



INGENIERO EN COMERCIO EXTERIOR Y TRANSPORTE
MARÍTIMO

Alfredo José Armendáriz Galindo.

Claudia Denisse Gómez Broos

**ASESORÍA A LA COMPAÑÍA NOVAMERC S.A SOBRE LA
IMPLEMENTACIÓN DE UN ÁREA DE SEGURIDAD E
INSPECCIÓN DE CONTENEDORES DE EXPORTACIÓN
PARA EVITAR LA CONTAMINACIÓN CON SUSTANCIAS
ILÍCITAS.**

*Trabajo de Conclusión de Carrera
(T.C.C.) presentado como requisito
parcial para la obtención del grado en
Ingeniería en Comercio Exterior y
Transporte Marítimo de la Facultad del
Mar bajo la dirección del Master Rubén
Mazón.*

UNIVERSIDAD DEL PACÍFICO

Guayaquil, 2016

ARMENDARIZ, Alfredo y GOMEZ, Claudia, Asesoría a la Compañía Exportadora de Banano NOVAMERC S.A sobre la Implementación de un área de Seguridad e Inspección de Contenedores de Exportación para evitar la Contaminación con Sustancias Ilícitas. Guayaquil: UPACÍFICO, 2016, 82p. Master Rubén Mazón (Trabajo de Conclusión de Carrera – T.C.C. presentado a la Facultad del Mar. de la Universidad Del Pacífico).


Resumen: Este proyecto de trabajo de culminación de carrera se desarrolla en la compañía Exportadora de Banano NOVAMERC S.A, dicha empresa se dedica a la exportación de banano a diferentes partes del mundo, ofreciendo un producto de alta calidad a sus clientes.

El principal problema de la empresa se origina en la vulnerabilidad que tiene en ser blanco de organizaciones dedicadas al narcotráfico, debido al gran crecimiento que presentan actualmente poniendo en riesgo la integridad de la empresa.

Para disminuir el riesgo de ser víctimas de estas organizaciones se propone la creación de un área de seguridad y control de los contenedores, utilizados para la exportación de su producto, reduciendo así al mínimo la posibilidad de ser usados por estas organizaciones para transportar sustancias ilícitas a los diferentes puertos de mundo.

El objetivo principal de este proyecto, es evaluar la situación actual sobre la inspección de los contenedores que son usados para la exportación, para garantizar la seguridad de los mismos y así evitar la contaminación de estos con sustancias ilícitas y dar lineamientos para crear un área de seguridad e inspección de contenedores en la empresa.

Palabras claves: Drogas, inspección, contenedores

	ENTREGA DE TRABAJO	Fecha: 09/07/2015
	(CONCLUSIÓN DE CARRERA DE GRADO)	Versión: 001
	PA-FR-67	Página: 1 de 1

DECLARACIÓN

Al presentar este Trabajo de Conclusión de Carrera como uno de los requisitos previos para la obtención del grado de Ingeniería en Comercio exterior y Transporte Marítimo de la Universidad Del Pacífico, hago entrega del documento digital, a la Biblioteca de la Universidad.

El estudiante certifica estar de acuerdo en que se realice cualquier consulta de este Trabajo de Conclusión de Carrera dentro de las Regulaciones de la Universidad, acorde con lo que dictamina la L.O.E.S. 2010 en su Art. 144.

Conforme a lo expresado, adjunto a la presente, se servirá encontrar cuatro copias digitales de este Trabajo de Conclusión de Carrera para que sean reportados en el Repositorio Nacional conforme lo dispuesto por el SENESCYT.

Para constancia de esta declaración, suscribe


Alfredo José Armendáriz Galindo
Estudiantes de la Facultad del Mar
Universidad Del Pacífico


Claudia Denisse Gómez Broos
Estudiantes de la Facultad del Mar
Universidad Del Pacífico

Fecha:
Título de T.C.C.:

Guayaquil, 30 de Noviembre del 2016
Asesoría a la Compañía Exportadora
de Banano NOVAMERC S.A sobre la
Implementación de un área de
Seguridad e Inspección de
Contenedores de Exportación para
evitar la Contaminación con Sustancias
Iícitas.

Autor:
Tutor:
Miembros del Tribunal:

Alfredo José Armendáriz Galindo
Claudia Denisse Gómez Broos
Master Rubén Mazón
Master Mario Palacios
Capitán José Pontón Zumárraga
Master Mario Palacios
14 de julio del 2016

Fecha de calificación:

RESUMEN EJECUTIVO

Este proyecto de trabajo de culminación de carrera se desarrolla en la compañía Exportadora de Banano NOVAMERC S.A, dicha empresa se dedica a la exportación de banano a diferentes partes del mundo, ofreciendo un producto de alta calidad a sus clientes.

El principal problema de la empresa se origina en la vulnerabilidad que tiene en ser blanco de organizaciones dedicadas al narcotráfico, debido al gran crecimiento que presentan actualmente poniendo en riesgo la integridad de la empresa.

Para disminuir el riesgo de ser víctimas de estas organizaciones se propone la creación de un área de seguridad y control de los contenedores, utilizados para la exportación de su producto, reduciendo así al mínimo la posibilidad de ser usados por estas organizaciones para transportar sustancias ilícitas a los diferentes puertos de mundo.

El objetivo principal de este proyecto, es evaluar la situación actual sobre la inspección de los contenedores que son usados para la exportación, para garantizar la seguridad de los mismos y así evitar la contaminación de estos con sustancias ilícitas y dar lineamientos para crear un área de seguridad e inspección de contenedores en la empresa.

ÍNDICE DE CONTENIDO

CAPÍTULO I.....	1
1. PLANTEAMIENTO GENERAL DE LA INVESTIGACIÓN.....	1
1.1 INTRODUCCIÓN.....	1
1.2 Problema.....	1
1.3 Objetivos del estudio.....	2
1.3.1 Objetivo general.....	2
1.3.2 Objetivos específicos.....	2
1.4 Justificación de Tema.....	3
1.5 Hipótesis.....	8
1.6 Metodología utilizada.....	8
1.7 Delimitación de la investigación.....	9
CAPÍTULO II.....	10
2. METODOLOGÍAS DEL ESTUDIO.....	10
2.1 Fundamentos teóricos.....	10
2.2 Plan Nacional para Buen Vivir.....	13
CAPÍTULO III.....	16
3. ANÁLISIS ECONÓMICO, SOCIAL, Y LEGAL.....	16
3.1 Aspectos Económicos.....	16
3.2 Aspectos Sociales.....	17
3.3 Aspectos Legales.....	22
CAPÍTULO IV.....	25
4. Código Para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP).....	25
4.1 Niveles de protección.....	26
4.2 Responsabilidades de las compañías navieras y buques.....	27

4.3 Manipulación de la carga	28
4.4 Responsabilidad del Oficial de Protección de la Instalación Portuaria.....	28
4.4.1 Nivel de protección 1.....	28
4.4.2 Nivel de Protección 2.....	29
4.4.3 Nivel de Protección 3.....	30
4.5 Beneficios que ofrece el Código PBIP.....	30
4.6 Conclusiones Parciales sobre la aplicación del código PBIP.....	30
CAPÍTULO V.....	32
5. ANÁLISIS DE SEGURIDAD DE LA EMPRESA NOVAMERC.S.A.....	32
5.1 Estudio de Manipuleo de Contenedores.....	32
5.2 Descripción operativa de la trayectoria de comercialización.....	38
5.3 Proceso de consolidación.....	41
5.4 Proceso de selección de inspección por la policía antinarcoáticos.....	41
5.5 Directrices de la empresa.....	44
5.6 Misión, visión, y valores de la empresa.....	45
CAPÍTULO VI.....	46
6. ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL DE LA EMPRESA NOVAMERC S.A.....	46
6.1 Estructura de la organización.....	46
6.2 Análisis y valoración de puestos.....	46
6.3 Manual de Funciones.....	47
6.4 Programa de formación y desempeño.....	49
6.5 Criterios de motivación.....	52
CAPÍTULO VII.....	53
7. ESTRATEGIAS DE IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE SEGURIDAD.....	53
7.1 Tipo de inspección para contenedores.....	53
7.1.1 Inspección de contenedores por rayos X.....	53
7.1.2 Inspección física de contenedores.....	55

7.1.3 Inspección física con canes.....	56
7.2 Verificación general del estado externo o interno del contenedor.....	57
7.3 Verificación y comprobación número de contenedor dependiendo del tipo y clase del contenedor.....	59
7.4 Formula de Verificación del Último Dígito de un Contenedor.....	59
7.5 Inspección de puertas de los contenedores.....	61
7.6 Remaches y tuercas de los dispositivos de seguridad de las puertas.....	62
7.7 Canal superior e inferior interno sin tapas.....	63
7.8 Inspección a los pisos de los contenedores.....	63
7.9 Reparaciones Nuevas.....	64
7.9.1 Reparaciones nuevas de acuerdo a estándares internacionales.....	64
7.10 Piso exterior vigas en I, L o T.....	65
7.11 Piso exterior: chapas esquineras, barandillas laterales, vigas cruzadas, túnel.....	65
7.12 Inspección a los techos de contenedores.....	65
7.13 Visibilidad de soportes (vigas superiores) del contenedor.....	65
7.14 Orificios de ventilación.....	66
7.15 Inspección paredes del contenedor.....	66
7.16 Inspección de contenedores refrigerados.....	66
7.16.1 Área del evaporador o conexión para equipos especiales que suministran frío.....	67
7.16.2 Área del contenedor.....	68
7.16.3 Cajas de control electrónico automático.....	68
7.16.4 Área del compresor.....	68
CAPÍTULO VIII.....	69
8.1 Conclusiones.....	69
8.2 Recomendaciones.....	70
BIBLIOGRAFÍA.....	71

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico N°1 Líneas Comerciales Aéreas y Marítimas utilizadas para el tráfico de Drogas.....	3
Gráfico N°2 Logística usada para el tráfico de drogas en el Ecuador.....	4
Gráfico N°3 Tráfico de Narcóticos Colombia – Ecuador vía terrestre.....	5
Gráfico N°4 Tráfico de Narcóticos Colombia – Ecuador vía Marítima.....	6
Gráfico N°5 Comparación de droga incautada en el país vs en la ciudad de Guayaquil.....	19
Gráfico N°6 Comparación de droga incautada en el país vs en la ciudad de Guayaquil en el 2013 (TN).....	20
Gráfico N°7 Comparación de droga incautada en el país vs en la ciudad de Guayaquil en el 2014 (TN).....	21
Gráfico N°8 Contenedores exportados por la empresa Novamerc en el 2012.....	32
Gráfico N°9 Contenedores exportados por la empresa Novamerc en el 2013.....	35
Gráfico N°10 Contenedores exportados por la empresa Novamerc en el 2014.....	36
Gráfico N°11 Interchange.....	40
Gráfico N°12 Reporte de inspección Antinarcóticos en Puerto Bolívar.....	43
Gráfico N°13 Organigrama de la Empresa.....	46
Gráfico N°14 Partes del Contenedor.....	55
Gráfico N°15 Can de la Policía Antinarcóticos.....	56
Gráfico N°16 Inspección Física de un Contenedor.....	57
Gráfico N°17 Verificación de Sello de un contenedor.....	59
Gráfico N°18 Inspección de las puertas del contenedor.....	62
Gráfico N°19 Inspección de pisos de un contenedor.....	63
Gráfico N°20 Inspección del sistema de refrigeración de un contenedor reefer.....	67

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla N°1 Cultivos de hojas de coca en la Región andina 2009-2012 (en ha).....	4
Tabla N°2 Estadística de droga capturada en el Ecuador en el 2012.....	18
Tabla N°3 Estadística de droga capturada en Ecuador en el 2013.....	19
Tabla N°4 Estadística de droga capturada en el Ecuador en el 2014.....	21
Tabla N°5 Estadística de droga capturada en el Ecuador en el 2015.....	22
Tabla N°6 Estadística de Carga de la empresa Novamerc en el 2012.....	32
Tabla N°7 Estadística de carga de la empresa Novamerc en el 2013.....	35
Tabla N°8 Estadística de Carga de la empresa Novamerc en el 2014.....	37

CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO GENERAL DE LA INVESTIGACIÓN.

1.1 INTRODUCCIÓN

Novamerc S.A es una empresa dedicada a la exportación de banano a diferentes países de Europa fundada en el año 2010, debido al crecimiento de la exportación en contenedores en los últimos años y a la demanda creciente de países que desean productos frescos y de calidad, se ha visto en la necesidad de incrementar su carga contenerizada gracias a la facilidad de descarga y desvío de la misma a diferentes puertos del mundo debido a los constantes cambios que se dan en el mercado mundial, por lo que su carga es cada día mayor, siendo un peligro latente ser blanco de la infección de los mismos por las organizaciones dedicadas al narcotráfico para ser usadas como medio de transporte de sustancias ilícitas, afectando así la imagen de la empresa y del país. En el Ecuador, existen empresas que se dedican a la inspección de unidades vacías previo embarque entregados en los patios de las navieras para la consolidación de las mismas por las empresas exportadoras, pero estas empresas no garantizan ni se responsabilizan de la inspección del 100 % de las unidades a embarcarse, quedando siempre un margen de riesgo y no siempre tiene la disponibilidad de tiempo para hacer las inspecciones, lo cual lleva a que muchas empresas corran el riesgo de embarcar su carga sin una inspección previa.

1.2 PROBLEMA

El narcotráfico ha ido creciendo de una forma alarmante y muy acelerada en nuestro país. Debido a esto las empresas dedicadas a la exportación se han visto en la necesidad de invertir en programas de seguridad para proteger su carga.

Día a día se observa cómo va creciendo el narcotráfico en el Ecuador por la falta de control, esto lo aprovechan las organizaciones delictivas para infectar los contenedores con sustancias ilícitas y así comercializarla mundialmente.

Por lo tanto, la presente investigación está encaminada a despejar la siguiente interrogante:

¿Es necesaria la creación de un área de seguridad en la empresa Novamerc S.A.?

1.3 Objetivos del estudio

1.3.1 Objetivo general

Evaluar la situación actual sobre la inspección de contenedores de exportación de la compañía exportadora NOVAMERC S.A. a fin de garantizar la seguridad para evitar la contaminación de los mismos con sustancias ilícitas por organizaciones dedicadas al narcotráfico mundial.

1.3.2 Objetivos específicos

- Sistematizar los sustentos técnicos y metodológicos entorno al objeto del estudio.
- Revisar la actual organización de la empresa y evaluar la necesidad de contar con un área administrativa y operativa que se dedique estrictamente a velar por la seguridad de sus contenedores para evitar la contaminación por sustancias ilícitas.
- Diseñar programas de capacitación para realizar inspecciones de contenedores por Personal de la empresa.
- Determinar rubros para capacitación, infraestructura y equipos de Seguridad para inspección de contenedores.
- Revisar los procesos de Inspección de Contenedores en la empresa.

1.4 Justificación del Tema.

El narcotráfico se encuentra como el segundo negocio ilícito más lucrativo en el mundo, existen varias entidades encargadas de la investigación de cómo se opera este negocio sabiendo que sus principales mercados son Estados Unidos, Canadá y Europa.

GRÁFICO N°1. Líneas Comerciales Aéreas y Marítimas utilizadas para el tráfico de Drogas.



Fuente: Policía Nacional del Ecuador.

En los últimos años en Ecuador ha crecido drásticamente el tráfico de drogas ya que los narcotraficantes ven al país como puente para sus operaciones debido a la ubicación geográfica, esto es porque nos encontramos cerca de los mayores productores de droga, Colombia, Bolivia y Perú, siendo Ecuador el punto perfecto para asentar sus laboratorios y usar nuestros puertos como ruta de salida del alcaloide.

TABLA N°1. Cultivos de hoja de coca en la Región andina 2009-2012 (en ha).

	2009	2010	2011	2012
Colombia	68.000	62.000	64.000	48.000
Perú	59.900	61.200	62.500	62.500
Bolivia	30.900	31.000	27.200	25.300
Total	158.800	154.200	153.700	135.800

Fuente: Departamento de Estado de los Estados Unidos 2013. UNODC 2013.

GRÁFICO N°2. Logística usada para el tráfico de drogas en el Ecuador.



Fuente: Policía Nacional del Ecuador.

El Ecuador ha firmado varios acuerdos antidrogas internacionales para disminuir el tráfico de sustancias ilegales en el país. A continuación nombramos algunos de estos acuerdos.

- La Convención única de las Naciones Unidas sobre Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas.
- La suscripción en Brasil del Programa de Acción de Rio de Janeiro contra el consumo, la producción y el tráfico ilícito de Sustancias Psicotrópicas y

estupefacientes, que crea la Comisión Internacional para el Control del Abuso de Drogas (CICAD).

- La convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas.
- La Declaración de San Antonio entre Estados Unidos y los países andinos y México
- La Declaración de apoyo de los estados miembros de la OEA a la CICAD en sus esfuerzos para poner en vigor las medidas del Programa de Acción de Rio de Janeiro.

Por estar ubicados entre Colombia y Perú los mayores productores de drogas en la región, Ecuador es un punto de tránsito obligatorio para las organizaciones dedicadas al tráfico de estupefacientes, existiendo así rutas de tránsito interno que por lo general su punto final son los principales puertos del país como por ejemplo, Manta, Guayaquil y Puerto Bolívar, por su constante tráfico de buques que operan para la exportación de los principales productos del país. A partir del 2007 el tráfico de drogas vía marítima ha crecido notoriamente, ya que los portacontenedores son el principal objetivo para que estas bandas trafiquen su mercancía hacia Centro América, Estados Unidos y Europa. (www.aldea42.com)

GRÁFICO N°3. Tráfico de Narcóticos Colombia – Ecuador vía Terrestre.



Fuente: <http://aldea42.com/el-narcotrafico-en-la-region-y-su-impacto-en-ecuador/>

GRÁFICO N°4. Tráfico de Narcóticos Colombia – Ecuador Vía Marítima.



Fuente: <http://www.radiocolosal.com/>

En el Puerto de Marítimo de Guayaquil, es donde más incautaciones de droga se ha hecho en los últimos años, este puerto tiene el mayor tráfico de contenedores basando en cifras proporcionadas por la Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, CONTECON en el 2013 movió 1'056.605 contenedores entre secos y refrigerados, dando un total de 5'330,379 toneladas métricas de mercancía tanto de importación como de exportación, pero lamentablemente la Policía Antinarcóticos no cuenta con el personal ni los equipos necesarios para mejorar el control de las unidades, en la actualidad se alcanza a inspeccionar apenas el 7% de los contenedores que salen semanalmente por este puerto.

“Ecuador decomisó el récord de 79,2 toneladas de drogas -principalmente cocaína- en 2015, incluidas 63 toneladas destinadas a mercados internacionales, informó el lunes, 4 de enero del 2015, el ministro del Interior, José Serrano. El récord anterior era de 69 toneladas incautadas

en 2009, cuando concluyó un convenio que permitió a Estados Unidos el uso durante 10 años de una Base Militar en el puerto pesquero de Manta para actividades aéreas antinarcóticas. Serrano dijo a través de su cuenta en Twitter que "hemos pulverizado varios mitos" en la lucha contra las drogas como el que Ecuador "no iba a poder resolver y dar alcance a los narcotraficantes" tras el retiro de soldados estadounidenses de la base de Manta". (Diario el comercio, 4 de enero del 2016)

La modalidad más usada por estas bandas es la denominada gancho ciego, la cual consiste en romper los sellos de seguridad usados en el sistema de refrigeración y para cerrar las puertas de los contenedores después de haber sido consolidados para violar las unidades e introducir el alcaloide en algunas cajas de banano y luego proceden a sellar el contenedor con sellos clonados, para así en destino proceder a realizar la misma operación una vez hayan sido ubicados los contenedores infectados, en esta operación por lo general las bandas delictivas contratan a personas que trabajan en los puertos y navieras para tener mayor control de la ubicación de las unidades que van a usar, existen otros tipos de contaminación las cuales pueden ser:

- * En las plantas procesadoras del producto que va a ser exportado.
- * En el trayecto de los camiones desde la planta procesadora hasta el Puerto Marítimo.
- * Dentro del Puerto Marítimo cuando los contenedores están esperando a ser embarcados.
- * En el buque que van a ser transportados, entre otras.

“Cada vez encontramos innovadoras formas de evadir los controles antinarcóticos, los narcotraficantes están más arriba de la tecnología, de la detección; sin embargo, en los últimos meses se han logrado identificar algunos casos”, manifestó Leónidas Lema,

Coordinador de la Unidad Antinarcoóticos de la Fiscalía de Guayaquil, en una entrevista a Diario el Universo, en marzo del 2015.

En los últimos años el uso de contenedores de exportación ha crecido significativamente debido a la facilidad de mover estas unidades en diferentes puertos del mundo ayudando así al comercio internacional, es por esto que Novamerc los últimos años ha incrementado sus exportaciones usando estos contenedores por pedido de sus clientes, sintiéndose así amenazada por las constantes noticias de cómo estas organizaciones dedicadas al tráfico de sustancias ilegales infectan los contenedores para poder transportar la droga, es por eso que se analiza la posibilidad de implementar un área en la empresa que se dedique a la inspección de los contenedores con el fin de brindar una tranquilidad a la empresa y por ende a cuidar su imagen ante sus clientes en el exterior.

1.5 Hipótesis.

“Las empresas exportadoras de banano que no cuenten con un área de seguridad para sus contenedores de exportación son más susceptibles a algún tipo de infección con sustancias ilícitas que aquellas que si la poseen”

1.6 Metodología utilizada

La metodología utilizada en este trabajo de culminación de carrera fue netamente documental.

Se realizaron consultas bibliográficas (libros, revistas, páginas de internet, ensayos), entrevistas con personal de la policía antinarcoóticos donde nos explicaron los métodos usados por las bandas delictivas para infectar los contenedores de exportación con sustancias ilícitas para el narcotráfico internacional, y con personal de la empresa Novamerc exponiéndonos

todos los puntos vulnerables en su cadena logística de exportación. Pudiendo así recopilar toda esta información y sintetizarla en un solo documento.

Así mismo, sirvió de mucha ayuda la experiencia de la autora Claudia Gómez, adquirida en los casi cinco años de gerenciar la empresa Novamerc S.A., lidiando con todos los problemas que se suscitan y saberlos resolver para lograr establecer la empresa como una exportadora seria y respetable a nivel nacional.

1.7 Delimitación de la investigación.

En los últimos 10 años hemos podido apreciar como las redes de narcotráfico han penetrado en nuestro territorio, manchando así la imagen de nuestro país para los ojos del mundo.

Estas redes de narcotráfico entorpecen las relaciones comerciales que tenemos con diferentes mercados del mundo, ya que su mayor interés es usar los contenedores de las empresas para poder comerciar nuestro productos, como es el caso del banano particularmente, usando los contenedores de exportación para ahí introducir sustancias ilícitas y poderlas transportar fácilmente a todo el mundo. Es por este motivo que se efectúa este estudio específico para la empresa NOVAMERC S.A a fin de evaluar la necesidad de implementar un área de seguridad e inspección de sus contenedores en la ciudad de Guayaquil, para así evitar ser blanco de las bandas de narcotráfico asentadas en el país que usan nuestros puertos como punto estratégico de salida de estas sustancias ilícitas.

CAPÍTULO II

2. METODOLOGÍAS DEL ESTUDIO.

2.1 Fundamentos teóricos.

Causas Históricas del Narcotráfico.

Se afirma que los Estados Unidos de América, durante la Segunda Guerra Mundial, requería del cultivo de droga, el cual se realizaba en la frontera mexicana, con el fin de que esta pueda ser usada por sus soldados, quienes estaban en la incertidumbre de vivir o morir en el campo de guerra (Lozano, 2008). Además de poner a disposición la droga a los soldados estadounidenses, se presume que se firmó varios documentos en donde se aceptó la emigración de varias personas que vieron una oportunidad de mejora económica. Obviamente el cultivo y tráfico de drogas era de conocimiento de los gobiernos Mexicano y de Estados Unidos América, esta actividad provocaba la generación de divisa de una manera rápida, y por otro lado se podía afirmar que el nivel de vida de estos emigrantes, cambiaba radicalmente (Lozano, 2008).

Estos “convenios” realizados para que las personas de alguna manera, puedan cultivar la droga que requería el ejército de Estados Unidos, al acabarse la guerra, fueron dados de baja. El retorno de los militares a Estados Unidos, hizo que esta gente que empezaba a prosperar en la frontera, tenga un receso económico bastante notorio. El cultivo de la droga se volvió en una actividad ilícita, y el mercado de consumo del estupefaciente era netamente Estados Unidos América.

Por lo cual, fue en el momento que se declaró la actividad como ilícita, en donde las personas empezaron a traficar de esta forma los estupefacientes con nuevos altos precios, dejando a un lado otro tipo de actividad que requería mayor inversión y esfuerzo, con mucho menos rédito.

Llegando al punto de tener actualmente generaciones que la única fuente de ingreso que conocen es el tráfico de drogas.

El Narcotráfico

El Narcotráfico se entenderá como, el tráfico de drogas ilegales que son de una u otra manera, transportadas de un país a otro de manera ilegal, y que tiene las siguientes características según Jorge Chabat, 2009:

“a) es un fenómeno global que, sin embargo, no afecta de manera igual todos los Estados; b) es un delito consensual en el cual tanto la víctima como el victimario están de acuerdo; c) no existe un criterio claro de éxito en su combate; d) las cifras sobre la producción y las ganancias son poco confiables; e) es un delito creado hace aproximadamente un siglo por una decisión de la comunidad de Estados, en el sentido de declarar ilegales algunas drogas; f) es difícil establecer una línea que separe la falta de voluntad de la falta de capacidad de un Estado en su combate; y g) tiene una capacidad de acumulación sin precedente en la historia, por las grandes cantidades de dinero que genera en cortísimos periodos de tiempo..”

Narcocorrupción

La manera más común del relacionamiento entre el Estado y el narcotráfico, es la corrupción. Pero este vínculo es el más complejo entre todas las maneras de asociarse que puede haber entre un Estado y el narcotráfico. La corrupción “tradicional” es la que se realiza con los agentes policiales, los cuales permiten el paso de la droga, de armas o de personas, o también se llegan a acuerdos en los siguientes términos según Jorge Chabat, 2009:

“...también se paga para no ser detenido, para en caso de serlo, no ser condenado y, en caso de serlo, poder escapar de la prisión. Se paga también por información sobre posibles operativos policíacos, para poder eludirlos, y también por información sobre "traidores" y sobre las actividades de las bandas competidoras.”

La forma en que la delincuencia organizada actual opera, es un verdadero reto para los países que la enfrentan. La delincuencia organizada en el Ecuador ya no se maneja de actividades criminales clásicas en donde estas personas se mueven de manera individual, ahora se observa una compleja organización bajo lógicas empresariales (Plan de Seguridad Nacional Integral, 2014-2017).

La delincuencia organizada mantiene y genera a diario varios negocios ilícitos, por ejemplo, uno de los principales es el narcotráfico, cuyas ramas se desprenden en el lavado de narco dólares, en el tráfico de armas, tráfico de combustible y otros químicos, trata de personas y por obvias razones el sicariato. Por la cantidad de violencia que genera este delito, es que los Estados lo toman como un tema de preocupación central y prioritario (Plan de Seguridad Nacional Integral, 2014-2017).

En los últimos años, los crímenes relacionados con el tráfico de droga se han vuelto una de las actividades delictivas más recurrentes dentro del Ecuador. Cabe mencionar que, Quito y Guayaquil concentran el 60% de las personas que realizan el tráfico y la tenencia ilegal de narcóticos ilegales. Por lo cual, la mayor tasa de actividades relacionadas con este tipo de acciones ilegales también se encuentran en Guayas y Pichincha.

Los principales afectados en este problema son los jóvenes, no solo con el consumo de estupefacientes, sino que también con la ingesta de alcohol. En porcentajes citados en el Plan de Seguridad Nacional Integral, 2014-2017 por la SENPLADES y el CONSEP, señalan que en 1998 la edad promedio del uso de drogas por primera vez era de 14.8 años de edad y en el 2008 esta edad bajó a un 12.8, en promedio.

2.2 Plan Nacional para el Buen Vivir.

El Ecuador ha sido un país que ha aceptado los términos en los cuales Estados Unidos ha presentado las políticas para esta lucha, sin embargo, a partir del Gobierno de Rafael Correa Delgado, se puede empezar a presentar algunos cambios en estas decisiones impuestas por los Estados Unidos de Norte América.

A partir del 2007, el Gobierno Central empieza a desarrollar un conjunto de documentos a través de la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, con el fin de que estos sirvan como hoja de ruta y que se deje a un lado la improvisación en toma de decisiones del país además de los beneficios simplemente a corto plazo. El primer Plan Nacional fue el de Desarrollo para los años 2007 – 2010, a través del cual se da a conocer elementos fundamentales a seguir, que son: la revolución constitucional y democrática; la revolución ética, la revolución económica y productiva; la revolución social y, la revolución por la dignidad (SENPLADES, 2015).

Para los años 2009-2013, el Plan Nacional para el Buen Vivir que se desarrolla en la SENPLADES es con el fin de poder concretar las bases sentadas en el primer Plan. Aquí se busca la manera de poder solidificar el Buen Vivir, es decir, a través de este texto se busca la justicia social, la valoración de los pueblos y sus culturas, además de los saberes y la forma de vida de cada sociedad, este documento se basa en 12 objetivos principales derivados del marco constitucional (SENPLADES, 2015):

Objetivo 1. Auspiciar la igualdad, cohesión e integración social y territorial en la diversidad.

Objetivo 2. Mejorar las capacidades y potencialidades de la ciudadanía.

Objetivo 3. Mejorar la calidad de vida de la población.

Objetivo 4. Garantizar los derechos de la naturaleza y promover un ambiente sano y sustentable.

Objetivo 5. Garantizar la soberanía y la paz, e impulsar la inserción estratégica en el mundo y

la integración Latinoamericana.

Objetivo 6. Garantizar el trabajo estable, justo y digno en su diversidad de formas.

Objetivo 7. Construir y fortalecer espacios públicos, interculturales y de encuentro común.

Objetivo 8. Afirmar y fortalecer la identidad nacional, las identidades diversas, la plurinacionalidad y la interculturalidad.

Objetivo 9. Garantizar la vigencia de los derechos y la justicia.

Objetivo 10. Garantizar el acceso a la participación pública y política.

Objetivo 11. Establecer un sistema económico social, solidario y sostenible.

Objetivo 12. Construir un Estado democrático para el Buen Vivir

Estos objetivos son netamente relacionados con las metas nacionales del gobierno. El Plan Nacional para el Buen Vivir, es el último Plan desarrollado por el Gobierno de Rafael Correa y este regirá hasta el año 2017.

Este documento contiene objetivos y metas trazadas por el gobierno con el fin de alcanzar una transformación histórica y permanente en el Ecuador, a través de los objetivos planteados en el anterior Plan Nacional del Buen Vivir. Según (SENPLADES, 2015), este Plan ha sido muy bien acogido por la región, por lo cual varios países se encuentran observando los resultados que ha alcanzado el Ecuador con el fin de usarlo como referente. Cabe mencionar que, la hoja de ruta planteada en este Plan Nacional se basa en la equidad, el desarrollo integral, la Revolución Cultural, la Revolución Agraria, la Revolución del Conocimiento y la Urbana.

En el Plan Nacional de Seguridad Integral 2011, a cargo del Ministerio Coordinador de Seguridad, se puede observar que el Ecuador empieza a tener un giro rotundo en cuanto a la política de seguridad del País. A través del Plan Nacional de Seguridad Integral, se orienta ocho agendas las cuales cubren temas como; Agendas de Política Exterior, Política de Defensa, Agenda de Justicia, entre otros (Plan Nacional de Seguridad Integral, 2011).

Las amenazas que se tratan en los diferentes foros internacionales sobre el tema de seguridad, para cada país son diferentes. Por lo cual a través del Plan Nacional de Seguridad y un diagnóstico exhaustivo, se puede identificar las emergentes amenazas para el Ecuador que de una u otra manera se debe prevenir o enfrentar. Dentro de esta investigación se tomará en cuenta las siguientes prioridades del Plan:

- Narcotráfico y delitos conexos.
- Legitimación de activos.
- Contrabando de armas, municiones, explosivos y otros materiales.
- El tráfico de combustibles.
- El secuestro y la extorsión.

CAPÍTULO III

3. ANÁLISIS ECÓNOMICO, SOCIAL Y LEGAL.

3.1 Aspectos Económicos.

Una de las características principales del narcotráfico es las ganancias incalculables que genera, siendo esta una actividad en la que se corren riesgos muy altos al transportar, comercializar y elaborar estas sustancias ilícitas que son altamente demandadas a nivel mundial, por esta misma razón es que los precios de estas sustancias tienen un alto costo para sus consumidores, clasificando así al narcotráfico como una actividad económica con rótulo delictivo, catalogada así ya que estas drogas atentan contra la salud y la vida de los consumidores.

En el mercado de Latinoamérica existen varias economías basadas en actividades narco delictivas, superando así a las industrias nacionales por la alta remuneración que reciben por ser parte de estas organizaciones versus el sueldo mínimo que se puede ganar en la industria nacional, sumado a esto las economías que se basan en dinero del narcotráfico son un problema internacional “de acuerdo a lo advertido por el Secretario General de la ONU, el cual mencionó: que el valor monetario del narcotráfico de drogas ha superado al comercio internacional del petróleo y solo es inferior a los beneficios que reporta el comercio de armas”, según nos indica Fabricio Faritt Arroyo López en su trabajo de investigación presentado en la Universidad San Francisco de Quito en el 2013 titulado “*Influencia del Narcotráfico Colombiano en el Ecuador*”.

Varios países de la región se han involucrado en las narco economías llegando al punto de ser dependientes netamente de sus ingresos para el desarrollo de los pueblos, como por ejemplo sus pobladores trabajan en los cultivos de drogas, laboratorios de estupefacientes, como

guarda espaldas de los narcotraficantes recibiendo altas remuneraciones por este tipo de trabajo, afectando así a pueblos enteros.

3.2 Aspectos Sociales

Como podemos observar en las estadísticas que fueron proporcionadas por el grupo de Antinarcóticos de la Policía Nacional, el narcotráfico en nuestro país está subiendo de una forma alarmante debido al gran desempleo que hay, lo cual hace que crezca la delincuencia y como el tráfico de drogas es uno de los negocios ilícitos más rentables que hay, seduce a las personas en incursionar en el, vemos que la principal droga que se trafica en nuestro país es el clorhidrato de cocaína ya que es la que más se comercializa alrededor de todo el mundo y por la cual se pagan grandes cantidades de dinero, seguida de otras drogas como la heroína y marihuana las cuales son comercializadas en menor cantidad, aunque en Ecuador ya se está produciendo marihuana, lo cual ya no lo hace solo un país de paso sino ya un exportador de esta droga, según las tablas y gráficos ilustradas a continuación observamos que durante los meses de cada año los decomisos son muy irregulares, ya que en unos mueven una gran cantidad de droga y en otros muy poca, esto se debe a que los narcotraficantes no solo usan contenedores como medio de transporte para sus cargamentos de droga sino que también usan submarinos , avionetas, lanchas rápidas, etc. Gracias al gran esfuerzo del grupo antinarcóticos en conjunto con la D.E.A (Drug Enforcement Administration) se ha logrado decomisar grandes cantidades de droga pero lamentablemente por falta de recursos y personal el narcotráfico sigue creciendo en nuestro país.

Durante el año 2012, en el Ecuador se incautó un total de 42.5 toneladas de drogas, valoradas en un total de 205 millones de dólares en los mercados de destino. Para finalizar ese año la Dirección Nacional Antinarcóticos de la Policía Nacional del Ecuador a cargo del General Barragán, logró frustrar la salida de 42.562,55 kilogramos de drogas de los cuales 30.896,45 eran cocaína, 818,55 pasta de cocaína, 187,22 de heroína y 10.660,33 de marihuana.

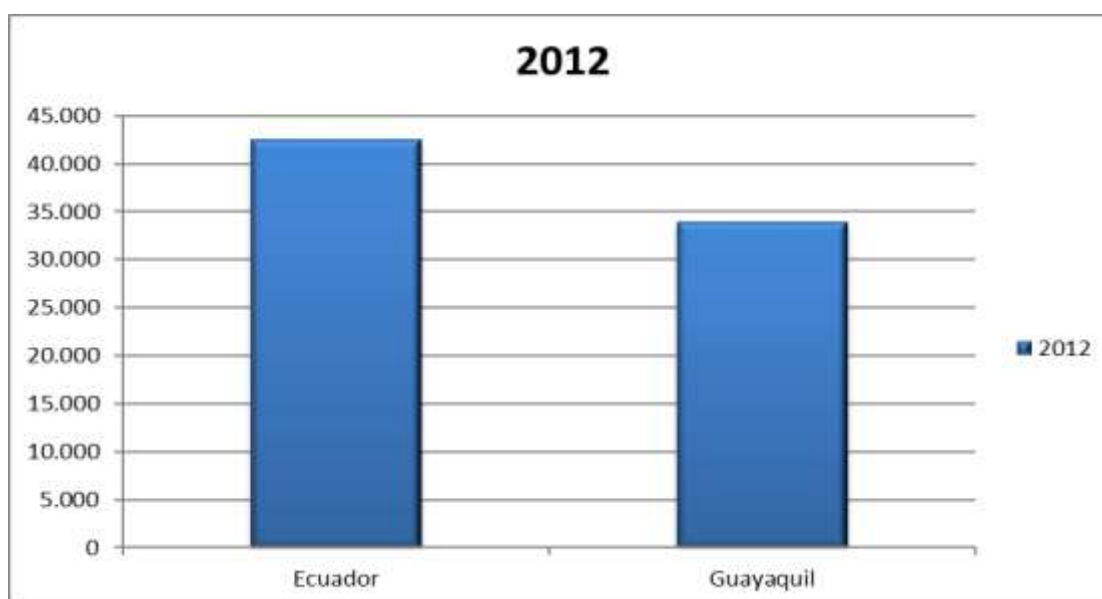
Esto en cifras monetarias, significa que los responsables de este envío a Estados Unidos e Inglaterra, perdieron alrededor de varios millones de dólares, esto se desglosa en 120.000 U.S.D. por la venta de la cocaína, 13'314.400 U.S.D. por la venta de heroína y 187'616.000 U.S.D. por la marihuana, aproximadamente.

TABLA N° 2. Estadística de droga capturada en el Ecuador en el 2012.

AÑO 2012			
MES	CLORH.COCAINA (gr)	HEROÍNA (gr)	TOTAL
FEBRERO	5258688	21285	5279973
MARZO	336920		336920
ABRIL	1762690	10879	1773569
MAYO	48090		48090
JULIO	77359		77359
AGOSTO	286372		286372
SEPTIEMBRE	621942		621942
OCTUBRE	22105	2739	24844
NOVIEMBRE	469292		469292
DICIEMBRE	152795		152795
TOTAL GENERAL	9036253	34903	9071156

FUENTE: UNIDAD DE POLICÍA ANTINARCÓTICOS

GRÁFICO N°5. Comparación de droga incautada en el país vs en la ciudad de Guayaquil en el 2012. (TN)



Fuente: Alfredo Armendáriz.

Para el año 2013, el Ecuador terminó incautando 56,61 toneladas, 6.117 operativos con 6.220 detenidos, de los cuales 920 eran menores de edad, obstruyendo así el ingreso de miles de millones de dólares a grupos delictivos, además de que esta cantidad significa alrededor de 500 millones de dosis de droga que hubieran sido consumidas en Europa, Estados Unidos y en mercados internos de consumo.

Marihuana: 8.101 Toneladas (92.01%) Pasta base de cocaína: 754.58 kilogramos (7.81%)

Clorhidrato de cocaína: 9.164 kilogramos (0.11%) Heroína; 8.30 kilogramos (0.09%)

Además de la incautación de narcóticos, en las acciones para luchar contra el narcotráfico en este año se decomisó bienes muebles e inmuebles involucrados en esta actividad, lo cual representa un duro golpe a la logística de las bandas, especialmente para su almacenamiento además del transporte.

En este año se determinó que los principales mercados a los que llega la cocaína que transita por el Ecuador son Estados Unidos, Europa además de Australia y Nueva Zelanda. La droga es trasportada de varias maneras a través del Ecuador, de manera marítima a través de embarcaciones que llegan hasta aguas internacionales, donde trasladan la droga a barcos de mayor capacidad en rumbo de América Central, Estados Unidos y México.

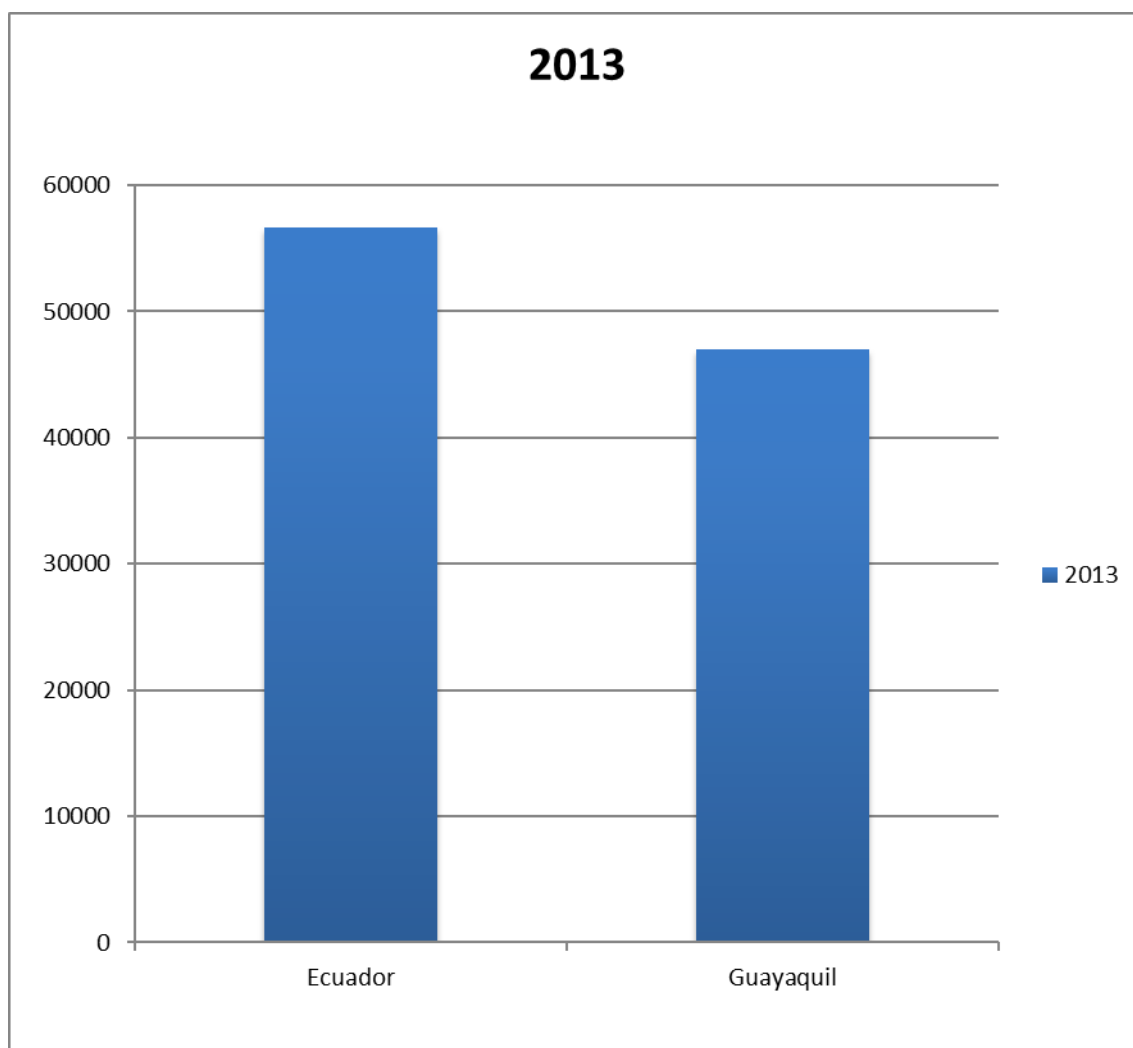
TABLA N°3. Estadística de droga capturada en el Ecuador en el 2013.

AÑO 2013				
MES	BASE COCAINA (gr)	CLORH COCAINA (gr)	HEROÍNA (gr)	TOTAL
ENERO		190625		190625
FEBRERO		767496		767496
MARZO		219599		219599
ABRIL		1339813	2245	1342058
MAYO		2193601		2193601
JUNIO		361347		361347
JULIO		285398		285398
AGOSTO		8840607		8840607
SEPTIEMBRE		286774		286774
OCTUBRE		1579694		1579694

NOVIEMBRE	443398	577878		1021276
DICIEMBRE		101305		101305
TOTAL GENERAL	443398	16744137	2245	17189780

FUENTE: UNIDAD DE POLICÍA ANTINARCÓTICOS

GRÁFICO N°6. Comparación de droga incautada en el país vs en la ciudad de Guayaquil en el 2013. (TN)



Fuente: Alfredo Armendáriz.

En el año 2014, se decomisó un total de 61.632,76 kilogramos de droga en territorio ecuatoriano 85% estaba destinada al mercado internacional y un 15% al interno. Con un total de 7.555 operaciones antinarcóticas se logró detener 7.973 personales, de los cuales 1.278 fueron menores de edad. Además de esto, se logró desarticular organizaciones de tráfico internacionales, sin embargo 13 de estas fueron colombianas, 1 peruana, 1 mexicana, 1

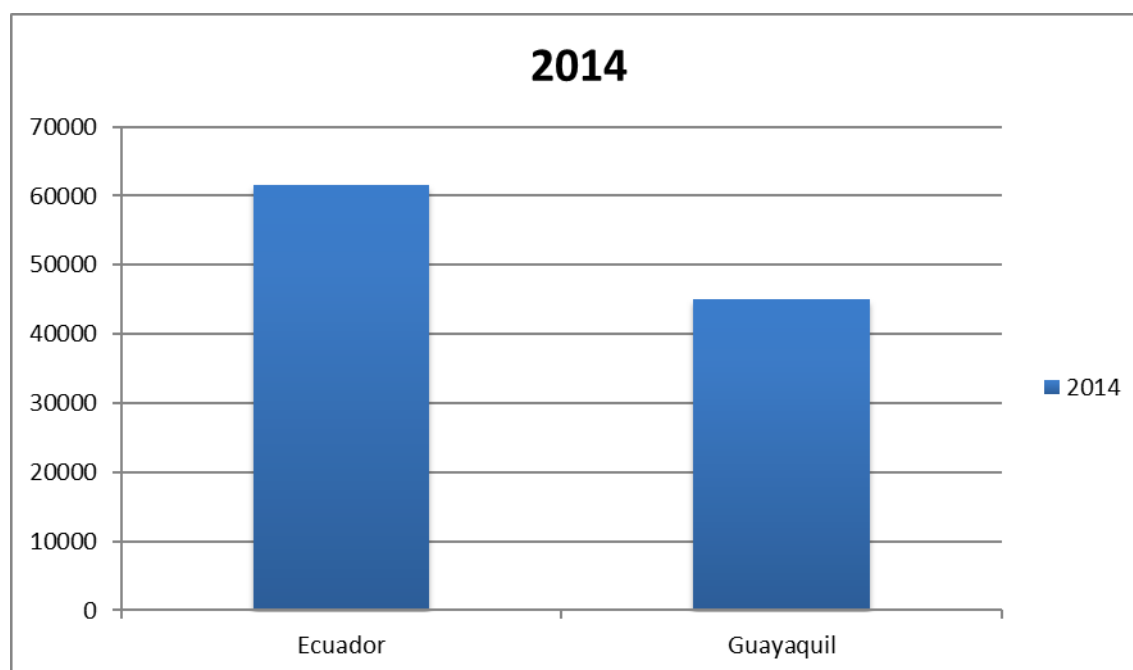
europaea y 100 bandas locales, lo cual da un total de 116 bandas desarticuladas que se dedicaban a esta actividad ilícita (Antinarcóticos, 2015).

TABLA N°4. Estadística de droga capturada en el Ecuador en el 2014.

AÑO 2014		
MES	CLORH COCAINA (gr)	TOTAL
FEBRERO	1523708	1523708
MAYO	1827091	1827091
JUNIO	3279274	3279274
JULIO	251542	251542
AGOSTO	8516035	8516035
SEPTIEMBRE	1313595	1313595
OCTUBRE	76193	76193
NOVIEMBRE	348423	348423
DICIEMBRE	4335105	4335105
TOTAL GENERAL	21470966	21470966

FUENTE: UNIDAD DE POLICÍA ANTINARCÓTICOS

GRÁFICO N°7. Comparación de droga incautada en el país vs en la ciudad de Guayaquil en el 2014. (TN)



Fuente: Alfredo Armendáriz.

TABLA N°5. Estadística de droga capturada en el Ecuador en el 2015.

AÑO 2015		
MES	CLORH COCAINA (gr)	TOTAL
ENERO	155815	155815
FEBRERO	761842	761842
MARZO	3391960	3391960
ABRIL	989670	989670
MAYO	2355195	2355195
TOTAL GENERAL	7654482	7654482

FUENTE: UNIDAD DE POLICÍA ANTINARCÓTICOS

3.3 Aspectos Legales.

En el año 2014 Ecuador reformó su código integral penal, una de las reformas más importantes que se realizó fue en el Capítulo Tercero, DELITOS CONTRA LOS DERECHOS DEL BUEN VIVIR, Sección Segunda. DELITOS POR LA PRODUCCIÓN O TRÁFICO ILÍCITO DE SUSTANCIAS CATALOGADAS SUJETAS A FISCALIZACIÓN.

En esta sección vemos artículos, muy importantes como por ejemplo: del Art. 219 y el Art 222. Tratan sobre la persona que produzca, oferte, almacene, intermedie, distribuya, compre, venda, envíe, transporte, comercialice, importe, exporte, tenga, posea , financie o en general efectúe tráfico ilícito de precursores químicos o sustancias químicas será sancionada con una pena privativa de libertad. Estas penas pueden variar según el delito,

Mínima escala de uno a tres años.

Mediana escala de tres a cinco años.

Alta escala de cinco a siete años.

Gran escala de diez a trece años.

Art. 225.- Acciones de mala fe para involucrar en delitos.- *“La persona que ponga sustancias estupefacientes o psicotrópicas en las prendas de vestir o en los bienes de una persona, sin el consentimiento de esta, con el objeto de incriminarla en alguno de los delitos sancionados en este capítulo; realice alguna acción tendiente a dicho fin o disponga u ordene tales hechos, será sancionada con pena privativa de libertad de cinco a siete años. Si la persona que incurre en las conductas tipificadas en el inciso anterior es servidor público o finge cumplir órdenes de autoridad competente, será sancionada con el máximo de la pena privativa de libertad.”*

LEY SOBRE SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES Y PSICOTRÓPICAS

Art. 62.- Sanciones para el tráfico ilícito.-

“Quienes compren, vendan o entreguen a cualquier título, distribuyan, comercialicen, importen, exporten o, en general, efectúen tráfico ilícito de sustancias estupefacientes, psicotrópicas y otras sujetas a fiscalización, serán reprimidos con reclusión mayor extraordinaria de doce a diez y seis años y multa de sesenta a ocho mil salarios mínimos vitales generales.

Se entenderá por tráfico ilícito de sustancias estupefacientes, psicotrópicas u otras sujetas a fiscalización toda transacción mercantil o toda entrega, a cualquier título, de dichas sustancias, realizada en contravención a los preceptos de esta Ley.”

Art. 63.- Sanciones para el transporte.-

“Quienes transporten, por cualquier medio o vía, sea fluvial, marítima, terrestre o aérea y por cualquier forma o procedimiento, sustancias sujetas a fiscalización, en transgresión de las normas de esta Ley, serán reprimidos con reclusión mayor extraordinaria de doce a diez y seis años y multa de sesenta a ocho mil salarios mínimos vitales generales”.

Una de las maneras en las que el Ecuador trata de combatir el narcotráfico es creando leyes más estrictas para que así las personas que vayan a delinquir lo piensen más de una vez, aunque las leyes Ecuatorianas comparadas con las de otros países no son tan rigurosas como deberían ser y esto da pie a que estas actividades delictivas crezcan en nuestro país de una forma alarmante.

CAPÍTULO IV.

4. Código Para la Protección de Buques e Instalaciones

Portuarias. (PBIP)

Es un Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP) adoptado por la Organización Marítima Internacional (OMI), que nace como respuesta a los ataques terroristas del 9/11 del año 2001 en contra de los Estados Unidos de América. En su contenido se establecen medidas y procedimientos para prevenir actos de terrorismo que puedan poner en peligro la integridad de los pasajeros y de la tripulación así como atentar contra la seguridad de los buques e instalaciones portuarias.

El Código se aplica a buques dedicados a viajes internacionales (buques de pasaje, buques de carga de arqueado bruto igual o superior a 500 GT) y a las instalaciones portuarias que presten servicio a tales buques dedicados a viajes internacionales.

Los objetivos más importantes de este Código son:

- Establecer un marco internacional para la cooperación entre los Gobiernos Contratantes, los Organismos Gubernamentales, las Administraciones Locales y los Sectores Navieros Portuarios, con el fin de detectar y evaluar las amenazas para la protección marítima y tomar medidas preventivas contra los acontecimientos que afecten la protección de los buques e instalaciones portuarias utilizados para el comercio internacional.
- Definir las funciones y responsabilidades respectivas de todas las partes mencionadas, tanto a nivel nacional como internacional, para garantizar la protección marítima.

- Garantizar un intercambio y un cotejo rápido y eficaz de la información relativa a la protección marítima.
- Ofrecer un método para efectuar evaluaciones de la protección marítima de modo que pueda disponer de planes de procedimientos para reaccionar ante los cambios en los niveles de protección, y tener la confianza de que existen medidas adecuadas y proporcionadas para garantizar la protección marítima.

4.1 NIVELES DE PROTECCIÓN

La instalación portuaria deberá actuar con arreglo a 3 Niveles de Protección. Las medidas y procedimientos de protección se aplicarán en las instalaciones portuarias de modo que, sin perder la necesaria eficacia, se reduzcan al mínimo los inconvenientes o demoras para pasajeros, buques, personal y visitantes de los buques, así como el movimiento de mercancías y servicios.

Nivel de Protección 1 (Normal)

El nivel en el cual deberán mantenerse medidas mínimas adecuadas de protección en todo momento

Nivel de Protección 2 (Reforzado)

El nivel en el cual deberán mantenerse medidas adecuadas de protección adicionales durante un periodo de tiempo, como resultado de un aumento del riesgo de que ocurra un suceso que afecte a la protección marítima

Nivel de Protección 3 (Excepcional)

El nivel en el cual deberán mantenerse más medidas concretas de protección durante un

periodo de tiempo limitado cuando sea probable o inminente un suceso que afecte a la protección marítima, aunque no sea posible determinar el blanco concreto.

4.2 Responsabilidades de las compañías navieras y buques.

Al igual que en el caso de las instalaciones portuarias, las compañías navieras y los buques deben cumplir con una serie de obligaciones, entre las que destacan:

a) Cumplir con todas las exigencias establecidas en el Capítulo XI-2 del Convenio (SOLAS) y en la Parte A del Código, así como tener en cuenta las recomendaciones mencionadas en la Parte B del Código.

b) Los buques deben con anterioridad a la entrada a un puerto en territorio de un Estado contratante, adaptarse al nivel de protección que ese Estado tenga establecido en ese momento.

c) Cada buque debe tener a bordo un plan de protección aprobado por la Administración, el cual contendrá las especificaciones inherentes a cada uno de los tres niveles de protección.

d) En el nivel de protección 1, los buques deben tomar medidas dirigidas a identificar y prevenir incidentes, tales como: garantizar el cumplimiento de todas las responsabilidades relacionadas con la protección del buque, controlar los accesos a este, controlar el embarque de personas y su equipaje, monitorear constantemente las áreas restringidas a fin de asegurarse que solo las personas autorizadas tienen acceso a ellas, controlar los diferentes espacios sobre cubierta y todos aquellos que rodean al buque, supervisar la manipulación de la carga así como las bodegas y, finalmente, asegurarse que la información sobre protección se encuentre a disposición.

e) En el nivel de protección 2, deben tomarse medidas de protección adicionales a cada una de las actividades descritas en el punto anterior, siempre tomando en cuenta la Parte B del Código.

f) En el nivel de protección 3, se aplicarán medidas específicas por cada actividad conforme al punto “c”, de acuerdo a lo señalado en el plan de protección del buque.

4.3 Manipulación de la carga.

Las medidas de protección relativas a la manipulación de la carga deben tener por objeto:

- Evitar la manipulación indebida.
- Evitar que se reciban y almacenen en la instalación portuaria cargas que no estén destinadas a ser transportadas.

Las medidas de protección deben incluir procedimientos para efectuar un control de inventario en los puntos de acceso a la instalación portuaria. Una vez en la instalación portuaria, la carga debe poder identificarse como carga que ha pasado los controles pertinentes y ha sido aceptada para su embarque en un buque o para almacenamiento temporal en una zona restringida antes de ser embarcada. Puede ser conveniente restringir la entrada a la instalación portuaria de carga que no tenga una fecha de embarque confirmada.

4.4 Responsabilidades del Oficial de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP).

4.4.1 Nivel de protección 1

En el nivel de protección 1, el Oficial de Protección de las Instalaciones Portuarias (OPIP) debe establecer las medidas de protección aplicables a la manipulación de la carga, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- Inspeccionar la carga, las unidades de transporte y las zonas para almacenar la carga dentro de la instalación portuaria antes y durante las operaciones de manipulación de la carga;
- Efectuar comprobaciones para asegurarse de que la carga que se embarca coincide con lo indicado en la nota de entrega o equivalente;

- Registrar los vehículos; y
- Comprobar el estado de los precintos u otros medios utilizados para evitar la manipulación indebida de la carga a la entrada de ésta en la instalación portuaria, y en el momento de proceder a su almacenamiento en la instalación.

Las inspecciones de la carga pueden realizarse mediante:

- 1) Examen visual y físico; y
- 2) Equipos de exploración/detección, dispositivos mecánicos o perros.

Cuando haya un movimiento de carga regular, o repetido, el Oficial de Compañía de Protección Marítima (OCPM) o el Oficial de Protección del Buque (OPB), tras consultar a la instalación portuaria, podrán llegar a un acuerdo con el expedidor o con otras partes responsables de la carga sobre la inspección de ésta fuera de las instalaciones, el precintado, la programación de los movimientos, los comprobantes, etc. Estos acuerdos deben notificarse al Oficial de Protección de las Instalaciones Portuarias (OPIP) interesado, para obtener su conformidad.

4.4.2 Nivel de protección 2

En el nivel de protección 2, el OPIP debe establecer las medidas de protección adicionales aplicables para la manipulación de la carga, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- Efectuar inspecciones pormenorizadas de la carga, las unidades de transporte y las zonas para almacenar la carga dentro de la instalación portuaria;
- Intensificar las comprobaciones para garantizar que sólo entra en la instalación portuaria carga debidamente documentada para su almacenamiento temporal y posterior embarque en un buque;
- Intensificar los registros de vehículos; y
- Aumentar la frecuencia y la minuciosidad de las comprobaciones de los precintos y otros medios utilizados para evitar la manipulación indebida.

Una inspección pormenorizada de la carga puede lograrse por los siguientes medios:

- Aumentar la frecuencia y la minuciosidad de las inspecciones de la carga, las unidades de transporte y las zonas para almacenar la carga dentro de la instalación portuaria (exámenes visuales y físicos);
- Usar con más frecuencia equipos de exploración/detección, dispositivos mecánicos o perros; y
- Coordinar las medidas de protección reforzadas con el expedidor u otras partes responsables, además de los acuerdos y procedimientos ya concertados.

4.4.3 Nivel de protección 3

En el nivel de protección 3, la instalación portuaria debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste. El plan de protección de la instalación portuaria (PPIP) debe especificar las medidas de protección que puede adoptar la instalación portuaria, en estrecha colaboración con los encargados de hacer frente al suceso y con los buques que se encuentren en ella, medidas que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- Limitar o suspender los movimientos u operaciones de carga en toda la instalación portuaria o en partes de ella, o en determinados buques; y
- Verificar el inventario de mercancías peligrosas y sustancias potencialmente peligrosas que se encuentren en la instalación portuaria, y comprobar su ubicación.

4.5. Beneficios que ofrece el Código PBIP.

Promueve la cultura en materia de seguridad.

Respalda las acciones tendientes a canalizar, supervisar y coordinar las operaciones portuarias en materia de protección.

Eleva el nivel de la instalación portuaria, buque y compañía al divulgar y comprender su finalidad.

4.6 Conclusiones Parciales sobre la aplicación del código PBIP.

El Código Internacional de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP) presentan un programa completo para mejorar el perfil general de seguridad del sector del comercio marítimo internacional.

Presenta a los Gobiernos Contratantes una orientación respaldada por una metodología que se centra en la identificación del activo y la infraestructura vital para el flujo seguro e ininterrumpido de las operaciones marítimas comerciales, reconociendo, al mismo tiempo, que puede haber vulnerabilidades que pongan en riesgo esos elementos críticos.

Habiendo identificado esas vulnerabilidades, el Código PBIP ofrece una orientación para la elaboración, aprobación e implementación de planes de seguridad adecuados que eliminarán o atenuarán la exposición de esas vulnerabilidades a los riesgos vinculados a amenazas conocidas o percibidas.

El Código PBIP no debe ser considerado como una fuente única y absoluta respecto a la seguridad portuaria internacional, sino que debe verse como un documento que contiene una serie de normas y prácticas óptimas que ofrecen a los gobiernos contratantes o a las autoridades designadas por estos una matriz para la formulación de sus programas y planes nacionales de seguridad portuaria, otorgándoles la facultad de efectuar enmiendas y modificaciones a medida que las condiciones o las amenazas varíen con el tiempo.

Debe considerarse este Código PBIP como un documento dinámico que se adaptará conforme a la naturaleza cambiante de los puertos, de sus operaciones e infraestructura, y a la naturaleza de las amenazas a que se vean expuestos.

El correcto uso del código PBIP en las instalaciones portuarias ayuda a combatir la infección de los contenedores usados para la exportación de los productos con sustancias ilícitas, que manchan la imagen de los exportadores Ecuatorianos, brindando una mayor seguridad a la carga y minimizando así los puntos vulnerables de infección.

CAPÍTULO V

5. ANÁLISIS DE SEGURIDAD DE LA EMPRESA

NOVAMERC SA.

En este proyecto se analiza la creación de un área de seguridad en la empresa, encargada de la inspección y protección de los contenedores vacíos de exportación a usarse semanalmente por la empresa exportadora, con el objetivo de velar por la seguridad de los contenedores y así cuidar la imagen tanto de la empresa como del país para los ojos del mundo entero.

Se pueden encontrar muchas falencias debido a la gran astucia de las bandas delictivas, ellos se encuentran siempre innovando sus métodos para la contaminación de los contenedores con sustancias ilícitas, también nos encontramos con el poco personal disponible para las inspecciones y la falta de dotación de equipos necesarios para la revisión de los contenedores en los puertos por la Policía Antinarcoóticos, esto es debido a los altos costos y al alto flujo de contenedores usados para el comercio internacional en nuestros puertos.

Este proyecto es muy importante para la empresa exportadora, ya que el no tener un control de seguridad en los contenedores que se usaran como medio de transporte de su producto a los mercados del mundo, queda muy susceptible ante los ojos de las bandas de narcotraficantes y esto les podría causar la perdida de uno o varios de sus clientes en el exterior aparte de manchar la imagen de la empresa a nivel local.

5.1 Estudio de Manipuleo de Contenedores.

Estadística de carga de la empresa en los últimos 3 años

Novamerc S.A es una empresa que empezó a operar en el área de la exportación de banano a mediados del año 2010, estando en sus principios dedicada netamente a la exportación de cajas de banano en vapores graneleros que atracaban semanalmente en Puerto Bolívar y en el puerto de FERTISA en la ciudad de Guayaquil.

Debido al gran crecimiento en la demanda de contenedores refrigerados en el comercio mundial y a la continua modernización en los puertos de destino la empresa empieza a exportar contenedores refrigerados en el año 2012, bajo el pedido de sus clientes en el extranjero.

En marzo del 2012 Novamerc empieza exportando 3 contenedores mensuales terminando el año 2012 exportando en el mes de diciembre 21 contenedores, por lo que podríamos decir que incremento su pedido semanal de carga en contenedores.

GRÁFICO N°8. Contenedores exportados por la empresa Novamerc en el 2012.



Fuente: Novamerc S.A.

TABLA N°6. Estadística de Carga de la empresa Novamerc en el 2012.

AÑO 2012			
MES	CARGA SUELTA (cajas de banano)	CAJAS CONTENEDORES	No. CONTENEDORES
ENERO	33403	0	0
FEBRERO	27454	0	0
MARZO	48278	3600	3
ABRIL	47276	4678	3
MAYO	66546	40492	34
JUNIO	83297	15687	15
JULIO	86158	3600	3
AGOSTO	94755	2160	2
SEPTIEMBRE	82831	2160	2
OCTUBRE	117353	2400	2
NOVIEMBRE	133190	1200	1
DICIEMBRE	117492	25200	21
	938033	101177	86
	TOTAL EXP	1039210	

Fuente: Novamerc S.A

Analizando las exportaciones del año 2013, Novamerc inicia el año con 5 contenedores mensuales finalizando este año con un total de 32 contenedores exportados en el mes de diciembre del 2013.

GRÁFICO N°9. Contenedores exportados por la empresa Novamerc en el 2013.



Fuente: Novamerc S.A.

TABLA N°7. Estadística de Carga de la empresa Novamerc en el 2013.

AÑO 2013

MES	CARGA		No. CONTENEDORES
	SUELTA (cajas de banano)	CAJAS CONTENEDORES	
ENERO	135389	6073	5
FEBRERO	116904	15738	13
MARZO	147560	40911	33

ABRIL	132043	54529	45
MAYO	92763	41980	34
JUNIO	142261	41101	34
JULIO	199281	11160	9
AGOSTO	136857	23180	19
SEPTIEMBRE	102238	38720	32
OCTUBRE	120820	43682	36
NOVIEMBRE	124604	30836	25
DICIEMBRE	120308	38888	32
	1571028	386798	317
	TOTAL		
	EXP	1957826	

Fuente: Novamerc S.A.

Así mismo, en el año 2014 la empresa arranca este año con un total de 32 contenedores exportados en el mes de enero terminando el año con un total de 51 contenedores en el mes de diciembre.

GRÁFICO N°10. Contenedores exportados por la empresa Novamerc en el 2014.



Fuente: Novamerc S.A

TABLA N°8. Estadística de Carga de la empresa Novamerc en el año 2014.

MES	CARGA		No. CONTENEDORES
	SUELTA (cajas de banano)	CAJAS CONTENEDORES	
ENERO	139180	39229	32
FEBRERO	115629	26168	22
MARZO	147212	31815	26
ABRIL	102623	32387	27
MAYO	153112	9757	8
JUNIO	134512	7216	6
JULIO	128020	21650	18
AGOSTO	94277	20629	17

SEPTIEMBRE	95530	23553	19
OCTUBRE	117348	17980	15
NOVIEMBRE	93412	43820	36
DICIEMBRE	100337	62007	51
	1421192	336211	277
TOTAL			
EXP		1757403	

Fuente: Novamerc S.A.

Debemos tomar en cuenta que el banano es una fruta que se consume mayormente en los mercados de Europa en los meses fríos, es por esto que se puede notar en los cuadros de estadísticas que hay meses bajos y otros que son realmente altos, esto se debe a la gran demanda por efectos del clima y sumado a esto porque este producto es usado como dieta básica en los colegios de los países de la Unión Europea, por ser una gran fuente de potasio.

En el año 2012 Novamerc exportó un total de cajas entre carga al granel y contenerizada de 1'039.210 cajas, en el año 2013 un total de 1'957.826 cajas y en el año 2014 , 1'757.403, podemos notar que entre el año 2013 y 2014 se dio una reducción en el total exportado aunque su nivel de contenedores haya incrementado, esto se da debido a la gran competencia que se encuentra afrontando el país con sus países vecinos debido a la tardía firma del tratado comercial con la Unión Europea, mismo que entraría en vigencia a partir del 2017, dejando el producto ecuatoriano en desventaja, ya que entra a estos mercados con aranceles más altos que nuestros vecinos Colombia y Perú, además a esto se debe de sumar las múltiples regulaciones que ha hecho el gobierno sobre las exportaciones de banano y al cambio en la matriz productiva, restringiendo la siembra de más hectáreas para así controlar el precio del

mercado interno y ofreciendo a ciertos productores bananeros que cambien su producción a otros productos que actualmente el Ecuador está incentivando su exportación.

En el año 2015 la empresa mantuvo una exportación estable que fluctuó entre 3800 a 43000 cajas semanales, exportando mensualmente un promedio de 48 contenedores

5.2 Descripción operativa de la trayectoria de comercialización

Proceso de movilización de unidades vacías

Una vez que Novamerc recibe la Orden de Retiro por parte de la naviera de los contenedores que se van a embarcar en esa semana, se contacta al transportista para que con esa ORDEN DE RETIRO se acerque a los depósitos de las navieras a retirar las unidades vacías y previamente reparadas por la naviera para que se encuentren en óptimas condiciones para la exportación. En este punto el depósito entrega al transportista una hoja llamada interchange de cada contenedor donde se encuentran marcadas todas las reparaciones, golpes o abolladuras que este tenga antes de salir del depósito.

El transportista moviliza las unidades vacías hacia el patio de consolidación BANANABOX OPACIF S.A, en este patio es donde el personal de NOVAMERC debe hacer la revisión de cada uno de los contenedores antes de ser consolidados con la fruta que llega cada día de las empacadoras de los productores, en caso de notar alguna anomalía en alguna de las unidades que no se encuentre marcada en el INTERCHANGE debe comunicarse inmediatamente con la Policía Antinarcóticos para solicitar por medio de un oficio que se realice una inspección más profunda y así descartar cualquier sospecha de que alguna unidad haya sido contaminada antes de ser consolidada, o así mismo el exportador tiene la facultad de solicitar a la línea naviera que le cambie esa unidad por otra por presentar anomalías que no están marcadas en el interchange.

En el interchange debe constar la fecha de inspección, hora de inicio y de término de la inspección, número de contenedor, nombre del buque donde va a ser embarcado, consignatario, peso y tara del contenedor, nombre del conductor y su respectivo número de cédula y placa del vehículo que va a movilizar el contenedor vacío y el sello asignado.

GRÁFICO N°11 Interchange.

EQUIPMENT INTERCHANGE RECEIPT
Operadora del Pacífico S.A.
 Av. 25 de Agosto s/n. Diagonal a la Base Naval Sur
 Telf: 042 577496 * Fax: 2902186 Ext. 103

EIR N° **0060067**

Contenedor No: 228w09660218 Compañía de Transporte: _____ Placa: _____

Vacío Importación: Vacío Posicionamiento: Tipo: SB AB BT MC RC ST TR YB Livs: _____

Operativo: Dañado: Fecha Ingreso: D M A A Hora Ingreso: H H M M

H Fuelle / Hole C Curto / Cut B Ventilado / Dam B Dobado / Bent F Fisura / Crack S Destacado / Spined M Faltante / Missing Otros _____

Diagramas del contenedor: FRENTE, LADO INTERIOR, TECHO, LADO EXTERIOR, PUERTA, TRENTE, FRENTE, TECHO, PUERTA, FRENTE.

INGRESA CON: CABLE: SI NO ENCHUFE: SI NO MICRO: SI NO PTI: SI NO

Manufactura: _____ Tara: _____ Max Gross: _____

OBSERVACIONES SOBRE LOS EQUIPOS

Cliente: Domus 6405

INSPECCIÓN ESTRUCTURAL DEL CONTENEDOR

UBICACIÓN	TIPO DE DAÑO	METODO DE REPARACION	DIMENSIONES	CANT.	STS	DESCRIPCION DE LA REPARACION

Firma del Cliente: _____ Firma del Cliente Responsable por la inspección del contenedor en las medidas: _____ Cédula de Identidad: _____

Equipo Asignado para: _____ Nombre: _____ Placa: _____

Fuente:Operadora del Pacífico S.A.

5.3 Proceso de consolidación.

La consolidación de las unidades se las hace en base al programa de trabajo de la nave, todos los contenedores tienen una hora determinada para ingresar al puerto conocido como CUTOFF, la cual es 12 horas antes del atraque de la nave, ninguna unidad que ingrese fuera de tiempo podrá ser considerada a embarque.

Los embarques de banano se hacen diarios, la fruta es procesada en la empacadora de cada productor y enviada en sus propios transportes al patio de consolidación Bananabox para proceder con el llenado de las unidades, una vez la unidad se encuentra llena se procede a sellar en presencia de un representante de la compañía exportadora y de la empresa verificadora de calidad encargada, para poder ser despachada a puerto donde esperar su turno para ser embarcada en el buque.

5.4 Proceso de selección de inspección por la policía antinarcoóticos.

La policía Antinarcoóticos Nacional tiene la base de datos de todas las compañías exportadoras que operan en los diferentes puertos de país, es así como ellos tras haber estudiado el movimiento de cada una de ellas tiene un perfil de riesgo bajo el cual se manejan para solicitar las inspecciones físicas antes de embarcar un contenedor.

Existen diferentes detonantes que pueden activar una alarma en el sistema de la policía para que ellos creen necesaria realizar una inspección, como por ejemplo, las más comunes son las siguientes.

- 1.- Compañías exportadoras nuevas que no tengan ningún registro de exportaciones previas.
- 2.- Contenedores entraron a puerto fuera de la hora de CutOff.
- 3.- Exportaciones a nuevos destinos.
- 4.- Destinos de la carga para puertos usados como puente para el narcotráfico mundial.

Las inspecciones físicas son realizadas por la Policía Antinarcóticos bajo previa notificación, donde se detalla la unidad a ser inspeccionada hora y fecha de inspección, es responsabilidad del exportador que el representante de la empresa se encuentre presente durante la inspección, caso contrario no se realiza y el contenedor no puede ser embarcado en el buque.

Esta es una inspección intrusiva ya que el contenedor es abierto, se hace un túnel dentro del contenedor removiendo las cajas de banano para que el can pueda ingresar y hacer su trabajo, así mismo se retiran filas para revisar techo y paredes en caso de que el can detecte algo extraño, una vez finalizada la inspección se colocan sellos nuevos y uno otorgado por la policía como constancia de que fue inspeccionado en origen, la unidad es desbloqueada por la policía y ya cuenta con la autorización a ser embarcada.

Existen también las conocidas inspecciones pre embarque, estas son hechas por la Policía Antinarcóticos sin aviso al exportador o dueño de la carga, en estas inspecciones no se requiere la apertura del contenedor.

Durante la inspección física de la unidad debe estar presente la compañía verificadora de calidad del embarcador para asegurar que la fruta no sufra daños que podrían ocasionar un gran problema de calidad en la descarga de la misma en su puerto de destino, es por esto que al término de la inspección la compañía verificadora de calidad debe de entregar un reporte de lo realizado, como podemos ver en el reporte a continuación.

GRÁFICO N°12. Reporte de Inspección Antinarcoóticos en Puerto Bolívar.



SOUTH PACIFIC SURVEYS
1st Ecuador 8th Fl. S.A.
Agriculture, Marine, Industry & Cargo Claims Consultants

Pg. 1 - 2

PRE-SHIPMENT SURVEY REPORT
No. : SPS-00779-18

REQUESTED BY : NOVAMERC S.A.
IN ORDER TO : report the Antinarcoóticos inspection performed by the Port Police.

GENERAL INFORMATION

Exporter	: NOVAMERC S.A.	Week	: 11
Place	: Puerto Bolívar, Machala - Ecuador	Consignee	: EXCELSIAN
Date	: Mar. 19th, 2015	Vessel	: MV MEXICAN BAY
Cargo	: Banana	Destination	: Germany
Quantity	: 1220 boxes	Shipping Line	: TMT
Container No.	: TEMU 921147-0		

CARGO

Product	: Banana
Quantity	: 1220 boxes
Brand	: Excelbian
Package	: 22xU
Avg. Weight	: 46,00 lbs.
Arg. Temperature	: N/A °C

CONTAINER

Container No.	: TEMU 921147-0	Refrigeration at arrival	: OFF
Type	: 40' Reefer	Refrigeration during loading	: OFF
Conditions	: GOOD CLEAN	Refrigeration at departure	: ON
Structure	: GOOD	Set Point Temperature	: 7,5 °C
		Starting Temperature	: 13,5 °C
		Ventilation	: N/A %

Thermograph No.	: 2320851353	Placed on	: Next to ventilation screen
Thermograph No.	: 2320851345	Placed on	: Second row next to right door
Ethylene Filters	: N/A	Placed on	: N/A

OLD SEALS

S.P.S.	: N/A
Shipping Line	: BHC2772
Exporter	: N/A
Others	: N/A

NEW SEALS

S.P.S.	: 23031
Shipping Line	: B4K10215
Exporter	: N/A
Police	: N/A
Others	: N/A

MINUTE OF THE INSPECTION

Surveyor's Arrival	: 14H00	19-Mar-2016
Container's Arrival	: At Port	19-Mar-2016
Started	: 14H35	19-Mar-2016
Interruption	: N/A	
Re-Started	: N/A	
Finished	: 18H30	19-Mar-2016
Cont. Departure	: N/A	

PRESENT and IN ATTENDANCE

Mr. Victor Criollo	Independent Surveyor
Mr. Carlos Cape	Exporter Representative
N/A	Police Authorities
N/A	Police Authorities (UVA)

OBSERVATIONS : The Port Police proceeded to take out 830 boxes in order to check them. 830 boxes were opened in order to verify the product on the inside. All the boxes were found in good condition, and without any novelty.



Mr. Victor Criollo
Independent Surveyor

"This report represents our findings at time and place of the visual inspection, various and/or documents provided by the representatives involved only, and is drawn up to the best of our knowledge without prejudice to our principal's liability, reserving the right to extend it when and where required. This report does not release suppliers, motor carriers, trailer lessees, and/or any other parties involved from their contractual obligations. The company's responsibility under this report is limited only to proven negligence and will not be in any case more than the fees or contributions received."

Centro de Inspección El Estero
Av. 10 de Agosto 113 - Bolívar - Edo. F.F.
Teléfono: +58(0)212 3223144 Fax: +58(0)212 3223144
Email: info@spisurveys.com
www.spisurveys.com

Registro de Comercio de Bolívar (RC00012308)



SOUTH PACIFIC SURVEYS
del Ecuador S.P.S. S.A.
Agroindustrial, Comercio, Seguridad & Logística Global Especializada

Fig.2 - 2

Report No. :

SPS-00779-18

Container No. : TEMU 921147-0



Fuente: South Pacific Surveys del Ecuador S.P.S. S.A.

5.5 Directrices de la empresa.

- * Valorar la completa satisfacción de nuestros clientes con la calidad de banano exportado como mayor prioridad en el negocio.
- * Mantener relaciones sólidas a largo plazo con nuestros clientes en los mercados internacionales como con nuestros productores locales.
- * Fortalecer la empresa con los lazos de trabajo de sus empleados, brindándoles siempre un ambiente seguro y cómodo para trabajar.
- * Estar presente internacionalmente en ferias de frutas para poder ingresar a nuevos mercados.
- * Operar de manera responsable con el cumplimiento de las leyes y normativas del país.

5.6 Misión, visión y valores organizacionales

Misión.

Desarrollarnos de manera confiable, segura, sólida y rentable, comercializando banano de calidad superior con servicios que nos diferencian en el mercado para la satisfacción de nuestros clientes.

Visión.

Consolidarnos como una empresa líder en exportaciones de banano y frutas tropicales, buscando las alternativas de procesamiento de estas frutas, añadiendo un valor agregado muy importante que es la seguridad de su carga, dejando en alto el nombre de nuestro país y cumpliendo siempre con los estándares de calidad requeridos por nuestros clientes, entregando un producto de primera.

Valores.

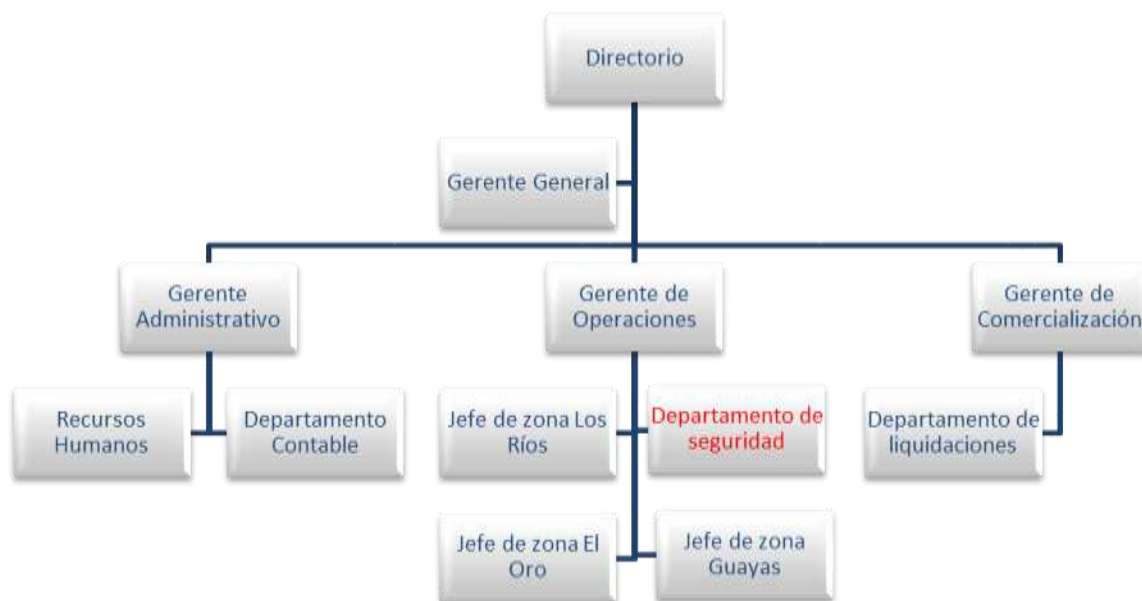
- La calidad, es la clave de nuestros productos y por ende el éxito de nuestro negocio.
- La confianza la creamos por medio de nuestra forma de actuar con nuestros clientes, productores y empleados, siendo este siempre respetuoso, competente y personalizado.
- La integridad significa que nos guiamos en base a nuestros principios éticos, con una conducta siempre honesta, sincera y transparente.
- La seguridad que ofrecemos a nuestros clientes incluyendo un área de inspección de contenedores para asegurar que nuestra empresa no sea objetivo de bandas delictivas que operan en el país.

CAPÍTULO VI

6. ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL DE LA EMPRESA NOVAMERC S.A.

6.1 Estructura de la organización

GRÁFICO N°13. Organigrama de la Empresa



Fuente: Novamerc S.A

6.2 Análisis y valoración de puestos.

Tanto el Gerente General como los Gerentes de cada departamento de la empresa deben de tener como mínimo título de tercer nivel o estar cursando la universidad para poder desempeñar sus funciones como tal, adicional se requiere de una experiencia mínima de 3 años en la industria bananera.

Los jefes de Zona no necesitan tener un nivel de educación mayor a la secundaria pero si una experiencia mínima de un año en comercialización de banano y trato directo con productores bananeros.

6.3 Manual de funciones

Gerente Administrativo

- Participar en la elaboración de los planes estratégicos establecidos por la directiva.
- Supervisar el cumplimiento de los proyectos.
- Supervisar que los departamentos cumplan con sus actividades.
- Proveer un ambiente de trabajo que contribuya con la excelencia en el desempeño de cada empleado.

Gerente General

- Ejercer liderazgo para guiar y motivar a los empleados.
- Buscar mecanismos de capitalización.
- Buscar mejoras constantes.
- Establecer objetivos, políticas y planes globales con los niveles jerárquicos de cada departamento.
- Aprobar proyectos.

Gerente de Operaciones.

- Tener control sobre los embarques semanales.
- Establecer los días de corte para los embarques en cada puerto.
- Controlar las horas de cut off de cada carga
- Contar con el material para los embarques a tiempo.

Gerente de Comercialización.

- Negociar semana a semana el precio de la fruta local y en el extranjero.
- Conseguir las mejores tarifas en fletes con las navieras.

- Conseguir los mejores precios en material de empaque.

Jefes de Zona

- Recorrer semanalmente a todos los productores de la empresa.
- Llevar control del ciclo de corte de cada productor.
- Buscar nuevos productores de banano para la empresa.

Departamento de Liquidaciones.

- Realizar el pago semanal de la fruta vendida por los productores a la empresa.
- Realizar anticipos solicitados por el productor.
- Llevar control sobre anticipos y préstamos de los productores de la empresa.

Departamento Contable

- Llevar la contabilidad al día de la empresa.
- Elaborar, analizar y consolidar los estados Financieros de la empresa.
- Establecer y operar las medidas necesarias para garantizar que el sistema de contabilidad este diseñado para que su operación facilite la fiscalización de los activos, pasivos, ingresos, costos, gastos.

Recursos Humanos

- Reclutamiento y selección del personal de la empresa.
- Formación del personal.
- Tramitación de despidos
- Gestión de permisos, vacaciones, horas extras.
- Gestión de nómina y seguro social.

Departamento de seguridad.

- Revisar minuciosamente cada punto vulnerable de los contenedores.
- Vigilar la seguridad de los contenedores durante su consolidación.
- Revisar que los sellos de los contenedores no hayan sido manipulados.
- Estar presente durante todo el proceso de consolidación del contenedor.

La empresa actualmente no cuenta con un departamento de seguridad siendo hoy en día de vital importancia para cualquier empresa exportadora debido al incremento alarmante que existe con la contaminación de droga en el país, es primordial tener el personal idóneo y capaz de realizar las inspecciones a los contenedores y así garantizar que la carga no será infectada con sustancias ilícitas en ningún punto de la cadena logística de exportación.

El personal de la empresa encargado de la seguridad debe siempre ser capacitado y se le debe facilitar todas las herramientas necesarias para realizar inspecciones minuciosas, pero sobretodo debe ser personal de la completa confianza de la empresa.

6.4 Programa de formación y desempeño

Capacitación de personal

Al incrementarse un departamento de Seguridad, se hace necesario que Novamerc S.A cuente con 2 personas para la inspección de los contenedores, la capacitación de las mismas será proporcionada por la Policía de Antinarcoáticos y representantes de BASC Ecuador, que brindarán la preparación del personal en las instalaciones de Novamerc ubicada en la Avenida del Bombero km 6.5 Via a la Costa Edificio Ceibos Center II oficina 407, se les proporcionará el material necesario tales como: una laptop por persona. El personal de la empresa recibirá tres capacitaciones con un total de 18 horas en tres días laborables, teniendo un costo total de \$800.

Equipos de seguridad.

Al personal que va a realizar la inspección de los contenedores se los dotarán de los siguientes equipos de seguridad

- Casco de seguridad (\$50 x 2)
- Tapones desechables para los oídos (\$0.50 x 2)
- Lentes de seguridad (\$15 x 2)
- Guantes (\$8 x 2)
- Mascarilla desechable (\$2 x 2)
- Chaleco reflectivo (\$5 x 2)
- Botas con punta de acero (\$65 x 2)
- Cámara fotográfica (\$90 x 2)
- Linterna (\$12 x 2)
- Martillo de goma (\$9 x 2)
- Juego de herramientas básico (\$25 x 2)
- Celular (\$120 x 2)
- Salario (\$400 x 2)

Capacitaciones.

Riesgos inherentes al proceso exportador.

Dictado por el Capitán a cargo de la Policía Antinarcoóticos en la división de Puertos Privados.

Duración: 8 horas

Horario: 08h30 – 17h30

Lugar: Instalaciones de Novamerc S.A

Costo: \$400

Contenido

- Puntos vulnerables en la cadena logística de importación.
- Métodos usados por los narcotraficantes para la infección de contenedores.
- Técnicas de inspección de un contenedor.
- Inspección de camiones.
- Colocación apropiada de sellos al cerrar los contenedores.

Herramientas de Seguridad para minimizar riesgos en la exportación.

Dictado por: Representantes de BASC (Business Alliance for Secure Commerce).

Duración: 4 horas

Horario: 09h00 – 13h00.

Lugar: Instalaciones de Novamerc S.A.

Costo: \$200

- Identificar los riesgos que amenazan la cadena de exportación.
- Manejo práctico de los principios y conceptos básicos del Sistema de Gestión en Control y Seguridad (SGCS) BASC.

Tendencias, formas y controles antinarcóticos en puertos y aeropuertos.

Dictado por: Capitán de la Policía Antinarcóticos del Ecuador.

Duración: 6 horas

Horario: 08h00-14h00

Lugar: Instalaciones de Novamerc S.A

Costo: \$300

- Métodos usados por los narcotraficantes para el tráfico de sustancias ilícitas.
- Técnica de Gancho ciego usado para la infección de contenedores.
- Uso de lanchas rápidas para infecciones en buques de carga en alta mar.
- Trafico de drogas usando a personas como mulas en aeropuertos.
- Uso de scanners en puertos y aeropuertos.
- Uso de canes para inspecciones en puertos y aeropuertos.

La inversión en los equipos de seguridad necesarios para realizar las inspecciones para dos personas es de \$700 promedio año, a esto debemos sumarle las capacitaciones que se darán una vez al año que tienen un costo aproximado de \$900, teniendo una inversión de aproximadamente 1600 dólares americanos.

6.5 Criterios de motivación

¿Qué se va a lograr con la seguridad?

Brindar una mayor seguridad a nuestros clientes, proporcionando un transporte seguro de nuestros contenedores de banano a los mercados del mundo, evitando así que la imagen de la empresa se vea afectada nacional como internacionalmente al impedir ser blanco de bandas dedicadas al narcotráfico.

CAPÍTULO VII

7. ESTRATEGIAS DE IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE SEGURIDAD

Investigar el perfil de la compañía de transporte encargada de movilizar los contenedores vacíos desde el patio de almacenamiento de la naviera hasta el patio donde se va a consolidar el contenedor.

Medición de tiempo entre el patio de almacenamiento de los contenedores vacíos hacia el patio de consolidación.

Dar a conocer al personal de la empresa que se encuentra en el patio de consolidación sobre todos los puntos vulnerables de los contenedores para ser infectados.

Medición de tiempo entre la salida del camión cargado de banano desde la plantación donde fue cosechado y el patio de consolidación de los contenedores.

Investigar sobre los métodos usados por las bandas de narcotraficantes para la infección de los contenedores.

A continuación detallaremos varios métodos fundamentales para la inspección de contenedores bajo los estándares de Seguridad de las normas BASC aplicados a nivel mundial.

7.1 Tipo de inspección para Contenedores.

7.1.1 Inspección de contenedores por rayos X.

El objetivo del control por medio de rayos X, es que permite realizar el control de cargas de una manera no intrusiva para detectar posibles infecciones sin que ello afecte la calidad de la fruta, a partir de posibles novedades obtenidas a través de las imágenes. Es recién sobre esa duda que se despliega la tarea de control físico sobre la carga. Generalmente este tipo de

control se realiza empleando medidas estadísticas que define una secuencia aleatoria determinada o al azar. Sin embargo, se recomienda que cada cierto tiempo se realice un control total para evitar especulaciones.

Los scanners de rayos X o rayos gama, se dividen básicamente en tres categorías:

- Equipos móviles
- Equipos semi móviles
- Equipos fijos.

Los equipos móviles pueden estar montados sobre un solo camión o sobre dos camiones, en este último caso los operadores del sistema están ubicados en el segundo camión, el que está alejado del camión que contiene al scanner.

Los equipos semi móviles tiene la capacidad de ser trasladados desde un punto a otro dentro de la terminal en caso de ser necesario. La capacidad de penetración de estos equipos es mayor a la de los móviles.

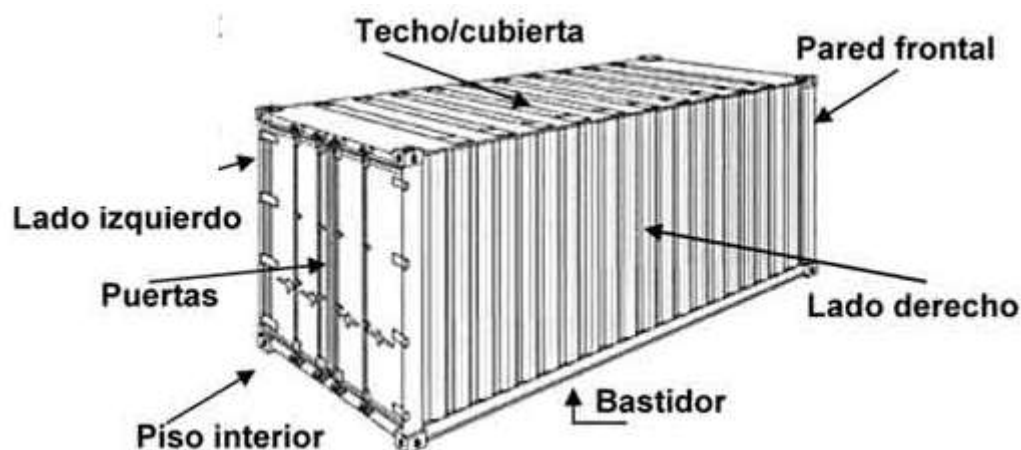
Finalmente los scanners fijos, tiene la ventaja de poder trabajar sobre carros montados sobre rieles ahorrando tiempo de trabajo, ya que mientras un vehículo está siendo inspeccionado ya se encuentra otro listo para ingresar al área de inspección y hay un tercer vehículo sobre rieles que está regresando a posición inicial para recibir un tercer camión.

Los scanners que trabajan en base a rayos Gamma, por lo general tienen una capacidad de penetración menor. En algunos puertos usan a este tipo de scanners para control de contenedores vacíos, mientras que los de tecnología nuclear son usados para contenedores llenos.

7.1.2 Inspección física de contenedores.

Los usuarios, por ser comodantes de estos elementos del equipo de transporte y por permanecer éstos bajo su custodia durante un periodo de tiempo, asumen responsabilidades, que les exige administrar riesgos para evitar que estos sean utilizados por organizaciones delincuenciales para el transporte y tráfico ilegal de sustancias ilícitas. De igual forma, el comodante recibe el contenedor en condiciones aptas para el transporte, motivo por el cual debe determinar las condiciones o daños que presentan y que puedan ser un riesgo o reduzcan la eficiencia del contenedor. El interés de todas las partes involucradas es asegurarse que se están realizando inspecciones apropiadas que certifican que las reparaciones también tienen una calidad aceptable. Para poder realizar esta inspección se deben de seguir ciertos pasos básicos como por ejemplo, determinar la clase, tipo y medidas estándares del contenedor, conocer las partes y componentes del contenedor a usarse y finalmente hacer el reconociendo de los puntos vulnerables que pudieron haber sido reestructurados.

GRÁFICO N°14. Partes del Contenedor.



Fuente: Normas BASC.

7.1.3 Inspección física con canes.

Existen cada vez más tipos de estupefacientes que son enviados de un país a otro. En la antigüedad se trataba del comercio de opio. Hoy estamos acostumbrados a incidentes con marihuana, cocaína, heroína entre las más comercializadas.

Una de las herramientas que han demostrado mayor efectividad es la inspección con perros. Existen perros entrenados para detectar distintos tipos de alcaloides y sustancias ilícitas usadas por el narcotráfico.

GRÁFICO N°15. Can de la Policía Antinarcóticos durante una inspección.



Fuente: Policía Antinarcóticos.

La inspección física puede variar desde la revisión manual de la mercadería, hasta el uso de equipos sofisticados. La elección del método de inspección de los equipos que deberán usarse dependiendo del resultado de la evaluación de protección de la instalación portuaria y de los antecedentes e informes de las entidades a cargo de resguardar la seguridad del puerto.

GRÁFICO N°16. Inspección Física de un contenedor.



Fuente: Policía Antinarcoáticos.

De toda la mercadería que ingresa y sale del país, no solo por los puertos marítimos, también por aeropuertos y zonas de frontera, técnicos buscan perfiles de riesgo en cada embarque, y así deciden si es necesaria una revisión física de los contenedores. Esta debe hacerse parte por parte en los sitios vulnerables o susceptibles de haber sufrido una reestructuración. Para esta actividad debe recurrir al empleo de elementos como la visión, el metro manual o digital, el martillo de goma y la respectiva lista de chequeo.

7.2 Verificación general del estado externo e interno del contenedor

Es importante realizar la verificación del estado exterior e interior de envejecimiento del mismo, éste le dará una prospectiva del estado general. De esta forma se detecta si se han efectuado reparaciones impropias recientes o no ajustadas a normas internacionales estándar.

La revisión debe incluir:

7.2.1 Reparaciones con adhesivo o pegante en unión de láminas:

Ver adhesivo o pegante nuevo, es una demostración que la lámina ha sido desmontada.

7.2.2. Marcas o quemaduras recientes de soldadura:

La soldadura generalmente es signo de que ha sido desmontada o cambiada alguna pieza del contenedor.

7.2.3. Pintura nueva en partes:

La pintura nueva es otro signo de modificación a las partes o estructura del contenedor, se debe verificar el por qué o hacer la prueba de sonido usando el martillo de goma o golpe.

7.2.4 Ondulaciones internas y externas desiguales:

Las ondulaciones algunas veces distorsionan la visión. Revise la simetría de estas en todo el contenedor y utilice el martillo de goma para hacer prueba de sonido.

7.2.5 Vigas y travesaños sonido metálico no uniforme:

Las vigas y travesaños son huecos, utilice martillo y haga prueba de sonido. Cuando una viga o un travesaño han sido modificados y se encuentran macizos, su sonido se hace grave y sin eco de retorno.

7.2.6 Olores de pintura, soldadura, madera quemada, pegante, materiales de relleno, grasa, etc.

Para prevenir la acción de los delincuentes resulta importante utilizar todos los sentidos, por esto los olores son un complemento para la inspección visual, y pueden llegar a ser determinantes a la hora de encontrar cambios en la estructura del contenedor.

7.3 Verificación y comprobación número de contenedor Dependiendo del tipo y clase de contenedor.

Estos tienen impresos los números que lo identifican en diferentes partes. Posteriormente aplique la fórmula de verificación del último dígito y evite confusiones a la hora de encontrar diferencias.

Grafico N°17. Verificación de Sello de un contenedor.



Fuente: Policía Antinarcoáticos.

7.4 Formula de Verificación del Ultimo Dígito de un Contenedor.

Todos los contenedores usados en el mundo son registrados en el Bureau Internacional de Contenedores con sus siglas B.I.C., institución que otorga el código del propietario de dicho contenedor, la identificación de categoría, el número de serie y el número de autocontrol, Manual del Contenedor, Capítulo V, Daniel Roberto Villafañe, 2002.

Estos números están basados en una serie de cálculos matemáticos que fácilmente permite identificar a cada contenedor que opera en el transporte de carga marítima.

La Organización Internacional de normas (I.S.O.) estableció un sistema de codificación de fácil lectura e interpretación (Norma I.S.O. N2716).

Los contenedores son identificados mediante una combinación alfanumérica de 11 dígitos, las primeras 3 letras identifican al propietario y son asignadas por el B.I.C, la cuarta letra toma los siguientes valores:

U para identificar a los contenedores propiamente dichos.

J para el equipo auxiliar.

Z para chasis o tráiler de transporte vial.

Luego, siguen 6 dígitos numéricos y por último el dígito de verificación y de máxima importancia y se calcula mediante un algoritmo que se detalla a continuación.

En primer lugar, las letras reciben un valor de acuerdo con la siguiente tabla.

Tabla de asignación de valores numéricos al alfabeto																									
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z
10	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	34	35	36	37	38

Notar que el valor 11 y sus múltiplos 22 y 33 se ignoran.

Tomando como ejemplo el contenedor MMAU1017152, dígito verificador 2, se suma cada uno de los primeros dígitos multiplicados por una potencia creciente de 2.

$$M = 24 \text{ entonces } 24 \times 2^0 = 24 \times 1 = 24$$

$$M = 24 \text{ entonces } 24 \times 2^1 = 24 \times 2 = 48$$

$$A = 10 \text{ entonces } 10 \times 2^2 = 10 \times 4 = 40$$

$$U = 32 \text{ entonces } 32 \times 2^3 = 32 \times 8 = 256$$

$$1 = 1 \text{ entonces } 1 \times 2^4 = 1 \times 16 = 16$$

$$0 = 0 \text{ entonces } 0 \times 2^5 = 0 \times 32 = 0$$

$$1 = 1 \text{ entonces } 1 \times 2^6 = 1 \times 64 = 64$$

$$7 = 7 \text{ entonces } 7 \times 2^7 = 7 \times 128 = 896$$

$$1 = 1 \text{ entonces } 1 \times 2^8 = 1 \times 256 = 256$$

$$5 = 5 \text{ entonces } 5 \times 2^9 = 5 \times 512 = 2560$$

Hacemos la sumatoria de las cifras anteriores dando un total de 4160, esto se divide para 11, dando un total de 378.1818, ignoramos los decimales teniendo 378, luego se lo multiplica por 11, $378 \times 11 = 4158$.

La diferencia entre la sumatoria original 4160 y 4158 es el dígito verificador o de control, en este caso $4160 - 4158 = 2$.

En caso de que al realizar la fórmula el dígito verificador no coincida, genera la probabilidad de que el contenedor haya sido alterado.

7.5 Inspección de puertas de los contenedores.

Esta es la primera parte que debe inspeccionarse en forma detallada por ser uno de los sitios más vulnerables del contenedor donde se pueden introducir mercancías ilícitas, o pueden ser violentadas para abrir de forma no autorizada un contenedor.

GRÁFICO N°18. Inspección de las puertas del contenedor.



Fuente: Google Imágenes.

7.6 Remaches y tuercas de los dispositivos de seguridad de las puertas.

No existe en el momento mejor tecnología que pueda detectar anomalías que una buena inspección visual. Los remaches o tornillos que se usen deberán ser de cabeza redonda, y en el extremo la tuerca o hembra debe ir soldada. El buen sentido común y el sano criterio le permitirá determinar si las puertas fueron manipuladas.

Hay que fijarse en áreas aledañas a remaches o bisagras con muestra de golpes, pintura nueva o forcejeo

Antes del embalaje del contenedor verifique que éste no haya sido preparado para ser abierto con facilidad después de haber sido llenado. Un contenedor estándar obligará a la delincuencia al uso de soldadura, taladro, prensas hidráulicas o mecanismos de golpe para desmontar los dispositivos de seguridad del contenedor. Estos medios siempre dejarán rastros posibles de detectar mediante la inspección visual.

7.7 Canal superior e inferior interno sin tapas.

En algunas oportunidades los canales internos de la puerta pueden ser utilizados para esconder mercancías ilícitas. La prueba de sonido mediante golpe es una buena medida.

7.8 Inspección a los pisos de los contenedores

GRÁFICO N°19. Inspección de pisos de un contenedor.



Fuente: Google Imágenes.

Esta es la segunda área que requiere un nivel de detalle superior, la revisión de los pisos debe hacerse desde la parte interior, hasta la parte exterior; los riesgos generalmente se incrementan en esta área, porque los mecanismos para revisarlos en la parte inferior son costosos y muy especializados. Este procedimiento de revisión inferior externa se hace más práctico hacerlo en el momento en que el contenedor es manipulado (Patio de contenedores) o cuando va a ser puesto en zonas de almacenaje temporal. (Puerto).

A nuestro alcance está inspeccionar:

Si está desnivelado (interna o externamente el piso) Los delincuentes valiéndose de los defectos en la visión humana debido a las características físicas y a la longitud del contenedor, modifican levemente la altura del piso para introducir mercancías ilegales. La revisión de este ítem puede hacerse mediante la medida con metro, o simplemente caminando a lo largo y por el interior del contenedor.

Por encima del nivel de las vigas inferiores (piso interior) El piso estándar interno debe estar por debajo de las vigas inferiores. El piso debe estar por debajo de las vigas estructurales del contenedor. Las reparaciones deben ser verificadas con la agencia marítima, dejando las respectivas evidencias de su revisión y aceptación. El piso debe estar ligeramente por debajo del nivel de la viga frontal inferior. Se observa esto al ingreso y a lo largo de los paneles laterales del contenedor. El contenedor refrigerado permite la circulación del aire frío. Las vigas son macizas.

7.9 Reparaciones Nuevas.

Todo nuevo cambio es una posibilidad de alteración con fines ilícitos, usted tiene herramientas, como el formato de comodato o interchange que le entrega el patio almacenador autorizado por la agencia marítima para verificar si la reparación fue ordenada o no; de todas maneras se realiza la inspección visual, pruebas de sonido y toma de medidas.

7.9.1 Reparaciones nuevas de acuerdo estándares internacionales.

Una buena manera de sospechar que una reparación no fue ordenada, es aplicar las normas o estándares para reparaciones de contenedores, de esta manera podrá tener algunos indicios sobre la vulnerabilidad del contenedor.

7.10 Piso exterior vigas en I, L o T

Las vigas de los contenedores son siempre en forma de I, L o T y macizas, los delincuentes aplican o sueldan láminas, cambian vigas o modifican, con el propósito de traficar mercancías ilícitas, la prueba de sonido, la medición, el observar cambios inexplicables en el grosor o ancho de las vigas podrá ser signo de que su contenedor ha sido modificado. Se deberá proporcionar evidencias fotográficas y/o fílmicas, cuando observe reparaciones y/o estas le generen dudas.

7.11 Piso exterior: chapas esquineras, barandillas laterales, vigas cruzadas, túnel.

La delincuencia tiene una gran oportunidad de usar su unidad de embalaje con fines ilícitos, únicamente con la práctica y observancia de estos consejos puede disminuir el riesgo; los detalles aquí descritos requieren de especial atención y cuidado; las pruebas de sonido, medición e inspección visual posibilitan la detección de problemas a tiempo.

7.12 Inspección a los techos de contenedores.

La modificación a los techos se hace más evidente en los contenedores refrigerados o los que tienen dispositivos de aislamiento térmico; la dificultad para revisar éste, hace que se convierta en sitios privilegiados por los delincuentes.

7.13 Visibilidad de soportes (vigas superiores) del contenedor.

A través del tiempo se ha detectado que el doble fondo formado entre el techo real y un techo falso ha sido una de las formas del transporte y tráfico de gran cantidad de mercancía ilícita.

Se debe hacer verificación minuciosa de las vigas superiores, las cuales deben ser visibles. Para el caso de los contenedores refrigerados es muy importante observar las soldaduras, el pegante y los remaches para detectar alteraciones.

7.14 Orificios de ventilación

Las alteraciones de las vigas, paredes posteriores o techo se hacen evidentes cuando las distancias de los orificios de ventilación no están en las distancias establecidas, estas son a 50 o 60 cm de la viga esquinera y a 5 cm del travesaño lateral superior.

Mientras se camina interiormente a lo largo del contenedor, se podrán observar desniveles tanto en el techo como en el piso. Se deberá tomar en cuenta que siempre deben estar visibles las vigas de la estructura del contenedor. Otra buena acción es medir con metro o con un patrón a lo largo de todo el contenedor. La observación de las vigas podrá determinar igualmente desniveles. Todas las medidas son estandarizadas.

7.15 Inspección paredes del contenedor.

Los paneles laterales y el panel frontal del contenedor son relativamente fáciles de inspeccionar, muy importante es tener en cuenta las referencias del piso y el techo informadas anteriormente. Se tienen antecedentes de doble fondo para el tráfico de sustancias prohibidas utilizando el largo del contenedor. Se debe verificar: Adhesivo o pegante nuevo en uniones o láminas, marcas o quemaduras recientes de soldadura, pintura nueva en partes o parches, sonido metálico en ondulaciones.

7.16 Inspección de Contenedores refrigerados.

Los contenedores refrigerados son estructuras complejas que cuentan con paredes adicionales debido a la necesidad del aislamiento térmico y dispositivos especiales como compartimentos

o áreas para equipos eléctricos y de refrigeración. Por su conformación, representan tal vez el mayor peligro para ser utilizados con fines ilícitos, sobre todo cuando el contenedor no está en funcionamiento y se transporta vacío. El tipo de carga, que requiere conservar una temperatura constante y su delicada manipulación, no permite en algunas ocasiones la inspección una vez cargado; debido a la necesidad de mantener estable la cadena de frío. Es importante hacer la inspección antes del llenado dejando los registros fílmicos, fotográficos y documentales respectivos.

7.16.1. Área del evaporador o conexión para equipos especiales que suministran Frío

Estas áreas tienen espacios libres o intervalos calibrados que quedan entre las superficies de ajuste de dos piezas acopladas (huelgos) y mecanismos que internamente están en movimiento, pueden ser modificados y permitir una mediana capacidad de transporte de mercancía ilícita. Generalmente, cuando estos compartimentos son abiertos, la línea marítima pone sellos para avalar la reparación autorizada. Con la ayuda de las autoridades se puede inspeccionar, utilizando detectores electrónicos o equipos caninos (perros entrenados). El área interna del evaporador es de gran riesgo por su gran volumen de espacio y lo difícil que resulta su inspección una vez el contenedor queda cargado.

GRÁFICO N°20. Inspección del sistema de refrigeración de un contenedor Reefer.



Fuente: Policía Antinarcoáticos.

7.16.2. Área del condensador.

Posee algunos mecanismos de apertura rápida que permiten ser inspeccionados en forma visual.

7.16.3. Cajas de control eléctrico y automático.

Ofrecen espacio suficiente para servir como escondites de cantidades medianas de productos que manejan las conspiraciones internas; su inspección se puede hacer rápida, acompañada de la verificación eléctrica normal que se hace cada determinado tiempo, para constatar el funcionamiento del equipo.

7.16.4 Área del compreso.

En esta área se encuentra alojado el cable eléctrico con el conector, el motor eléctrico y el compresor del equipo, las conspiraciones internas podrían utilizarlo con fines ilícitos, por la facilidad para esconder mercancías. La inspección visual rápida es suficiente para prevenir los riesgos.

CAPÍTULO VIII

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

8.1 CONCLUSIONES.

Ecuador ha venido evolucionando progresivamente con la creación de leyes más severas contra el narco tráfico, lo que se ha podido constatar en esta investigación basada en las estadísticas de drogas aprehendida entre los años 2012 al 2014, aunque lamentablemente estas políticas no repercuten directamente contra las grandes redes de narcotráfico, ni sus métodos o técnicas.

La empresa Novamerc S.A. al no disponer de un Departamento de Seguridad para el mayor control del manipuleo de Contenedores facilita que sea blanco de infecciones por parte de bandas dedicadas al tráfico de drogas.

De las estadísticas del tráfico de drogas incautadas en el Ecuador, se observa que en los puertos marítimos de Guayaquil hay un porcentaje significativo de salida de drogas por lo que hay un mayor riesgo de que se contamine los contenedores de la empresa Novamerc S.A. la cual opera en estos puertos.

El código PBIP nos ofrece varias normas y prácticas fundamentales para la formulación de programas y planes de seguridad aplicables a las distintas amenazas a las que puede ser expuesta la empresa Novamerc S.A.

8.2 RECOMENDACIONES.

En esta investigación se ha podido recolectar mucha experiencia e información, que ha permitido definir las siguientes recomendaciones.

Es fundamental que la política de las empresas exportadoras del país en relación a la erradicación de este mal mundial, tomen como punto prioritario la creación de un departamento de seguridad y control de los contenedores que utilizan para sus exportaciones.

Que la empresa Novamerc S.A. aplique las directrices de este estudio en el control de contenedores creando un departamento de seguridad y control.

Que se capacite al personal de Novamerc S.A. de acuerdo a los programas presentados en este estudio.

Implementar el uso de la tecnología de escáneres, cámaras laparoscópicas, etc. en la inspección de contenedores

Aplicar las normas emitidas en el código PBIP para asegurar la protección e integridad de la carga.

BIBLIOGRAFÍA

1) Diario Telégrafo, 13.30 toneladas de droga han sido incautadas en lo que va del 2015, 23 de febrero 2015.

2) Diario el comercio, titulado Ecuador se incauta de 79,2 toneladas de droga en el 2015, publicado el 4 de enero del 2016.

3) En el puerto de Guayaquil crece la actividad de los 'narcos'.

<http://www.eluniverso.com/2012/07/15/1/1422/puerto-guayaquil-crece-actividad-narcos.html>

4) Manual de Protección de la instalación Portuaria, tomos: I, III , IV. Luis Francisco Musolino. Buenos aires 2004

5) BASC CAP GUAYAQUIL - www.aebe.com.ec

6) CODIGO PBIP - www.obraspublicas.gob.ec

7) CODIGO ORGANICO INTEGRAL PENAL www.justicia.gob.ec

8) LEY DE SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES Y PSICOTRÓPICAS – Registro oficial 523 <http://druglawreform.info/>

9) Estadísticas Portuarias – Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial. www.obraspublicas.gob.ec/puertos-y-transporte-maritimo-y-fluvial

10) GUIA PARA LA INSPECCIÓN DE CONTENEDORES BAJO ESTANDARES DE SEGURIDAD BASC.

11) Dirección Nacional Antinarcóticos, Policía Nacional del Ecuador: www.policiaecuador.gob.ec

12) Plan Nacional para el Buen Vivir 2013-2017

<http://documentos.senplades.gob.ec/Plan%20Nacional%20Buen%20Vivir%202013-2017.pdf>

13) Jorge Chavat (2009) Narcotráfico. Mexico

14) “Narcotráfico en el país”. El Comercio. 27 septiembre 2012. En:

http://www.elcomercio.com/editorial/NARCOTRAFICO-PAIS_0_781122085.html

15) “El diario el País dice que la industria del narcotráfico se expande en el Ecuador”. El

Comercio. 31 mayo 2012. En: [http://www.elcomercio.com/seguridad/diario-Pais-](http://www.elcomercio.com/seguridad/diario-Pais-Espanapublica-industria-narcotrafico-crece-expande-Ecuador_0_710328974.html)

[Espanapublica-industria-narcotrafico-crece-expande-Ecuador_0_710328974.html](http://www.elcomercio.com/seguridad/diario-Pais-Espanapublica-industria-narcotrafico-crece-expande-Ecuador_0_710328974.html)

16) Influencia del Narcotráfico Colombiano en el Ecuador, Fabricio Faritt Arroyo López

17) Historia y Arqueología Marítima, <http://www.histarmar.com.ar/Legales/ManualC-05.htm>

18) Manual del Contenedor, Capítulo V, Daniel Roberto Villafañe, 2002

19) <http://aldea42.com/el-narcotrafico-en-la-region-y-su-impacto-en-ecuador/>