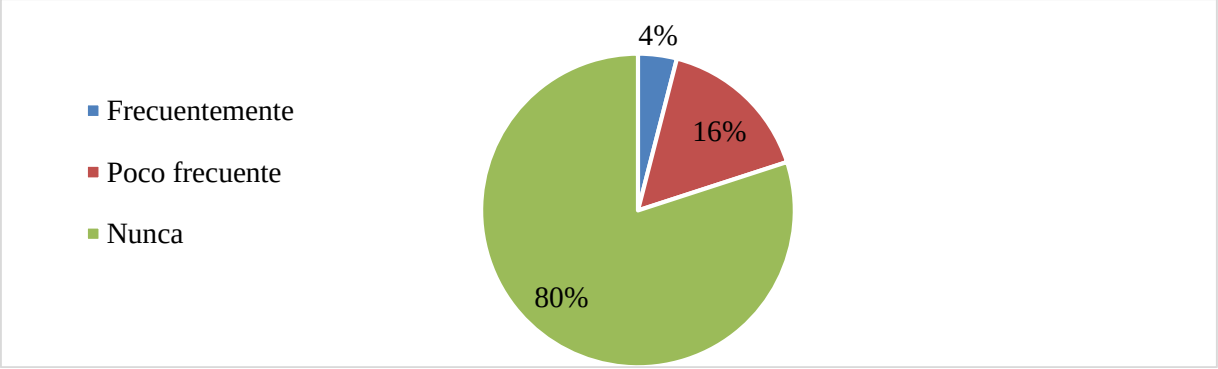
Retrasos en el proceso de libre platica

Detalle	Frecuencia	Porcentaje
Frecuentemente	1	4%
Poco frecuente	4	16%
Nunca	20	80%
Total	**25**	**100%**

Nota: Encuesta aplicada a los representantes de agencias navieras. Fuente: Castro (2023).

Figura 6

Retrasos en el proceso de libre platica



Nota: Encuesta aplicada a los representantes de agencias navieras. Fuente: Castro (2023).

Análisis: Al respecto, se cita que, 80% de personas encuestadas indican que nunca existían retrasos en el proceso de autorizaciones de libre plática con el uso del SIGMAR.

7. ¿indique si las autoridades tienen talento humano suficiente para revisar la información en el sistema SIGMAR y obtener la autorización de la libre plática?

Tabla 8

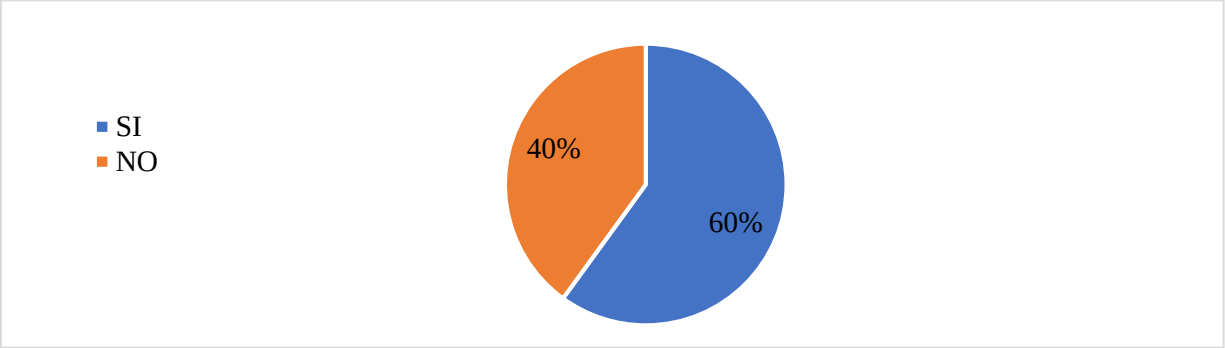
Falta de personal

Detalle	Frecuencia	Porcentaje
Si	15	60%
No	10	40%
Total	**25**	**100%**

Nota: Encuesta aplicada a los representantes de agencias navieras. Fuente: Castro (2023).

Figura 7

Falta de personal



Nota: Encuesta aplicada a los representantes de agencias navieras. Fuente: Castro (2023).

Análisis: Los hallazgos demostraron que, 60% de personas encuestadas indican que el SIGMAR cuenta con personal suficiente para realizar las autorizaciones, frente a un 40% que considera que no lo tiene.

8. ¿El sistema SIGMAR cuenta con información histórica de las naves que ustedes agencian o representan?

Tabla 9

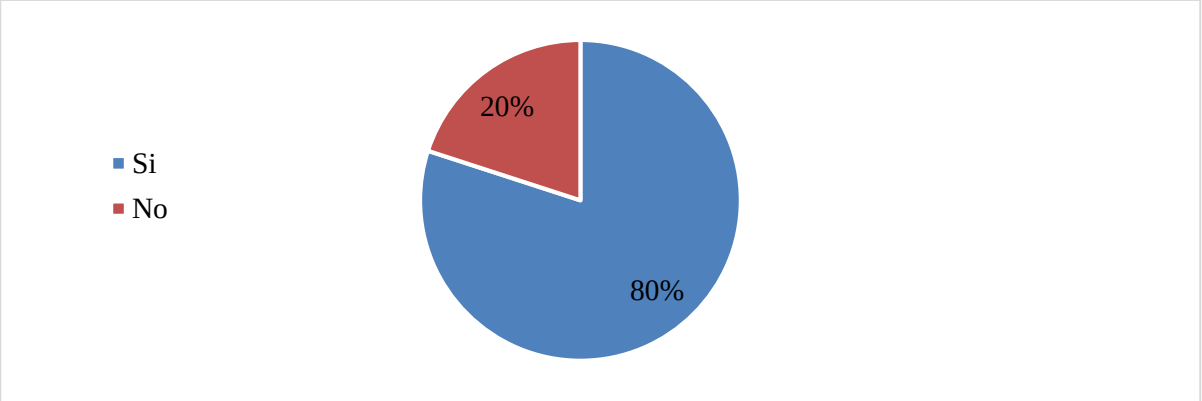
SIGMAR cuenta con información histórica

Detalle	Frecuencia	Porcentaje
Si	20	80%
No	5	20%
Total	**25**	**100%**

Nota: Encuesta aplicada a los representantes de agencias navieras. Fuente: Castro (2023).

Figura 8

SIGMAR cuenta con información histórica



Nota: Encuesta aplicada a los representantes de agencias navieras. Fuente: Castro (2023).

Análisis: Además, el 80% de personas encuestadas indican SIGMAR cuenta con información histórica de las naves que gestionan, frente a un 20% que considera que no la posee.

9. ¿Considera usted que el sistema SIGMAR debe ser cambiado por otro sistema?

Tabla 10

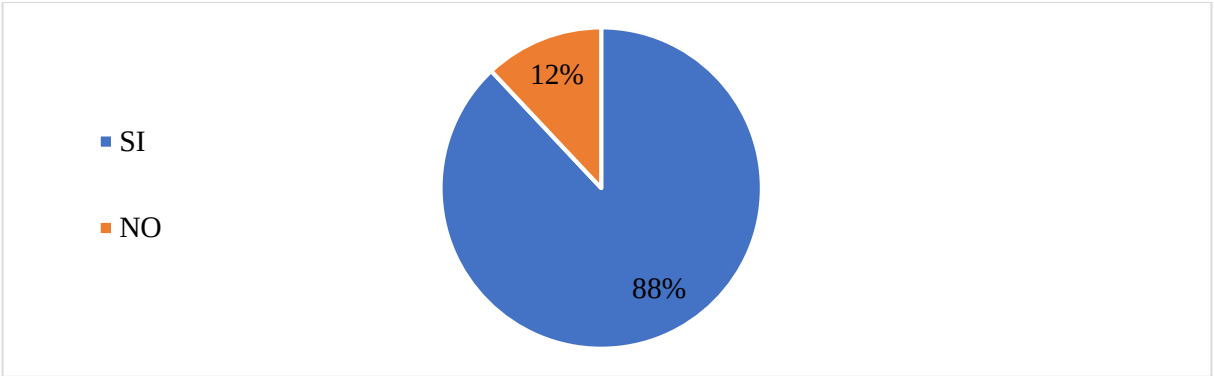
Cambio de sistema SIGMAR

Detalle	Frecuencia	Porcentaje
Si	22	88%
No	3	12%
Total	**25**	**100%**

Nota: Encuesta aplicada a los representantes de agencias navieras. Fuente: Castro (2023).

Figura 9

Cambio de sistema SIGMAR



Nota: Encuesta aplicada a los representantes de agencias navieras. Fuente: Castro (2023).

Análisis: Prosiguiendo, 88% de personas encuestadas indican que el SIGMAR debe ser cambiado.

10. ¿Considera que el registro de datos en SIGMAR es fácil de manejar?
Tabla 11

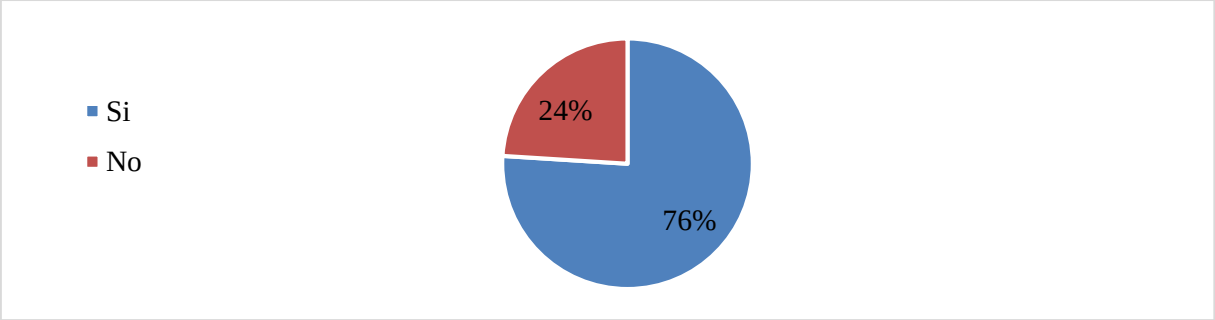
SIGMAR es fácil de manejar

Detalle	Frecuencia	Porcentaje
Si	19	76%
No	6	24%
Total	**25**	**100%**

Nota: Encuesta aplicada a los representantes de agencias navieras. Fuente: Castro (2023).

Figura 10

SIGMAR es fácil de manejar



Nota: Encuesta aplicada a los representantes de agencias navieras. Fuente: Castro (2023).

Análisis: Asimismo, se demostró que, 88% de personas encuestadas indican que el SIGMAR debe ser cambiado

11. ¿Hasta qué año registró información obligatoria en sistema SIGMAR?
Tabla 12

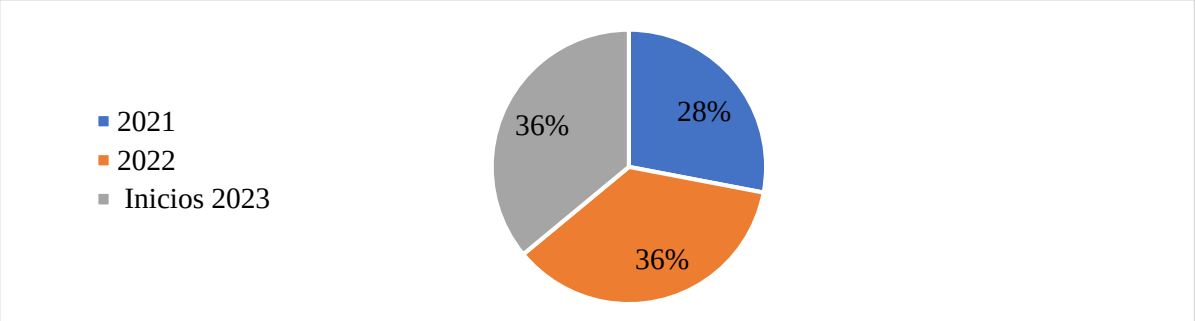
Personas que ingresaron información al SIGMAR por año

Detalle	Frecuencia	Porcentaje
2021	7	28%
2022	9	36%
Inicio del 2023	9	36%
Total	**25**	**100%**

Nota: Encuesta aplicada a los representantes de agencias navieras. Fuente: Castro (2023).

Figura 11

Personas que ingresaron información al SIGMAR por año



Nota: Encuesta aplicada a los representantes de agencias navieras. Fuente: Castro (2023).

Análisis: Continuando, 28% de personas encuestadas ingresaron información hasta el año 2021, el 36% de los encuestados indican que ingresaron información hasta el año 2022, y el restante 36% indican que ingresaron información hasta inicios del año 2023.

12. Hasta que mes del año 2022 se registró información en el sistema SIGMAR para la plática en línea.

Tabla 13

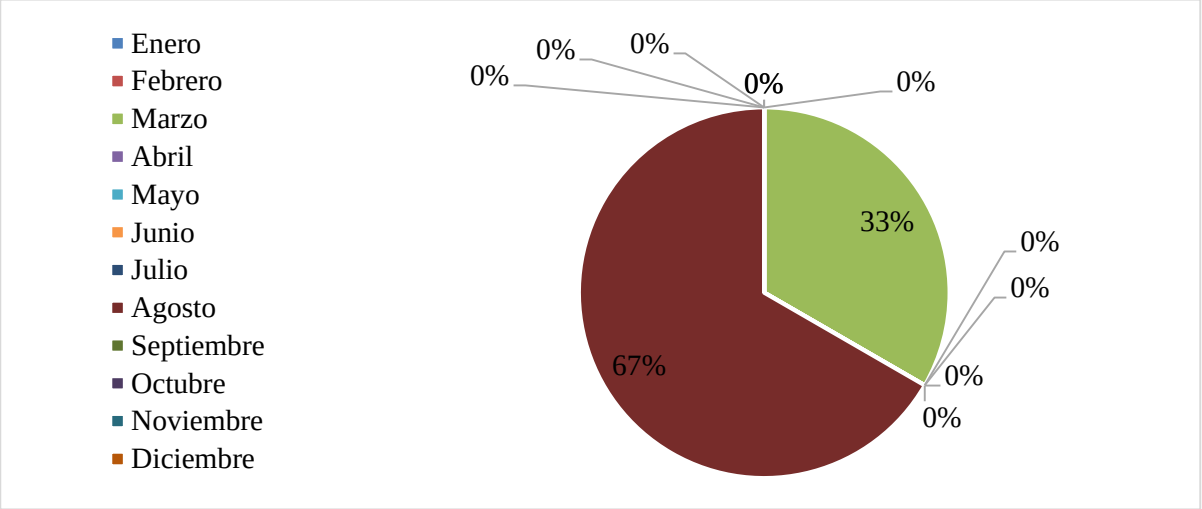
Meses del año de registro de información en el SIGMAR en el año 2022

Detalle	Frecuencia	Porcentaje
Enero	0	0%
Febrero	0	0%
Marzo	9	33%
Abril	0	0%
Mayo	0	0%
Junio	0	0%
Julio	0	0%
Agosto	18	67%
Septiembre	0	0%
Octubre	0	0%
Noviembre	0	0%
Diciembre	0	0%
Total	**25**	**100%**

Nota: Encuesta aplicada a los representantes de agencias navieras. Fuente: Castro (2023).

Figura 12

Meses del año de registro de información en el SIGMAR en el año 2022



Nota: Encuesta aplicada a los representantes de agencias navieras. Fuente: Castro (2023).

Análisis: El 67% de personas encuestadas, indican que se ingresó información en el SIGMAR hasta el mes de agosto del año 2022, frente a un 33% que indican que hasta marzo.

Discusión

Considerando que el puerto de Guayaquil principal del país, en donde se registran en promedio un ingreso anual de cerca de 1400 naves de tráfico internacional de varias líneas navieras mundialmente reconocidas (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2020); y según lo antes descrito existe una inconformidad por parte de los representantes de las líneas navieras, así como de los terminales portuarios debido a la aplicación inefectiva de la libre plática en línea, existe una afectación a las instituciones que participan en dicho proceso en calidad de autoridades, situación que podría agravarse afectando también al estatus del puerto de Guayaquil por la mala prestación de este servicio marítimo, que es prioritario para que las naves que arriban puedan iniciar sus maniobras de descarga y carga de mercancías, y por lo cual probablemente las líneas navieras prefieran ingresar a otros puertos de la región que brinde mejores facilidades portuarias.

Además, se determina que la poca participación que tienen las autoridades dentro del proceso de libre plática en línea se origina realmente por una problemática de gobernanza marítima, debido a que no existe un acuerdo interministerial que contemple este proceso para todas las instituciones que intervienen y les brinde la legalidad necesaria para su cumplimiento de forma comprometida; tal situación resulta necesario ser conocida por los entes gubernamentales con la finalidad de que se conozca el problema existente y se promulgue el documento que facilite el soporte legal y la ejecución efectiva de la libre plática en línea a nivel nacional.

Por otro lado, se evidencia la falta de socialización a las partes interesadas en las operaciones de libre plática en línea porque no a todas se les obligaba por así decirlo a intervenir en el proceso dentro del SIGMAR. También, el sistema SIGMAR no funcionaba adecuadamente porque el momento que muchos usuarios estaban haciendo uso del mismo colapsaba, lo que retrasaba el ingreso de la información y por ende se elevaba los costos.

CONCLUSIONES

Este trabajo de investigación en una recopilación de información del proceso de Libre Plática en línea en el puerto de Guayaquil, este proceso en línea es una solución electrónica para dinamizar y agilitar las operaciones portuarias y al no ser empleada correctamente por las autoridades competentes, ocasiona una serie de inconvenientes que afecta la operatividad de embarcaciones.

En el Puerto local, hasta la actualidad se sigue efectuando el proceso de libre plática de forma presencial y esto provoca retraso para que los buques inicien las maniobras de carga y descarga de mercaderías, y esto ocasionaría un aumento considerable del tiempo que emplearían las naves y afectaría su productividad. Por otro lado, si se sigue efectuando el proceso de forma presencial implica el empleo de vehículos para el traslado de cada una de las autoridades y agentes navieros hacia el lugar de arribo de las naves, así como la impresión de papeles para verificación de requisitos y las firmas respectivas de todos los involucrados, tal situación desencadena un aumento considerable de gastos logísticos.

El sistema SIGMAR agilita el proceso de libre plática, permite la reducción de tiempo y costos, pero la poca participación de las autoridades involucradas de Capitanía, Aduana, Salud y Migración dificulta la ejecución efectiva del proceso, no existe una obligatoriedad para que todas las autoridades involucradas participen en el ingreso de información al sistema, ni la debida socialización. Con esto se puede establecer que las autoridades involucradas realizan el proceso de manera aislada, cada una cumple las especificaciones necesarias, pero por su cuenta.

Sería recomendable se agilite la obtención de otro sistema, con una interfaz más amigable, en donde participen de manera obligatoria todas las autoridades y por sobre todo que cumpla con las necesidades del sector marítimo y portuario, al encontrarnos en un mundo y economía

globalizados no se puede continuar realizando este proceso de manera manual sin el aporte de un sistema digital que aporte agilidad y brinde la posibilidad de brindar calidad mejorada en el servicio a las embarcaciones que ingresan por el Puerto de Guayaquil y así abaratar costos e incrementar ingresos para nuestro país que gran falta le hacen.

Se debería diseñar un sistema por etapas, para que cada autoridad ingrese la información necesaria y vaya avanzando el proceso una vez que cada una haya cumplido no solo con el ingreso de la información sino también con cada una de las especificaciones necesarias para otorgar el permiso a las naves.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

Alvarado, E. (2023). *Identificación de la problemática existente dentro del proceso de libre plática en línea en el puerto de Guayaquil.* Universidad del Pacífico. https://doi.org/https://uprepositorio.upacifico.edu.ec/bitstream/123456789/921/4/GEMA_UPACIFICO_28075.pdf

Alvarado, E., Mazon, R., y Morán, F. (2022). Identificación de la problemática existente dentro del proceso de libre plática en línea en el puerto de Guayaquil. *Carácter revista Científica de la Uiversidad del Pacífico, 10*(1). https://doi.org/https://doi.org/10.35936/up.v10i1.117

Arias, J. (2020). *Técnicas e instrumentos de investigación científica. Para ciencias administrativas, aplicadas, artísticas humanas.* Enfoque Consulting EIRL. Primera Edición digital.

Arispe, C., Yangali, J., Guerrero, M., Lozada, O., Acuña, L., y Arellano, C. (2020). *La investigación científica. Una aproximación para los estudios de postgrado.* Universidad Internacional del Ecuador. https://doi.org/ISBN: 978-9942-38-578-9

Balzalar, R., y Sedano, E. (2020). Impacto de la gestión del tiempo en el desempeño de las funciones del personal del área de operaciones de las líneas navieras que actúan en el puerto de apm terminals en el año 2019. *Universidad Peruana de Ciencas Aplicadas, 1*(1), 1. https://doi.org/http://hdl.handle.net/10757/650405

Barrios, J., y Sáenz, J. (2020). Análisis de los factores para la empleabilidad en los profesionales del Espinal-Tolima. *Revista INNOVA ITFIP, 6*(1), 9-28. https://doi.org/http://revistainnovaitfip.com/index.php/innovajournal/article/view/76

Cheín, N., Banda, S., De la Garza, M., y González, E. (2019). Análisis FODA del Puerto de Tampico, Tamaulipas, México. Una revisión de las características de Eficiencia. *Atena, 1*(1), 101.

Cuchatla, C. (2022). *El trabajo marítimo: condiciones de empleo y seguridad social en las Américas.* Seguridad Social para el Bienestar. https://doi.org/https://ciss-bienestar.org/wp-content/uploads/2022/02/08-el-trabajo-maritimo-condiciones-de-empleo-y-seguridad-social-en-las-americas.pdf

Declaración Marítima Sanitaria (DMS). (2 de 06 de 2021). *Manual de Usuario*. https://contentv5.portdebarcelona.cat/cntmng/gd/d/workspace/SpacesStore/d2f78fe7-e826-459f-9bf5-103590a2afb2/Manual_usuari_extern_DMS_v.2.0.pdf

Delgado, C., Cruz, A., y Vera, T. (2023). *Efectos de la actividad marítima en el Régimen Especial de Galápagos sobre el desarrollo sustentable de los ecosistemas marino costeros.* Universidad Del Pacífico. https://doi.org/https://uprepositorio.upacifico.edu.ec/handle/123456789/922

Flores, J. (2020). *Análisis de las operaciones portuarias realizadas por la radio estación EP FLOPEC para agenciamiento de buques petroleros en Balao Esmeraldas.* Escuela de Comercio Exterior. https://doi.org/https://repositorio.pucese.edu.ec/handle/123456789/2176

García, J., y Sánchez, P. (2020). Diseño teórico de la investigación: instrucciones metodológicas para el desarrollo de propuestas y proyectos de investigación científica. *Información Tecnológica, 31*(6), 159-170. https://scielo.conicyt.cl/pdf/infotec/v31n6/0718-0764-infotec-31-06-159.pdf.

Guevara, G., Verdesoto, A., y Castro, N. (2020). Metodologías de investigación educativa (descriptivas, experimentales, participativas, y de investigación-acción). *Recimundo, 4*(3), 163-173. 10.26820/recimundo/4.(3).julio.2020.163-173.

Hernández, S., y Duana, D. (2020). Técnicas e instrumentos de recolección de datos. *Boletín Científico de las Ciencias Económico Administrativas del ICEA , 9*(17), 51-53. https://doi.org/10.29057/icea.v9i17.6019.

López, F. (13 de 12 de 2019). *El Puerto de Guayaquil: Una joya para la economía del Ecuador*. https://zonalogistica.com/el-puerto-de-guayaquil-una-joya-para-la-economia-del-ecuador/

Navarro, N., y Vargas, J. (2021). *Proceso de planificación de embarque y descarga de contenedores en buques Post Panamax en la terminal de DP World Posorja.* Universidad Metropolitana. https://doi.org/https://repositorio.umet.edu.ec/handle/67000/345

Organización Marítima Internacional. (2019). *Manual explicativo del convenio para facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, 1965,Enmedado.* OMI. https://doi.org/https://wwwcdn.imo.org/localresources/es/MediaCentre/Documents/FAL.3-Circ.215%20-%20Manual%20Explicativo%20Del%20Convenio%20Para%20Facilitar%20ElTr%C3%A1fico%20Mar%C3%ADtimo%20Internacional,%201965,%20Enm...%20(Secretar%C3%ADa).pdf

Peralta, G. (2022). *Estrategias de exportación de hidrocarburos sólidos en el Terminal Marítimo Puerto Brisa S.A.* Universidad de La Guajira. https://doi.org/https://repositoryinst.uniguajira.edu.co/handle/uniguajira/543

Presidencia de la República del Ecuador. (2021). *Ley Orgánica de Navegación, Gestión Seguridad y Protección Marítima.* https://doi.org/www.lexis.com.ec

Rodríguez, A., y Pérez, A. (2019). Métodos científicos de indagación y de construcción del conocimiento. *Revista Escuela de Administración de Negocios, núm. 82, 12*(82), 15. https://doi.org/https://www.redalyc.org/pdf/206/20652069006.pdf

Rubio, X. (2020). *El pleno ejercicio del mar Equinoccial del Ecuador.* Retos y desafíos.

Serna, D. (2020). Mapa conceptual diseño experimental. *Con-Ciencia Serrana Boletín Científico De La Escuela Preparatoria Ixtlahuaco, 2*(3), 25-26. https://doi.org/https://repository.uaeh.edu.mx/revistas/index.php/ixtlahuaco/issue/archive

Servicio Nacional de Aduanas. (13 de julio de 2023). *Medidas de Reparación Integral – Acción de protección Nro. 04951-2023-00159*. https://www.aduana.gob.ec/noticias/

Vásquez, J. (2022). *Mejoramiento en el proceso operativo del sistema Redenaves Iquitos 2019.* Universidad Inca Garcilaso de la Vega. https://doi.org/http://repositorio.uigv.edu.pe/handle/20.500.11818/6085

Yann, M., y Pagés, J. (2021). *Dinámicas portuarias en el Caribe y América Latina.* EMS. https://doi.org/https://www.researchgate.net/profile/Jose-Pages-Sanchez-2/publication/349590340_Dinamicas_portuarias_en_el_Caribe_y_America_Latina_Ports_in_transition_to_face_global_challenges/links/60b655e1a6fdcc476bde3387/Dinamicas-portuarias-en-el-Caribe-y-America-Lat

ANEXOS

1. **Seleccione el rango de buques que ingresaron al puerto de Guayaquil en el año 2022.**

100 a 200

200 a 300

300 a 400

400 a más

2. **Indique si usted forma parte del proceso de libre plática.**

Si

No

3. **Seleccione las autoridades que participan activamente en el proceso de libre plática en línea**

Aduana

Salud

Capitanía

Migración

Ninguna

Todas

4. **¿Considera usted que el proceso de libre plática en línea agilita los trámites con las autoridades?**

Si

No

5. **¿Si no realizo el registro oportuno en el sistema SIGMAR, las naves estarían impedidas de realizar sus operaciones comerciales?**

Si

No

6. **¿indique con que frecuencias se presentaban los retrasos de las autorizaciones para obtener la libre plática en línea?**

Frecuentemente

Poco frecuente

Nunca

7. ¿indique si las autoridades tienen talento humano suficiente para revisar la información en el sistema SIGMAR y obtener la autorización de la libre plática?

Si

No

8. ¿El sistema SIGMAR cuenta con información histórica de las naves que ustedes agencian o representan?

Si

No

9. ¿Considera usted que el sistema SIGMAR debe ser cambiado por otro sistema?

Si

No

10. ¿Considera que el registro de datos en SIGMAR es fácil de manejar?

Si

No

11. ¿Hasta qué año registró información obligatoria en sistema SIGMAR?

2021

2022

Inicio del 2023

12. Hasta que mes del año 2022 se registró información en el sistema SIGMAR para la plática.

Enero

Febrero

Marzo

Abril

Mayo

Junio

Julio

Agosto

Septiembre

Octubre

Noviembre

Diciembre