

Autora:

**Joselin Carolina Cueva Eras**

Título del trabajo:

**ANÁLISIS DE LA CAPACIDAD DE GESTIÓN PARA LA  
IMPLEMENTACIÓN DE LA NORMATIVA PARA LA  
LOGÍSTICA DE CARGA CONTENERIZADA ENTRE LOS  
PUERTOS DEL CONTINENTE ECUATORIANO Y LAS  
ISLAS GALÁPAGOS.**

Trabajo de Conclusión de Carrera (TCC) presentado como requisito parcial para la obtención del grado en Ingeniería en Administración y Desarrollo Portuario de la Facultad del Mar y Medio Ambiente.

UNIVERSIDAD DEL PACÍFICO

GUAYAQUIL, 2018

## RESUMEN

CUEVA, Joselin, Análisis de la capacidad de gestión para la implementación de la normativa para la logística de carga contenerizada entre los puertos del continente Ecuatoriano y las Islas Galápagos. Guayaquil: UPACIFICO, 2018. 166 p. (Rubén Mazón) (Trabajo de Conclusión de Carrera – TCC presentado a la Facultad del Mar y Medio Ambiente de La Universidad Del Pacífico).

Resumen: Se realizó el estudio para analizar la capacidad de gestión existente para implementar las normativas que regulan la logística de la carga contenerizada entre los puertos del continente Ecuatoriano y las Islas Galápagos. El mismo que se realiza porque han existido accidentes en ciertos buques de transporte de los productos hacia las Islas Galápagos, lo que ha originado desabastecimiento de alimentos y peligro de contaminación ambiental. La investigación ha utilizado los métodos deductivo y analítico considerando los tipos de investigación descriptiva, de campo y bibliográfica y aplicando las técnicas de investigación de entrevista y encuesta. Esta metodología produjo resultados para comprender la problemática que se presenta en las Islas Galápagos. Mediante una encuesta se pudo conocer que tanto la Subsecretaría de Puertos Transporte Marítimo y Fluvial como la Agencia de Regulación y Control de la Bioseguridad y Cuarentena para Galápagos, no cuentan con la capacidad de gestión para verificar los diferentes procesos que se utilizan para evitar la introducción de especies peligrosas en las Islas Galápagos. Por lo que se llegó a la conclusión de que existe falta de personal para controlar todos los aspectos que la normativa obliga a quienes son los encargados de transportar la carga contenerizada hacia Galápagos.

Palabras claves: Capacidad, gestión, normativa, logística, carga, contenerizada.

## DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Yo, Joselin Carolina Cueva Eras declaro ser la autora exclusiva del presente trabajo de conclusión de carrera.

Todos los efectos académicos y legales que se desprendieren de la misma son de mi responsabilidad.

Por medio del presente documento cedo mis derechos de autora a la Universidad Del Pacífico para que pueda hacer uso del texto completo del trabajo de conclusión de carrera, a título “Análisis de la capacidad de gestión para la implementación de la normativa para la logística de carga contenerizada entre los puertos del continente Ecuatoriano y las Islas Galápagos”, con fines académicos y/o de investigación.

Joselin Carolina Cueva Eras

C.I. # 0706054418

## CERTIFICACIÓN

Yo, Ing. Rubén Mazón M., docente de la Facultad del Mar y Medio Ambiente, como Director del presente Trabajo de Conclusión de Carrera, certifico que la Srta. Joselin Carolina Cueva Eras, egresada de esta institución, es autora exclusiva del presente trabajo, el mismo que es auténtico, original e inédito.

---

Universidad Del Pacífico

## DOCUMENTO DE CONFIDENCIALIDAD

Al presentar este trabajo de Conclusión de Carrera, como uno de los requisitos previos para la obtención del grado de Ingeniera en Administración y Desarrollo Portuario de la Universidad Del Pacífico, certifico entrega del documento en ciernes a la Biblioteca de la Universidad para uso de este trabajo investigativo.

Certifico estar de acuerdo en que se realice cualquier consulta de este Trabajo de Conclusión de Carrera dentro de las regulaciones de la Universidad, según como lo dictamina la L.O.E.S. 2010 en su artículo 144.

Conforme a lo expresado, adjunto a la presente se servirá encontrar cuatro copias digitales de este Trabajo de Conclusión de Carrera para que ingresen a custodia de la Universidad del Pacífico, los mismos que podrán ser utilizados para fines académicos y de investigación.

Para constancia de esta declaración suscribo.

Joselin Carolina Cueva Eras  
Estudiante Facultad del Mar y Medio Ambiente  
Universidad Del Pacífico

Fecha:	Mayo 2018
Título de T.C.C.:	Análisis de la capacidad de gestión para la implementación de la normativa para la logística de carga contenerizada entre los puertos del continente Ecuatoriano y las Islas Galápagos
Autora:	Joselin Carolina Cueva Eras
Tutor:	MSc. Rubén Mazón
Miembro del Tribunal:	PhD. Denise Lemos y MSc. Othoniel Palacios
Fecha sustentación y/o fecha calificación:	Guayaquil, febrero del 2019

## **AGRADECIMIENTO**

Expreso mi agradecimiento a Dios, a mis padres por su apoyo durante mi etapa estudiantil, a mis compañeros de aula por la amistad que me han brindado.

Joselin Carolina Cueva Eras

## **DEDICATORIA**

Dedico el presente trabajo a mis padres porque ellos son el motor de mi vida, mi fuente de inspiración para ser mejor persona, e irme desarrollando profesionalmente con el fin de aportar positivamente a la sociedad.

Joselin Carolina Cueva Eras

## ÍNDICE GENERAL

RESUMEN .....	II
DECLARACIÓN DE AUTORÍA .....	III
CERTIFICACIÓN .....	IV
DOCUMENTO DE CONFIDENCIALIDAD.....	V
AGRADECIMIENTO .....	VI
DEDICATORIA .....	VII
ÍNDICE GENERAL .....	VIII
ÍNDICE DE FIGURAS .....	XIII
ÍNDICE DE TABLAS .....	XV
INTRODUCCIÓN .....	17
RESUMEN EJECUTIVO .....	19
I. CAPÍTULO I: FORMULACIÓN GENERAL .....	20
I.A. Antecedentes del problema.....	20
I.B. Objetivos del proyecto.....	23
I.B.1. Objetivo General .....	23
I.B.2. Objetivos Específicos .....	23
I.C. Justificación .....	23
I.D. Hipótesis .....	26
I.E. Fundamentos teóricos .....	26
I.E.1. Capacidad de gestión .....	26
I.E.1.a Descentralización en el Ecuador según la Constitución del 2008 .....	27
I.E.1.b. Generalidades de Galápagos.....	28
I.E.2. Logística de la carga que se envía a Galápagos.....	31

I.E.2.a. Consolidación de la carga hacia Galápagos .....	32
I.E.2.b. Estiba de los contenedores .....	32
I.E.3. Transporte marítimo hacia Galápagos .....	33
I.E.3.a. Evolución del transporte marítimo .....	34
I.E.3.b. Clasificación de las mercancías .....	35
I.E.3.b.(1). Gráneles líquidos .....	35
I.E.3.b.(2). Gráneles secos .....	35
I.E.3.b.(3). Mercancías contenerizadas .....	35
I.E.3.c. El contenedor .....	36
I.E.3.d. Buques portacontenedores.....	37
I.E.4. Puertos Marítimos.....	38
II. CAPÍTULO II: SITUACIÓN ACTUAL SOBRE LA IMPLEMENTACIÓN DE NORMATIVAS.....	39
II.A. Normativa legal .....	40
II.A.1. Leyes y ordenanzas .....	40
II.A.1.a. Constitución Política de la República del Ecuador .....	40
II.A.1.b. Ley Orgánica de Régimen Especial de la Provincia de Galápagos (LOREG) .....	40
II.A.1.c. Reglamento a la Ley Orgánica de Régimen Especial de la Provincia de Galápagos .....	41
II.A.1.d. Ley de Transporte Marítimo y Fluvial .....	41
II.A.1.e. Resoluciones del Consejo de Gobierno .....	41
II.A.1.f. Resoluciones Ministeriales.....	42
II.A.1.g. Ordenanzas Municipales.....	45
II.B. Logística de carga contenerizada.....	46

II.B.1. Antecedentes del transporte marítimo hacia Galápagos.....	46
II.B.2. Logística hacia Galápagos .....	48
II.B.2.a. Recepción de la carga .....	48
II.B.2.b. Consolidación de la carga .....	48
II.B.2.c. Movilización a puerto en Guayaquil.....	49
II.B.2.c.(1). Muelle Caraguay .....	49
II.B.2.c.(2). Muelle Storeocean.....	50
II.B.2.d. Estiba de los contenedores .....	50
II.B.2.e. Transporte marítimo hacia Galápagos .....	51
II.B.2.f. Desestiba de los contenedores .....	54
II.B.2.f.(1). Muelles Puerto Baquerizo Moreno (Isla San Cristóbal) .....	55
II.B.2.f.(2). Muelle Puerto Ayora (Isla Santa Cruz).....	55
II.B.2.f.(3). Muelle Puerto Villamil (Isla Isabela) .....	56
II.B.2.f.(4). Muelle Puerto Velasco Ibarra (Isla Floreana) .....	57
II.B.2.g. Movilización a puerto en las Islas Galápagos .....	57
II.B.2.h. Desconsolidación de la carga .....	58
II.B.2.i. Despacho de la carga .....	59
II.B.3. Empresas de Logística hacia Galápagos.....	59
II.B.4. Buques que dan el servicio de transporte hacia Galápagos .....	61
II.C. Instituciones o entidades públicas para el control de carga hacia Galápagos ....	65
III. CAPÍTULO III: LINEAMIENTOS DEL ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA APLICACIÓN DE LAS NORMATIVAS .....	67
III.A. Métodos de investigación .....	67
III.A.1. Método Deductivo .....	67
III.A.2. Método Analítico .....	67

III.B. Tipos de investigación .....	68
III.B.1. Investigación bibliográfica .....	68
III.B.2. Investigación descriptiva .....	68
III.B.3. Investigación de campo .....	69
III.C. Técnicas e instrumentos de recolección de datos .....	69
III.C.1. Técnicas .....	69
III.C.1.a. Entrevista .....	69
III.C.1.b. Encuesta.....	70
III.D. Delimitación del universo .....	70
III.D.1. Población.....	70
III.D.2. Muestra.....	71
III.F. Resultados de la investigación .....	74
III.F.1. Entrevista .....	74
III.F.1. Encuesta .....	80
III.G. Propuesta.....	100
III.G.1. Título .....	100
III.G.2. Introducción.....	100
III.G.3. Justificación.....	101
III.G.4. Objetivos .....	101
III.G.4.a. General .....	101
III.G.4.b. Específicos.....	102
III.G.5. Base legal .....	102
III.G.6. Implementación de la normativa .....	103
III.G.7. Entidades responsables de la implementación de la normativa.....	103
III.G.8. Procesos y procedimientos .....	105

IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....	113
Conclusiones .....	113
Recomendaciones .....	114
BIBLIOGRAFÍA .....	115
ANEXOS.....	121

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Asentamientos humanos en Galápagos .....	29
Figura 2 Muelle Caraguay .....	49
Figura 3 Muelle StoreOcean.....	50
Figura 4 Carga transportada hacia Galápagos .....	51
Figura 5 Buque Galapaface I.....	52
Figura 6 Buque San Cristóbal.....	53
Figura 7 Buque Floreana .....	54
Figura 8 Buque Isla Bartolomé.....	54
Figura 9 Muelle La Predial.....	55
Figura 10 Muelle de Itabaca .....	56
Figura 11 Muelle El Embarcadero .....	56
Figura 12 Muelle Puerto Velasco Ibarra .....	57
Figura 13 Ruta San Cristóbal y Santa Cruz.....	58
Figura 14 Muelle La Predial – Patio de contenedores .....	58
Figura 15 Muelle de Itabaca – Patio de contenedores .....	59
Figura 16 Buques que dan el servicio de carga hacia Galápagos .....	61
Figura 17 Buque Fusion 1 .....	62
Figura 18 Buque Fusion 2 .....	63
Figura 19 Buque Seattle .....	63
Figura 20 Buque Baltic Betina .....	64
Figura 21 Frecuencia de rutas hacia Galápagos .....	80
Figura 22 Buques para el servicio de transporte hacia Galápagos .....	81
Figura 23 Frecuencia de reclamos de los propietarios de mercaderías.....	82

Figura 24 Frecuencia de controles en la Agencia de Regulación y control de la Bioseguridad y Cuarentena de Galápagos.....	83
Figura 25 Cómo se realiza controles en la Agencia de Regulación y control de la Bioseguridad y Cuarentena de Galápagos.....	84
Figura 26 Frecuencia de controles en la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial.....	85
Figura 27 Cómo se realiza los controles en la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial .....	86
Figura 28 Normativa de control de productos que se envían a Galápagos .....	87
Figura 29 Dificultad en el proceso de transporte de carga.....	88
Figura 30 Falta personal para el control de los productos que se envían a Galápagos ...	89
Figura 31 Frecuencia de rutas hacia Galápagos .....	90
Figura 32 Cuántos buques realizan el transporte de carga hacia Galápagos.....	91
Figura 33 Frecuencia de reclamos de los propietarios de las mercaderías .....	92
Figura 34 Frecuencia de controles por el personal de la entidad.....	93
Figura 35 Control a contenedores por el personal de la entidad .....	94
Figura 36 Personal suficiente para los controles a los contenedores.....	95
Figura 37 Existen fallas en el control de la carga contenerizada en Guayaquil .....	96
Figura 38 Cumplimiento de la normativa .....	97
Figura 39 Dificultades en el proceso de transporte de carga.....	98
Figura 40 Mejorar procesos e incrementar el personal para control de la carga .....	99

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Detalle de la población .....	71
Tabla 2 Detalle de la muestra .....	73
Tabla 3 Frecuencias de rutas hacia Galápagos .....	80
Tabla 4 Buques para el servicio de transporte hacia Galápagos .....	81
Tabla 5 Frecuencia de reclamos de los propietarios de mercaderías .....	82
Tabla 6 Frecuencia de en la Agencia de Regulación y control de la Bioseguridad y Cuarentena de Galápagos .....	83
Tabla 7 Cómo se realiza controles en la Agencia de Regulación y control de la Bioseguridad y Cuarentena de Galápagos.....	84
Tabla 8 Frecuencia de controles en la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial .....	85
Tabla 9 Cómo se realiza los controles en la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial .....	86
Tabla 10 Normativa de control de productos que se envían a Galápagos .....	87
Tabla 11 Dificultad en el proceso de transporte de carga .....	88
Tabla 12 Falta personal para el control de los productos que se envían a Galápagos ....	89
Tabla 13 Frecuencias de rutas hacia Galápagos .....	90
Tabla 14 Cuántos buques realizan el transporte de carga hacia Galápagos .....	91
Tabla 15 Frecuencias de reclamos de los propietarios de las mercaderías .....	92
Tabla 16 Frecuencias de controles por el personal de la entidad .....	93
Tabla 17 Control a contenedores por el personal de la entidad.....	94
Tabla 18 Personal suficiente para los controles a los contenedores .....	95
Tabla 19 Existen fallas en el control de la carga contenerizada en Guayaquil .....	96
Tabla 20 Cumplimiento de la normativa.....	97

Tabla 21 Dificultades en el proceso de transporte de carga .....	98
Tabla 22 Mejorar procesos e incrementar el personal para control de la carga .....	99
Tabla 23 Proceso de acreditación de los buques según Resolución 028-2010 .....	105
Tabla 24 Proceso de transporte de mercancías peligrosas según Resolución 312-001	106
Tabla 25 Proceso de establecimiento de tarifas según Resolución 009-11 .....	107
Tabla 26 Proceso de autorización del servicio según Resolución 0048/2016.....	108
Tabla 27 Proceso de revocatoria de autorización del servicio según Resolución 0048/2016.....	109
Tabla 28 Proceso de autorización para mantenimiento según Resolución 0048/2016.	110
Tabla 29 Proceso de embarque al buque según Resolución 0048/2016 .....	111
Tabla 30 Proceso de control y certificación de masa bruta verificada de los contenedores según Resolución 0088/2018.....	112

## INTRODUCCIÓN

Los productos perecibles y no perecibles que se requieren para la subsistencia de los habitantes (residentes y turistas) de las Islas Galápagos son transportados principalmente por vía marítima, saliendo desde la ciudad de Guayaquil hasta las Islas Galápagos. Con el paso del tiempo se han ido modificando diversos factores que intervienen en la transportación de los productos entre los que se consideran: muelles, cargas, buques, rutas, normativas, etc.

La logística de la carga hacia Galápagos tiene dificultades muy marcadas debido a que no existe la infraestructura adecuada ni los recursos que viabilicen la construcción de un puerto en las Islas Galápagos. El incumplimiento de las normativas vigentes de la Subsecretaría de Transporte y Obras Públicas se ve afectado por la influencia de la Ley de Régimen Especial de Galápagos. Los buques llegan hasta cierta distancia del puerto y el desembarque es realizado mediante gabarras, las cuales trasladan la carga hacia un muelle donde se descarga y se envía la mercancía al área de almacenamiento y distribución.

Se han dado importantes avances en la gestión de la logística de la carga hacia las Islas Galápagos, uno de los más significativos fue en el año 2015, cuando la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial propuso la normativa para el cambio de carga *paletizada* a la carga *contenerizada*. Esto permitió que los productos sean transportados de manera más segura, libre de contaminación, con mayor eficiencia al momento de su manipulación y ahorro de tiempo en la estiba y desestiba de los contenedores.

En el capítulo I se hace la formulación general de la investigación, explicando los antecedentes del problema, se exponen los objetivos del estudio, se expresa la

justificación, se plantea la hipótesis, y se presentan las teorías de diferentes autores a nivel nacional e internacional.

En el capítulo II se hace un análisis de la normativa legal, a través de diferentes leyes y ordenanzas municipales, en donde se señala los diversos aspectos legales implementados. Posteriormente se estudian los procesos de la logística de la carga contenerizada y todos los aspectos que intervienen en la transportación hacia las Islas Galápagos.

En el capítulo III se plantean los métodos, tipos y técnicas de investigación para la obtención de resultados confiables. Se definen la población y la muestra para aplicarlas en la encuesta y la entrevista. De igual forma, se plantea una propuesta para el mejoramiento de la implementación de la normativa para la transportación de la carga contenerizada. Finalizando con las conclusiones, recomendaciones, bibliografía y anexos.

## RESUMEN EJECUTIVO

Se realizó un estudio para analizar la capacidad de gestión existente para implementar las normativas que regulan la logística de la carga contenerizada entre los puertos de Ecuador continental y las Islas Galápagos. El mismo fue ejecutado ya que han existido accidentes en ciertos buques de transportación de los productos hacia las Islas Galápagos, lo que ha originado desabastecimiento de alimentos y peligro de contaminación ambiental.

La investigación ha utilizado los métodos deductivo y analítico aplicando metodologías descriptivas, de campo y bibliográficas, así como técnicas de investigación de entrevista y encuesta. Los resultados permitieron comprender la problemática que se presenta en las Islas Galápagos en relación al transporte marítimo y almacenamiento de mercancía. Mediante una encuesta se pudo conocer que la Subsecretaría de Puertos Transporte Marítimo y Fluvial y la Agencia de Regulación y Control de la Bioseguridad y Cuarentena para Galápagos, no cuentan con la capacidad de gestión para verificar los diferentes procesos que se utilizan para evitar la introducción de especies peligrosas en las Islas Galápagos. Por lo que se llegó a la conclusión de que existe falta de personal especializado para controlar todos los aspectos que la normativa obliga a los encargados de transportar la carga contenerizada hacia las Islas.

## CAPÍTULO I: FORMULACIÓN GENERAL

### I.A. Antecedentes del problema

En Galápagos, por ser un reservorio de especies marinas y terrestres únicas, existe un gran temor de que se ocasione daño al ecosistema, debido a una deficiente infraestructura para la operación de la logística en el transporte, almacenamiento y distribución de los productos en los puertos (Puerto Baquerizo Moreno en la Isla San Cristóbal, Puerto Ayora en la Isla Santa Cruz y Puerto Villamil en la Isla Isabela). En la actualidad se maneja el embarque en el puerto estatal Caraguay y en el puerto privado StoreOcean de la ciudad de Guayaquil. El desembarque de los contenedores en las Islas San Cristóbal y Santa Cruz se lo realiza en mar abierto, con el traslado desde las barcazas hacia el muelle, lo cual ocasiona retraso en el desembarque de los productos y en muchos casos, se estropea la carga. En las Islas Isabela y Floreana el desembarque se lo realiza por carga suelta debido a que no cuentan con la infraestructura para la carga contenerizada.

La Resolución No. 028/10, emitida por el Consejo de la Marina Mercante y Puertos, establece los requisitos que deben cumplir los buques que realizan el transporte de carga del continente hacia la provincia de Galápagos y viceversa. Esta normativa rigurosa conlleva a la obligatoriedad de los transportistas de realizar los procesos de acreditación, logística y cuarentena, que garantice la reducción al máximo de la incertidumbre del daño ambiental que se pudiera ocasionar en los traslados de los buques desde el puerto de Guayaquil hacia los puertos de las Islas San Cristóbal, Santa Cruz e Isabela.

Los precios para el traslado de los productos desde Guayaquil hasta Galápagos son regulados (se establecen y actualizan) por la resolución No. SPTMF 009-11. La

normativa ha establecido tres rutas: Ruta 1 Guayaquil – Puerto Baquerizo Moreno, Ruta 2 Guayaquil – Puerto Ayora y Ruta 3 Guayaquil – Puerto Villamil. En cada ruta y viaje se lleva una bitácora que registra el precio cobrado al cliente por la empresa de transporte, por el servicio de traslado de los productos, y se contemplan diferentes aspectos que se deben cumplir para garantizar un comercio justo en las Islas Galápagos.

Cuando un barco tiene problemas y se origina un desabastecimiento de productos en las Islas San Cristóbal, Santa Cruz e Isabela, éstos encarecen los precios y generan especulación, causando dificultades tanto a los comerciantes como a los habitantes de las islas. Los operadores logísticos tienen reglas claras en las normativas para controlar el encarecimiento de los fletes, teniendo ya fijados los precios justos por el traslado de los productos del continente hacia las Islas.

Al no existir un puerto adecuado para la descarga y almacenamiento de mercancía en las Islas Galápagos, que tenga el calado necesario para evitar que los buques encallen frente a las costas, dando lugar a impactos negativos en el ecosistema, especialmente cuando estos buques transportan combustibles o materiales peligrosos, ocasionando daños irreversibles al medio ambiente por su toxicidad, como en el caso del buque petrolero Jéssica, Se ha creado la normativa ambiental que establece protocolos para este tipo de emergencias. Así, los contenedores transportados son desembarcados en barcazas y gabarras a cierta distancia de las Islas, para ser trasladados hasta el “muelle” (en Santa Cruz la gabarra llega hasta el borde de la carretera al lado del canal de Itabaca, donde desembarca el camión con el contenedor; en Puerto Villamil en ocasiones los contenedores son decargados sobre las barcazas, adecuadas por los dueños de los mismos, y transportadas hacia un pequeño muelle – la mayoría de las veces la carga se extrae de los contenedores dentro del buque mismo) y luego al patio para su desconsolidación, siendo la capacidad de la barcaza de 2 contenedores por viaje.

La estiba en el puerto StoreOcean o en el puerto Caraguay de Guayaquil se la realiza con dificultades, debido a que la mercancía es variada y va a distintos destinos. Inicialmente se la trasladaba de forma suelta, lo cual originaba mayores problemas, tanto para su embarque como para su desembarque. Posteriormente, mediante resolución N° MTOP-SPTM-2016-0048-R publicada en el Registro Oficial Suplemento 724 de 01 abril del 2016, se estableció que la carga debe ser llevada en contenedores mediante los cuales se estiba las mercancías, siguiendo las normas básicas para la preservación del contenido. El problema que se presenta es que la carga es muy variada y en ocasiones se dificulta el paletizado. Al encontrarse la carga contenerizada, se hace más fácil la manipulación para el embarque y el desembarque en las gabarras que se ubican para el traslado del buque hacia el muelle, debido a que no existe un puerto donde se pueda descargar directamente.

En las Islas Galápagos existen dificultades en la aplicación de la normativa que regula la logística de la carga contenerizada entre los puertos de la zona continental y las Islas Galápagos, porque la infraestructura física que se utiliza no es la adecuada, puesto que no hay un puerto que garantice a los buques que puedan desembarcar los productos que se trasladan en contenedores.

Las autoridades de control no tienen la capacidad operativa para realizar la gestión de control para que se cumpla la normativa legal existente de acuerdo a las resoluciones No. MTOP-SPTMF-2016-0048R; No. SPTMF 009-11; No. 028/10 CMMP, debido a que existen procesos de control realizados de forma aleatoria en el puerto Caraguay y StoreOcean por la falta de personal para que se apliquen todos los procedimientos establecidos.

## **I.B. Objetivos del proyecto**

### **I.B.1. Objetivo General**

Analizar la capacidad de gestión existente para implementar las normativas que regulan la logística de la carga contenerizada entre los puertos del continente Ecuatoriano y las Islas Galápagos.

### **I.B.2. Objetivos Específicos**

- Realizar un diagnóstico de la situación actual de la normativa para la logística de carga contenerizada entre los puertos del continente Ecuatoriano y las Islas Galápagos.
- Establecer un marco teórico y conceptual sobre la capacidad de gestión y la logística de carga contenerizada, considerando el criterio de autores nacionales y extranjeros.
- Diseñar un estudio de factibilidad que viabilice la capacidad de gestión para la implementación de las normativas que permita mejorar la logística de carga contenerizada entre los puertos del continente Ecuatoriano y las Islas Galápagos.

## **I.C. Justificación**

La presente investigación tiene como finalidad que se considere la asesoría que se realiza para analizar la normativa existente que regula la actividad de la logística de carga contenerizada de los diferentes productos que se necesitan en las Islas San Cristóbal y Santa Cruz, y en el caso de la Isla Isabela donde se traslada como carga suelta, debido que no va contenerizada, con el fin de tener un mayor criterio para

aportar con una propuesta que conlleve al mejoramiento de la actividad portuaria en la Islas Galápagos.

La investigación es importante porque existen dificultades dentro de la actividad logística, en las Islas Galápagos no existen puertos de calado adecuado para los buques por lo que se ha ido adoptando normativas que han sido adecuadas en ciertos aspectos. La Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial como máxima Autoridad Portuaria y del Transporte Marítimo tiene la finalidad de emitir la normativa que permita el cumplimiento de los estándares y acciones de protección al ambiente y especies de flora y fauna en coordinación con las autoridades de Galápagos.

La mercadería se debe trasportar en gabarras desde el buque hasta el muelle, en donde se desembarca, para luego ser distribuida a sus respectivos propietarios. El proceso de carga, estiba, descarga y desestiba es muy complejo, los productos son variados y de diferentes presentaciones y tamaños. Aquellos procesados ya vienen en empaques y cartones que facilitan su paletizado, pero hay otros, como las legumbres y frutas, que deben ser ubicados dentro de gavetas, lo cual hace que se incremente el valor por el servicio de manipulación y traslado. Los buques cargan en Guayaquil en el muelle de la Caraguay o en el muelle privado StoreOcean, donde se estiba los contenedores de 20 y de 40 pies, además de plataformas en las que se traslada mercadería suelta.

Todos los años los buques presentan dificultades, como por ejemplo: en febrero 2018 el buque Orca I que se accidentó en Guayaquil en el muelle de la Caraguay con material pétreo, en el mes de enero 2018 el carguero Baltic Betina estuvo escorado en la Isla San Cristóbal, Galápagos no tienen un puerto con el calado adecuado, donde los buques realicen la descarga de los contenedores, en las tres Islas se lo realiza en las

barcazas o gabarras para luego ser transportado hacia el muelle y el depósito de contenedores.

Cuando existen problemas de encallado de los buques se presentan consecuencias negativas dentro de las islas, en consecuencia la mercadería no llega a tiempo, lo cual trae como dificultades que los alimentos perecibles se dañen, haya escases de productos y en otros casos tengan que trasladarse vía aérea lo cual encarece aún más el precio al consumidor final; el presente proyecto se pretende aportar con una propuesta que conlleven a un mejoramiento de los procesos y procedimientos para el traslado de los productos básicos desde el continente ecuatoriano hacia las Islas Galápagos.

Como estudiante de la Universidad Del Pacífico, en la Facultad del Mar y Medio Ambiente se ha recibido la formación académica que permite tener conocimientos básicos sobre la actividad de la logística que se utiliza para el transporte de los productos desde el puerto de Guayaquil hacia las Islas Galápagos, siendo consciente que existen normativas que deben ser aplicadas con el fin de que los procesos sean mejorados y toda la sociedad Galapagueña se vea beneficiada.

El ecosistema de las Islas Galápagos es importante a nivel mundial, es un Patrimonio Cultural de la Humanidad declarado por la UNESCO, debido a lo cual se tienen que emitir las normativas necesarias para que sea protegido de forma integral, por su valor para el ser humano, siendo un reservorio natural de diferentes especies que se desarrollan en las Islas como un hábitat natural, es por ello que toda actividad humana debe garantizar que exista la protección al medio ambiente del ecosistema de las Islas Galápagos.

## **I.D. Hipótesis**

Con la presente investigación que se ha planteado se busca comprobar que:

La Subsecretaría de Puertos, Transporte Marítimo y Fluvial y la Agencia de Regulación y Control de la Bioseguridad y Cuarentena para Galápagos sí tienen la capacidad de gestión para implementar las normativas que regulan la logística de la carga contenerizada entre los puertos del continente Ecuatoriano y las Islas Galápagos.

## **I.E. Fundamentos teóricos**

### **I.E.1. Capacidad de gestión**

La capacidad de gestión se considera aquella fortaleza que tiene alguna entidad de contar con los procesos y personal adecuados para el cumplimiento de una normativa o principios básicos dentro de la administración de la logística. (Villagómez) al referirse a la capacidad de gestión dentro de una institución señala que “es una de las categorías de mayor influencia para el éxito de la política descentralizadora asumida al interior del Estado como equilibrio entre los organismos centrales y los entre periféricos” (19). Las entidades gubernamentales en unos casos se inflan de personal por compromisos políticos u otros acuerdos que van en contra de los principios de eficiencia y eficacia, mientras que en otros casos existe falta de personal debido a que no proporcionaban temas de mayor relevancia, por lo cual habían dificultades en la gobernanza y capacidad de gestión.

Según la UNESCO citado por (Maradona, Facet y Lara) expresa que la capacidad institucional “refleja una interacción entre cuatro niveles: las capacidades de los individuos, la efectividad de la organización, las normas y práctica que regulan la gestión pública y el contexto político social y económico” (3). Las instituciones gubernamentales tienen capacidad de gestión cuando se involucra los elementos que la

regulan y viabilizan su accionar para lo cual se requiere tener gente preparada para el ejercicio de sus funciones, que se cumplan con las metas propuestas, que exista un marco jurídico que la regule y que cuente con los recursos necesarios para desarrollar su labor de forma eficiente.

El control de la gestión es fundamental para saber la capacidad que se tiene, dentro de una institución o entidad, con el fin de que se logre el establecimiento de los recursos utilizados en el cumplimiento de un objetivo o meta previamente establecido, para toda organización es necesario que se ejecute la gestión y el control de la misma, que se mida la efectividad dentro de la capacidad institucional que se tiene para realizar una labor específica, lo cual se puede valorar si se está cumpliendo con los objetivos organizacionales. (Mochón 208)

#### **I.E.1.a Descentralización en el Ecuador según la Constitución del 2008**

Uno de los cambios más importantes que se realiza en el Ecuador a partir de la aprobación de la Constitución Política de la República del año 2008 es la descentralización, lo cual produce transformaciones estructurales tanto administrativas, económicas y políticas puesto que se establecen competencias exclusivas para cada uno de los niveles de gobierno del Estado.

La descentralización dentro de la Constitución se establece para señalar las competencias exclusivas que tiene cada uno de los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) y Régimen Especial para la provincia de Galápagos debido a la conservación del patrimonio natural, la administración de este Régimen Especial la tiene un Consejo de Gobierno que está presidido por un delegado de la Presidencia de la República, que se articula con los Alcaldes y Alcaldesas de los Municipios de la provincia de Galápagos.

Las competencias son exclusivas de cada nivel de gobierno para la prestación de servicios públicos, el gobierno central tiene competencias que abarcan asuntos de interés nacionales en diferentes áreas, mientras que los otros niveles de gobiernos autónomos descentralizados tienen competencias exclusivas dentro del servicio público que beneficie directamente en el territorio.

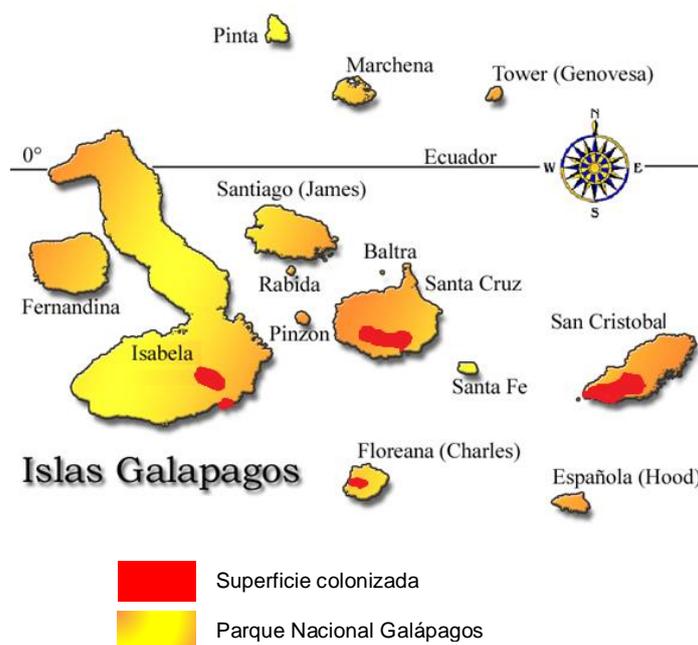
Con la aprobación de la Constitución Política de la República del Ecuador 2008 se establece el Gobierno de Régimen Especial, el cual es dirigido por el Consejo de Gobierno de Régimen Especial de Galápagos (Art. 258), lo preside el delegado de la Presidencia de la República, también es integrado por los Alcaldes o sus delegados de los GAD, delegado de la Junta parroquial y organismos de organizaciones, como responsabilidades tiene la planificación del desarrollo de la provincia, el ordenamiento territorial, derechos de migración u otra actividad humana. (Salcedo 39)

### **I.E.1.b. Generalidades de Galápagos**

#### **I.E.1.b.(1). Geografía de Galápagos**

El nombre oficial es Archipiélago de Colón, o también conocido como Provincia de Galápagos, su capital es Puerto Baquerizo Moreno, se encuentra localizado en el Océano Pacífico, a la altura de la línea ecuatorial, a una distancia aproximada de 960 km de la zona costera continental ecuatoriana, la zona de la Reserva Marina tiene una extensión de 133.000 km<sup>2</sup>, posee 7.995,4 km<sup>2</sup> de extensión territorial, 4 Islas son habitadas, San Cristóbal, Santa Cruz, Isabela y Floreana, están conformadas por área urbana y rural, es parte del Régimen Especial, por lo que tiene su Consejo de Gobierno que es el organismo responsable de la administración de la provincia, la planificación y el Ordenamiento Territorial, el manejo de los recursos y la organización de las actividades que se realizan en Galápagos. (Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos 7-9)

Figura 1 Asentamientos humanos en Galápagos



Fuente: Plan de Desarrollo y Ordenamiento territorial

Elaboración: Senplades

### Población de Galápagos

La población de las Islas Galápagos de acuerdo con los datos del Censo de Población realizado por el INEC en el año 2010, en el que se consideró una población de 25.124 habitantes (12.103 mujeres y 13.021 hombres), quienes están distribuidos el 61% en la Isla Santa Cruz, el 30% se encuentra en la Isla San Cristóbal y en la Isla Isabela el 9%. La población se auto identifica como Mestizos (75%), Blancos (10%) e Indígenas (7%). Con la Ley Especial para Galápagos de 1998 se establecieron 3 categorías de residencia: Residente permanente, Residente temporal y Turista.

En 1959 se estableció el Parque Nacional Galápagos debido a la presión por los residentes (2000 personas aproximadamente), por la necesidad que había de proteger a las especies nativas de flora y fauna, y más tarde en 1964 con la Estación Científica Charles Darwin, los científicos del mundo pudieron hacer sus investigaciones científicas, esto además permitió establecer políticas y estrategias que conlleven a la

conservación de las Islas, en 1973 se eleva a categoría de provincia del Ecuador, en 1978 se declara Patrimonio Natural de la Humanidad por la UNESCO; con el turismo se inicia una nueva etapa dentro de las Islas puesto que se incrementó la demanda de productos de consumo como consecuente la población flotante creció de forma sostenible, según los datos en 1980 se tuvo 17.445 turistas y en el año 2013 el número fue de 204.395 turistas. (Salcedo 41)

#### **I.E.1.b.(2). Economía de Galápagos**

La actividad económica principal en la Islas Galápagos es el comercio al por mayor y menor (12%), la segunda actividad es la administración pública y defensa (10%), seguido por la agricultura, ganadería, silvicultura y pesca (9%), luego la construcción (7%), transporte y almacenamiento (7%). La actividad comercial al por mayor y menor se encuentra ejecutada en su mayoría por mujeres (917) mientras que los hombres (701), en las siguientes actividades laborales los hombres predominan por sobre las mujeres. (INEC, 2010)

#### **I.E.1.b.(3). Abastecimiento en Galápagos**

Hasta 1970 Galápagos se encontraba aislada del Ecuador, luego de esta fecha que el turismo se considera como base de la actividad productiva lo que incrementa la demanda de productos para el consumo, existiendo la necesidad de transportarlos desde el continente por vía marítima, se decidió utilizar los buques de carga, el problema que se presenta es que existe alto riesgo, además originó que los productos tengan un valor adicional por el traslado.

Según (Cruz 30) en las Islas Galápagos se consume en alrededor de 6.500 toneladas mensuales, las cuales son transportados en buques porta contenedores que son estibados en el muelle de Caraguay y en el muelle privado StoreOcean en la ciudad de Guayaquil y desestibados en el mar en barcazas que trasladan hasta el muelle de la

Predial y en el muelle Jesús de los Mares en la Isla San Cristóbal, el muelle de Itabaca en la Isla Santa Cruz, el muelle El Embarcadero de la Isla Isabela, el muelle Rolf Wittmer en la Isla Floreana.

En San Cristóbal y Santa Cruz una vez en el muelle se traslada vía terrestre en un patio donde es retirada por sus dueños, este proceso de desembarque de los contenedores desde el buque hasta que llegue al patio de acopio les toma alrededor de mínimo 3 horas. Mientras que en las Islas Isabel y Foreana la carga suelta llega al muelle y se la entrega al propietario. (Salazar 17)

### **I.E.2. Logística de la carga que se envía a Galápagos**

(Ballou) señala que “es un conjunto de actividades funcionales (transporte, control de inventarios, etc.) que se repiten muchas veces a lo largo del canal de flujo” (7). Ninguna empresa es capaz de gestionar todo el proceso desde la producción hasta la llegada del producto al hogar del consumidor, por lo que tiene que valerse de una logística que permita el cumplimiento de tal fin, en esta logística aparece la transportación como un elemento fundamental.

Al respecto de la logística (Mora) señala que “es una actividad interdisciplinaria que vincula diferentes áreas, considerando el almacenamiento, transporte, distribución física y los flujos de información” (61). La función de la logística conlleva a un proceso muy importante y fundamental en la gestión industrial y del comercio interior y exterior, puesto que la gestión logística permite tener claro los diversos procesos que encierran necesitan ser eficientes en el manejo de los recursos que se tienen dentro de un tiempo determinado.

La logística al ser una función muy importante dentro del comercio marítimo es fundamental que se manejen criterios de eficiencia con el fin de optimizar los recursos

utilizados, por lo que se toma en cuenta que las operaciones tienen que ser secuenciales para que el tiempo utilizado sea corto, además hay que contar con las medidas de seguridad para evitar accidentes o el daño de las mercancías, por lo cual la cadena de logística tiene que seguir los procesos ya establecidos para la manipulación de los diversos tipos de mercaderías.

#### **I.E.2.a. Consolidación de la carga hacia Galápagos**

La consolidación según (Barrera y Carbonell) se la realiza cuando “la carga estibada en los contenedores debe ser asegurada en todos sus lados para evitar que se desplace, en particular hacia la puerta. Los espacios entre los paquetes y las paredes del contenedor deben ser rellenados” (79). Es la agrupación de las mercaderías en un área establecida, las mercancías tienen que estar completamente aseguradas en sus empaques primarios y/o secundarios, además de ser transportadas en pallets, cuando se estiban sacos deben ubicarse en forma de cruz.

#### **I.E.2.b. Estiba de los contenedores**

Sobre la estiba (Barrera y Carbonell) consideran que es “el arte de colocar la carga a bordo para ser transportada con la máxima seguridad para el buque y para la tripulación... La distribución y colocación de mercancías a bordo debe realizarse de tal forma que quede con suficiente estabilidad” (69). La estiba a más de ser la colocación de la carga dentro de buque, va más allá porque tiene mucho que ver con la estabilidad que se le pueda proporcionar al buque y a su vez la distribución interior facilita la carga y descarga.

La estiba es la ubicación de las mercancías dentro de lo que es una Unidad de Transporte de Carga (UTC) para lo cual se consideran diferentes aspectos de acuerdo con las características, el peso, y la forma. El cargador u operador logístico tiene la responsabilidad sobre la estiba, que sea la adecuada, y cumpla la normativa tanto

nacional e internacional. Se tiene que realizar considerando que las mercaderías sólidas deben ir encima de los productos líquidos, además se tiene que considerar un plan de carga para que sea bien utilizado el espacio dentro de los contenedores.

Para la seguridad de la carga, es recomendado que se establezca un plan de carga, en el cual se establece la forma de la distribución de la carga, considerando los productos que se transportan para tener la integridad evitando la contaminación, además se considera la distribución adecuada del peso, la fragilidad de ciertos productos, correspondiendo a los más frágiles ser ubicados en la parte superior, los contenedores que van al último puerto deben ser los primeros en embarcarse. Aquellas mercancías que pueden producir humedad en la parte baja, mientras que las sólidas arriba y nunca hay que exceder la capacidad del buque. (Barrera y Carbonell 81)

### **I.E.3. Transporte marítimo hacia Galápagos**

Según la (Secretaría de Transportes de Chile) “el transporte marítimo es el modo de transporte más eficiente cuando las distancias son mayores de 1.000 km., debido a que se puede movilizar grandes cantidades de productos, debido a la gran capacidad de los buques” (1). Históricamente se conoce que el transporte marítimo ha permitido y viabilizado el comercio internacional, el mismo que ha venido evolucionando con la implementación de las nuevas tecnologías para la navegación con el propósito de tener elementos que permitan alcanzar mayores niveles de eficiencia, al optimizarse costos.

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre el comercio y Transporte (UNCTAD) señala que aproximadamente el 90% del comercio a nivel mundial utiliza la transportación marítima, siendo miles de millones de toneladas que son transportadas de un puerto a otro. En la antigüedad los buques tenían una capacidad corta de carga, la

cual se la transportaba suelta, posteriormente se establecieron los contenedores, y en la actualidad existen buques que pueden transportar hasta 22.000 TEUs.

La transportación marítima de los productos que se trasladan desde la parte continental hacia las Islas y viceversa, considera que tiene un impacto en doble vía, uno puede ser impacto ambiental que ocasiona al tener un accidente la carga caería al mar afectando negativamente al ecosistema de la reserva marina de Galápagos, el otro es el impacto social que se produce cuando existe algún accidente que ocasiona la pérdida de los productos porque origina desabastecimiento de dichos productos en las Islas encareciéndolos considerablemente. (Intriago 9)

El transporte marítimo es la principal forma de riesgo para la introducción de especies exógenas y exóticas por el deficiente control que se tiene por parte de las autoridades, existen diversas actividades que se realizan para tratar de preservar el ecosistema, pero se presentan dificultades de logística porque no se cuenta con un puerto de embarque y desembarque de los productos. (Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos 137)

### **I.E.3.a. Evolución del transporte marítimo**

Desde tiempos remotos el transporte marítimo ha sido el medio de comunicación para el comercio mundial, el cual utilizaba puertos y barcos pequeños, que permitían movilizar cantidades pequeñas de productos, ya en la edad media cuando se realiza el transporte de mercancías con otras ciudades era muy utilizado existiendo diversas rutas, ya a mediados del siglo anterior se utilizaban embarcaciones cada vez de mayor capacidad y velocidad, que permitieron hacer más eficiente la transportación marítima. (Paucar)

Las instalaciones portuarias también tuvieron su desarrollo a través de los tiempos, para albergar mayor capacidad en sus operaciones que se realiza en los

diferentes países costaneros; con el fin de facilitar el transporte de buques con mercancías entre los océanos se realizó el Canal de Panamá, las tecnologías para las operaciones en los puertos ha ido mejorando con el fin de optimizar el tiempo y los recursos invertidos, con el propósito de tener mayor capacidad de transportar las cargas del comercio mundial.

### **I.E.3.b. Clasificación de las mercancías**

El comercio mundial mueve grandes cantidades de productos desde un lugar hacia otro, por lo cual se tuvo que adoptar una forma estandarizada para su movilización, por su variedad y para tener un mayor criterio en su manipulación es necesario clasificarlos, de manera general se ha aceptado la clasificación en tres tipos: gráneles líquidos, gráneles sólidos y mercancía contenerizada.

#### **I.E.3.b.(1). Gráneles líquidos**

Se considera que es el 40% de la carga total mundial que se transporta por vía marítima, de los cuales, los hidrocarburos agrupan un número considerable de toneladas que se encuentran en este grupo. Para su traslado, existen recipientes especiales que permiten su transferencia de manera segura, previniendo algún riesgo de derrame o contaminación.

#### **I.E.3.b.(2). Gráneles secos**

Son alrededor del 30% de las diferentes mercancías transportadas, los cuales se encuentran en diversos productos como minerales, carbón y cereales. Estos productos son estibados directamente en la bodega especial del buque que ha sido establecido para su ubicación.

#### **I.E.3.b.(3). Mercancías contenerizadas**

El comercio mundial en los actuales momentos ha presentado la necesidad de desarrollar diferentes mecanismos que conlleven al mejoramiento del sistema portuario,

siendo la carga contenerizada una de las principales formas de transporte de los productos en los buques. Las cargas contenerizadas son transportadas de forma multimodal combinando el transporte terrestre y marítimo, son más fáciles de transportarlas desde el lugar de origen hasta el sitio de destino. (Jerez 41)

Existen dos términos para expresar el tipo de carga: Condicion Less Container Load (LCL) y Condicion Full Container Load (FCL). En la primera modalidad, LCL, la carga se consolida bajo la responsabilidad del agente o de la línea naviera, la mercadería se la recibe en el lugar designado por el agente, en la fecha prevista para su posterior consolidación. En la segunda modalidad FCL la carga es consolidada por el propietario y transportada para que el agente la reciba y embarque. (Baena 79)

### **I.E.3.c. El contenedor**

El contenedor es un medio para el transporte de productos, en 1965 la ISO (International Standard Organization) creo la Norma UNE 49-751 h1 que establece una definición y tipos de los contenedores: corriente, para líquidos o gases; refrigerado y ventilado; y tamaños: 20 y 40 pies. El tamaño de un contenedor es expresado en TEU (Twenty Feet-Equivalen Unit) que equivale a 8 pies de ancho, 8 pies de alto y 20 pies de largo, por lo que el contenedor de 40 pies va a ser contado como 2 TEUs, debido a que tiene el doble de capacidad que el normal.

La mercancía debe ser estibada y asegurada dentro del contenedor equilibrando la carga, luego que ser cerrado no se vuelve a abrir, salvo en el caso del control posterior de las autoridades. Los productos tienen que ser asegurados para que puedan soportar el manejo de la mercancía en el embarque y desembarque, además, en el viaje marítimo el contenedor está sujeto a diferentes movimientos en el buque, que pueden ocasionar daños en los productos.

### **I.E.3.d. Buques portacontenedores**

Los buques portacontenedores según (Carrillo) tienen el propósito de “transportar diferentes mercaderías dentro de contenedores enormes, de un país a otro. Se utilizan grúas para poder cargar y descargar estos contenedores” (40). Los buques portacontenedores facilitan el comercio internacional puesto que hacen más fácil la transportación de los productos de un lugar a otro. Considerándose que gracias a su infraestructura facilita la carga de los contenedores de forma más eficiente. Debido a la funcionalidad se han clasificado según: lugar de navegación, tonelaje, y propulsión.

**Lugar de navegación:** Es importante considerar la región donde se va a trabajar, si es vía fluvial o marítima, es de allí donde sale el criterio de los buques de aguas cerradas para ríos o lagos; buques costeros para la navegación corta entre poblaciones cercanas; y los buques oceánicos que están diseñados para navegar en por los océanos.

**Tonelaje:** Los buques portacontenedores son diseñados para lograr la máxima eficiencia en la transportación de las mercancías de un puerto a otro, existen diferentes generaciones de buques que tienen gran capacidad de cargas.

**Propulsión:** Estos buques son armados considerando el tipo de impulso que van a tener es decir si se navegará con motor o turbina, constan en este grupo los: MS Motor Ship, TS Turbine Ship, CMV Container Motor Vessel, CTV Container Turbine Vessel.

La manipulación de los contenedores para el embarque en los buques se lo realiza mediante el uso de maquinarias especiales, entre las más utilizadas están:

*Grúa pórtico:* Tiene una estructura en forma de torre sobre raíles, tiene la finalidad de cargar o descargar los contenedores dentro del buque, pueden medir entre 25 y 40 metros, depende del tamaño la capacidad de carga de los contenedores.

*Grúa pórtico móvil o transtainers:* Tiene una estructura que puede desplazarse a lo largo del terminal por medio de ruedas, pueden colocar 5 o 6 contenedores apilados de forma vertical.

*Carretilla pórtico:* Posee ruedas que permiten desplazarse por la terminal, su función es trasladar los contenedores en tierra de un lugar a otro.

*Carretilla elevadora:* Tiene ruedas, las posteriores permiten dirigir la maniobra, puede transportar un contenedor y elevarlo hasta la altura de 5 contenedores uno encima de otro.

*Grúas polivalentes:* Tienen diferentes propósitos, pueden manipular diferentes tipos de carga.

#### **I.E.4. Puertos Marítimos**

El comercio internacional ha tenido una importante evolución por lo cual la (Secretaría de Transportes de Chile) señala que “el comercio por vía marítima y los tamaños de las naves han evolucionado imponiendo nuevos requerimientos sobre los sistemas portuarios del mundo. Este sector ha debido adaptarse con soluciones de productividad, gestión y modernización institucional” (24). Los puertos permiten la comunicación y el comercio entre diferentes poblaciones de diversos países y continentes, han evolucionado de manera muy significativa para albergar mayor capacidad de carga, y por tener un mayor calado para buques más grandes.

## **CAPÍTULO II: SITUACIÓN ACTUAL SOBRE LA IMPLEMENTACIÓN DE NORMATIVAS**

En el Ecuador se tiene diferentes normativas legales que regular las diversas actividades productivas, mayormente aquellas que generan algún tipo de impacto negativo en el ambiente, afectando gravemente al ecosistema. En las Islas Galápagos se tiene el Régimen Especial por ser un lugar declarado por la UNESCO como Patrimonio Natural de la Humanidad debido a la importancia que tiene para el mundo por su biodiversidad.

En la actualidad, se ha implementado diversas normativas por parte de las autoridades pertinentes que conllevan a una estricta revisión de los procesos de traslado de productos para evitar el deterioro o daño de los ecosistemas marinos y terrestres de las Islas Galápagos, por la introducción de especies invasoras o por el riesgo de contaminación ambiental que afecte a la flora y fauna.

Las normativas implementadas son de cumplimiento obligatorio. Las autoridades realizan controles para la acreditación de los prestadores de servicios de transportación de mercaderías desde el puerto Caraguay o el puerto StoreOcean; además los buques son acreditados e inspeccionados para el otorgamiento de los permisos de operación, los buques deben pasar por un periodo de fumigación antes de que se proceda a la estiba de los contenedores. Los problemas que se presentan ocurren al momento de la estiba de la carga dentro del contenedor puesto que el personal no puede verificar todos los contenedores, por lo que se realiza un control deficiente, en la estiba al contenedor si se ejecutan los procesos de forma estricta.

## **II.A. Normativa legal**

### **II.A.1. Leyes y ordenanzas**

En el país existen un sinnúmero de leyes y acuerdos ministeriales, así como ordenanzas municipales que regulan las actividades de las empresas a nivel nacional con la finalidad de que se garantice el cumplimiento del pago de los tributos, cuidado al ambiente, trato digno a los trabajadores, entre otros.

#### **II.A.1.a. Constitución Política de la República del Ecuador**

En el Ecuador la Ley Suprema es la Constitución Política de la República que reconoce derechos para la naturaleza y a la población que pueda vivir en un ambiente sano, siendo deber del Estado ecuatoriano establecer las políticas que garantice su protección y cuidado, para lo cual las instituciones dentro de sus competencias deben realizar los diferentes controles que garanticen la preservación de los ecosistemas del territorio ecuatoriano (Arts. 14, 30, 72, 85 al 91, 395 al 399).

#### **II.A.1.b. Ley Orgánica de Régimen Especial de la Provincia de Galápagos (LOREG)**

La Ley Orgánica de Régimen Especial de la Provincia de Galápagos, aprobada en el año 2015, por la Asamblea Nacional constituye la normativa que permite establecer el ordenamiento jurídico para la protección y conservación de sistemas ecológicos y la biodiversidad en Galápagos, se articula las instituciones de Gobierno y control para que se logre el propósito del cuidado de la zona protegida, existen sanciones para quienes incumplan la normativa.

### **II.A.1.c. Reglamento a la Ley Orgánica de Régimen Especial de la Provincia de Galápagos**

Se considera a la Autoridad Nacional Ambiental como la máxima entidad para el cuidado del Parque Nacional Galápagos, se establece el Sistema de Monitoreo de Embarcaciones con el propósito de tener un control naval automatizado del tráfico marítimo dentro de la Reserva Marina. Regulación de las actividades productivas, acciones para el control ambiental y bioseguridad, se establecen las responsabilidades y el alcance de las decisiones de la Agencia de Regulación y Control de la Bioseguridad y Cuarentena para Galápagos (ABG).

### **II.A.1.d. Ley de Transporte Marítimo y Fluvial**

La Ley de Transporte Marítimo y Fluvial expedida mediante Decreto Supremo 98, y publicado en el Registro Oficial 406 de 01 – feb – 1972, con la última modificación el 26 de agosto de 2009, establece las diferentes funciones y competencias de las entidades públicas de administración, control y fiscalización de las actividades de transportación que se realizan por agua, en sus 10 artículos determina a la Dirección de Marina Mercante y del Litoral como la entidad ejecutora de la política de transporte por agua que la determine el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos.

### **II.A.1.e. Resoluciones del Consejo de Gobierno**

*Resolución 004-CGREG-11-11-2015:* En esta resolución el Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos da a conocer que se encuentra aprobado el Plan de Desarrollo Sustentable y Ordenamiento Territorial para Galápagos, en donde se establece los diferentes lineamientos para todas las actividades que se ejecutan en el

área de influencia, considerando inclusive la transportación marítima de los productos desde la parte continental hacia Galápagos y viceversa.

#### **II.A.1.f. Resoluciones Ministeriales**

*Resolución 028/2010 del 10 de diciembre del 2010 se establecen los requisitos que deben cumplir los buques que realizan el transporte de carga del continente hacia la Provincia insular de Galápagos y viceversa.* Debido a que en la Constitución se establece el derecho de la población al Buen Vivir; y, considerando que el Estado es el rector de las políticas públicas y que se debe tener una normativa que esté acorde con la Organización Marítima Internacional (OMI); en esta resolución se establece que los buques deben estar acreditados, por lo cual tienen que contar con el permiso de operación, Así mismo, las mercaderías deben tener pólizas de seguros siendo responsabilidad del armador. Para un mayor control de cuarentenamiento y bioseguridad, considerando la fumigación del buque antes del embarque de los productos, se deben cumplir los requisitos sobre la conservación ambiental y la seguridad de la vida en el mar, clasificación de la embarcación, los itinerarios, integridad de la carga donde se establece la obligatoriedad del uso de pallets o de embalajes adecuados, temperatura recomendada para la conservación de alimentos, en caso de incumplimiento de la norma establecida las autoridades suspenderán los permisos y las sanciones respectivas.

El Consejo de Gobierno de Galápagos, la Dirección del Parque Nacional Galápagos, el Sistema de Inspección y Cuarentena para Galápagos (SICGAL), Agrocalidad, la Subsecretaría de Puertos y Transportes Marítimo y Fluvial (SPTMF), y la Dirección Nacional de Espacios Acuáticos (DIRNEA); son las instituciones encargadas de velar por el correcto cumplimiento de la normativa antes mencionada.

*Resolución 312/001 se expide el Reglamento para el transporte de mercancías peligrosas.* Establece que se debe contar con personal especializado para el manejo de este tipo de carga desde la salida del puerto en el área continental hasta su llegada al sitio de desembarque en las Islas Galápagos, clasificando el tipo de material peligroso en 9 clases, siendo unas de despacho inmediato no permitiendo su almacenamiento dentro del área portuaria, mientras que las otras pueden ubicarse pero con las debidas seguridades. Estos productos deben estar con la señalética del Código Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG). En esta resolución se expone que será responsable del cumplimiento la Subsecretaría de Puertos y Transportes Marítimo y Fluvial.

*Resolución 009/11 que establece las tarifas para el transporte marítimo de cabotaje entre Guayaquil y la provincia de Galápagos y viceversa.* En esta resolución se establecen tres rutas: desde Guayaquil hasta Puerto Baquerizo Moreno (Isla San Cristóbal) en la ruta 1, desde Guayaquil hasta Puerto Ayora (Isla Santa Cruz) en la ruta 2; desde Guayaquil hasta Puerto Villamil (Isla Isabela) Puerto Velasco Ibarra (Isla Floreana) en la ruta 3; se considera que es necesario tener las reglas claras sobre la protección al ecosistema marino de Galápagos, por lo cual se establecen que se debe utilizar las embarcaciones que han sido acreditadas, por lo cual los valores se tiene que cobrar por el transporte de carga de los productos de acuerdo con los valores que establece en el tarifario de esta resolución, en esta resolución no se establecen los mecanismos de control, sanciones o responsables de la verificación y cumplimiento.

*Resolución 0048/2016 del 17 de marzo de 2016, Normativa para la prestación del servicio de Transporte Marítimo de carga desde Ecuador continental hacia la provincia de Galápagos y viceversa.* Existió la necesidad de tener la normativa para garantizar la seguridad jurídica que tienen los inversionistas en las Islas Galápagos, puesto que es deber del Estado administrar los sectores estratégicos y siendo

responsabilidad de proveer los servicios de infraestructuras portuarias y la regulación del transporte marítimo.

Bajo esta normativa se establece que los buques que presten el servicio público de transporte marítimo de carga deben ser de bandera ecuatoriana, salvo por alguna emergencia que se puede contratar temporalmente un buque de bandera extranjera, para lo cual la SPTMF debe otorgar el permiso de autorización de la nave, con la ruta respectiva, la capacidad de almacenamiento de carga.

En la normativa se establecen los diferentes procedimientos que se deben seguir en la acreditación para el transporte marítimo de cargas, además de las condiciones técnicas y seguridad de las naves para prestar el servicio de forma segura. Esta normativa regula la transportación de la carga contenerizada, considerándose la Normativa establecida por la Organización Marítima Internacional (OMI) para precautelar la vida humana y marina de la prevención de que especies invasoras ingresen a las Islas Galápagos, puesto que antes se transportaba la carga paletizada, por lo que los propietarios debían esperar horas hasta que sus productos sean embarcados, se las estibaba de manera inadecuada, la carga perecible era transportada a la intemperie, lo cual fue regulado al existir el centro de acopio de las mercancías de acuerdo a un cronograma para que luego sea contenerizada.

Debe existir un plan de estiba, el Ministerio de Ambiente y la Agencia de Regulación y Control de la Bioseguridad y Cuarentena para Galápagos (ABG) son los responsables de verificar el buque y sus bodegas. El cumplimiento de esta resolución está a cargo la Dirección de Transporte Marítimo y Fluvial, Dirección de Puertos de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial (SPTMF), Consejo de Gobierno de Régimen Especial de Galápagos (CGREG), Dirección del Parque Nacional

Galápagos (DPNG), Agencia de Regulación y Control de la Bioseguridad y Cuarentena para Galápagos (ABG), Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos (DIRNEA).

*Resolución 0088/2018 del 16 de junio del 2016, Regulaciones para el control y certificación de la masa bruta verificada, de los contenedores con carga.* Se la adopta conforme a las disposiciones de la Regla VI/2 del convenio para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), en forma general se disponen 2 métodos para obtener la masa bruta, con lo cual se puede determinar de manera técnica el peso de cada contenedor mediante un procedimiento que conllevará a la emisión de un documento de expedición de la masa bruta verificada. Se dispone que la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial (SPTMF) realice las inspecciones con cargo a la terminal portuaria.

#### **II.A.1.g. Ordenanzas Municipales**

El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Guayaquil a través de su Concejo Municipal expide la *Ordenanza que regula las condiciones de Ordenamiento y edificación de los Depósitos de contenedores vacíos temporales en el cantón Guayaquil*. En la Ordenanza se regula las zonas y sectores en los que se puede ubicar la actividad de los depósitos de contenedores sea para consolidación o su desconsolidación, así como las normas técnicas y condiciones que deben cumplir para su desarrollo.

El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Guayaquil a través de su Concejo Municipal expide la *Ordenanza que norma las operaciones en el muelle Municipal Caraguay y que establece las tasas por utilización del mismo*. En esta ordenanza se regula las actividades de carga y descarga hacia diferentes destinos

fluviales o marítimos como Isla Puná o Galápagos, estableciéndose las condiciones y requisitos para utilizar las instalaciones, así como los permisos y tasas que se deben aplicar a cada una de las operaciones.

## **II.B. Logística de carga contenerizada**

### **II.B.1. Antecedentes del transporte marítimo hacia Galápagos**

El transporte de los diversos productos hacia las Islas Galápagos se lo ha realizado tradicionalmente considerando la carga suelta y posteriormente se hizo uso de los pallets, sin embargo, esta modalidad no garantizaba la seguridad y sanidad de la carga, esto debido a que se tenía la infraestructura básica para esta forma de transportar la carga desde la ciudad de Guayaquil hasta las Islas Galápagos.

Este sistema de carga pese a ser ajustable a la infraestructura existente en aquél momento no aseguraba la sanidad de la carga, puesto que existía riesgo con agentes externos y de pérdidas de la carga por maniobras fallidas en el embarque o desembarque, e incluso cuando existían problemas en los buques cargueros.

(Wildaid) señala que “en el año 2011 se estimó que solo entre el 1% y 2% de la carga de alimentos frescos (papas, cebollas, plátanos, yucas y bananas) que se enviaron por vía marítima hacia Galápagos fueron inspeccionados” (76). Las cargas de los productos deben ser ejecutadas considerando diferentes procesos que son establecidos por la normativa expedida por las diferentes entidades de control de acuerdo al ámbito de su competencia, pero que no se puede ejecutar con éxito debido a la falta de personal calificado para su implementación.

Posteriormente, se propone el uso de los contenedores al contarse con embarcaciones modernas y amplias, que garantizan la sanidad de la carga, además del

cuidado del ecosistema, mayor eficiencia en el traslado de los productos al tenerse la oportunidad de transportar mayor cantidad de toneladas de aquellos bienes de consumo en las Islas Galápagos, sin embargo el problema que se origina es que tanto en el puerto Caraguay de Guayaquil como en las Islas Galápagos no existe la infraestructura para el embarque y desembarque de los contenedores de forma segura.

Existen ideas y planteamiento de estudios para la construcción de dos puertos que faciliten la labor de embarque y desembarque de las mercaderías contenerizadas, lo cual proporcionaría una ventaja y ahorro significativo tanto en tiempo como en dinero, sin embargo, su ejecución depende del financiamiento que aporte el Gobierno Nacional, lo cual facilitaría la labor de los armadores de buques, con una inversión de USD \$ 18 millones, financiado por el Banco de Desarrollo del Ecuador y el Ministerio de Finanzas, no se ha definido el lugar donde se construiría el puerto en Galápagos.

En el Plan de Desarrollo Sustentable y Ordenamiento Territorial - Plan Galápagos 2015 – 2020 señala el (Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos) que “la cadena logística del transporte de carga marítima sea mejorada, ya que en la actualidad existen muchos actores que intervienen, lo cual conlleva a un aumento de riesgo y hace más difícil el control por parte de las autoridades competentes” (136). La transportación marítima de los productos que se consumen o utilizan en las Islas Galápagos, siendo un estimado de 70.000 toneladas al año, aproximadamente 6.000 toneladas mensuales, que corresponde en un 37% a productos comestibles, un 44% son materiales de construcción y el 19% son varios productos; el 70% de los productos se quedan en la isla Santa Cruz, el 25% en San Cristóbal, el 4% en la Isla Isabela y el 1% en la Isla Floreana.

## **II.B.2. Logística hacia Galápagos**

Los diferentes procesos que se realizan en las Islas Galápagos dentro de la logística que permita la: recepción de carga, consolidación, movilización a puerto, estiba, transporte marítimo, desestiba, movilización a patio, desconsolidación y despacho.

### **II.B.2.a. Recepción de la carga**

La recepción de la carga se la concentra en TIMSA (Centro de Operador Portuario) en este lugar se clasifica la mercancía según sus propiedades o características, además se hacen las inspecciones para verificar y controlar los productos que sean los permitidos para el ingreso a las Islas Galápagos, existe un cronograma para la recepción de la mercadería con el fin de que se encuentre organizados los productos antes de su embarque.

### **II.B.2.b. Consolidación de la carga**

La carga que se la ha recibido y ha pasado la primera verificación en las instalaciones destinadas para aquel propósito en la Ciudadela Pradera 3, tanto en StoreOcean como en bodegas aledañas y en el muelle Caraguay, se la ubica en contenedores de 20 y 40 pies para su traslado hacia las Islas Galápagos, de acuerdo con las normas o recomendaciones pertinentes para evitar la contaminación, la mercadería que requiere un control de temperatura se ubica en un contenedor refrigerado.

La inspección ejecutada de forma al azar por las autoridades de control, luego de lo cual se procede al sellado de los contenedores, para la realización de los procesos de consolidación se tiene que cumplir con un cronograma, esta revisión hace que no se garantice de manera confiable el proceso de control de riesgos, lo cual se da por la falta

de personal que realice esta labor. (Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos 138)

### **II.B.2.c. Movilización a puerto en Guayaquil**

Una vez que se cierra el contenedor se lo transporta hacia el muelle respectivo sea Caraguay o StoreOcean, donde se la ubica la carga contenerizada, en espera del siguiente proceso para su traslado. El traslado se lo realiza en portacontenedores que son trasladados desde el lugar de recepción de la carga hasta el lugar designado por el operador logístico.

#### **II.B.2.c.(1). Muelle Caraguay**

El muelle municipal Caraguay proporciona las facilidades para transportar la carga de forma paletizada o al granel, pero no tiene la infraestructura necesaria que permita embarcar los contenedores, al no tener una grúa de tierra, pese a lo cual todos los armadores utilizan este muelle, tomándose 5 días para la consolidación de carga y 1 día para la carga de contenedores en el buque con lo que se realiza su salida del muelle hacia la Isla Galápagos.

Figura 2 Muelle Caraguay

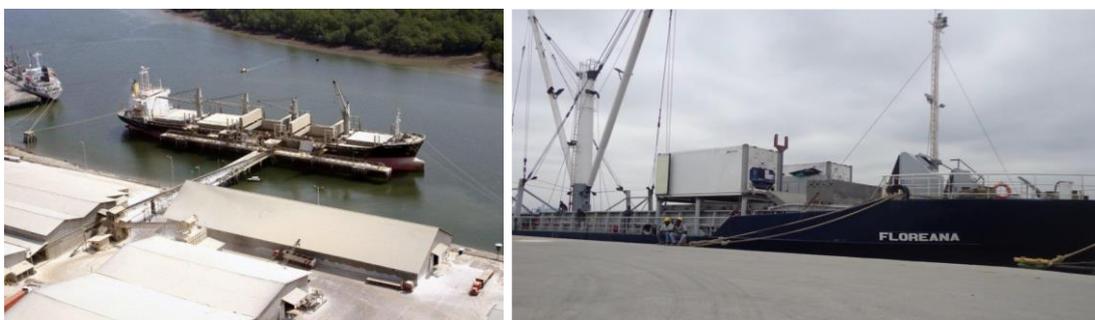


Fuente: Foto de la autora

### II.B.2.c.(2). Muelle Storeocean

El terminal privado Storeocean pertenece a la empresa Storeocean S.A., que se encuentra ubicado en la Ciudadela La Pradera al Sur de Guayaquil, cuenta con un muelle de 155 m., y calado de 10 m., posee bodegas para el almacenamiento de la carga, silos para el almacenamiento de granos, laboran 123 empleados, el equipo portuario que posee consta de: Báscula camionera para 80 toneladas, 2 tolvas con básculas de flujo continuo, 4 cucharas para descarga, transportadores, 4 montacargas, 2 cargadoras frontal, 2 mini cargadoras, 2 volquetes.

Figura 3 Muelle StoreOcean



Fuente: Plan de Desarrollo de Galápagos

### II.B.2.d. Estiba de los contenedores

Una vez colocados los contenedores en el patio a la espera de ser embarcados en el buque de acuerdo con el plan de estiba que se ha elaborado previamente, ubicando la carga líquida en la parte de abajo y la sólida en la parte superior, además de ser sometida a los chequeos de control por parte del personal de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial (SPTMF), y por el personal de la Agencia de Regulación y Control de la Bioseguridad para Galápagos (ABG).

La forma más frecuente de estibar la mercadería es considerando la ruta de destino considerando en la bodega 1: Carga general, gas, adoquines, cemento, etc., para las rutas 1, 2, y 3; por otro lado en la bodega 2: Carga general y gas para la ruta 1; en la

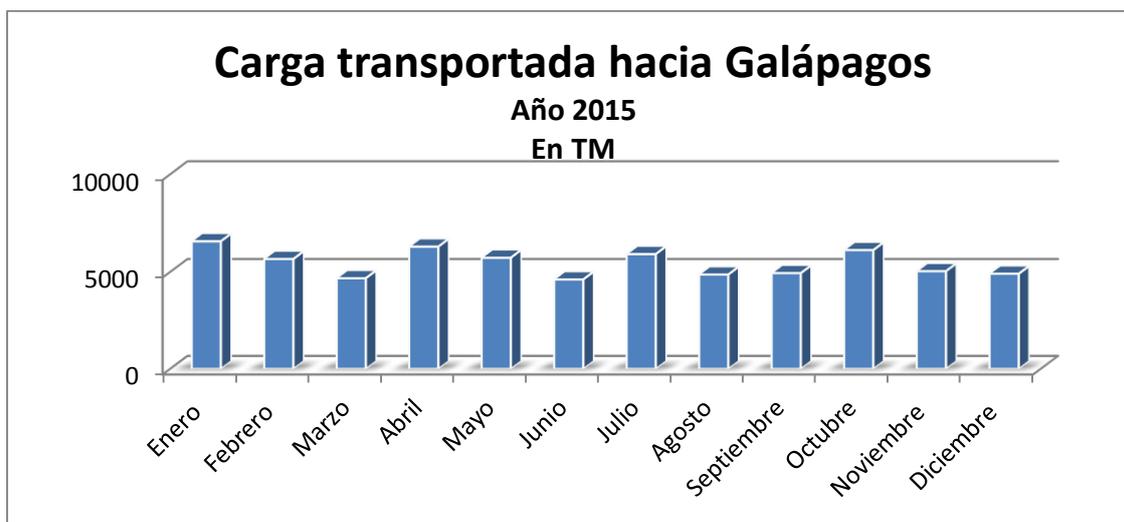
bodega 3 se ubica carga general, jabas de cola y cerveza para las rutas 1, 2, y 3; mientras que en la cubierta del barco se ubica: hierro, legumbres, cajas y carga refrigerada.

### II.B.2.e. Transporte marítimo hacia Galápagos

La ruta escogida para hacer el recorrido es desde la ciudad de Guayaquil hacia Las Islas Galápagos, para el año 2018 existen 6 embarcaciones, mediante resolución del Ministerio de Transportes y Obras Públicas del 2011 se establecieron 3 rutas para los buques de carga: Ruta 1: Guayaquil – Puerto Baquerizo Moreno (Isla San Cristóbal), Ruta 2: Guayaquil – Puerto Ayora (Isla Santa Cruz), Ruta 3: Guayaquil – Puerto Villamil (Isla Isabela).

La Isla Santa Cruz recibe mayor cantidad de la mercadería correspondiendo al 60% de la carga, la Isla San Cristóbal recibe alrededor del 30%, la Isla Isabela recibe el 9% y la Isla Floreana el 1%. Alrededor del 87% de productos que se utilizan en Galápagos son transportados por la vía marítima, cada buque tiene una capacidad para transportar alrededor de 1.000 toneladas. (Wildaid 26)

Figura 4 Carga transportada hacia Galápagos



Fuente: SPTMF

A partir del 2010 se ha realizado un cambio radical en el sistema de transportación de mercancías por vía marítima debido a las regulaciones que se han implementado por parte de las autoridades de control para que exista un mejor cuidado y preservación del Patrimonio Natural de la Humanidad, evitando riesgos de contaminación ambiental, mejorando los procesos de carga y descarga de las mercancías, con la normativa y el control la Flota Naviera ha disminuido en cantidad porque todos los buques no cumplían con las especificaciones requeridas, la situación de encallamiento de buques entre el 2014 y 2015 hizo que hayan menos buques para el servicio de transportación marítima siendo que para finales del 2015 quedaron 2 buques que realizan viajes cada 15 días. (Paucar 4)

El buque Galapaface I el 9 de mayo de 2014 encalló al salir de Puerto Baquerizo Moreno en el sector de la Bahía del Naufragio con más de 1.000 toneladas a bordo, generando un problema, puesto que contenía aproximadamente 19.000 galones de diésel y 300 galones de lubricantes que fueron retirados, por lo que fue necesario la declaratoria de emergencia ambiental para destinar recursos en la prevención, ya que existía un alto riesgo de daño ambiental, posteriormente el buque fue hundido a 20 millas de la reserva marina. (Cruz)

Figura 5 Buque Galapaface I



Fuente: (El Universo)

El buque San Cristóbal encalló a 25 millas en la Puntilla de Santa Elena el 17 de noviembre de 2014, cubriendo la ruta hacia Galápagos con 1.200 toneladas aproximadamente, conteniendo productos alimenticios, materiales de construcción, u otros artículos de consumo masivo en las Islas, además de materiales peligrosos como combustibles, este incidente hizo que como plan de contingencia para evitar el desabastecimiento en las Islas Galápagos se habilite el barco Paola para el traslado de los productos en la ruta, hasta que ingrese otra embarcación a cubrir la frecuencia del buque San Cristóbal.

Figura 6 Buque San Cristóbal



Fuente: El Universo

El buque Floreana encalló frente a Puerto Baquerizo Moreno el 28 de enero del 2015, en un sector conocido como Bahía Naufragio, se declaró la emergencia en Galápagos como medida de prevención de daños ambientales colocando barreras de contención y material absorbente, este buque transportaba 1.925 toneladas de carga, desde Guayaquil, ya había desembarcado en San Cristóbal 525 toneladas y se dirigía a Santa Cruz con 1.400 toneladas entre alimentos, materiales de construcción, y sustancias peligrosas como combustible, gas y asfalto.

Figura 7 Buque Floreana



Fuente: El Universo

El buque Isla Bartolomé encalló frente a Posorja el 23 de febrero de 2017, transportaba 160 contenedores con mercaderías y otros tipos de productos, además de combustibles para avión, considerada como carga peligrosa con destino Galápagos, en el sector conocido como Cascajal que es una zona de bajo calado, por lo que se varó en un banco de arena, debiendo ser atendida la emergencia para evitar la pérdida de la mercadería.

Figura 8 Buque Isla Bartolomé



Fuente: El Universo

#### **II.B.2.f. Desestiba de los contenedores**

En las Islas Galápagos no existe un puerto marítimo, por lo cual el proceso de descarga se lo realiza en bahía abierta de forma que garantice la estabilidad del buque, para lo cual se debe contar con buenas condiciones hidro-meteorológicas, se va

aligerando la carga utilizando las grúas del buque para ubicar los contenedores en gabarras, el proceso se lo realiza en el día.

#### **II.B.2.f.(1). Muelles Puerto Baquerizo Moreno (Isla San Cristóbal)**

Los buques demoran para desembarcar en el muelle de la Predial y en el muelle Jesús de los Mares alrededor de 3 días para desestibar hacia las barcasas que tienen capacidad de carga de 2 contenedores por viaje y que demoran alrededor de 3 horas por viaje entre la carga y descarga. El muelle de la Predial se lo utiliza para el desembarque de la carga porque tiene buen nivel de calado 7.5 metros en marea baja, y se lo utiliza de manera permanente sin considerar el nivel de la marea; por otro lado, el muelle Jesús de los Mares tiene una ubicación adecuada, también cuenta con vías de acceso terrestre, posee una grúa fija con la limitación de que el área es reducida para las maniobras, lo cual retrasa aún más el tiempo de despacho de los contenedores.

Figura 9 Muelle La Predial



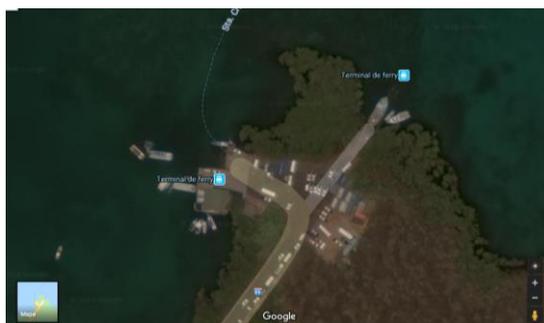
Fuente: Google Maps

#### **II.B.2.f.(2). Muelle Puerto Ayora (Isla Santa Cruz)**

Los buques se ubican fondeando en el canal de Itabaca en la costa Norte en Punta Carrión desde donde se desestiba demorando entre 6 y 7 días, para luego trasladar la carga en gabarras al muelle de Itabaca, que no está adecuado para que los buques

lleguen directamente debido al calado que en marea baja suele ser de 7 metros en unos tramos, mientras que en otros es de 10 metros, con suelo rocoso. La operatividad depende de la marea, puesto que las barcazas tienen que esperar las condiciones óptimas para operar, otra dificultad que presenta es que su acceso se conecta con la calle principal lo que ocasiona congestión de vehículos.

Figura 10 Muelle de Itabaca



Fuente: Google Maps

### II.B.2.f.(3). Muelle Puerto Villamil (Isla Isabela)

El muelle El Embarcadero tiene una infraestructura informal e improvisada que fue construida sin estudios, lo cual genera problemas de sedimentación, por lo que depende del nivel de marea. La maquinaria que posee es inadecuada, motivo por el cual se tienen serias dificultades para el desembarque y embarque de productos.

Figura 11 Muelle El Embarcadero



Fuente: Google Maps

#### II.B.2.f.(4). Muelle Puerto Velasco Ibarra (Isla Floreana)

El muelle Rolf Wittmer al igual que el muelle El Embarcadero fue improvisado, no cumple con las normas técnicas, pero es el único que presta el servicio dada la necesidad, tiene problemas porque el oleaje golpea de forma directa. Este muelle es utilizado para desembarque de productos y también de pasajeros.

Figura 12 Muelle Puerto Velasco Ibarra

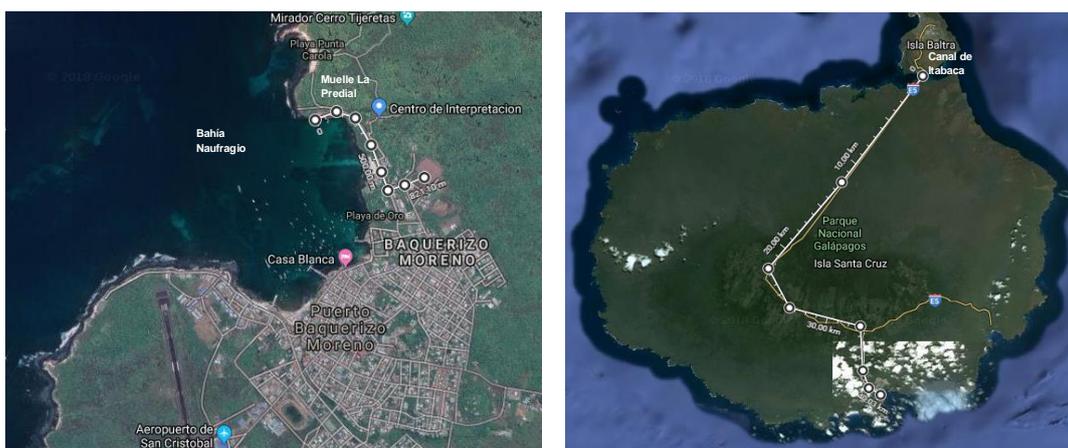


Fuente: Google Maps

#### II.B.2.g. Movilización a puerto en las Islas Galápagos

Los contenedores son movilizados desde el muelle La Predial hasta el patio de contenedores del Consejo de Gobierno ubicados en la Isla San Cristóbal; Desde el muelle de Itabaca se los moviliza hasta el patio de contenedores de Puerto Ayora. El traslado se lo realiza por vía terrestre recorriendo alrededor de 40 km, utilizando los tráiler con portacontenedor, donde se los ubica para el siguiente proceso. En el muelle de Baquerizo Moreno se los traslada en un portacontenedores para luego ubicarlos en el patio de contenedores para su posterior desconsolidación y entrega a sus propietarios.

Figura 13 Ruta San Cristóbal y Santa Cruz



Fuente: Google Maps

### II.B.2.h. Desconsolidación de la carga

El proceso de desconsolidación se lo realiza para separar y clasificar la carga en el área determinada por las autoridades para el almacenamiento temporal el patio de contenedores tanto en Puerto Baquerizo Moreno como en Puerto Ayora, con el fin de que pueda ser entregada a sus propietarios al presentar los documentos respectivos.

Figura 14 Muelle La Predial – Patio de contenedores



Muelle La Predial

Fuente: Pacific cargo line (PCL)

Figura 15 Muelle de Itabaca – Patio de contenedores



Descarga en Muelle de Itabaca

Fuente: Pacific cargo line (PCL)

### **II.B.2.i. Despacho de la carga**

Es la entrega de la mercancía a los propietarios desde el patio de contenedores de las Islas Santa Cruz y San Cristóbal. En el caso de las otras Islas, se lo realiza en el muelle puesto que es carga suelta, quienes deben demostrar que son los legítimos dueños por medio de ciertos documentos que son requeridos, entre lo que se encuentran: manifiesto de carga electrónico, manifiesto consolidado de carga, para luego proceder a retirar sus productos.

### **II.B.3. Empresas de Logística hacia Galápagos**

Son varias las empresas que se dedican a la transportación de diferentes productos desde la parte continental hacia las Islas Galápagos:

Pacific Cargo Line, es una marca comercial que pertenece a la empresa Chassis & Trailers C.A. domiciliada en la ciudad de Guayaquil, en la Cdla. Pradera III, Mz D98, Villa 1, brinda el servicio de transporte de carga contenerizada desde la ciudad de Guayaquil hacia las Islas San Cristóbal y Santa Cruz, el buque MV Fusión 1 y 2 tiene capacidad de transportar 212 contenedores, y una cabida de 2234 toneladas por viaje,

cuenta con un calado de 5.6 metros. La empresa tiene contenedores propios de 20' y 40' estándar y para carga refrigerada, el costo que se cobra por el servicio de transportación se rige a la tarifa oficial expedida por la SPTMF, realiza el proceso de consolidación, estiba, transportación, desestiba y desconsolidación en Galápagos y Guayaquil. (Sitio web: <http://pcl.ec/carga-hacia-galapagos/>)

MARILOGINSA es una empresa de logística que provee el servicio de Transporte Marítimo a las Islas Galápagos, en Puerto Baquerizo Moreno (San Cristóbal), Puerto Ayora (Santa Cruz), y Puerto Villamil (Isabela). Tiene sus oficinas en la ciudad de Quito en la Av. Shyris y Suecia, Edificio Argentum, Oficina 1103. Las operaciones de carga las realiza en el muelle Caraguay en Guayaquil, utilizando las grúas del buque para embarcar los contenedores en las bodegas del buque, el tiempo de recepción y consolidación es de siete días en horario de trabajo, para la descarga en las Islas Galápagos se la realiza en bahía abierta, las operaciones se las ejecuta en el día de lunes a sábado, se las embarca en una barcaza para trasladarla al muelle, en Puerto Baquerizo Moreno hay una grúa de 7 toneladas. (Sitio web: <http://www.mariloginsa.net>)

La empresa Panatlantic Logistic S.A. pertenece al consorcio PANISMAR (Consortio Panatlantic & Astiesmar) que brinda el servicio de logística, transporte marítimo y aéreo para los habitantes de las Islas Galápagos, realiza viajes a Galápagos de manera frecuente, utilizando contenedores de 20' y 40' para transportar carga estándar y carga refrigerada, realizando la carga entre Guayaquil, Santa Cruz y San Cristóbal. El Sitio web de la empresa: <http://www.panatlantic.com/servicios/panismar>)

TRANSNAVE (Transportes navieros ecuatorianos), es una empresa naviera estatal creada en 1971, tiene personería jurídica, se administra de forma autónoma dedicada a la transportación de carga y de pasajeros, está radicada en la ciudad de Guayaquil, se encarga de la transportación hacia las Islas Galápagos, considerando la

ruta Guayaquil – Isabela – Floreana – Guayaquil, cumpliendo el itinerario que lo emite SPTMF, para lo cual recibe las mercancías en los patios del Centro de Acopio (TIMSA) en la ciudad de Guayaquil para luego hacer la consolidación y transportar en el buque isla Bartolomé (Sitio web: <http://transnave.gob.ec/>)

LOGISGALAP S.A. es una empresa de logística y envío de carga para Galápagos (Islas: San Cristóbal, Santa Cruz, Isabela y Floreana) tiene sus oficinas en el km 3.5 de la Av. Juan Tanca Marengo y Pasaje 38, en Guayaquil, tiene su horario de atención de Lunes a Domingo de 8 a 12 am y de 1 a 7 pm., la carga se la transporta en un buque de 5.6 metros de calado.

#### II.B.4. Buques que dan el servicio de transporte hacia Galápagos

Los buques de acuerdo con la normativa deben ser inspeccionados, para posteriormente ser acreditados para prestar el servicio de transportación marítima de los productos desde Guayaquil en los puertos StoreOcean o Caraguay hacia los diferentes muelles de las Islas Galápagos:

Figura 16 Buques que dan el servicio de carga hacia Galápagos



Fuente: SPTMF

#### **II.B.4.a. Fusión 1**

El buque Fusion1, de la compañía Pacific Cargo Line (PCL) está registrado con el número IMO: 7528520, tiene una eslora de 84 metros, con manga de 16 metros, calado de 5.6 metros, y capacidad de carga de 2.234 toneladas, puede transportar 212 contenedores, posee dos grúas hidráulicas de 36 toneladas, se encuentra equipado con conexión para contenedores refrigerados, la velocidad que ha registrado se encuentra entre 11.5 y 12.1 knots.

Figura 17 Buque Fusion 1



Fuente: <http://pcl.ec/fusion/>

#### **II.B.4.b. Fusión 2**

El buque Fusion2, de la compañía Pacific Cargo Line (PCL) se fabricó en el año 1997, está registrado con el número IMO: 9135767, MMSI: 735059713, tiene una eslora de 104.72 metros, con manga de 16.4 metros, calado de 5 metros, y capacidad de carga de 4.000 toneladas, posee dos grúas hidráulicas de 36 toneladas, se encuentra equipado con conexión para contenedores refrigerados, la velocidad que ha registrado se encuentra entre 11.5 y 12.1 knots.

Figura 18 Buque Fusion 2



Fuente: <https://www.marinetraffic.com/es/photos/of/ships/shipid:722792/#forward>

#### II.B.4.c. Seattle

El buque Seattle se construyó en el año 2007, está registrado con el número IMO: 9352339, MMSI: 246246000, tiene una eslora de 119.98 metros, con manga de 15.2 metros, calado de 6.5 metros, y capacidad de carga de 2.200 toneladas, la velocidad que ha registrado se encuentra entre 11.9 y 15.0 knots.

Figura 19 Buque Seattle



Fuente: <https://www.marinetraffic.com/es/photos/of/ships/shipid:267000/#forward>

#### II.B.4.d. Baltic Betina

El buque Baltic Betina se construyó en el año 1983, está registrado con el número IMO: 8215601, MMSI: 735059385, tiene una eslora de 90 metros, con manga de 14 metros, calado de 6 metros, y capacidad de carga de 2.200 toneladas, la velocidad que ha registrado se encuentra entre 7.3 y 9.9 knots. El 21 de enero del 2018 el buque presentó problemas por una emergencia por haberse escorado en la Isla San Cristóbal, lo que hizo que se activen los protocolos y se coordine la atención por parte de los organismos de Seguridad; sin embargo, horas más tarde fue estabilizado, informaron las autoridades locales.

Figura 20 Buque Baltic Betina



Fuente: <https://www.vesselfinder.com/es/vessels/BALTIC-BETINA-IMO-8215601->

MMSI-0

## **II.C. Instituciones o entidades públicas para el control de carga hacia Galápagos**

La Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial (SPTMF) es una entidad adscrita al Ministerio de Transportes y Obras Públicas, encargada de más de 30 responsabilidades con respecto a la actividad marítima, es quien se encarga de establecer la normativa para la transportación de diferentes productos por vía marítima desde un lugar a otro; Tiene sus oficinas en el primer piso del Edificio EP Petroecuador, en la Cdla. Los Ceibos en la Av. Del Bombero, Guayaquil – Ecuador, posee oficinas en Manta, San Cristóbal y Santa Cruz, tiene 59 trabajadores en su nómina.

La Agencia de Regulación y Control de la Bioseguridad y Cuarentena para Galápagos (ABG) fue creada mediante decreto ejecutivo N° 1319, es una entidad de derecho público, que se encuentra adscrita al Ministerio de Ambiente, tiene su sede en Puerto Ayora, cantón Santa Cruz, provincia de Galápagos, es la encargada de verificar las condiciones de las mercaderías que se transportan hacia los puertos de las Islas Galápagos, utilizando los procesos de cerrado y sellado en los contenedores, antes de ser transportados al muelle, el personal que labora en esta agencia es de 187 trabajadores, distribuidos en los procesos agregadores de valor 151 personas, procesos desconcentrados 35, procesos gobernantes 1; el personal que se dedica al trabajo de control de puertos se lo distribuye en 4 oficinas técnicas: en la Oficina técnica de Guayaquil hay 46 personas en nómina, en San Cristóbal son 25 trabajadores, en la Isla Isabela son 12 personas, y en la Isla Floreana son 5 trabajadores.

Mediante Decreto No. 116 del 25 de enero de 1951, publicado en el Registro Oficial No. 735 del 9 de febrero de 1951, se crea la Inspección de la Marina Mercante, es la autoridad Marítima Nacional teniendo competencias para el control de naves, zonas de playas y bahías, velar el cumplimiento de las normas internacionales, control

del transporte y tráfico marítimo, control de las Autoridades Portuarias y Terminales Privados.

Mediante el Decreto Ejecutivo No. 8 del 15 de enero del 2007, para la creación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas se adscribe la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral (DIGMER) a la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial (SPTMF). Con el Decreto ejecutivo No. 1111 del 27 de Mayo del 2008, se creó la DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS ESPACIOS ACUÁTICOS (DIRNEA), reconocida como la Autoridad Marítima Nacional, dependiente de la Comandancia General de Marina, y se dejó a las SPTMF como autoridad Portuaria Nacional y de Transporte Marítimo y Fluvial.

## **CAPÍTULO III: LINEAMIENTOS DEL ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA APLICACIÓN DE LAS NORMATIVAS**

### **III.A. Métodos de investigación**

El presente trabajo investigativo conlleva a la utilización de diferentes métodos de investigación para hacer la determinación de la capacidad de gestión existente para implementar la normativa que regula la logística de la carga contenerizada entre los puertos del continente Ecuatoriano y las Islas Galápagos, que permita tener una información confiable para que viabilice alguna propuesta que conlleve a la solución definitiva de la problemática que afecta directamente a la población de las Islas.

#### **III.A.1. Método Deductivo**

César Bernal expresa que “consiste en tomar conclusiones generales para obtener explicaciones particulares” (59). El método que viabiliza la realización de un trabajo investigativo coherente que ayuda a comprender diversos criterios de forma general considerando los resultados generales hacia puntos específicos que permiten asimilar la información para generar un conocimiento nuevo o reafirmar el existente.

#### **III.A.2. Método Analítico**

Del Cid Pérez, Méndez y Sandoval expresan que “consiste precisamente en descomponer un objeto en sus partes constitutivas... La ventaja al hacer esto es que se puede enfocar el estudio, una por una, en cada parte, comprendiéndola con detalle y profundidad” (19). En el método analítico se considera el desarrollo del pensamiento

crítico para el proceso investigativo que permita suponer los diferentes argumentos que se componen en los elementos individuales, para el desarrollo de un proceso investigativo, que conlleve al éxito en el contexto de lo que se requiere.

### **III.B. Tipos de investigación**

El trabajo investigativo que se ha planteado permitirá conocer la gestión para implementar la normativa que regula la logística de la carga contenerizada entre los puertos del continente Ecuatoriano y las Islas Galápagos, lo que conlleva a recopilar información que permite tener un criterio definido para que el proyecto tenga el éxito programado, es por ello que se debe utilizar diferentes tipos de investigación como: bibliográfica, descriptiva, y de campo.

#### **III.B.1. Investigación bibliográfica**

Fidias Arias considera que “es aquella que se basa en la obtención y análisis de datos provenientes de materiales impresos u otro tipo de documentos” (p. 19). El conocimiento avanza conforme pasa el tiempo y es necesario conocer la opinión de varios autores de investigaciones relacionadas con las variables, por lo que se requiere hacer un estudio documental o bibliográfico para la exposición de un marco teórico que permita dar a conocer el estado actual del tema de estudio.

#### **III.B.2. Investigación descriptiva**

Hernández, Fernández y Baptista señalan que los “estudios descriptivos buscan especificar las propiedades, las características y los perfiles de personas, grupos, comunidades, procesos, objetos o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis” (p. 102). Los datos que se obtienen son procesados de forma estadística, considerando

las diferentes herramientas que permiten exponer los resultados y hacer la respectiva comprobación, para luego exponerlos de forma clara.

### **III.B.3. Investigación de campo**

Fidias Arias manifiesta “consiste en la recolección de datos directamente de la realidad donde ocurren los hechos, sin manipular o controlar variable alguna” (48). El investigador con este tipo de investigación acude a la población en estudio, en el lugar mismo de los acontecimientos para recabar información que permitirá comprender la problemática que se investiga, este proceso se realiza sin que el investigador pueda manipular los resultados y se lo ejecuta en una misma fecha y lugar.

### **III.C. Técnicas e instrumentos de recolección de datos**

En el proceso investigativo se ha requerido utilizar diferentes técnicas e instrumentos que viabilicen el trabajo de campo para recolectar la información que se necesita para la toma de decisiones.

#### **III.C.1. Técnicas**

Las técnicas de la investigación son muy fundamentales para que se pueda recolectar la información necesaria para analizar la problemática que se investiga, entre las cuales se encuentra: la entrevista y la encuesta.

##### **III.C.1.a. Entrevista**

César Bernal señala que “es una técnica que consiste en recoger información mediante un proceso directo de comunicación entre entrevistador (es) y entrevistado (s), en el cual el entrevistado responde a cuestiones, previamente diseñadas en función de

las dimensiones que se pretenden estudiar” (256). Para el desarrollo de la presente investigación se plantea la realización de entrevista a los gerentes o los representantes de varias compañías de logística para la carga contenerizada que transportan los productos entre el puerto de Guayaquil y las Islas Galápagos.

### **III.C.1.b. Encuesta**

(Díaz) expresa que “esta técnica se realiza a través de un cuestionario, que permite recopilar datos de toda la población o de una parte representativa de ella” (p. 59). En la investigación que se desarrolla es muy útil la encuesta para conocer los diferentes criterios sobre la problemática que se investiga, teniendo información de las personas que habitan en las Islas Galápagos, por lo cual se contará con la ayuda de una persona residente que encuestará a los dueños de los negocios para conocer el impacto que tiene en la economía y forma de vida de los habitantes de Galápagos, además se realizará la encuesta a los trabajadores de las empresas de logística que realizan la transportación de los productos hacia las Islas Galápagos.

## **III.D. Delimitación del universo**

### **III.D.1. Población**

En el estudio se estableció a las entidades públicas de control para el cumplimiento de la normativa para la transportación de la carga logística desde el puerto de Guayaquil hacia las Islas Galápagos, para establecer la capacidad de gestión que se tiene para la implementación de la normativa que regula la logística de la carga contenerizada puesto que al mejorarse estos procesos se obtendrán mayores oportunidades, ya que la seguridad en las embarcaciones será mayor, optimizando los tiempos de traslado de las mercancías sin que exista algún tipo de incremento de los

precios, en la Agencia de Regulación y Control de la Bioseguridad y Cuarentena para Galápagos existen 88 trabajadores y en la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial hay 59 trabajadores.

Además, se considera 5 empresas y sus trabajadores que realizan la actividad de la transportación de la carga logística desde el puerto de Guayaquil hacia Galápagos.

Tabla 1 Detalle de la población

DETALLE	CANTIDAD
Empresas de logística	5
Instituciones de control de la normativa para la logística de transportación hacia Galápagos	2
Trabajadores de empresas de logística	84
Personal de instituciones de gestión para el cumplimiento de la normativa en la logística de transportación hacia Galápagos	88
Total	180

Elaboración: Joselin Cueva

### III.D.2. Muestra

La muestra es una parte representativa de la población que se la utiliza para una investigación de campo con el fin de recopilar información que permita conocer diversos aspectos que afectan a toda la población, se va a usar un muestreo aleatorio simple que permite a la investigadora seleccionar aleatoriamente las personas para la ejecución de la encuesta y el resultado representará a toda la población en estudio.

Para el trabajo de campo en la realización de las entrevistas se ha considerado a las 5 empresas que proveen el servicio de transportación y a las 2 instituciones públicas encargadas del control según la normativa para la transportación de la logística de la carga contenerizada hacia las Islas Galápagos. Mientras que para la encuesta se considera a los trabajadores de las empresas y de las instituciones públicas de control; por lo cual se tiene que en la elaboración de la muestra para la encuesta sólo se

consideran a los trabajadores de las empresas (84) e instituciones (88) siendo un total de 172 personas a quienes se les aplica la fórmula sugerida por (Díaz)

$$n = \frac{N}{e^2(N - 1) + 1}$$

Datos:

n = Muestra

N = Población

e = Margen de error admisible (+/- 5%)

$$n = \frac{172}{0,05^2(172 - 1) + 1}$$

$$n = \frac{172}{0,0025(171) + 1}$$

$$n = \frac{172}{0,4275 + 1}$$

$$n = \frac{172}{1,4275}$$

$$n = 121$$

Esto significa que la muestra es de 121 personas, por lo que se conoce que se tiene que hacer 121 encuestas. Como se tiene diferentes estratos se debe conocer el porcentaje de cada uno de ellos, para lo cual se aplica una fórmula que sale de la división de la Muestra con la Población, de su resultado se multiplica por el estrato de la población para conocer la muestra.

$$\text{Estrato } \frac{n}{N} = \frac{121}{172} = 0.7035$$

$$0.7035 \times 84 = 59$$

$$0.7035 \times 88 = 62$$

Tabla 2 Detalle de la muestra

DETALLE	CANTIDAD
Empresas de logística	5
Instituciones de control de la normativa para la logística de transportación hacia Galápagos	2
Trabajadores de empresas de logística	59
Personal de instituciones de gestión para el cumplimiento de la normativa en la logística de transportación hacia Galápagos	62
Total	128

Elaboración: Joselin Cueva

De acuerdo con estos resultados se tienen que realizar 121 encuestas en total, que se dividen en: 59 a los trabajadores de las empresas que trasladan los productos hacia Galápagos, 62 al personal de las instituciones de control de la normativa en la logística de la transportación de la carga contenerizada hacia las islas Galápagos y 5 entrevistas a los directivos las empresas de logística y transporte, 2 entrevistas a funcionarios de las entidades gubernamentales de control.

## **III.F. Resultados de la investigación**

### **III.F.1. Entrevista**

Los resultados de la entrevista realizada a un vocero de la compañía Pacific Cargo Line que utilizan el proceso de la logística de carga contenerizada hacia las Islas Galápagos.

#### **Entrevista al vocero de la Compañía Pacific Cargo Line, empresa de logística para la transportación marítima de carga contenerizada hacia Galápagos**

**1) ¿Cuál es la frecuencia con la que se realiza el transporte de carga por vía marítima desde Guayaquil hacia Galápagos?**

Existen diferentes empresas que realizan la transportación de los productos hacia Galápagos, en el caso de nuestra empresa realizamos viajes quincenales, es decir dos veces por mes.

**2) ¿Existen reclamos o quejas por parte de los propietarios de las mercaderías?**

Sí existen quejas, por el tiempo que se establece para la recepción y después hacer el resto de procesos que toman su tiempo para su ejecución en la transportación de los productos hacia las 4 Islas de Galápagos.

**3) ¿Considera que los controles por parte del personal de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial son efectivos? Y por qué?**

Sí, porque los controles que realiza el personal de la Subsecretaría de puertos van encaminados a controlar que los buques tengan los documentos y permisos de funcionamiento al día para realizar el traslado de los productos entre el continente y las Islas Galápagos.

- 4) **¿Considera que los controles por parte del personal de la Agencia de Regulación y Control de la Bioseguridad y Cuarentena de Galápagos (ABP) son efectivos? Y por qué?**

En parte, no son completamente efectivos porque el personal no verifica a todos los contenedores sino a una parte de ellos.

- 5) **¿Cree usted que existen fallas en el control de la carga contenerizada realizada en Guayaquil, que pudieran introducirse especies que estén prohibidas en las Islas Galápagos?**

Por parte de nuestra empresa tenemos capacitados a los trabajadores para que se revise cada producto que se embarca en los contenedores con el fin de no tener problemas legales con las entidades de control, sin embargo, se ha escuchado que existen dificultades en los controles al haberse encontrado especies de flora y fauna prohibidas por los peligros hacia el ecosistema de las Islas Galápagos.

- 6) **¿En qué parte del proceso de la logística ustedes han tenido mayores dificultades?**

El proceso que se maneja es que desde el puerto privado StoreOcean de Guayaquil se recibe la carga para luego consolidarla en contenedores de 20' y 40' aquellos productos perecibles que necesitan refrigeración se los ubica en contenedores refrigeradores y se los estiba en el buque con su destino hacia las Islas Santa Cruz y San Cristóbal, una vez que se llega a las Islas Galápagos no hay un puerto para la desestiba y desconsolidación que permita la entrega de las mercaderías a los propietarios. El proceso más complicado es la desestiba que se la ejecuta en el mar, puesto que se hace directamente hacia barcasas para que llegue al muelle, lo cual origina pérdida de tiempo y recursos, además de complicar porque se tiene que mantener el equilibrio del buque para que no haya complicaciones mayores.

**7) ¿Qué recomendación usted daría al personal que está encargado del control de la carga contenerizada que se envía a Galápagos?**

Se debería tener un manual de procedimientos para los procesos que se ejecutan en la carga contenerizada de los productos hacia las Islas Galápagos, en el cual se establezcan los responsables de cada una de las actividades, los tiempos para cada proceso con el fin de que se pueda tener estandarizados en la gestión de la transportación.

**Entrevista a la vocera de la Agencia de Agencia de Regulación y Control de la Bioseguridad y Cuarentena de Galápagos (ABP) para la logística para la transportación marítima de carga contenerizada hacia Galápagos**

**1) ¿Con qué frecuencia se realiza el transporte de carga por vía marítima desde Guayaquil hacia Galápagos?**

Se realizan viajes cada 10 o 15 días hacia las rutas establecidas, los 5 buques que están autorizados lo hacen de forma secuencial.

**2) ¿Existen reclamos o quejas por parte de los propietarios de las mercaderías o de los buques?**

Sí, porque se tienen que realizar los controles para determinar que no existan especies prohibidas en las Islas Galápagos, estas revisiones toman tiempo y se ejecutan para evitar especies invasoras, hay mercaderías que se estropean.

**3) ¿Considera que los controles por parte del personal de la Agencia de Regulación y Control de la Bioseguridad y Cuarentena de Galápagos (ABP) son efectivos? Y por qué?**

Sí, tienen efectividad porque se controla que los buques sean fumigados para el control de plagas, además los contenedores deben ser cerrados y sellados posterior a

la verificación de las mercancías en la ciudad de Guayaquil, y en los puertos de las Islas Galápagos nuevamente se procede a revisar los contenedores de manera muy exhaustiva.

- 4) **¿Cree usted que existen fallas en el control de la carga contenerizada realizada en Guayaquil, que pudieran introducirse especies que estén prohibidas en las Islas Galápagos?**

No se consideran como fallas, pero si es un problema técnico, porque se realiza la inspección no a todos los contenedores.

- 5) **¿En qué parte del proceso de control ustedes han tenido mayores dificultades?**

En el proceso de consolidación, porque las mercaderías son múltiples y deben ser verificadas para su posterior embarque en los contenedores, de tal forma que los productos que de desembarcan primero se los ubique al último.

- 6) **¿Qué recomendación usted daría para mejorar el control de la carga contenerizada que se envía a Galápagos?**

Incrementar el personal para poder verificar físicamente todos los contenedores para realizar la consolidación en menor tiempo.

**Entrevista al vocero de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial (SPTMF) para la logística para la transportación marítima de carga contenerizada hacia Galápagos**

- 1) **¿Cuál es la frecuencia que se realiza para el transporte de carga por vía marítima desde Guayaquil hacia Galápagos?**

Según los datos que se tienen en la oficina de la SPTMF existen 5 buques que están autorizados para hacer el traslado de los productos hacia Galápagos, considerando las siguientes rutas: Guayaquil (Puerto Caraguay o StoreOcean) hacia Isabela

(Puerto Villamil) y Floreana (Puerto Velasco Ibarra) existen 2 buques: el ORCA y PAOLA los mismos que salen de Guayaquil cada 15 días.

Guayaquil (Puerto Caraguay o StoreOcean) hacia San Cristóbal (Puerto Baquerizo Moreno) y Santa Cruz (Puerto Ayora o Itabaca) existen 3 buques: el FUSION 2, BALTIC BETINA y BBC SEATTLE, los mismos que salen de Guayaquil entre 11 y 13 días de diferencia entre sí y de forma alternada entre ellos.

**2) ¿Existen reclamos o quejas por parte de los representantes de las empresas de los buques?**

No existen quejas, puesto que la normativa existe y el personal de la institución lo que hace es su trabajo en la verificación de las condiciones del buque y que tengan todos sus documentos en regla.

**3) ¿Considera que los controles por parte del personal de la Subsecretaría de Puertos y Transportes Marítimos y Fluviales (SPTMF) son efectivos? Y por qué?**

Sí, porque se trabaja para brindar seguridad a la transportación que realiza el trabajo de transporte de los productos hacia Galápagos, con esto se logra tener mayor efectividad, puesto que al contar con buques en buenas condiciones los productos llegan a tiempo y se pueden comercializar, con lo que se evita el encarecimiento o escases de productos.

**4) ¿Cree usted que existen fallas en el control de los buques de carga contenerizada realizada en Guayaquil, que pudieran introducirse especies que estén prohibidas en las Islas Galápagos?**

Los controles que se realizan en Guayaquil se dan de forma permanente y a cada buque, al llegar al puerto en las Islas Galápagos también se realiza verificaciones para evitar que se introduzcan especies prohibidas.

**5) ¿En qué parte del proceso de control ustedes han tenido mayores dificultades?**

Las competencias de la SPTMF deben controlar los permisos de los buques, además realizar inspecciones a los buques para garantizar que la carga llegue sin complicaciones, además que los buques cumplan con la normativa existente.

**6) ¿Qué recomendación usted daría para mejorar el control de la carga contenerizada que se envía a Galápagos?**

Que se respeten los cronogramas establecidos para el arribo de las mercaderías al Puerto Caraguay o StoreOcean en Guayaquil para que el armador con tiempo pueda establecer un plan de estiba considerando el destino que se va a tomar.

### III.F.1. Encuesta

Resultados de la encuesta realizada a los trabajadores de las empresas de logística de carga contenerizada hacia las Islas Galápagos.

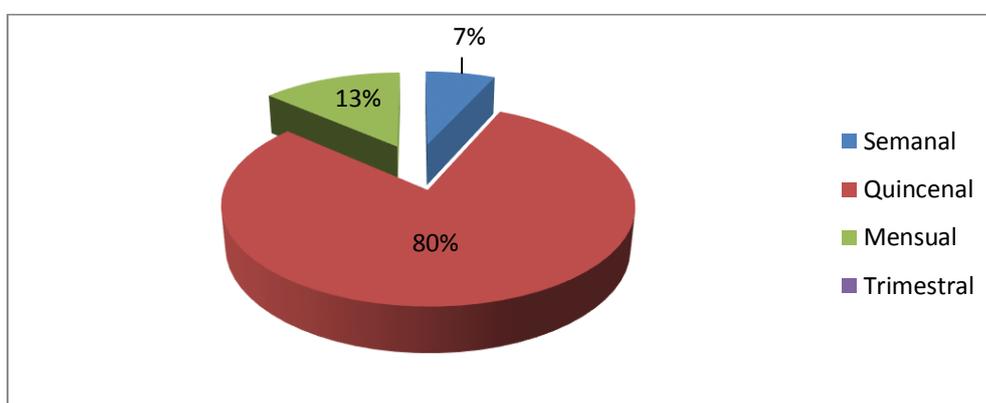
#### 1) ¿Con qué frecuencia se realiza el transporte de carga por vía marítima desde Guayaquil hacia Galápagos?

Tabla 3 Frecuencias de rutas hacia Galápagos

Ítems	Cantidad	Porcentaje
Semanal	4	7%
Quincenal	47	80%
Mensual	8	13%
Trimestral	0	0%
<b>Total</b>	<b>59</b>	<b>100%</b>

Elaboración: Joselin Cueva

Figura 21 Frecuencia de rutas hacia Galápagos



Elaboración: Joselin Cueva

**Análisis e interpretación:** La mayoría de los encuestados expresa que el 80% de los viajes se lo realiza de manera quincenal, mientras que el 13% señala que se los realiza de forma mensual, y el 7% considera que semanal. Las variaciones que existen es porque hay operadores que hacen viajes más frecuentes de acuerdo con el permiso de operaciones para la frecuencia hacia las Islas Galápagos.

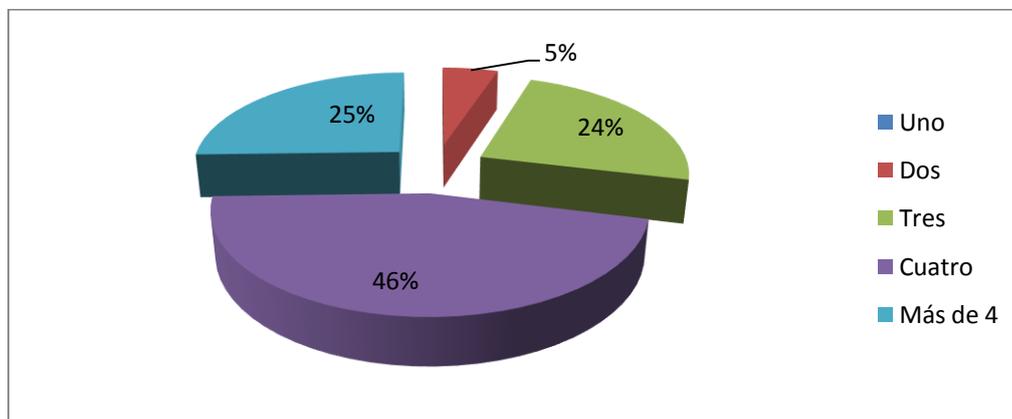
2) ¿Cuántos buques realizan el transporte de carga por vía marítima desde Guayaquil hacia Galápagos?

Tabla 4 Buques para el servicio de transporte hacia Galápagos

Ítems	Cantidad	Porcentaje
Uno	0	0%
Dos	3	5%
Tres	14	24%
Cuatro	27	46%
Más de 4	15	25%
<b>Total</b>	<b>59</b>	<b>100%</b>

Elaboración: Joselin Cueva

Figura 22 Buques para el servicio de transporte hacia Galápagos



Elaboración: Joselin Cueva

**Análisis e interpretación:** La mayoría de los encuestados el 46% expresa que existen 4 buques para el transporte de carga por vía marítima, mientras que el 25% señala que hay más de 4, el 24% considera que hay tres, y el 5% dice que dos. Las variaciones porque existen varios buques que realizan sus recorridos hacia las Islas Galápagos, muchos trabajadores no dan la cantidad exacta porque hay ocasiones que tienen problemas.

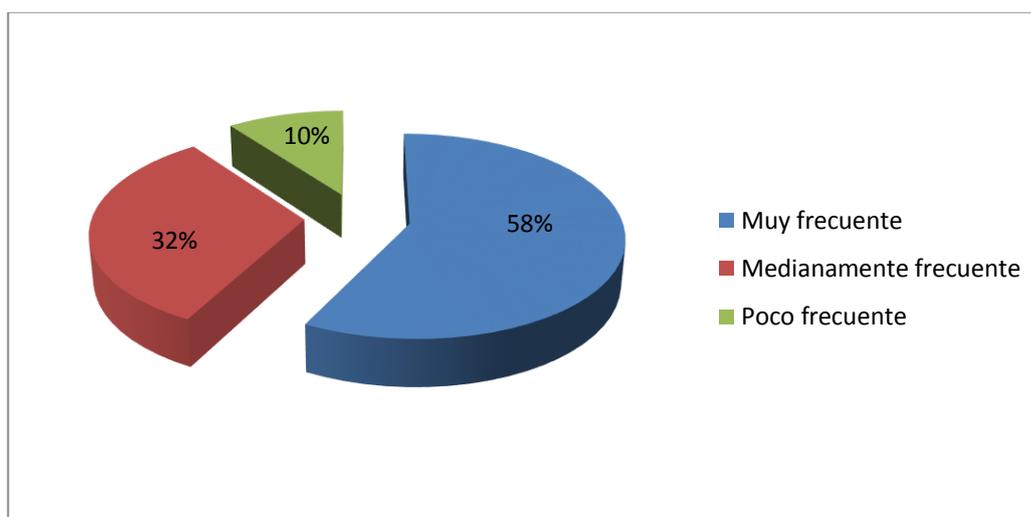
**3) ¿Con qué frecuencia existen reclamos o quejas por parte de los propietarios de las mercaderías?**

Tabla 5 Frecuencia de reclamos de los propietarios de mercaderías

Ítems	Cantidad	Porcentaje
Muy frecuente	34	58%
Medianamente frecuente	19	32%
Poco frecuente	6	10%
<b>Total</b>	<b>59</b>	<b>100%</b>

Elaboración: Joselin Cueva

Figura 23 Frecuencia de reclamos de los propietarios de mercaderías



Elaboración: Joselin Cueva

**Análisis e interpretación:** La mayoría de los encuestados el 58% expresa que de forma muy frecuente existen reclamos o quejas por los propietarios de las mercaderías, mientras que el 32% señala que medianamente frecuente, y el 10% considera que de forma poco frecuente. Las variaciones porque existen varios buques que realizan sus recorridos hacia las Islas Galápagos, muchos trabajadores no dan la cantidad exacta porque hay ocasiones que tienen problemas.

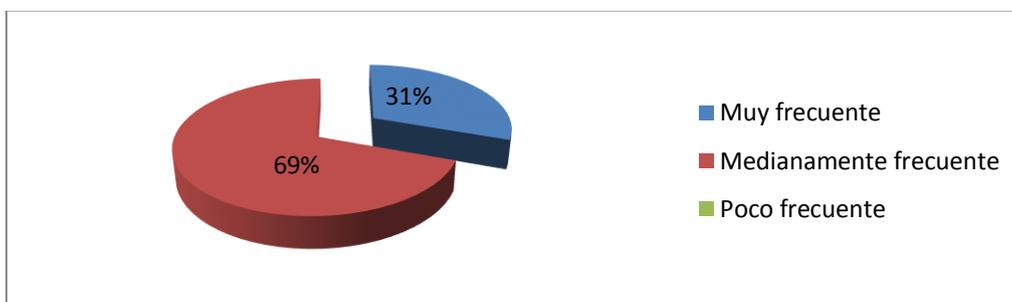
**4) ¿Con qué frecuencia se realizan los controles por parte del personal de la Agencia de Regulación y Control de la Bioseguridad y Cuarentena de Galápagos (ABP)?**

Tabla 6 Frecuencia de en la Agencia de Regulación y control de la Bioseguridad y Cuarentena de Galápagos

Ítems	Cantidad	Porcentaje
Muy frecuente	18	31%
Medianamente frecuente	41	69%
Poco frecuente	0	0%
<b>Total</b>	<b>59</b>	<b>100%</b>

Elaboración: Joselin Cueva

Figura 24 Frecuencia de controles en la Agencia de Regulación y control de la Bioseguridad y Cuarentena de Galápagos



Elaboración: Joselin Cueva

**Análisis e interpretación:** La mayoría de los encuestados el 69% expresa que los controles por el personal de la Agencia de Regulación y Control de la Bioseguridad y Cuarentena de Galápagos son medianamente frecuente, mientras que el 31% señala los controles son muy frecuentes. Los controles que realiza el personal de la Agencia es considerado como de alta frecuencia porque en cada viaje se tiene al personal para que revise los contenedores.

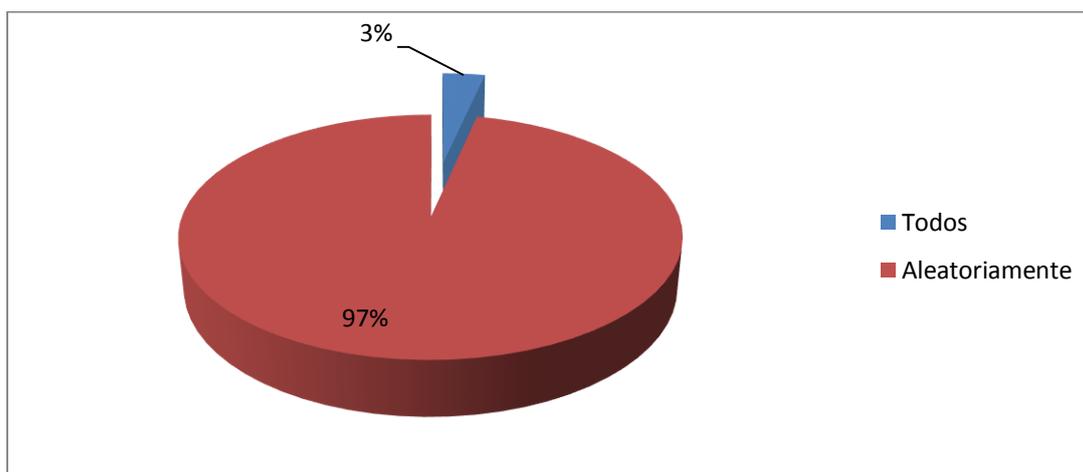
**5) ¿El personal de la Agencia de Regulación y Control de la Bioseguridad y Cuarentena de Galápagos (ABP) cómo realiza los controles a los contenedores?**

Tabla 7 Cómo se realiza controles en la Agencia de Regulación y control de la Bioseguridad y Cuarentena de Galápagos

Ítems	Cantidad	Porcentaje
Todos	2	3%
Aleatoriamente	57	97%
<b>Total</b>	<b>59</b>	<b>100%</b>

Elaboración: Joselin Cueva

Figura 25 Cómo se realiza controles en la Agencia de Regulación y control de la Bioseguridad y Cuarentena de Galápagos



Elaboración: Joselin Cueva

**Análisis e interpretación:** La mayoría de los encuestados el 97% expresa que los controles realizados por el personal de la Agencia de Regulación y Control de la Bioseguridad y Cuarentena de Galápagos son de forma aleatoria, mientras que el 3% señala los controles son a todos los contenedores. Los controles que realiza el personal de la Agencia son realizados de forma aleatoria, debido a que la cantidad de mercaderías que son enviadas hace que ellos no se alcancen a revisar uno por uno.

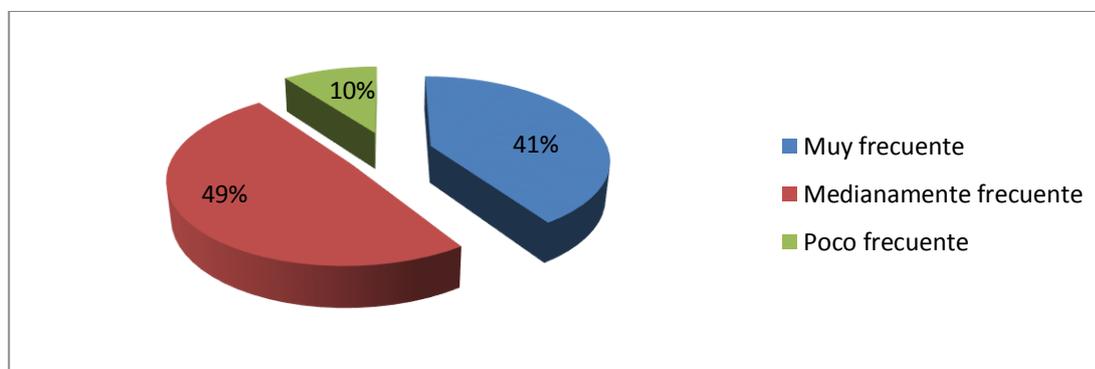
**6) ¿Con qué frecuencia se realizan los controles por parte del personal de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial?**

Tabla 8 Frecuencia de controles en la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial

Ítems	Cantidad	Porcentaje
Muy frecuente	24	41%
Medianamente frecuente	29	49%
Poco frecuente	6	10%
<b>Total</b>	<b>59</b>	<b>100%</b>

Elaboración: Joselin Cueva

Figura 26 Frecuencia de controles en la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial



Elaboración: Joselin Cueva

**Análisis e interpretación:** La mayoría de los encuestados el 49% expresa que los controles que realiza el personal de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial son medianamente frecuentes, mientras que el 41% señala los controles son muy frecuentes y el 10% dice que poco frecuente. Los controles que realiza el personal de la SPTMF es considerado como de alta frecuencia para la revisión de los buques que proporcionan el servicio de transporte hacia las Islas Galápagos.

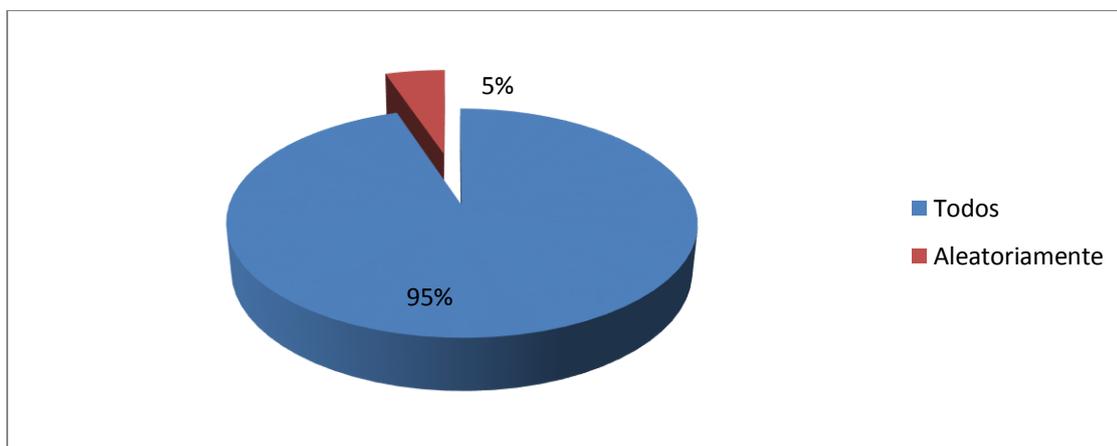
**7) ¿El personal de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial cómo realiza los controles a los buques?**

Tabla 9 Cómo se realiza los controles en la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial

Ítems	Cantidad	Porcentaje
Todos	56	95%
Aleatoriamente	3	5%
<b>Total</b>	<b>59</b>	<b>100%</b>

Elaboración: Joselin Cueva

Figura 27 Cómo se realiza los controles en la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial



Elaboración: Joselin Cueva

**Análisis e interpretación:** La mayoría de los encuestados el 95% expresa que los controles a los buques que realiza el personal de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial son a todos los buques, mientras que el 5% señala los controles son aleatorios. Los controles que realiza el personal de la SPTMF es considerado de forma general en la revisión de todos los buques que proporcionan el servicio de transporte hacia las Islas Galápagos.

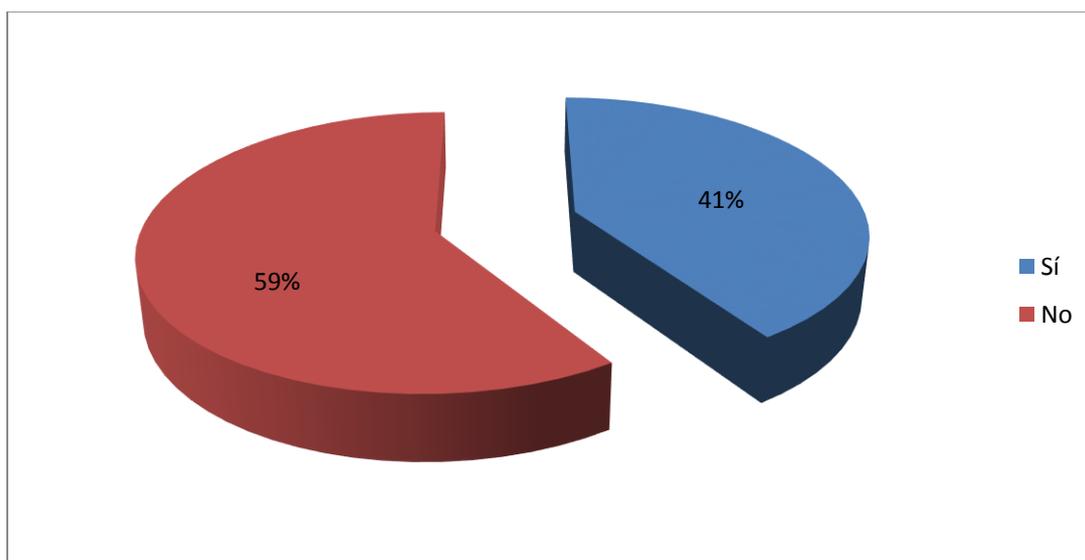
**8) ¿Considera usted que se cumple la normativa para el control de los productos que se envían a Galápagos?**

Tabla 10 Normativa de control de productos que se envían a Galápagos

Ítems	Cantidad	Porcentaje
Sí	24	41%
No	35	59%
<b>Total</b>	<b>59</b>	<b>100%</b>

Elaboración: Joselin Cueva

Figura 28 Normativa de control de productos que se envían a Galápagos



Elaboración: Joselin Cueva

**Análisis e interpretación:** El 59% de los encuestados expresa que no se cumple con la normativa para el control de los productos que se envían hacia Galápagos, mientras que el 41% señala que si la cumplen. Los productos que se envían a Galápagos ser transportados bajo una normativa existente que proporciona una rigurosa exigencia dentro del contexto de los controles, que lamentablemente no son ejecutados de forma completa sino en su mayoría es aleatorio.

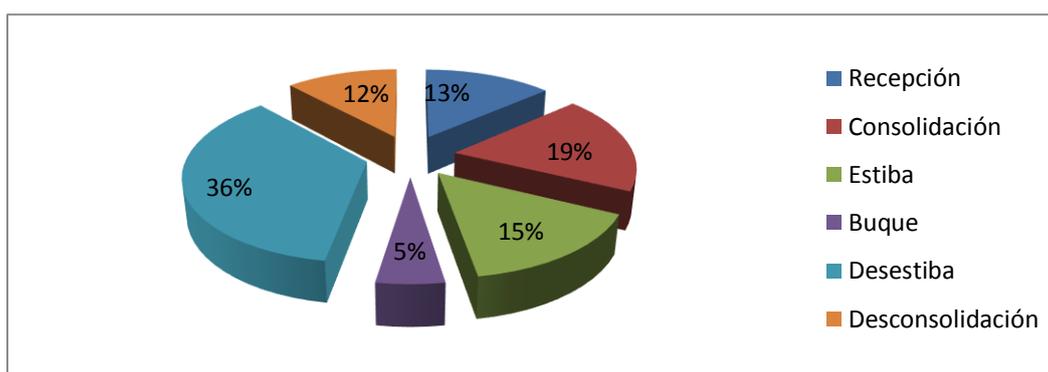
### 9) ¿En qué parte del proceso de transporte de carga ha existido dificultad?

Tabla 11 Dificultad en el proceso de transporte de carga

Ítems	Cantidad	Porcentaje
Recepción	8	13%
Consolidación	11	19%
Estiba	9	15%
Buque	3	5%
Desestiba	21	36%
Desconsolidación	7	12%
<b>Total</b>	<b>59</b>	<b>100%</b>

Elaboración: Joselin Cueva

Figura 29 Dificultad en el proceso de transporte de carga



Elaboración: Joselin Cueva

**Análisis e interpretación:** La mayoría de los encuestados el 36% expresa que las dificultades del proceso de transporte de carga es en la desestiba que se realiza desde buques hacia barcazas en Galápagos, mientras que el 19% señala que en la consolidación, el 15% señala que en la estiba, el 13% dice que en la recepción, el 12% considera que en la desconsolidación y el 5% en el buque. El proceso de transporte de carga de productos hacia las Islas Galápagos presenta dificultades en sus procesos, puesto que se debe consolidar la carga en contenedores, luego estibar, pero lo más crítico al desestibar en mar abierto embarcando en barcazas los contenedores.

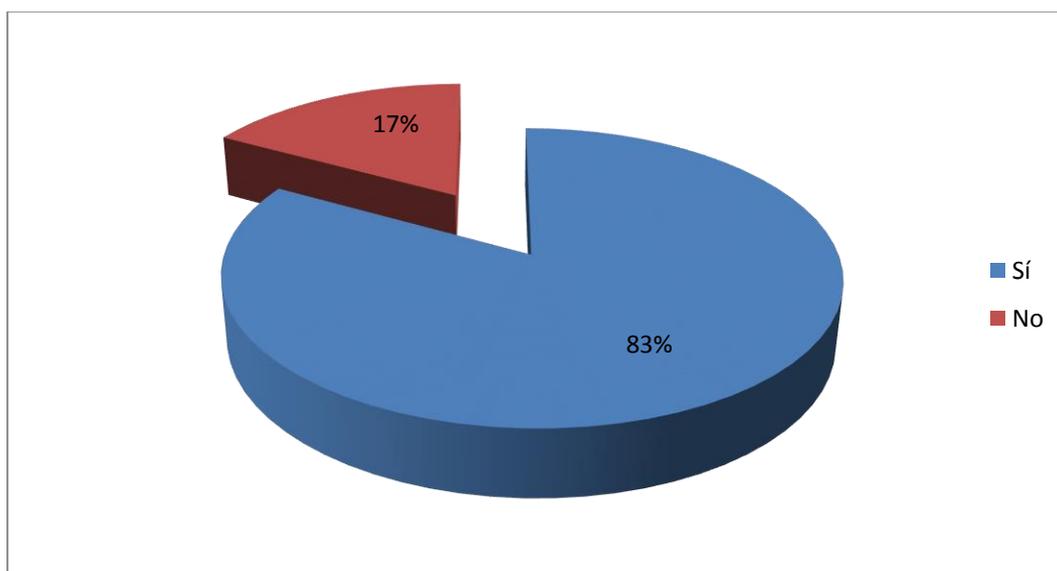
**10) ¿Considera usted que hace falta el personal para el control de los productos que se envían a Galápagos?**

Tabla 12 Falta personal para el control de los productos que se envían a Galápagos

Ítems	Cantidad	Porcentaje
Sí	49	83%
No	10	17%
<b>Total</b>	<b>59</b>	<b>100%</b>

Elaboración: Joselin Cueva

Figura 30 Falta personal para el control de los productos que se envían a Galápagos



Elaboración: Joselin Cueva

**Análisis e interpretación:** La mayoría de los encuestados el 83% expresa que existe falta de personal que permita el control de los productos que se envían a Galápagos, mientras que el 17% señala que el personal se podría alcanzarse para la revisión. Los encuestados consideran que se requiere mayor personal para avanzar más rápido en la carga de los diferentes productos hacia las Islas Galápagos, otros consideran que el personal si se alcanza solo que demora más tiempo.

Resultados de la encuesta realizada al personal de la Agencia de Regulación y control de la Bioseguridad de Galápagos y de la Secretaría de Transporte Marítimo y Fluvial para el control de la logística de la carga contenerizada desde Guayaquil hacia las Islas Galápagos.

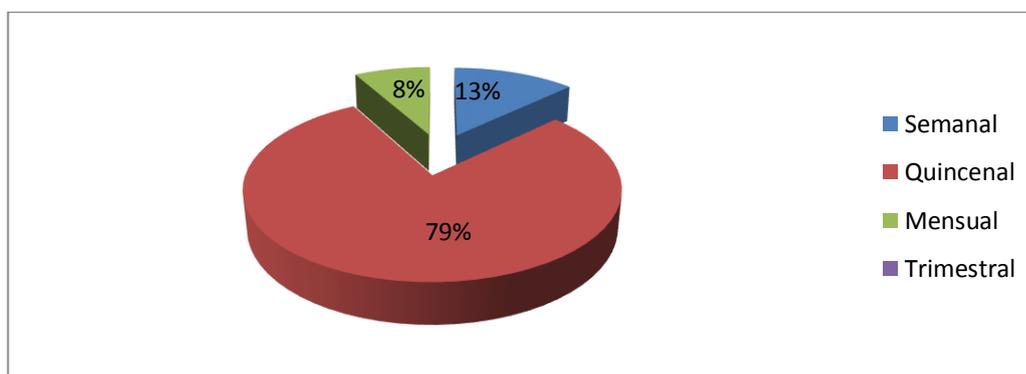
**1) ¿Con qué frecuencia se realiza el transporte de carga por vía marítima desde Guayaquil hacia Galápagos?**

Tabla 13 Frecuencias de rutas hacia Galápagos

Ítems	Cantidad	Porcentaje
Semanal	8	13%
Quincenal	49	79%
Mensual	5	8%
Trimestral	0	0%
<b>Total</b>	<b>62</b>	<b>100%</b>

Elaboración: Joselin Cueva

Figura 31 Frecuencia de rutas hacia Galápagos



Elaboración: Joselin Cueva

**Análisis e interpretación:** La mayoría de los encuestados expresa que el 79% de los viajes se lo realiza de manera quincenal, mientras que el 13% señala que se los realiza de forma semanal, y el 8% considera que mensual. Las variaciones que existen es porque hay operadores que hacen viajes más frecuentes de acuerdo con el permiso de operaciones para la frecuencia hacia las Islas Galápagos.

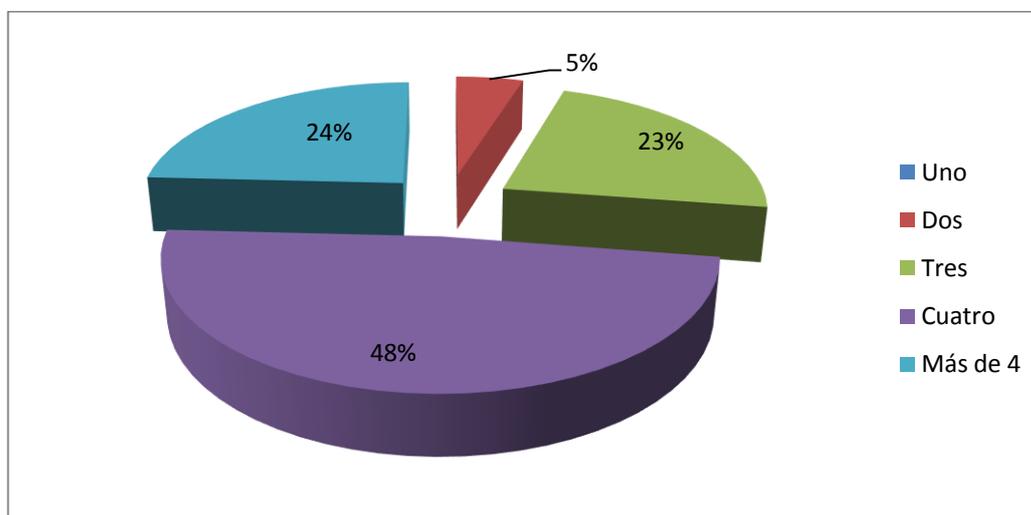
2) ¿Cuántos buques realizan el transporte de carga por vía marítima desde Guayaquil hacia Galápagos?

Tabla 14 Cuántos buques realizan el transporte de carga hacia Galápagos

Ítems	Cantidad	Porcentaje
Uno	0	0%
Dos	3	5%
Tres	14	23%
Cuatro	30	48%
Más de 4	15	24%
<b>Total</b>	<b>62</b>	<b>100%</b>

Elaboración: Joselin Cueva

Figura 32 Cuántos buques realizan el transporte de carga hacia Galápagos



Elaboración: Joselin Cueva

**Análisis e interpretación:** La mayoría de los encuestados el 48% expresa que existen 4 buques para el transporte de carga por vía marítima, mientras que el 24% señala que hay más de 4, el 23% considera que hay tres, y el 5% dice que dos. Las variaciones porque existen varios buques que realizan sus recorridos hacia las Islas Galápagos, muchos trabajadores no dan la cantidad exacta porque hay ocasiones que tienen problemas.

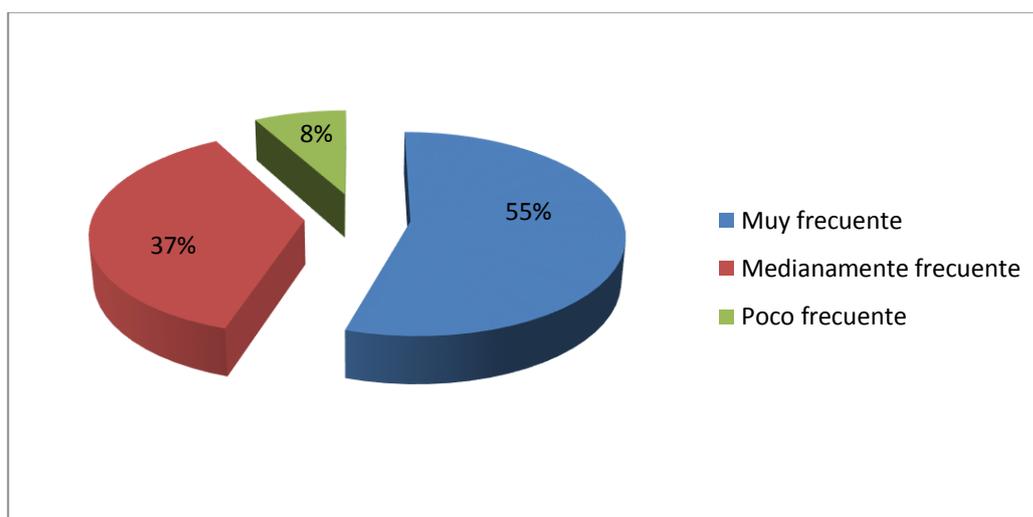
**3) ¿Con qué frecuencia existen reclamos o quejas por parte de los propietarios de las mercaderías?**

Tabla 15 Frecuencias de reclamos de los propietarios de las mercaderías

Ítems	Cantidad	Porcentaje
Muy frecuente	34	55%
Medianamente frecuente	23	37%
Poco frecuente	5	8%
<b>Total</b>	<b>62</b>	<b>100%</b>

Elaboración: Joselin Cueva

Figura 33 Frecuencia de reclamos de los propietarios de las mercaderías



Elaboración: Joselin Cueva

**Análisis e interpretación:** La mayoría de los encuestados el 55% expresa que de forma muy frecuente existen reclamos o quejas por los propietarios de las mercaderías, mientras que el 37% señala que medianamente frecuente, y el 8% considera que de forma poco frecuente. Las variaciones porque existen varios buques que realizan sus recorridos hacia las Islas Galápagos, muchos trabajadores no dan la cantidad exacta porque hay ocasiones que tienen problemas.

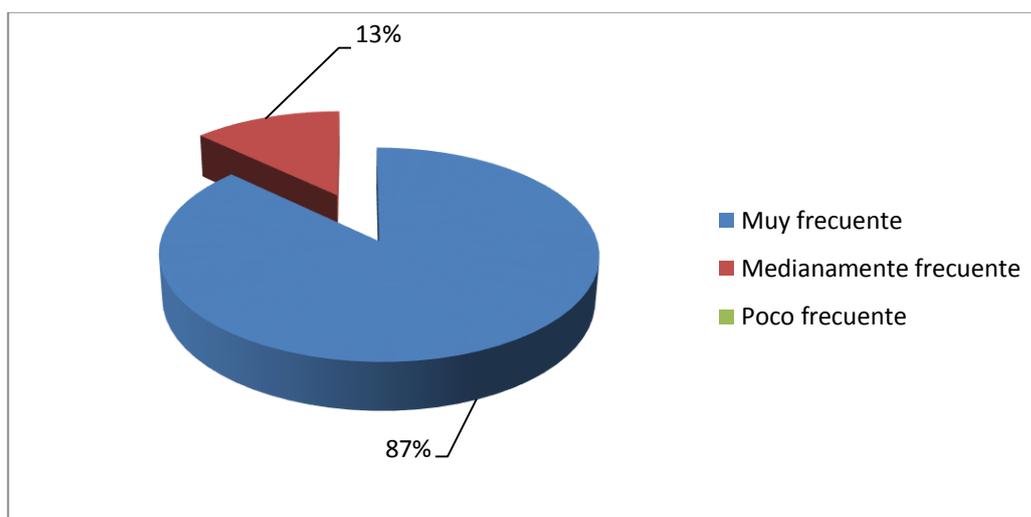
**4) ¿Con qué frecuencia se realizan los controles por parte del personal de la entidad?**

Tabla 16 Frecuencias de controles por el personal de la entidad

Ítems	Cantidad	Porcentaje
Muy frecuente	54	87%
Medianamente frecuente	8	13%
Poco frecuente	0	0%
<b>Total</b>	<b>62</b>	<b>100%</b>

Elaboración: Joselin Cueva

Figura 34 Frecuencia de controles por el personal de la entidad



Elaboración: Joselin Cueva

**Análisis e interpretación:** La mayoría de los encuestados, el 87% expresa que los controles por el personal de la entidad son muy frecuentes, mientras que el 13% señala los controles son medianamente frecuente. Los controles que realiza el personal de la Agencia es considerado como de alta frecuencia porque en cada viaje se tiene al personal para que revise los contenedores.

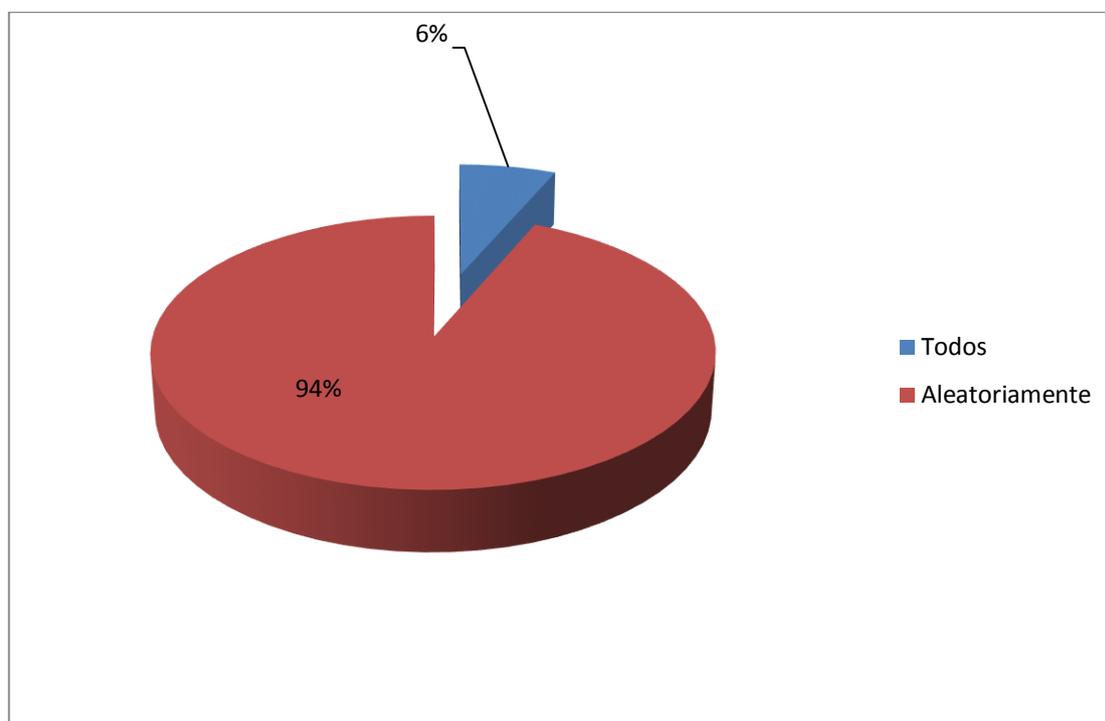
### 5) ¿El personal de la entidad cómo realiza los controles a los contenedores?

Tabla 17 Control a contenedores por el personal de la entidad

Ítems	Cantidad	Porcentaje
Todos	4	6%
Aleatoriamente	58	94%
<b>Total</b>	<b>62</b>	<b>100%</b>

Elaboración: Joselin Cueva

Figura 35 Control a contenedores por el personal de la entidad



Elaboración: Joselin Cueva

**Análisis e interpretación:** La mayoría de los encuestados el 94% expresa que los controles realizados por el personal de la entidad son de forma aleatoria, mientras que el 6% señala los controles se los realiza a todos los contenedores. Los controles que realiza el personal de la entidad son realizados de forma aleatoria, debido a que la cantidad de mercaderías que son enviadas hace que ellos no se alcancen a revisar uno por uno.

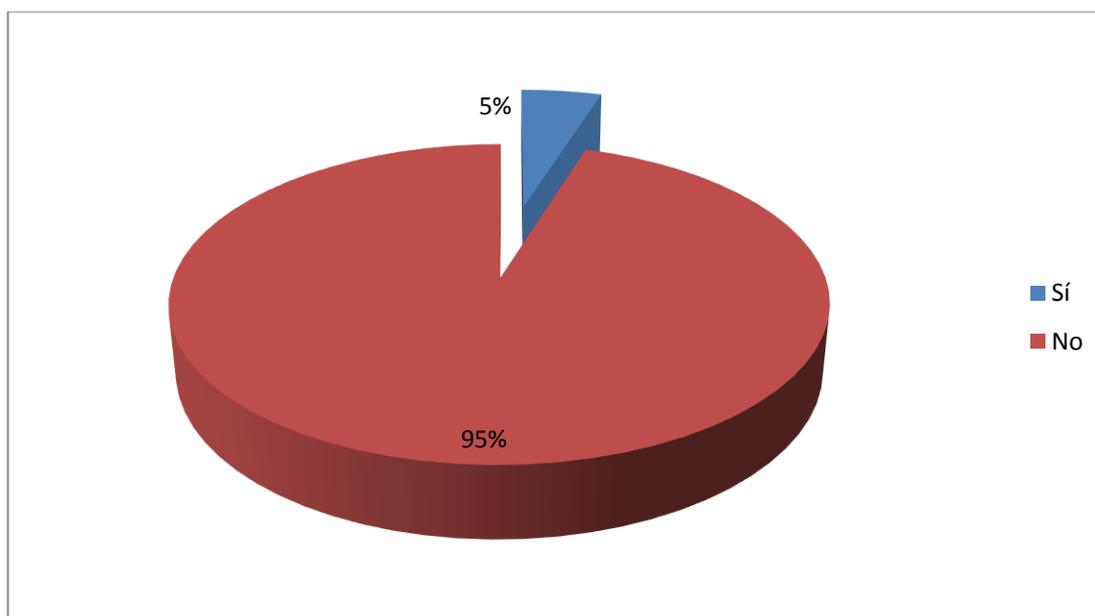
**6) ¿Existe el personal necesario para realizar los controles a todos los contenedores?**

Tabla 18 Personal suficiente para los controles a los contenedores

Ítems	Cantidad	Porcentaje
Sí	3	5%
No	59	95%
<b>Total</b>	<b>62</b>	<b>100%</b>

Elaboración: Joselin Cueva

Figura 36 Personal suficiente para los controles a los contenedores



Elaboración: Joselin Cueva

**Análisis e interpretación:** La mayoría de los encuestados el 95% expresa que existe falta de personal que permita el control de los contenedores que se envían a Galápagos, mientras que el 5% señala que sí existe el personal necesario para realizar los controles a todos los contenedores. Los encuestados consideran que se requiere mayor personal para avanzar más rápido en la carga de los diferentes productos hacia las Islas Galápagos, otros consideran que el personal si se alcanza solo que demora más tiempo.

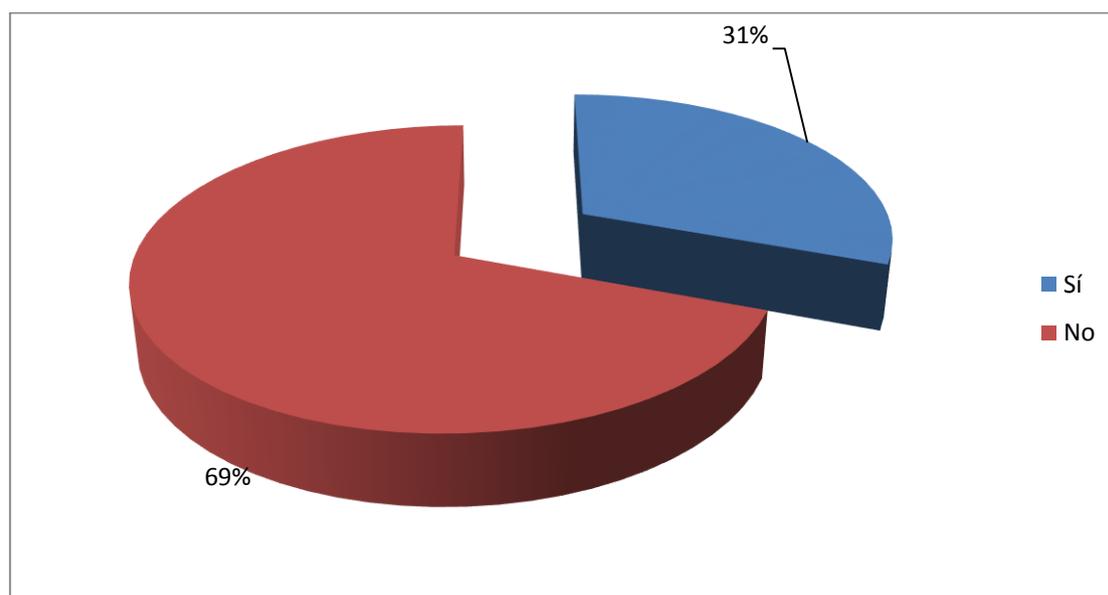
**7) ¿Se ha encontrado fallas en el control de la carga contenerizada realizada en Guayaquil, al encontrar especies que estén prohibidas al llegar el barco a las Islas Galápagos?**

Tabla 19 Existen fallas en el control de la carga contenerizada en Guayaquil

Ítems	Cantidad	Porcentaje
Sí	19	31%
No	43	69%
<b>Total</b>	<b>62</b>	<b>100%</b>

Elaboración: Joselin Cueva

Figura 37 Existen fallas en el control de la carga contenerizada en Guayaquil



Elaboración: Joselin Cueva

**Análisis e interpretación:** La mayoría de los encuestados el 69% expresa que se han encontrado fallas en el control la carga contenerizada de los productos que se envían a Galápagos, mientras que el 31% señala que no ha habido fallas en el control. Los encuestados consideran que las fallas que se dan porque no se realiza un control individualizado para todos los contenedores de productos que se envían hacia las Islas Galápagos.

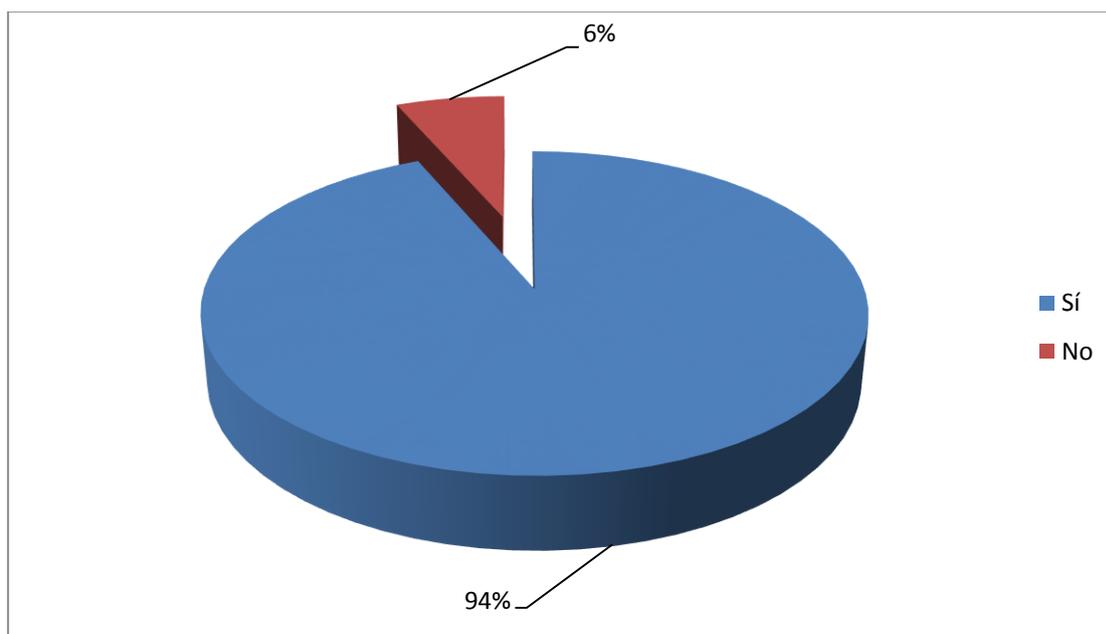
**8) ¿Las empresas de logística cumplen con la normativa que es exigida para la transportación de los productos en contenedores hacia Galápagos?**

Tabla 20 Cumplimiento de la normativa

Ítems	Cantidad	Porcentaje
Sí	58	94%
No	4	6%
<b>Total</b>	<b>62</b>	<b>100%</b>

Elaboración: Joselin Cueva

Figura 38 Cumplimiento de la normativa



Elaboración: Joselin Cueva

**Análisis e interpretación:** La mayoría de los encuestados el 94% expresa que la empresa de logística cumplen con la normativa exigida para la transportación de los productos en contenedores hacia Galápagos, mientras que el 6% señala que no cumplen. Los encuestados consideran que las empresas sí cumplen con la normativa que exigen las diferentes leyes para la transportación de la carga contenerizada.

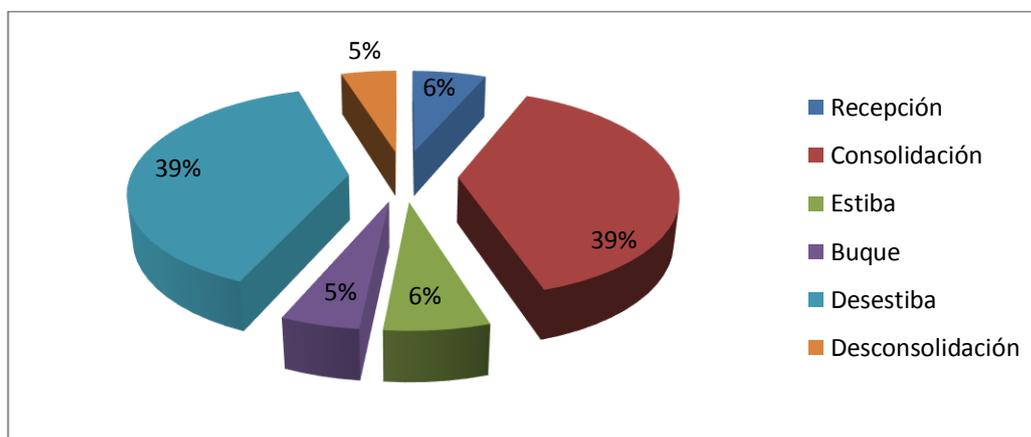
### 9) ¿En qué parte del proceso de transporte de carga ha existido dificultad?

Tabla 21 Dificultades en el proceso de transporte de carga

Ítems	Cantidad	Porcentaje
Recepción	4	6%
Consolidación	24	39%
Estiba	4	6%
Buque	3	5%
Desestiba	24	39%
Desconsolidación	3	5%
<b>Total</b>	<b>62</b>	<b>100%</b>

Elaboración: Joselin Cueva

Figura 39 Dificultades en el proceso de transporte de carga



Elaboración: Joselin Cueva

**Análisis e interpretación:** El 39% de los encuestados expresa que las dificultades del proceso de transporte de carga es en la desestiba que se realiza desde buques hacia barcazas en Galápagos, mientras que otro 39% señala que el problema radica en la consolidación. El 6% señala que en la recepción, el 5% dice que en el buque, el 6% considera que en la estiba y el 5% en el buque. El proceso de transporte de carga de productos hacia las Islas Galápagos presenta dificultades en sus procesos, puesto que se debe consolidar la carga en contenedores, luego estibar, pero lo más crítico al desestibar en mar abierto embarcando en barcazas los contenedores

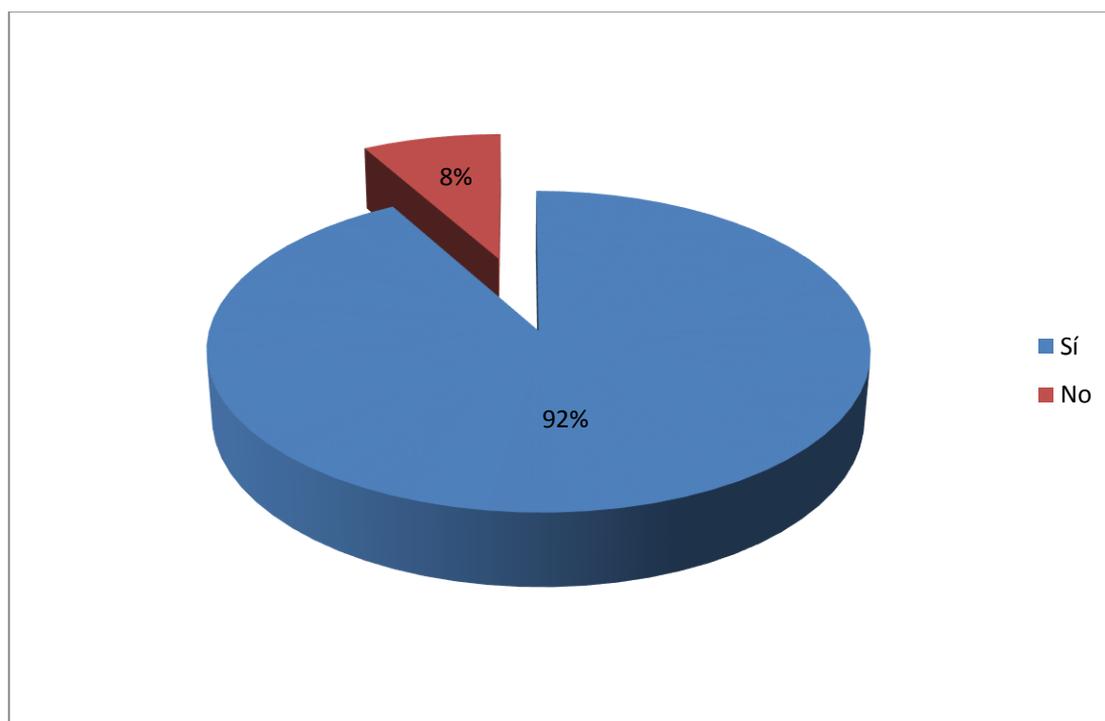
**10) ¿Considera usted que se deba mejorar los procesos e incrementar el personal para el control de la carga contenerizada que se envía a Galápagos?**

Tabla 22 Mejorar procesos e incrementar el personal para control de la carga

Ítems	Cantidad	Porcentaje
Sí	57	92%
No	5	8%
<b>Total</b>	<b>62</b>	<b>100%</b>

Elaboración: Joselin Cueva

Figura 40 Mejorar procesos e incrementar el personal para control de la carga



Elaboración: Joselin Cueva

**Análisis e interpretación:** La mayoría de los encuestados el 92% expresa que se debe mejorar los procesos e incrementar el personal para el control de la carga contenerizada de los productos que se envían a Galápagos, mientras que el 8% señala que no cree que se deba hacer cambios. Los encuestados consideran que los procesos que se ejecutan para lograr cambios en la forma cómo se hacen los controles para la transportación de la carga contenerizada hacia las Islas Galápagos, otros consideran que el personal si se alcanza solo que demora más tiempo.

## **III.G. Propuesta**

### **III.G.1. Título**

Diseño de un modelo de gestión para el cumplimiento de la normativa regulatoria para la carga contenerizada hacia las Islas Galápagos.

### **III.G.2. Introducción**

El comercio a nivel mundial utiliza como principal medio el transporte marítimo, debido a la capacidad de carga que se tiene en los buques lo que hace que sea más económico en los costos operativos, los avances tecnológicos han sido trascendentales para la sociedad, mejorando las formas de navegación y comunicación de manera general.

En Latinoamérica el transporte marítimo es muy utilizado dentro de la integración de los países de la región, puesto que en su contexto general se tiene intercambio comercial con preferencias arancelarias, considerando que el continente americano tiene costas y puertos en los Océanos: Pacífico y Atlántico, pudiendo trasladarse del uno al otro por el canal de Panamá.

En el Ecuador el comercio interno se lo realiza por vía terrestre, área, marítima y fluvial, esto debido a su geografía muy variada dentro del espacio ecuatoriano, considerando que existen 4 regiones naturales: Litoral, Andina, Amazónica e Insular; los productos agrícolas se los produce en las diferentes regiones, desde las cuales se comercializan a nivel nacional utilizando la vía terrestre como medio más frecuente en su uso, también se usa la vía fluvial en ciertos sectores de la zona rural del Litoral y en la Amazonía, los medios aéreos se lo aplican en cantidades menores entre las principales ciudades del país y el medio marítimo se lo usa para conectar los puertos de las provincias: El Oro, Guayas, Manabí y Esmeraldas. El transporte de productos hacia las Islas Galápagos se lo realiza desde Guayaquil usando buques en tres rutas marítimas.

Los productos hacia las Islas Galápagos se los transporta por vía marítima, utilizando buques que deben cumplir los requisitos establecidos en la normativa pertinente, además de tenerse procesos y procedimientos para la recepción, consolidación, estiba, desestiba, desconsolidación y entrega a los propietarios, el traslado de los productos y mercaderías debe ser contenerizada para tener mayor seguridad en la transportación marítima.

### **III.G.3. Justificación**

La propuesta de la investigación es importante porque permite conocer la normativa legal existente y las entidades responsables del control de la carga contenerizada hacia las Islas Galápagos, con el fin de que los usuarios puedan tener reglas claras para el traslado de los productos desde la parte continental hacia las Islas, con el fin de que se cumplan las diferentes normativas.

El proyecto en su propuesta tiene su relevancia puesto que las Islas Galápagos por ser un régimen especial tiene una normativa que regula todas las actividades que se ejecutan dentro del área de influencia debido a los cuidados que se deben tener para la protección y conservación de todas las especies que habitan en dicho lugar.

La propuesta es factible por cuanto existe el interés de los involucrados para que se mejoren los procesos al establecerse un modelo para que se ejecuten las actividades de manera coordinada con el fin de que cada entidad pueda ejecutar los procedimientos para el control de la normativa que regula la carga contenerizada hacia las Islas Galápagos.

### **III.G.4. Objetivos**

#### **III.G.4.a. General**

Diseñar un modelo de gestión para el cumplimiento de la normativa regulatoria para la carga contenerizada hacia las Islas Galápagos.

### **III.G.4.b. Específicos**

Conocer los diferentes aspectos de la normativa que regula la transportación de los productos hacia las Islas Galápagos.

Analizar la normativa que regula la transportación de la carga contenerizada hacia las Islas Galápagos.

Promover el uso del modelo de gestión que viabilice el cumplimiento de la normativa regulatoria para la carga contenerizada hacia las islas Galápagos.

### **III.G.5. Base legal**

Constitución Política de la República del Ecuador.

Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

Ley De Régimen Especial para la Conservación y Desarrollo Sustentable de la provincia de Galápagos.

Reglamento Ley de Régimen Especial de la provincia de Galápagos.

Resolución No. SPTMF 009/11: Establecer las tarifas para el transporte marítimo de cabotaje entre Guayaquil y la provincia de Galápagos y Viceversa.

Resolución No. 028/10: Establecer los requisitos que deben cumplir los buques que realizan el transporte de carga del continente hacia la provincia de Galápagos y viceversa.

Resolución No. MTOP-SPTM-2016-0048-R: Normativa para la prestación del servicio de transporte marítimo de carga desde el Ecuador Continental hacia la provincia de Galápagos y viceversa.

Resolución No. MTOP-SPTMF-2016-0088-R: Expedir las regulaciones para el control y certificación de la masa bruta verificada de los contenedores con carga.

Ordenanza que norma las operaciones en el muelle municipal Caraguay y que establece las tasas por utilización del mismo. M. I. Concejo Municipal de Guayaquil.

### **III.G.6. Implementación de la normativa**

Las entidades de control tienen diferentes normativas que regulan su funcionamiento y accionar dentro de las Islas Galápagos con el fin de tener el control de las diversas actividades tanto productivas como de logística que se ejecutan, procurando que éstas tengan el menor impacto en el ambiente, por lo cual se encuentra de forma permanente en revisiones de los procesos y ejecutándose los estándares tanto nacionales como internacionales para la transportación marítima.

Los diferentes procesos que se llevan a cabo en la logística de la carga que se transporta hacia las Islas Galápagos exigen de una normativa que permita regular las actividades desde el puerto de origen en la ciudad de Guayaquil hasta el puerto de destino en las Islas: San Cristóbal, Santa Cruz, Isabela y Floreana, con el fin de evitar posibles riesgos que pudieran afectar a las especies nativas.

La implementación de la normativa es de cumplimiento obligatorio para todos quienes intervienen en los procesos de traslado de productos desde el continente hacia las Islas Galápagos, por lo cual existen entidades responsables de verificar que los propietarios y trabajadores de las embarcaciones cumplan con los requerimientos exigidos en las leyes, y resoluciones.

### **III.G.7. Entidades responsables de la implementación de la normativa**

- 1) Consejo de Gobierno de Régimen Especial de Galápagos: Tiene como competencias “la planificación, manejo de los recursos y organización de las actividades que se realicen en la provincia... Para la protección del distrito especial de Galápagos se limitarán los derechos de migración interna, trabajo o cualquier otra actividad pública o privada que pueda afectar al ambiente. En materia de ordenamiento territorial, el Consejo de Gobierno dictará las políticas en

coordinación con los municipios y juntas parroquiales, quienes las ejecutarán” Art. 258 (Constitución Política de la República, 2008)

- 2) Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial: Tiene como misión “Impulsar el desarrollo de la actividad marítima y fluvial, planificar, regular y controlar el sistema naviero y portuario en el territorio nacional, asegurando el cumplimiento de objetivos y prioridades definidos en el marco legal vigente” (SPTMF, 2018)
- 3) Dirección del Parque Nacional Galápagos: Es la entidad que tiene como finalidad la planificación y desarrollo para la conservación del patrimonio natural, ecosistemas insulares, recursos marinos, administrar y controlar el Parque Nacional Galápagos y la Reserva Marina de Galápagos, delimitar, regular y autorizar el uso de playas de mar, riberas y lagunas en áreas protegidas. (Rendición de cuentas, 2017)
- 4) Dirección Nacional de Espacios Acuáticos: Su misión es “Gestionar la seguridad de los espacios acuáticos, mediante operaciones marítimas para vigilancia y control, salvaguarda de la vida humana en el mar y la seguridad de la navegación, así como la protección del ambiente marino costero, fluvial y lacustre, a fin de contribuir a la defensa de la soberanía y la integridad territorial; y, con su contingente apoyar al desarrollo nacional y la seguridad pública y del Estado” (DIRNEA, 2014)
- 5) Agencia Regulación y Control de la Bioseguridad y Cuarentena para Galápagos: La misión que tiene es “La Agencia será competente para controlar, regular, impedir y reducir el riesgo de la introducción, movimiento y dispersión de organismos exóticos, por cualquier medio, que ponga en riesgo la salud humana y la conservación de la integridad ecológica de los ecosistemas insulares y marinos y la biodiversidad de la provincia de Galápagos” (ABG, 2015).

**III.G.8. Procesos y procedimientos**

Tabla 23 Proceso de acreditación de los buques según Resolución 028-2010

	<b>MANUAL DE PROCEDIMIENTOS</b>	<b>CÓDIGO: MP-001</b>
		<b>FECHA: 17/07/2018</b>
		<b>VERSIÓN: 1.0</b>
		<b>PÁGINA: 1 de 8</b>
<b>DIAGRAMA DE FLUJO</b>		
<p style="text-align: center;">PROCESO DE ACREDITACIÓN DE LOS BUQUES</p> <pre> graph TD     Inicio([Inicio]) --&gt; Revisión[Revisión del buque]     Revisión --&gt; Verificación[Verificación de pólizas de seguros]     Verificación --&gt; Inspección[Inspección de Bioseguridad]     Inspección --&gt; Certificado[Certificado de inspección ambiental]     Certificado --&gt; Informe[Informe de cumplimiento]     Informe --&gt; Fin([Fin])     </pre>		
<b>Elaborado por:</b>	<b>Revisado por:</b>	<b>Aprobado por:</b>

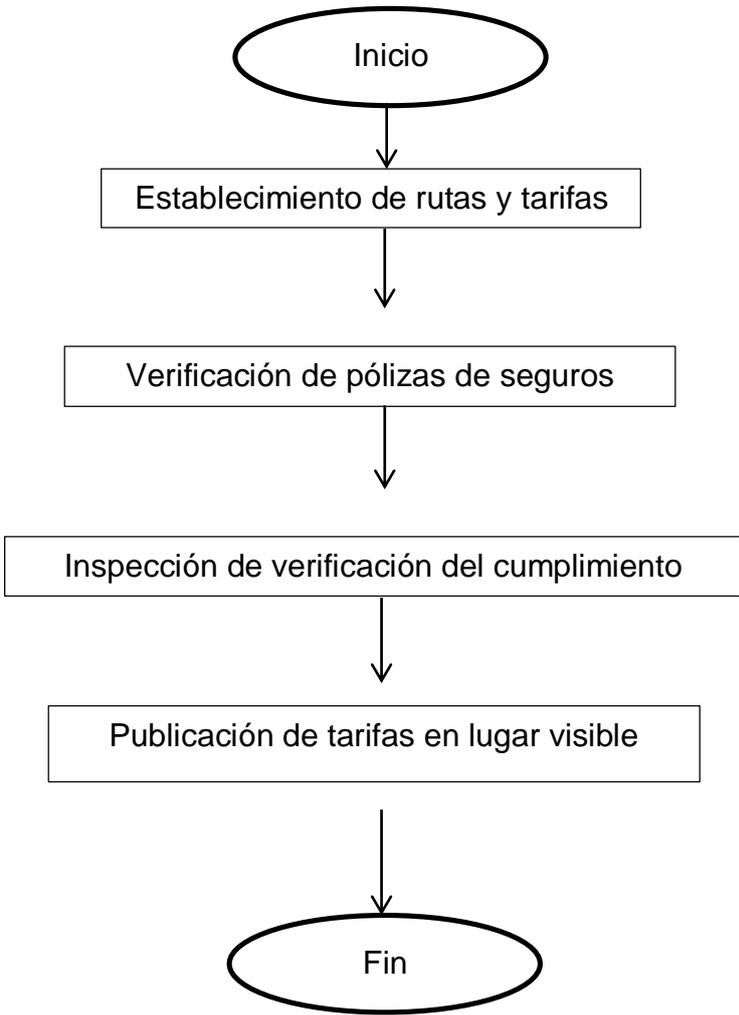
Elaborado por: Joselin Cueva

Tabla 24 Proceso de transporte de mercancías peligrosas según Resolución 312-001

	<b>MANUAL DE PROCEDIMIENTOS</b>	<b>CÓDIGO: MP-001</b>
		<b>FECHA: 17/07/2018</b>
		<b>VERSIÓN: 1.0</b>
		<b>PÁGINA: 2 de 8</b>
<b>DIAGRAMA DE FLUJO</b>		
<p>PROCESO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS</p> <pre> graph TD   Inicio([Inicio]) --&gt; Revisión[Revisión del buque]   Revisión --&gt; Verificación[Verificación de pólizas de seguros]   Verificación --&gt; Inspección[Inspección de Bioseguridad]   Inspección --&gt; Certificado[Certificado de inspección ambiental]   Certificado --&gt; Informe[Informe de cumplimiento]   Informe --&gt; Fin([Fin])   </pre>		
Elaborado por:	Revisado por:	Aprobado por:

Elaborado por: Joselin Cueva

Tabla 25 Proceso de establecimiento de tarifas según Resolución 009-11

	<b>MANUAL DE PROCEDIMIENTOS</b>	<b>CÓDIGO: MP-001</b>
		<b>FECHA: 17/07/2018</b>
		<b>VERSIÓN: 1.0</b>
		<b>PÁGINA: 3 de 8</b>
<b>DIAGRAMA DE FLUJO</b>		
<p style="text-align: center;">PROCESO DE ESTABLECIMIENTO DE TARIFAS</p>  <pre> graph TD     Inicio([Inicio]) --&gt; A[Establecimiento de rutas y tarifas]     A --&gt; B[Verificación de pólizas de seguros]     B --&gt; C[Inspección de verificación del cumplimiento]     C --&gt; D[Publicación de tarifas en lugar visible]     D --&gt; Fin([Fin]) </pre>		
Elaborado por:	Revisado por:	Aprobado por:

Elaborado por: Joselin Cueva

Tabla 26 Proceso de autorización del servicio según Resolución 0048/2016

	<b>MANUAL DE PROCEDIMIENTOS</b>	<b>CÓDIGO: MP-001</b>
		<b>FECHA: 17/07/2018</b>
		<b>VERSIÓN: 1.0</b>
		<b>PÁGINA: 4 de 8</b>
<b>DIAGRAMA DE FLUJO</b>		
<p style="text-align: center;">PROCESO DE AUTORIZACIÓN DEL SERVICIO</p> <pre> graph TD     Inicio([Inicio]) --&gt; Recepcion[Recepción de documentos]     Recepcion --&gt; Verificacion[Verificación de documentos]     Verificacion --&gt; Revision[Revisión del informe técnico del CGREG]     Revision --&gt; Emision[Emisión de la autorización]     Emision --&gt; Fin([Fin])     </pre>		
Elaborado por:	Revisado por:	Aprobado por:

Elaborado por: Joselin Cueva

Tabla 27 Proceso de revocatoria de autorización del servicio según Resolución 0048/2016

	<b>MANUAL DE PROCEDIMIENTOS</b>	<b>CÓDIGO: MP-001</b>
		<b>FECHA: 17/07/2018</b>
		<b>VERSIÓN: 1.0</b>
		<b>PÁGINA: 5 de 8</b>
<b>DIAGRAMA DE FLUJO</b>		
<p>PROCESO DE REVOCATORIA AUTORIZACIÓN DEL SERVICIO</p> <pre> graph TD     Inicio([Inicio]) --&gt; Recepcion[Recepción de denuncia o informe de entidades de control]     Recepcion --&gt; Verificacion[Verificación de causales]     Verificacion --&gt; Sanciones[Establecimiento de sanciones]     Sanciones --&gt; Notificacion[Notificación a la DIRNEA]     Notificacion --&gt; Fin([Fin])     </pre>		
<b>Elaborado por:</b>	<b>Revisado por:</b>	<b>Aprobado por:</b>

Elaborado por: Joselin Cueva

Tabla 28 Proceso de autorización para mantenimiento según Resolución 0048/2016

	<b>MANUAL DE PROCEDIMIENTOS</b>	<b>CÓDIGO: MP-001</b>
		<b>FECHA: 17/07/2018</b>
		<b>VERSIÓN: 1.0</b>
		<b>PÁGINA: 6 de 8</b>
<b>DIAGRAMA DE FLUJO</b>		
<p>PROCESO DE AUTORIZACIÓN PARA MANTENIMIENTO</p> <pre> graph TD     Inicio([Inicio]) --&gt; A[Recepción de propuesta del Armador]     A --&gt; B[Verificación del cronograma de itinerarios]     B --&gt; C[Aprobación de fecha para mantenimiento]     C --&gt; D[Emisión de la autorización]     D --&gt; Fin([Fin])     </pre>		
Elaborado por:	Revisado por:	Aprobado por:

Elaborado por: Joselin Cueva

Tabla 29 Proceso de embarque al buque según Resolución 0048/2016

	<b>MANUAL DE PROCEDIMIENTOS</b>	<b>CÓDIGO: MP-001</b>
		<b>FECHA: 17/07/2018</b>
		<b>VERSIÓN: 1.0</b>
		<b>PÁGINA: 7 de 8</b>
<b>DIAGRAMA DE FLUJO</b>		
<p style="text-align: center;">PROCESO DE EMBARQUE</p> <pre> graph TD     Inicio([Inicio]) --&gt; A[Presentación del Plan de estiba]     A --&gt; B[Inspección de limpieza ABG]     B --&gt; C[Elaboración del Manifiesto de Carga]     C --&gt; D[Verificación de Pólizas y seguros]     D --&gt; Fin([Fin])   </pre>		
Elaborado por:	Revisado por:	Aprobado por:

Elaborado por: Joselin Cueva

Tabla 30 Proceso de control y certificación de masa bruta verificada de los contenedores según Resolución 0088/2018

	<b>MANUAL DE PROCEDIMIENTOS</b>	<b>CÓDIGO: MP-001</b>
		<b>FECHA: 17/07/2018</b>
		<b>VERSIÓN: 1.0</b>
		<b>PÁGINA: 8 de 8</b>
<b>DIAGRAMA DE FLUJO</b>		
<p style="text-align: center;">PROCESO DE CONTROL Y CERTIFICACIÓN DE MASA BRUTA VERIFICADA DE LOS CONTENEDORES</p> <pre> graph TD     Inicio([Inicio]) --&gt; Recepcion[Recepción del contenedor]     Recepcion --&gt; Verificacion[Verificación del Certificado de masa bruta verificada]     Verificacion --&gt; Metodo[Utilización de método 1 y/o 2 para obtener masa bruta verificada de un contenedor]     Metodo --&gt; Emision[Emisión de la autorización]     Emision --&gt; Fin([Fin])   </pre>		
<b>Elaborado por:</b>	<b>Revisado por:</b>	<b>Aprobado por:</b>

Elaborado por: Joselin Cueva

## CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

### Conclusiones

La capacidad de gestión de las entidades de control para la implementación de la normativa que regula la logística de la carga contenerizada entre los puertos del continente Ecuatoriano y las Islas Galápagos a fin de garantizar la protección y el cuidado a la biodiversidad de las Islas Galápagos, se limita por las diferentes competencias de acuerdo a la ley vigente.

Los procesos logísticos de carga contenerizada tienen deficiencias debido a que no existe un puerto en Galápagos que permita la manipulación de los contenedores de manera segura, lo que se realiza en mar abierto, ocasionando otros problemas como el desabastecimiento en todas las Islas.

La capacidad de gestión para la logística de carga contenerizada, en el que se expuso los diferentes criterios de autores, nacionales y extranjeros se afecta debido a la falta de personal técnico capacitado de las entidades para tener un adecuado control de todos los procesos establecidos.

Debido a la aplicación de la Ley de Régimen Especial en las Islas Galápagos, la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial que tiene la competencia portuaria, se vea limitada en la toma de decisiones.

Se ejecutó el diseño de un estudio de factibilidad que viabilice la capacidad de gestión para la implementación de normativa que permita mejorar la logística de carga contenerizada entre los puertos del continente ecuatoriano y las Islas Galápagos, con el que se agrupó los diferentes aspectos de las diversas normativas que se han establecido para el control de la carga hacia Galápagos.

**Recomendaciones**

A la Agencia Regulación y Control de la Bioseguridad y Cuarentena para Galápagos, optimicen los procesos en el control puesto que hay algunos que se ejecutan de manera aleatoria lo cual puede conllevar a un riesgo muy marcado sobre la gestión que se realiza para el control de la bioseguridad para las especies de flora y fauna de las Islas Galápagos.

A la Secretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, que exija el cumplimiento de la normativa y se realicen los controles necesarios en la transportación de la carga contenerizada hacia las Islas Galápagos, con el fin de garantizar la protección de las mercaderías, y evitar el ingreso de especies prohibidas en las Islas.

Al Consejo de Gobierno del Régimen de Galápagos, que se viabilice la construcción de un puerto con las profundidades adecuadas para que los buques puedan realizar la transportación de las mercaderías contenerizadas.

## BIBLIOGRAFÍA

- Acosta, C. El desempeño en las empresas modernas. México: Editorial Prentice Hall, 2002.
- Alles, A. Administración de recursos. Madrid: Ediciones ESIC, 2009.
- Alles, M. Comportamiento organizacional. Buenos Aires: Editorial Granica, 2007.
- Arias, Fidias. El proyecto de investigación. Tercera edición. Caracas: Editorial Episteme, 1999.
- Armstrog, S. Gerencia de recursos humanos. Integrando el personal y la empresa. Bogotá: Ediciones Legis, 1992.
- Azogue, Ángel. El desarrollo organizacional y el desempeño laboral en el personal de la empresa Nevado Roses Ecuador del cantón Salcedo, provincia de Cotopaxi. Ambato: Universidad Técnica de Ambato. Tesis de Psicología., 2015.
- Baca, Gabriel. Evaluación de proyectos. México: McGraw Hill, 2010.
- Baena, J. Transporte internacional. Barcelona: Editorial Logis Book, 2012.
- Ballou, Ronald. Logística: Administración de la cadena de suministro. México: Editorial Pearson Educación, 2014.
- Barrera, Adrián y Marina Carbonell. Carga y estiba en buques Bulk Carrier. Tesis de doctorado. Tenerife: Universidad de la Laguna, 2017.
- Bernal, César. Metodología de la investigación. Tercera edición. Bogotá: Editorial Pearson educación, 2010.

- Cantú, Humberto. Desarrollo de una cultura de calidad. México: Editorial McGraw Hill, 2011.
- Carrillo, Andrea. Propuesta de financiamiento para la construcción de un barco dedicado al turismo en las Islas del Archipiélago de Galápagos. Tesis de Ingeniería. Quito: Pontificia Universidad Católica del Ecuador, 2015.
- Chiavenato, I. Administración de recursos humanos. México: Editorial McGraw Hill, 2009.
- Chiavenato, Idalberto. Administración de recursos humanos. El Capital de las organizaciones. México: Editorial McGraw Hill, 2011.
- . Gestión del talento humano. México: Editorial McGraw Hill, 2009.
- Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos. Plan de Desarrollo Sustentable y Ordenamiento Territorial - Plan Galápagos 2015 - 2020. Puerto Baquerizo Moreno, 2016.
- Cruz, María. Análisis de la implementación de un sistema logístico de abastecimiento en los productos de primera necesidad en Galápagos. Componente práctico del examen complejo. Guayaquil: Universidad Católica Santiago de Guayaquil, 2017.
- Daft, R. Teoría y Diseño organizacional. México: Editorial McGraw Hill, 2009.
- Del Cid Pérez, Alma, Rosemary Méndez y Franco Sandoval. Investigación, fundamentos y metodología. México: Editorial Pearson Educación, 2011.
- Dessler, G. y R. Varela. Administración de Recursos humanos. Enfoque latinoamericano. México: Editorial Pearson Educación, 2011.

- Dessler, Gary. Administración de recursos humanos. México: Editorial Pearson Educación, 2009.
- Díaz, A. Estadística aplicada a la administración y la economía. México: Editorial McGraw Hill, 2013.
- Dolan, Simón, y otros. La gestión de los recursos humanos. Madrid: Editorial McGraw Hill, 2007.
- El Universo. «El barco Galapaface I fue reflotado y retirado de las islas Galápagos.» 15 de 07 de 2014: 4.
- Fernández, Manuel. Análisis y descripción de puestos de trabajo. Madrid: Ediciones Díaz de Santos, 2015.
- Franklin, B. Organización de empresas. México: Editorial McGraw Hill, 2009.
- Gaither, N. y G. Fraizer. Administración de producción y operaciones. México: Editorial Internacional Thompson, 2011.
- García, J. Organización y dirección de empresas. Madrid: Spain Editores, 2013.
- Gómez, Sergio. Metodología de la investigación. Tercera edición. Bogotá: Editorial McGraw Hill, 2012.
- Goncalves, A. Fundamentos del clima organizacional. Buenos Aires: Sociedad Latinoamericana para la calidad, 2000.
- Guizar, Rafael. Desarrollo Organizacional. Principios y aplicaciones. México: Editorial McGraw Hill, 2008.
- Hellriegel, Don, Susan Jackson y John Slocum. Administración, un enfoque basado en competencias. México: Cengage Learning, 2009.

- Hernández, J. Desarrollo organizacional. México: Editorial Pearson Educación, 2011.
- Hernández, Roberto, Carlos Fernández y Pilar Baptista. Metodología de la investigación. Cuarta edición. México: Editorial McGraw Hill, 2006.
- Intriago, Leonardo. Estudio del proceso comunicacional gestionado por el Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos frente al riesgo por encallamiento del buque Floreana. Tesis de Maestría. Quito: Universidad Andina Simón Bolívar, 2017.
- Jácome, Carla. Las competencias laborales y el desarrollo organizacional de los trabajadores de la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo de la ciudad de Ambato, provincia de Tungurahua. Ambato: Universidad Técnica de Ambato. Tesis de Psicología., 2015.
- Jerez, J. Comercio Internacional. Madrid: Editorial Esic, 2011.
- Maradona, G., y otros. Propuesta metodológica de impacto sobre la capacidad institucional. Santiago: Banco Interamericano de Desarrollo, 2013.
- Mello, Faria. Desarrollo organizacional. Enfoque integral. México: Editorial Limusa S.A., 2004.
- Mercado, S. Administración aplicada, teoría y práctica. México: Editorial Limusa, 2008.
- Mochón, Francisco. El arte de dirigir una empresa. Madrid: Editorial McGraw Hill, 2006.
- Montúfar, R. Desarrollo organizacional. Principios y aplicaciones. México: Editorial McGraw Hill, 2008.
- Mora, L. Gestión logística integral. Bogotá: Ecoe Ediciones, 2008.

- Olovacha, Edgar. Modelo de desarrollo organizacional y su incidencia en la productividad de la empresa INGESA de la ciudad de Quito. Ambato: Universidad Técnica de Ambato. Tesis de Ingeniería., 2012.
- Paucar, Elena. «Las huellas del buque Jessica no se olvidan en Santa Cruz.» El Comercio 2014: 4.
- Pedraza, Esperanza y Glenys Amaya. Desempeño laboral y estabilidad del personal administrativo. Zulia: Red Universidad del Zulia., 2010.
- Porret, M. Gestión de personas: Manual para la gestión del capital humano en las organizaciones. Madrid: Editorial ESIC, 2010.
- Robbins, Stephen y Mary Coulter. Administración. México: Editorial Pearson Educación, 2005.
- Robbins, Stephen y Timothy Judge. Comportamiento organizacional. México: Editorial Pearson Educación, 2013.
- Rodríguez, J. Dirección moderna de organizaciones. México: Editorial Thompson, 2012.
- Salazar, Shirley. Mejora del proceso de descarga de contenedores en zonas sensibles como Galápagos, 2016. Guayaquil: Universidad de Guayaquil, 2016.
- Salcedo, Adriana. Galápagos: conflicto en el paraíso. Quito: Ediciones Abya - Ayala, 2008.
- Secretaría de Transportes de Chile. Plan nacional de desarrollo portuario. Santiago: Ograma Impresores, 2014.

Varas, Arístides. Siete pasos para una tesis exitosa. Primera edición. Lima: Editorial Universidad San Martín de Porres, 2012.

Villagómez, José. Capacidad institucional de los Gobiernos Parroquiales y Planificación del Desarrollo: Estudios comparativos de los GAD's de Cumbayá y Nayón en el marco del proceso de descentralización del Estado. Quito: Institutos de Altos Estudios Nacionales., 2015.

Wayne, Mondy. Administración de recursos humanos. México: Editorial Pearson Educación, 2010.

Wildaid. La cadena de cuarentena. Estableciendo un sistema eficaz de bioseguridad para vivir la introducción de especies invasoras a las Islas Galápagos. Informe físico. Galápagos, 2012.

William, Werther, Keith, Davis. Administración de recursos humanos. México: Editorial McGraw Hill, 2008.

## ANEXOS

Encuesta realizada al personal de las empresas vinculadas a la logística de la carga  
contenerizada desde Guayaquil hacia las Islas Galápagos.

Por favor marque con una X la respuesta:

**1) ¿Con qué frecuencia se realiza el transporte de carga por vía marítima desde Guayaquil hacia Galápagos?**

Semanal ( )    Quincenal ( )    Mensual ( )    Trimestral ( )

**2) ¿Cuántos buques realizan el transporte de carga por vía marítima desde Guayaquil hacia Galápagos?**

Uno ( )    Dos ( )    Tres ( )    Cuatro ( )    Más de 4 ( )

**3) ¿Con qué frecuencia existen reclamos o quejas por parte de los propietarios de las mercaderías?**

Muy frecuente ( )    Medianamente frecuente ( )    Poco frecuente ( )

**4) ¿Con qué frecuencia se realizan los controles por parte del personal de la Agencia de Regulación y Control de la Bioseguridad y Cuarentena de Galápagos (ABP)?**

Muy frecuente ( )    Medianamente frecuente ( )    Poco frecuente ( )

**5) ¿El personal de la Agencia de Regulación y Control de la Bioseguridad y Cuarentena de Galápagos (ABP) cómo realiza los controles a los contenedores?**

Todos ( )    Aleatoriamente ( )

**6) ¿Con qué frecuencia se realizan los controles por parte del personal de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial?**

Muy frecuente ( )    Medianamente frecuente ( )    Poco frecuente ( )

**7) ¿El personal de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial cómo realiza los controles a los contenedores?**

Todos ( )    Aleatoriamente ( )

**8) ¿Considera usted que se cumple la normativa para el control de los productos que se envían a Galápagos?**

Sí ( )                                      No ( )

**9) ¿En qué parte del proceso de transporte de carga ha existido dificultad?**

Recepción ( )                      Consolidación ( )                      Estiba ( )  
Buque ( )                              Desestiba ( )                      Desconsolidación ( )

**10) ¿Considera usted que hace falta el personal para el control de los productos que se envían a Galápagos?**

Sí ( )                                      No ( )

Muchas gracias...

Encuesta realizada al personal de las entidades para el control de la logística de la carga contenerizada desde Guayaquil hacia las Islas Galápagos.

Por favor marque con una X la respuesta:

**1) ¿Con qué frecuencia se realiza el transporte de carga por vía marítima desde Guayaquil hacia Galápagos?**

Semanal ( )    Quincenal ( )    Mensual ( )    Trimestral ( )

**2) ¿Cuántos buques realizan el transporte de carga por vía marítima desde Guayaquil hacia Galápagos?**

Uno ( )    Dos ( )    Tres ( )    Cuatro ( )    Más de 4 ( )

**3) ¿Con qué frecuencia existen reclamos o quejas por parte de los propietarios de las mercaderías?**

Muy frecuente ( )    Medianamente frecuente ( )    Poco frecuente ( )

**4) ¿Con qué frecuencia se realizan los controles por parte del personal de la entidad?**

Muy frecuente ( )    Medianamente frecuente ( )    Poco frecuente ( )

**5) ¿El personal de la entidad cómo realiza los controles a los contenedores?**

Todos ( )    Aleatoriamente ( )

**6) ¿Existe el personal necesario para realizar los controles a todos los contenedores?**

Sí ( )    No ( )

**7) ¿Se ha encontrado fallas en el control de la carga contenerizada realizada en Guayaquil, al encontrar especies que estén prohibidas al llegar el barco a las Islas Galápagos?**

Sí ( )    No ( )

**8) ¿Las empresas de logística cumplen con la normativa que es exigida para la transportación de los productos en contenedores hacia Galápagos?**

Sí ( )    No ( )

**9) ¿En qué parte del proceso de transporte de carga ha existido dificultad?**

Recepción ( )                      Consolidación ( )                      Estiba ( )  
Buque ( )                      Desestiba ( )                      Desconsolidación ( )

**10) ¿Considera usted que se deba mejorar los procesos e incrementar el personal para el control de la carga contenerizada que se envía a Galápagos?**

Sí ( )                      No ( )

Muchas gracias...

**Entrevista a directivos o voceros de las empresas de logística para la transportación marítima de carga contenerizada hacia Galápagos**

- 1) ¿Con qué frecuencia se realiza el transporte de carga por vía marítima desde Guayaquil hacia Galápagos?**
- 2) ¿Existen reclamos o quejas por parte de los propietarios de las mercaderías?**
- 3) ¿Considera que los controles por parte del personal de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial son efectivos? Y por qué?**
- 4) ¿Considera que los controles por parte del personal de la Agencia de Regulación y Control de la Bioseguridad y Cuarentena de Galápagos (ABP) son efectivos? Y por qué?**
- 5) ¿Cree usted que existen fallas en el control de la carga contenerizada realizada en Guayaquil, que pudieran introducirse especies que estén prohibidas en las Islas Galápagos?**
- 6) ¿En qué parte del proceso de la logística ustedes han tenido mayores dificultades?**
- 7) ¿Qué recomendación usted daría al personal que está encargado del control de la carga contenerizada que se envía a Galápagos?**

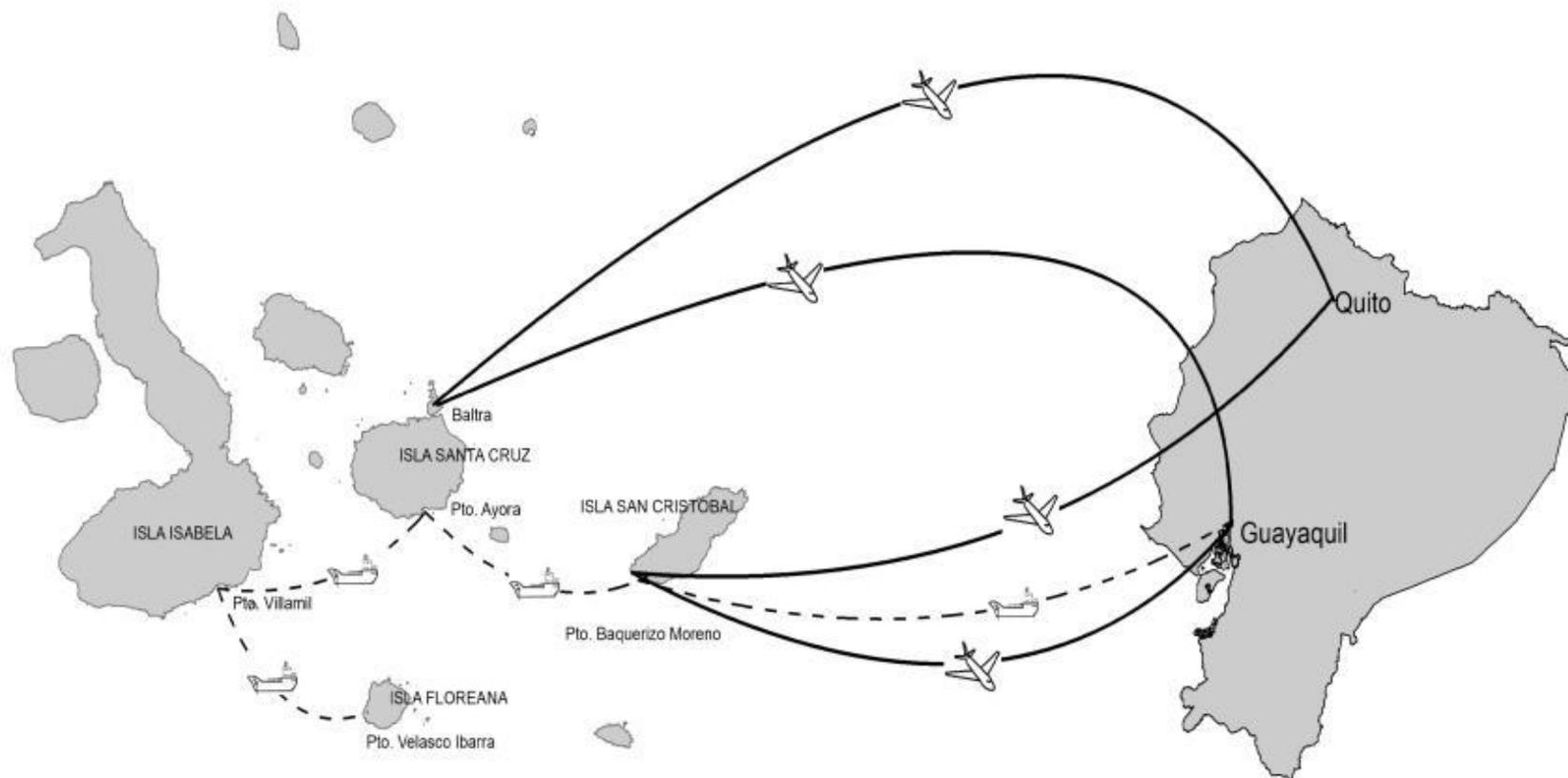
**Entrevista a directivos o voceros de la Agencia de Regulación y Control de la Bioseguridad y Cuarentena de Galápagos (ABP) para la logística para la transportación marítima de carga contenerizada hacia Galápagos**

- 1) **¿Con qué frecuencia se realiza el transporte de carga por vía marítima desde Guayaquil hacia Galápagos?**
  
- 2) **¿Existen reclamos o quejas por parte de los propietarios de las mercaderías o de los buques?**
  
- 3) **¿Considera que los controles por parte del personal de la Agencia de Regulación y Control de la Bioseguridad y Cuarentena de Galápagos (ABP) son efectivos? Y por qué?**
  
- 4) **¿Cree usted que existen fallas en el control de la carga contenerizada realizada en Guayaquil, que pudieran introducirse especies que estén prohibidas en las Islas Galápagos?**
  
- 5) **¿En qué parte del proceso de control ustedes han tenido mayores dificultades?**
  
- 6) **¿Qué recomendación usted daría para mejorar el control de la carga contenerizada que se envía a Galápagos?**

**Entrevista a directivos o voceros de la Subsecretaría de Puertos y Transportes Marítimos y Fluviales (SPTMF) para la logística para la transportación marítima de carga contenerizada hacia Galápagos**

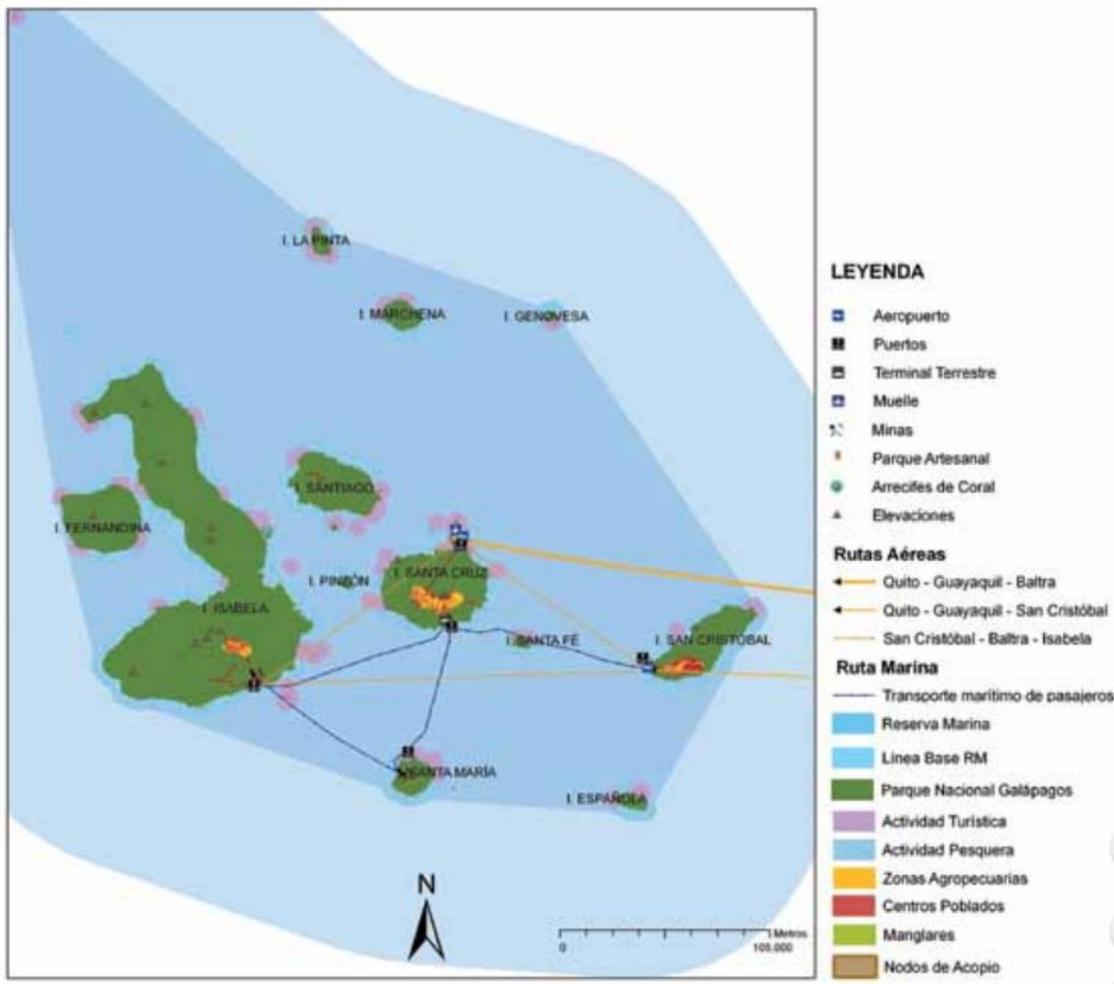
- 1) ¿Con qué frecuencia se realiza el transporte de carga por vía marítima desde Guayaquil hacia Galápagos?**
  
- 2) ¿Existen reclamos o quejas por parte de los representantes de las empresas de los buques?**
  
- 3) ¿Considera que los controles por parte del personal de la Subsecretaría de Puertos y Transportes Marítimos y Fluviales (SPTMF) son efectivos? Y por qué?**
  
- 4) ¿Cree usted que existen fallas en el control de los buques de carga contenerizada realizada en Guayaquil, que pudieran introducirse especies que estén prohibidas en las Islas Galápagos?**
  
- 5) ¿En qué parte del proceso de control ustedes han tenido mayores dificultades?**
  
- 6) ¿Qué recomendación usted daría para mejorar el control de la carga contenerizada que se envía a Galápagos?**

Ruta del recorrido de los buques y aviones



Rutas de carga aérea y marina  
Fuente: Gloria Salvador

Ordenamiento territorial de Galápagos



Fuente: Plan de Desarrollo y Ordenamiento territorial

Elaboración: Senplades

## Comunicado de la Cámara de Comercio de Santa Cruz



**CAMARA DE COMERCIO  
DE SANTA CRUZ**

*Acuerdo Ministerial N° 17040 del MIPRO*

---

**BOLETIN DE PRENSA**

El Sector de Comercio de Santa Cruz, en la Asamblea General, reunida el día de ayer 8 de febrero de 2018, en las oficinas de la organización, ante la serie de inconvenientes que se vienen generando dentro del Sistema de Carga, desde Guayaquil a Galápagos y Viceversa, los que vienen resolviéndose mediante soluciones parches y ante lo que no existe de un plan a largo plazo, para resolverlo.

Como consecuencia de esto, dos barcos que laboraban en esta ruta de carga, se han retirado de la prestación de este servicio, acusando entre otras cosas de un manejo corrupto de la transportación, en la anterior administración.

Sumado a que la Ministra Lorena Tapia, ha llamado a una reunión de trabajo a los comerciantes de Galápagos el día de ayer en Guayaquil, para tratar estos temas de la carga, sin realizar ninguna invitación a los comerciantes de la localidad, lo que consideramos un despropósito.

Que el sistema de transporte de carga, con el uso de Contenedores, al no contar con la infraestructura adecuada como un Muelle de Aguas Profundas, hace que los barcos de carga deban destinar el doble de tiempo para la transportación, especialmente en la demora del embarque y desembarque de contenedores, debido a lo que encarecen los costos.

El encarecer los costos de la carga, encarece el nivel de vida de la comunidad que vive en las islas, restando competitividad a todo el aparato productivo de las islas.  
Sobre lo cual se resolvió:

- 1.- Primero protestamos formalmente por la reunión convocada por la Sra. Ministra Lorena Tapia, con los comerciantes de Galápagos, en Guayaquil, de acuerdo a su agenda oficial comunicada por medios y redes sociales.
- 2.- Solicitar una reunión de trabajo con la Ministra Presidenta del Consejo de Gobierno de Galápagos, en Puerto Ayora.
- 3.- Solicitar la construcción del Muelle de Aguas Profundas en Santa Cruz; y que se nos ponga en conocimiento de la fecha de inicio de su construcción.
- 4.- Hasta que no se tenga la solución definitiva con la construcción del muelle de aguas profundas, pedimos que se regrese al sistema anterior.
- 5.- Entregar una copia de este Boletín a los Medios de Comunicación Provincial y Nacional.

Puerto Ayora, 09 de febrero de 2018.

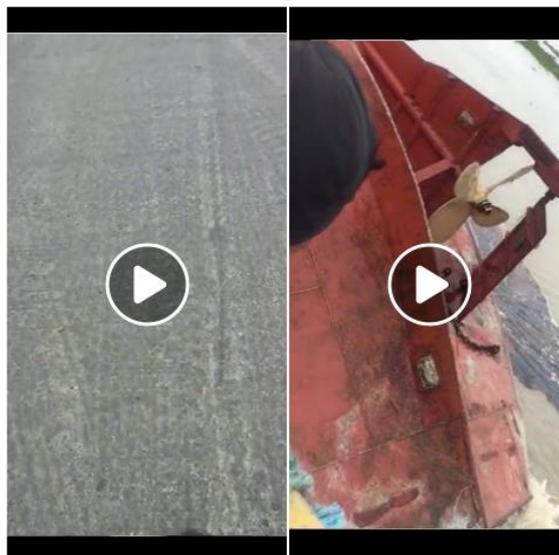
Atentamente,  
La Cámara de Comercio de Santa Cruz

Indignación de los habitantes por la deficiente gestión para la logística de la carga a Galápagos



**Kary Rodriguez Cedeño** compartió la publicación de Carlos Mena. 42 min · 🌐

Sistema de carga en Galápagos...el caos continúa.. cuantas administraciones tendrán que pasar para que se encuentren las soluciones definitivas?? Este tema parece el cuento del gallo pelón, me recuerda a las décadas que las islas esperaron el agua potable mientras todos los políticos la ofrecían como discurso de campaña...mientras tanto el problema lo absorbe el hogar galapagueño que se convierte en víctima de la especulación, a la vista y paciencia de las autoridades de control que hasta el día de hoy no regulan precios de productos perecibles !!



**Carlos Mena** agregó 2 videos nuevos. 3 h · Quito, Pichincha Province · 🌐

En Muelle Caraguay, se vira Gabarra Orca con carga para Galapagos

Sitio web de la Subsecretaría de Puertos

Ministerio de Transporte y Obras Públicas > El Ministerio > Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial

## Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial

*"Impulsar el desarrollo de la actividad marítima y fluvial optimizando los servicios portuarios en Ecuador, con el objetivo de posicionarlo como uno de los principales actores en el manejo de carga dentro de nuestra región".*

Basado en 4 ejes fundamentales:

- Actualización del marco legal portuario y de transporte marítimo y fluvial
- Fortalecimiento institucional con la modernización de estructuras.
- Implementación de planes maestros y de acción.
- Posicionamiento institucional y coordinación con actores nacionales e internacionales.

Ing. Fernando Rodas | SUBSECRETARIO

**Misión**  
Impulsar el desarrollo de la actividad marítima y fluvial, planificar, regular y controlar el sistema naviero y portuario en el territorio nacional, asegurando el cumplimiento de objetivos y prioridades definidos en el marco legal vigente.

Comparte esta publicación:

- Tweet
- Compartir
- Imprimir
- Mail

Entérate

[www.todaunavida.gov.ec](http://www.todaunavida.gov.ec)

Sitio web de la Agencia de Regulación y Control de la Bioseguridad y Cuarentena para Galápagos

bioseguridadgalapagos.gov.ec/la-institucion/

ecuador ama la vida

AGENCIA DE REGULACIÓN Y CONTROL DE LA BIOSEGURIDAD Y CUARENTENA PARA GALÁPAGOS

Inicio La Institución Transparencia Programas / Servicios Planificación Comunicamos Biblioteca Enlaces Contacto

Inicio > La Institución

La Institución

Búsqueda

Planificación Estratégica

- Valores / Misión / Visión
- Objetivos Estratégicos
- Comité de Gestión de Calidad y Desarrollo Institucional

Concursos – Licitaciones

Estructura

- Organigrama Institucional

Autoridades

- Director Ejecutivo
- Hoja de Vida

Directorio

Intranet

AGENCIA DE REGULACIÓN Y CONTROL DE LA BIOSEGURIDAD Y CUARENTENA PARA GALÁPAGOS | 2018

## Oficinas, patio y muelle en Guayaquil

← → ↻ | No seguro | pcl.ec/guayaquil/ | Inicio Galápagos Flota PCL

**PCC Pacific CargoLine**

### Guayaquil

- › Carga hacia Galápagos
- › Itinerarios
- › Puertos
- › **Guayaquil**
- › San Cristobal
- › Santa Cruz
- › Flota
- › MV Fusion
- › MV Fusion 2



**Oficina PCL en Guayaquil**

© 2015 Pacific Cargo Line es una marca comercial perteneciente a Chassis & Trailers C.A. Pradera III Mz D98 Villa 1

← → ↻ | No seguro | pcl.ec/guayaquil/ | Inicio Galápagos Flota PCL

**PCC Pacific CargoLine**

### Guayaquil

- › Carga hacia Galápagos
- › Itinerarios
- › Puertos
- › **Guayaquil**
- › San Cristobal
- › Santa Cruz
- › Flota
- › MV Fusion
- › MV Fusion 2



**Patio de Contenedores en Guayaquil**

© 2015 Pacific Cargo Line es una marca comercial perteneciente a Chassis & Trailers C.A. Pradera III Mz D98 Villa 1

← → ↻ | No seguro | pcl.ec/guayaquil/ | Inicio Galápagos Flota PCL

**PCC Pacific CargoLine**

### Guayaquil

- › Carga hacia Galápagos
- › Itinerarios
- › Puertos
- › **Guayaquil**
- › San Cristobal
- › Santa Cruz
- › Flota
- › MV Fusion
- › MV Fusion 2



**Carga de Contenedores en Muelle de Guayaquil**

© 2015 Pacific Cargo Line es una marca comercial perteneciente a Chassis & Trailers C.A. Pradera III Mz D98 Villa 1

## Oficina, patio y muelle en San Cristóbal

← → ↻ ⓘ No es seguro | pcl.ec/san-cristobal/

**San Cristobal**

- » Carga hacia Galápagos
- » Itinerarios
- » Puertos
  - » Guayaquil
  - » San Cristobal
  - » Santa Cruz
- » Flota
  - » MV Fusion
  - » MV Fusion 2



**Oficina PCL en San Cristóbal**

### Isla San Cristóbal

La ciudad de Puerto Baquerizo Moreno, en San Cristóbal es la capital de la provincia de Galápagos. La isla está ubicada en la parte occidental del archipiélago, siendo la más próxima al continente. San Cristóbal cuenta con aproximadamente 5.600 residentes, por lo que es el hogar de la segunda mayor población humana en Galápagos, después de Santa Cruz.

← → ↻ ⓘ No es seguro | pcl.ec/san-cristobal/

- » Carga hacia Galápagos
- » Itinerarios
- » Puertos
  - » Guayaquil
  - » San Cristobal
  - » Santa Cruz
- » Flota
  - » MV Fusion
  - » MV Fusion 2



**Muelle La Predial**

### Isla San Cristóbal

La ciudad de Puerto Baquerizo Moreno, en San Cristóbal es la capital de la provincia de Galápagos. La isla está ubicada en la parte occidental del archipiélago, siendo la más próxima al continente. San Cristóbal cuenta con aproximadamente 5.600 residentes, por lo que es el hogar de la segunda mayor población humana en Galápagos, después de Santa Cruz.

### Transporte de Mercancías

Por su geografía e infraestructura, el muelle La Predial no brinda las facilidades necesarias para que un buque de carga pueda efectuar las maniobras de carga/descarga en el mismo. Por lo tanto, las mercancías son descargadas mediante gabarras que sirven como conexión entre el buque y el muelle. Consecuentemente, cada contenedor es trasladado mediante trailers desde el muelle hacia el patio de contenedores designado por las autoridades pertinentes, para que la carga pueda ser desconsolidada y entregada a los clientes.

## Oficina, patio y muelle en Santa Cruz

← → ↻ 🏠 ⓘ No seguro | pcl.ec/santa-cruz/ ☆ 🔍 📄 🏠 🌐

**PCL** Pacific CargoLine Inicio Galápagos Flota PCL

**Santa Cruz**

- Carga hacia Galápagos
- Itinerarios
- Puertos
  - Guayaquil
  - San Cristobal
  - Santa Cruz
- Flota
  - MV Fusion
  - MV Fusion 2



**Descarga en Muelle de Itabaca**

**Isla Santa Cruz**

Santa Cruz es la segunda isla más grande de Galápagos, situada en el centro del archipiélago. Esta isla es el principal centro de turismo de Galápagos debido a su amplio desarrollo cultural y poblacional. En Santa Cruz se puede encontrar una gran variedad de excursiones y servicios para todo tipo de gustos, tanto dentro de la isla

← → ↻ 🏠 ⓘ No seguro | pcl.ec/santa-cruz/ ☆ 🔍 📄 🏠 🌐

**PCL** Pacific CargoLine Inicio Galápagos Flota PCL

**Santa Cruz**

- Carga hacia Galápagos
- Itinerarios
- Puertos
  - Guayaquil
  - San Cristobal
  - Santa Cruz
- Flota
  - MV Fusion
  - MV Fusion 2



**Oficina PCL en Santa Cruz**

**Isla Santa Cruz**

Santa Cruz es la segunda isla más grande de Galápagos, situada en el centro del archipiélago. Esta isla es el principal centro de turismo de Galápagos debido a su amplio desarrollo cultural y poblacional. En Santa Cruz se puede encontrar una gran variedad de excursiones y servicios para todo tipo de gustos, tanto dentro de la isla

Redes Sociales

**MV Fusion Galapagos**  
@FusionGalapagos

MV Fusion, perteneciente a Pacific Cargo Line (PCL), brinda sus servicios de flete marítimo a las Islas Galapagos desde Guayaquil.

Ecuador  
pcl.ec  
Se unió en diciembre de 2015

**Tweets**   **Tweets y respuestas**   **Multimedia**

MV Fusion Galapagos retweeted **Eliecer Cruz Bedón** @eliecercruz · 7 mar. 2017  
En octubre de 2016 se aprobó en el Pleno #CGREG el ingreso definitivo de este barco, para incrementar la flota de barcos cargueros #Galápagos

**Gobierno Galápagos** @CGGalapagos  
La M/N Fusion 2 servirá a Galápagos desde abril más información clic aquí bit.ly/2mTmlDu

**MV Fusion Galapagos** @FusionGalapagos · 24 feb. 2017  
El día Lunes 6 de Marzo se recibirán las legumbres, productos refrigerados y congelados. MV Fusion al servicio de las Islas Galápagos.

**A quién seguir** · Actualizar · Ver todos

- GAD Bellavista Gal** @Gad... Seguir
- Franklin Geovanny T** @ga... Seguir
- Ely Alava** @elizabeth\_alava Seguir

**Tendencias para ti** · Cambiar  
Fernando Mustlera

**MV Fusion Galapagos**

me parece genial que este barco trayendo maderas, comestibles y materiales de construcción a Galápagos... y que Dios siempre los acompañe

**Fotos**

**Información** Ver todo

- 096 707 8696
- Enviar mensaje
- www.pcl.ec
- Empresa de transporte y flete · Servicio de transporte
- Horario: 8:00 - 18:00  
Abierto ahora
- Sugerir cambios

**Páginas relacionadas**

- HMshoes Converse** Producto/servicio Me gusta
- ALFA" seguridad -...** Empresa de defensa Me gusta
- Highland View Gal...** Reserva natural Me gusta

Transporte y carga en Guayaquil

Chat (320)

## Sitio web y buque

← → ↻ No seguro | pcl.ec/fusion-2/

**PCL** Pacific Cargo Line

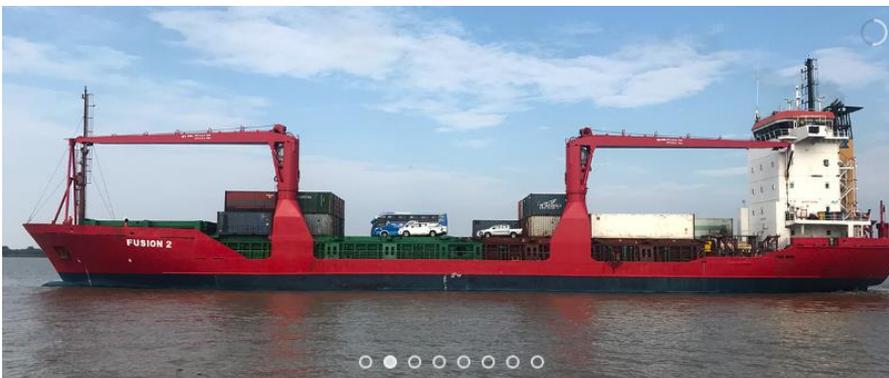
Inicio Galápagos Flota PCL

### MV Fusion 2

- Carga hacia Galápagos
- Itinerarios
- Puertos
  - Guayaquil
  - San Cristobal
  - Santa Cruz
- Flota
  - MV Fusion
  - MV Fusion 2**



MV Fusion 2 es un buque europeo fabricado en 1997, de clase IACS Bureau Veritas, que cuenta con dos grúas hidráulicas de 36 toneladas, 4.004 TRB (Tonelaje de Registro Bruto) y puede transportar 373 contenedores gracias a sus dimensiones de 96.7 metros de eslora y 16.4 metros de manga; además está equipado con conexiones para 40



# PANISMAR

← → ↻ 🏠 ⓘ www.panatlantic.com/servicios/productos ☆ 📄 📱 📧 📧 📧

## La meta del Gobierno es llegar a déficit fiscal cero en tres años

El Gobierno se puso como meta llegar al 2021 con las cuentas saneadas: cero déficit fiscal.

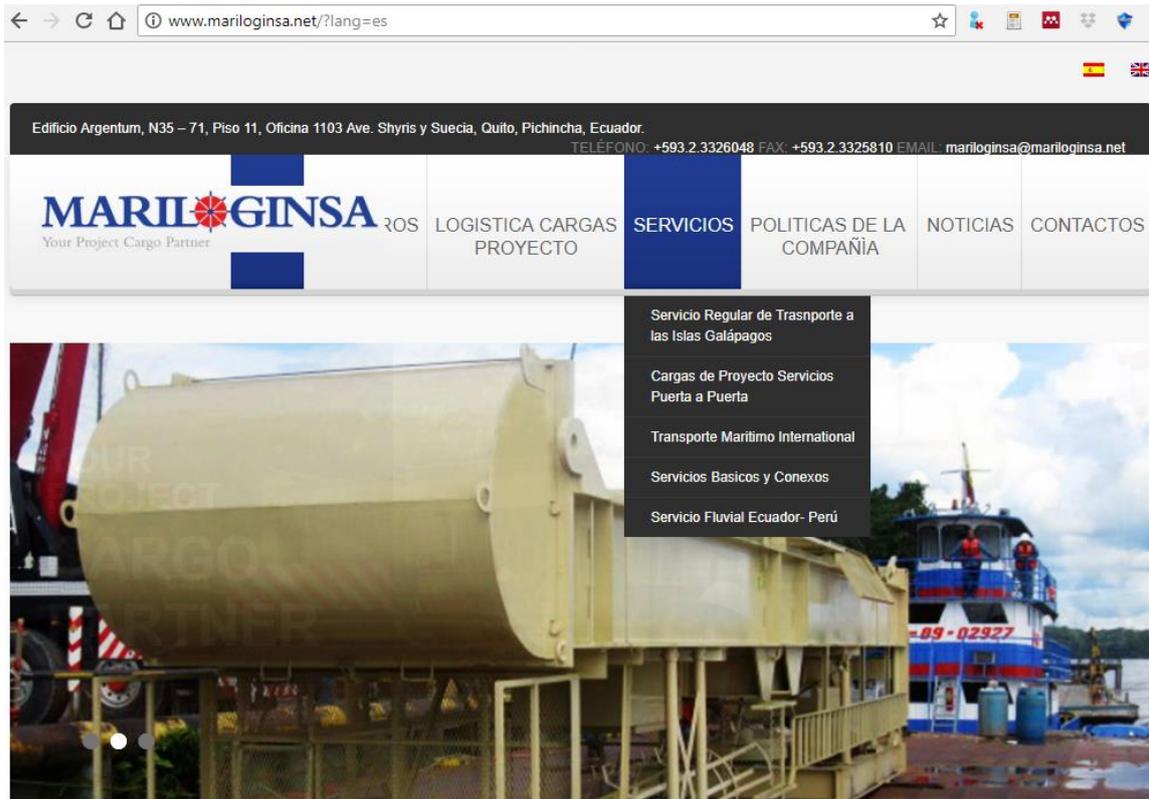
### Multimedia

- Panatlantic (video)  
Video Institucional
- Slideshow (galería)  
Eventos y exposiciones
- CDP 2014 (PDF)  
Publicación Virtual

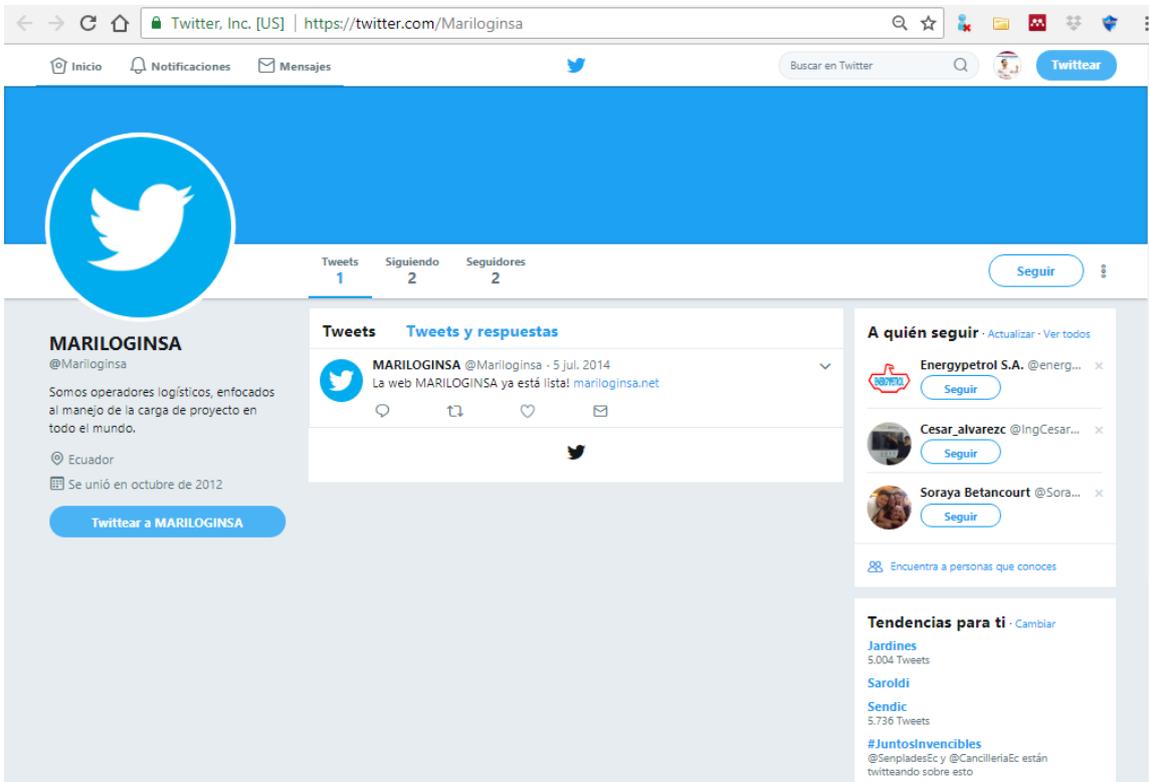
Sugerencias y reclamos

→ Escribanos

### Sitio web de la empresa MARILOGINSA



### Redes sociales de la empresa MARILOGINSA



Sitio web TRANNAVE



# TRANNAVE

Transportes Navieros Ecuatorianos



Tres buques de carga prestarán servicios para Galápagos (Actualizado)

NOTICIAS TRANNAVE

VER MAS ARTICULOS



TU GOBIERNO

El Presidente Informa 28/0...



## BT. ISLA PUNÁ

VOLVER A LA PÁGINA PRINCIPAL



### CARACTERISTICAS DEL B.T. ISLA PUNÁ

Buque	ISLA PUNA (Ex - SAMHO IBIS)
Armador/Operador	TRANNAVE



2018

« Jul OCTUBRE 2018

L	M	X	J	V	S	D
1	2	3	Jueves 5	6	7	
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

TU GOBIERNO

Evento Crédito, Inversión y ...

Puerto Ayora Logisgalap. S.A.

## Puerto Ayora



### Desembarque en Pto. Ayora de equipos

Escaleras, bandas conveyor, tiro de aviones, tractor. Estos equipos navegaron en una barcaza dando la vuelta a la isla Santa Cruz, para dejarlos en el canal de Itabaca del lado de la isla Baltra. 6 horas de navegación hasta llegar. Maniobra tomó 14 horas



### Redes sociales LOGISGALAP S.A.

The screenshot shows the Facebook profile page for Logisgalap S.A. The browser's address bar displays the URL: [https://www.facebook.com/pg/Logisgalap-SA-1184301768302510/photos/?ref=page\\_internal](https://www.facebook.com/pg/Logisgalap-SA-1184301768302510/photos/?ref=page_internal). The profile cover photo features the company logo and the text: "Especialista en Logistica y Envios de todo tipo de Carga para Galapagos". The profile picture is a square logo with the text "LOGISGALAP S.A.". The bio section contains the following information: "www.logisgalap.com", "Km 3.5 Av. Juan Tanco Marengo y Pasaje 38", "0999480135", and "Logisgalap". Below the bio, there are icons for Facebook, WhatsApp, and a globe. A message at the bottom of the profile area reads: "No se puede mostrar la imagen en este momento."

The screenshot shows a tweet from the account Logisgalap S.A. (@Logisgalap). The tweet text reads: "Transportando viveres de primera necesidad a isla San Cristóbal y la seguridad que su producto va bien embalado y revisado caducidad, lote y presentación del producto. Nosotros somos los ojos del cliente al momento de recibir la mercadería previo al envío a Galápagos." Below the text is a photograph of a truck's cargo area filled with stacks of bottled water. The tweet interface shows 210 tweets, 213 people being followed, and 91 followers. The account name "Logisgalap S. A." and handle "@Logisgalap" are visible at the top left of the tweet area.

**RESOLUCIÓN No. 028/10****SE ESTABLECEN LOS REQUISITOS QUE DEBEN CUMPLIR LOS BUQUES QUE REALIZAN EL TRANSPORTE DE CARGA DEL CONTINENTE HACIA LA PROVINCIA DE GALÁPAGOS Y VICEVERSA****EL CONSEJO NACIONAL DE LA MARINA MERCANTE Y PUERTOS**

Considerando:

Que la Constitución de la República del Ecuador, en el Art. 14, reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir, declarando de interés público la preservación del ambiente, la conservación de los ecosistemas, la biodiversidad y la integridad del patrimonio genético del país, la prevención del daño ambiental y la recuperación de los espacios naturales degradados; y, en su Art. 15, establece que el Estado promoverá en el sector público y privado, el uso de tecnologías ambientales limpias y de energías alternativas no contaminantes y de bajo impacto;

Que adicionalmente, nuestra Constitución, en su Art. 396, establece que el Estado adoptará las políticas y medidas oportunas, que eviten los impactos ambientales negativos, cuando exista certidumbre de daño, agregándose en esta disposición de la Constitución, que la responsabilidad por daños ambientales es objetiva;

Que es necesario actualizar las disposiciones vigentes desde hace más de dos décadas en cuanto a la responsabilidad de los armadores ante los embarcadores, mediante un seguro de transporte con cobertura libre de avería particular o pérdida total;

Que la Organización Marítima Internacional - OMI, mediante Resolución 976 (24), adoptada en diciembre 1 del 2005 y la Resolución del Comité de Protección de Ambientes Marinos, MEPC No. 135 (53), del 22 de julio del 2005, adoptó como Zona Marítima Especialmente Sensible a Galápagos; siendo obligación de este Consejo y de las autoridades del país, emitir las regulaciones necesarias, a fin de preservar este invaluable bien y garantizar que el transporte de carga hacia la provincia de Galápagos y viceversa, cumpla con todas las regulaciones de seguridad marítima y protección del medio marino;

Que conforme lo señala el Art. 3 de la Ley General del Transporte Marítimo y Fluvial, este Consejo tiene entre sus propósitos fundamentales, dentro de la política de transporte marítimo y fluvial del país, el de promover el desarrollo y estimular el mantenimiento del servicio de transporte marítimo con buques

modernos, seguros y adecuados, con el fin de asegurar el establecimiento de servicios eficientes, cumpliendo con todas las normas nacionales e internacionales que garanticen la seguridad marítima y la protección del medio marino; y,

En uso de sus facultades legales,

Resuelve:

**ESTABLECER LOS REQUISITOS QUE DEBEN CUMPLIR LOS BUQUES QUE REALIZAN EL TRANSPORTE DE CARGA DEL CONTINENTE HACIA LA PROVINCIA DE GALÁPAGOS Y VICEVERSA:**

Art. 1.- Los buques que realizan el transporte de carga del continente hacia la provincia de Galápagos y viceversa, deberán contar, además del permiso de tráfico, con el permiso de operación insular emitido por el Presidente del Consejo de Gobierno de Galápagos.

Art. 2.- Para obtener anualmente el permiso de operación insular, por parte del Consejo de Gobierno de Galápagos, el Armador de la nave deberá entregar a dicho Consejo el certificado anual de cumplimiento de las normas y procedimientos de bioseguridad a bordo y el certificado anual de inspección ambiental de la embarcación, a los que se refieren los Arts. 5 y 7 de esta resolución.

#### **REQUISITOS RELATIVOS A COBERTURAS DE PÓLIZAS DE SEGUROS**

Art. 3.- Las tarifas de fletes marítimos aprobadas por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, incluirán el valor de la póliza de seguro de transporte, con cobertura libre de avería particular, mediante el cual el Armador se responsabiliza ante el embarcador, por el valor declarado de la mercadería hasta un máximo de \$ 250,00 (Doscientos Cincuenta 00/100 dólares de los Estados Unidos de Norte América) por cada bulto; para cargas mayores a este valor el embarcador podrá contratar seguros adicionales de acuerdo a su conveniencia.

Art. 4.- El armador deberá mantener vigentes las pólizas de seguro que cubran los eventos de contaminación ambiental accidental, responsabilidad civil, salvataje, remolque y remoción de escombros, por el monto mínimo que fije el Consejo de Gobierno de Galápagos, mientras opere en el área de Galápagos. Copias de las pólizas deberán ser entregadas al indicado Consejo.

#### **REQUISITOS RELATIVOS A CUARENTENAMIENTO Y BIOSEGURIDAD**

Art. 5.- El armador, debe entregar al Consejo de Gobierno de Galápagos, la certificación anual de cumplimiento de las normas y procedimientos de

bioseguridad abordó, promulgados por el Sistema de Inspección y Cuarentena para Galápagos (SICGAL). Para el otorgamiento de ésta certificación, el SICGAL, efectuará las verificaciones respectivas y la embarcación deberá cumplir un período cuarentenario de eliminación de insectos, roedores y demás plagas, en el terminal marítimo con sistema cuarentenario y bioseguridad en el continente. El tiempo de este período cuarentenario no puede ser inferior a 24 Hrs.

Art. 6.- El certificado de fumigación, control de plagas y desratización, ejecutado previo a la carga y otorgado por el SICGAL, debe ser entregado al Capitán de Puerto respectivo, previo al zarpe del buque.

#### REQUISITOS RELATIVOS A CONSERVACIÓN AMBIENTAL Y SEGURIDAD DE LA VIDA EN EL MAR

Art. 7.- El Armador deberá entregar al Consejo de Gobierno de Galápagos, el certificado anual de inspección ambiental de la embarcación, otorgado por la Dirección del Parque Nacional Galápagos, que acredite el cumplimiento de los estándares ambientales. Para otorgar el certificado anual de inspección ambiental, se deberá realizar inspección del casco y verificación de la inexistencia de microorganismos agresivos contra la biodiversidad de Galápagos, inspección y constatación de funcionamiento del sistema de manejo de residuos orgánicos tratados y no tratados e inorgánicos, y del sistema de tratamiento de aguas servidas.

Art. 8.- El permiso de operación insular y el permiso de tráfico, serán suspendidos por la autoridad competente, cuando se hubiere producido daños o grave deterioro de los sistemas y equipos de la embarcación, destinados al tratamiento de aguas residuales y/o del sistema de clasificación de desechos sólidos, hasta que sean superados los daños, debiendo para reiniciar operaciones, obtener el documento habilitante correspondiente.

#### REQUISITOS RELATIVOS A LA CLASIFICACIÓN DE LA EMBARCACIÓN

Art. 9.- Todos los buques que transportan carga a Galápagos deben mantener vigente el certificado de clase, otorgado por una Sociedad Clasificadora de buques IACS (International Association of Classification Societies Ltd.), registrada por la Autoridad Marítima del Ecuador, para lo cual, el armador debe presentar a la DIRNEA, en forma trimestral, el informe continuo de cumplimiento, del estatus de clase actualizado de casco y estructuras, maquinarias y sistemas de carga, emitido por la Sociedad Clasificadora, registrada en la DIRNEA.

Art. 10.- Para que el Armador cambie de una sociedad clasificadora a otra, se establece la obligatoriedad de notificar de manera oficial a las autoridades competentes, teniendo que previamente cumplir con las novedades registradas por la sociedad clasificadora de la que se retira. En ningún caso se tramitará un

cambio si, como producto del informe de la Sociedad Clasificadora a las autoridades competentes, se hubiese dispuesto una suspensión del permiso de operación insular y/o del permiso de tráfico.

#### REQUISITOS RELATIVOS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

Art. 11.- El transporte de mercancías peligrosas a Galápagos, se efectuará de acuerdo a la Resolución que para el efecto emitirá la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, tomando como referencia las normas del Código IMDG de la Organización Marítima Internacional (OMI). REQUISITOS PARA LA DETERMINACIÓN DE ITINERARIOS

Art. 12.- Para la determinación del itinerario del transporte marítimo a Galápagos por parte de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, los armadores deberán presentar a dicha Subsecretaría el permiso de tráfico, el permiso de operación insular así como, sus programas anuales de mantenimiento de los buques.

#### REQUISITOS RELATIVOS A LA INTEGRIDAD DE LA CARGA

Art. 13.- Los requisitos relativos a la integridad de la carga transportada hacia Galápagos y viceversa, que serán verificados por las autoridades competentes, son los siguientes: a) Los buques deben disponer de un espacio con sistema de refrigeración para la transportación de mercancías perecibles, con capacidad volumétrica equivalente a mínimo 2 (dos) TEU?s (Twenty Foot Equivalent Unit). Este sistema debe permitir operar en rangos de temperatura entre -20° C y +15° C; b) Las bodegas del buque destinadas a la transportación de alimentos, deben contar con una superficie de protección, en base a pinturas de grado alimenticio con espesor de al menos 2 micras; y, c) Los buques para el transporte de mercancías, deberán observar el uso de pallets o el uso de embalajes adecuados, de acuerdo a la lista aprobada por Agrocalidad, así como las temperaturas recomendadas para la conservación de víveres u otro tipo de alimentos perecibles o que necesiten conservación durante su transporte. Los requisitos indicados en los literales a) y b) serán verificados por el SICGAL, previo al otorgamiento del certificado anual de cumplimiento de las normas y procedimientos de bioseguridad a bordo; y, el requisito indicado en el literal c), será verificado por Agrocalidad, previo al zarpe de los buques.

#### SUSPENSIÓN DEL PERMISO DE OPERACIÓN INSULAR Y DEL PERMISO DE TRÁFICO

Art. 14.- Las autoridades competentes, procederán a la suspensión del permiso de operación insular y del permiso de tráfico, a los buques que no cumplan con

los requisitos señalados en la presente resolución. VIGENCIA Art. 15.- El Consejo de Gobierno de Galápagos, La Dirección del Parque Nacional Galápagos, el Sistema de Inspección y Cuarentena para Galápagos (SICGAL), Agrocalidad, la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial-SPTMF, y la Dirección Nacional de Espacios Acuáticos-DIRNEA, serán las encargadas de velar por el cumplimiento de la presente resolución, la misma que entrará en vigencia a partir de la fecha de su publicación en el Registro Oficial.

#### DISPOSICIÓN TRANSITORIA

(Sustituida por el Art. 1 de la Res. 027/11, R.O. 495, 20-VII-2011).- Extender el plazo de cumplimiento del requisito de clasificación de Clase IACS a los buques que transportan carga hacia la provincia de Galápagos y viceversa hasta el 31 de diciembre del 2011

#### FUENTES DE LA PRESENTE EDICIÓN DE LA RESOLUCIÓN QUE ESTABLECE LOS REQUISITOS QUE DEBEN CUMPLIR LOS BUQUES QUE REALIZAN EL TRANSPORTE DE CARGA DEL CONTINENTE HACIA LA PROVINCIA DE GALÁPAGOS Y VICEVERSA

- 1.- Resolución 028/10 (Suplemento del Registro Oficial 352, 30-XII-2010)
- 2.- Resolución 016/11, (Suplemento del Registro Oficial 471, 16-VI-2011)
- 3.- Resolución 027/11 (Registro Oficial 495, 27-VII-2011).

## NORMATIVA TRANSPORTE MARITIMO DE CARGA DESDE ECUADOR HACIA GALAPAGOS

Resolución 48 Registro Oficial Suplemento 724 de 01-abr.-2016 Ultima modificación: 19-jul.-2016

Estado: Reformado MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS No. MTOP-SPTM-2016-0048-R

Guayaquil, 17 de marzo de 2016

### LA SUBSECRETARIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARITIMO Y FLUVIAL

Considerando:

Que, la Constitución de la República en su artículo 82, establece que: "El derecho a la seguridad jurídica se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes";

Que, el artículo 227 ibídem, dispone que la administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de: eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación;

Que, el artículo 313 ibídem, establece: "El Estado se reserva el derecho de administrar, regular, controlar y gestionar los sectores estratégicos, de conformidad con los principios de sostenibilidad ambiental, precaución, prevención y eficiencia. (...) Se consideran sectores estratégicos la energía en todas sus formas, las telecomunicaciones, los recursos naturales no renovables, el transporte y la refinación de hidrocarburos, la biodiversidad y el patrimonio genético, el espectro radioeléctrico, el agua, y los demás que determine la ley";

Que, el Art. 314 de nuestra Carta Magna, señala que: "El Estado será responsable de la provisión de los servicios públicos de agua potable y de riego, saneamiento, energía eléctrica, telecomunicaciones, vialidad, infraestructuras portuarias y aeroportuarias, y los demás que determine la ley. El Estado garantizará que los servicios públicos y su provisión respondan a los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad. El Estado dispondrá que los precios y tarifas de los servicios públicos sean equitativos, y establecerá su control y regulación";

Que, el artículo Art. 394 ibídem, establece que: "El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte

público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias";

Que, el artículo 3 de la Ley de Transporte Marítimo y Fluvial, establece que la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, tiene como funciones generales las de orientar, establecer y coordinar la política naviera nacional, es el más alto organismo de asesoramiento al Gobierno en esta materia y entre los propósitos fundamentales, dentro de la política de Transporte Marítimo y Fluvial del país está el de: a) Promover el desarrollo y estimular el mantenimiento de una Marina Mercante compuesta de barcos modernos, seguros y adecuados, construidos en lo posible en el país, cuya propiedad pertenezca en su mayoría a capitales ecuatorianos, con tripulaciones ecuatorianas y operados bajo bandera nacional; e) Regular la navegación marítima y fluvial ecuatoriana de acuerdo con lo estipulado en la presente Ley y demás Reglamentos;

Que, mediante Decreto Ejecutivo 723 del 9 de julio de 2015, en su Artículo 2, numeral 1 establece que: "El Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, en su calidad de Autoridad Portuaria Nacional y del Transporte Acuático, tiene entre sus competencias, atribuciones y delegaciones, todas las demás establecidas en: la Ley General de Puertos, Ley Nacional de Puertos y Transporte Acuático, Ley Régimen Administrativo Portuario Nacional, Ley General del Transporte Marítimo y Fluvial, Ley de Facilitación de las Exportaciones y del Transporte Acuático, Ley de Régimen Administrativo de los Terminales Petroleros, Código de Policía Marítima y el Reglamento a la Actividad Marítima";

Que, el Ecuador en su calidad de Estado de Abanderamiento, debe cumplir con las normas nacionales e internacionales aplicables a las naves de bandera nacional y su tripulación, a fin de precautelar la seguridad de la vida humana en el mar y prevención de la contaminación marina procedente de las naves; Que, el transporte marítimo de carga es el principal medio utilizado para proveer de productos comestibles, gas licuado de petróleo, lubricantes, mercaderías en general desde el Ecuador continental hacia la provincia de la provincia Insular de Galápagos;

Que, en el Art. 21 de la última Reforma al Reglamento de Ingreso de Vehículos Motorizados a Galápagos, con Resolución No 9, del 07 de febrero de 2014, publicado mediante Registro Oficial No. 236, del 30 de abril de 2014 dispone: "El ingreso de vehículos marítimos destinados a cabotaje entre el continente ecuatoriano y la provincia de Galápagos está supeditado al cumplimiento progresivo de las "Disposiciones para la implementación de características técnicas y estructurales en las embarcaciones que deben cumplir la actividad

de cabotaje hacia la provincia de la provincia de Galápagos", emitidas por la SPTMF y las normas aplicables al caso;

Que, mediante Resoluciones CNMMPNo. 019/08 del 27 de agosto de 2008; CNMMPNo. 015/09 del 11 de septiembre de 2009; CNMMP No. 028/10 del 10 de diciembre de 2010; CNMMP 016/11 del 24 de marzo de 2011; CNMMP 027/11 del 14 de junio de 2011; y, SPTMF 312/11 del 27 de junio de 2011 se emitieron disposiciones que guardan relación con el transporte marítimo de carga en la ruta o rutas establecidas desde Ecuador continental hacia la provincia de la provincia insular de Galápagos y viceversa;

Que, mediante Resolución No. 002-CGREG-16-11-2016, de fecha 16 de febrero de 2016, el Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos, reformó la Resolución No. 039-CGREG-10-XII-2014, del 10 de diciembre de 2014 y la Resolución No. 14-CGREG-30-V-2014, del 30 de mayo de 2014; dispuso que los buques menores a 500 TRB que transporten carga hacia las islas Isabela y Floreana de la provincia de Galápagos, están exentos de la Póliza de Seguro de Protección e Indemnización, los mismos que deben presentar un Certificado de Clase emitido por una de las Sociedades de Clasificación de Buques que se encuentren registradas por la SPTMF y, deberán contar con Pólizas de Seguros vigentes que cubran todos los riesgos, otorgadas por Compañías de Seguros Ecuatorianas calificadas con reaseguradoras de respaldo, de acuerdo a los montos mínimos aprobados por el Consejo de Gobierno de Régimen Especial de Galápagos (CGREG);

Que, es necesario actualizar las resoluciones: CNMMP No. 019/08 del 27 de agosto de 2008; CNMMP No. 015/09 del 11 de septiembre de 2009; CNMMP No. 028/10 del 10 de diciembre de 2010; CNMMP 016/11 del 24 de marzo de 2011; CNMMP 027/11 del 14 de junio de 2011; y, SPTMF 312/11 del 27 de junio de 2011, expedidas para las naves que prestan servicio de transporte marítimo de carga desde Ecuador continental hacia la provincia de la Provincia de Galápagos, a efectos de contar con una normativa que se adecúe a la realidad actual de dicho sistema de transportación marítimo de carga; y,

En uso de facultades y atribuciones establecidas en el artículo 3, literales c), d) y e) de la Ley General del Transporte Marítimo y Fluvial, en concordancia con lo dispuesto en el Decreto Ejecutivo No. 723, del 09 de julio de 2015, la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial.

Resuelve:

Expedir la "NORMATIVA PARA LA PRESTACION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE MARITIMO DE CARGA DESDE ECUADOR CONTINENTAL HACIA LA PROVINCIA DE GALAPAGOS Y VICEVERSA"

## CAPITULO PRIMERO GENERALIDADES

Art. 1.- Objeto y ámbito.- La presente normativa tiene por objeto establecer las condiciones y requisitos para la prestación del servicio de transporte marítimo de carga en la ruta o rutas establecidas desde Ecuador continental hacia la Provincia de Galápagos y viceversa, disposiciones que serán de cumplimiento obligatorio para las personas naturales, personas jurídicas y buques que prestan el servicio en dichas rutas e instalaciones portuarias habilitadas, de conformidad con lo dispuesto en el marco constitucional, legal y reglamentario que le es aplicable.

Art. 2.- Definiciones. - Para efectos de la presente normativa, se establecen las siguientes definiciones:

ABG: Agencia de Regulación y Control de la Bioseguridad y Cuarentena para Galápagos.

Agente Naviero: Es la persona natural o jurídica que representa al armador en las gestiones de carácter administrativo y comercial relativas a todos los trámites relacionados con la escala del buque, aceptando en nombre del armador, los derechos y obligaciones que le corresponden en dichas gestiones.

Armador: Es la persona natural o jurídica que como transportador, propietario o no de una nave, ejerce la navegación por cuenta y riesgo propio. Atracadero: Sitio designado para arrimar una nave o artefacto naval en un muelle de una instalación portuaria debidamente autorizada y con el respectivo permiso de operación.

Atraque: Es la acción de amarrar la nave a un muelle. Autorización: Es el documento habilitante mediante el cual la SPTMF faculta a una persona natural o jurídica a realizar el servicio de transporte de carga desde Ecuador continental hacia la provincia de Galápagos y viceversa. Capacidad de Bodega: Espacio útil de la nave diseñado para transporte de carga, por TEUs, toneladas o m<sup>3</sup>.

Carga Peligrosa: Mercancía Peligrosa, es toda aquella solución, sustancia química, mezcla o artículo que puede ocasionar daño a las personas, materiales, medio de transporte y/o medio ambiente y que se encuentran establecidas o incluidas en el Código IMDG y otros Reglamentos Internacionales y que son aplicados a todos los territorios por donde transita.

CGREG: Consejo de Gobierno del Régimen Especial de la Provincia de Galápagos. Ciclo: período de tiempo o números de días que transcurre desde que la nave realiza la operación de transporte marítimo de carga desde el Ecuador Continental hacia la provincia de la Provincia de Galápagos y su regreso al Ecuador Continental el cual vuelve a repetirse en el mismo orden.

Conocimiento de embarque: Es el documento que hace prueba de un contrato de transporte marítimo de mercancías, acreditando que el transportador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercaderías a bordo y en virtud del cual éste se compromete a entregarlas en el puerto de destino contra la

presentación del documento, las que han de entregarse a nombre de una persona determinada, a la orden o al portador.

Consolidación de Carga: Llenado de un contenedor con mercancía proveniente de uno o más embarcadores.

Desconsolidación de Carga: Vaciado de un contenedor con mercancía destinada a uno o más consignatarios.

DIRNEA: Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos, es la Autoridad de Policía Marítima Nacional. DPNG: Dirección del Parque Nacional Galápagos.

Frecuencia: número de ciclos durante un periodo de tiempo (año, mes).

Itinerario: es la ruta o recorrido en el que se determina las recaladas que realiza la nave para prestar el servicio de transporte de carga en un período de tiempo, en el cual constan las fechas de arribo, embarque y/o desembarque, zarpe, muelles y/o fondeaderos de origen y destino de la carga.

Manifiesto de Carga: Es el documento que acredita el origen lícito de la mercadería que lleva un buque y la información consignada en ella sea veraz, se refiere a documentos legítimos, válidos, y que los datos expresados en la guía de remisión concuerden con la mercadería que efectivamente se traslade por vía marítima en territorio nacional, el cual debe ser entregado (por los consignatarios de buques) a las autoridades de control previo al zarpe y al arribo del buque a puerto.

Nave: Es toda construcción flotante, apta para navegar de un puerto a otro del país o del extranjero, conduciendo carga y/o pasajeros, dotada de sistemas de propulsión, gobierno o maniobra o que sin tenerlos sean susceptibles de ser remolcadas, comprendiéndose dentro de esta denominación todo el equipo de carácter permanente que sin formar parte de su estructura se lo utilice para su operación normal.

Operador Portuario: Se refiere a la persona jurídica que debidamente matriculada y habilitada ante la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, está en capacidad de brindar cualquiera de los servicios portuarios establecidos en las Normas que regulan los Servicios Portuarios en el Ecuador.

Permiso de Tráfico: Es el documento único que prueba la nacionalidad, registro, condiciones de seguridad y navegabilidad de la nave.

POI: Permiso de Operación Insular, el cual es otorgado por el Consejo de Gobierno del Régimen Especial de la Provincia de Galápagos.

Puerto: El conjunto de las obras de infraestructura, instalaciones, accesos, equipamientos y otras facilidades que se encuentren en la costa, localizados en zonas marino costeras específicas, que tienen por objeto la recepción, abrigo, atención, operación y despacho de embarcaciones y artefactos navales, así como la recepción, operación, almacenaje, tratamiento, movilización y despacho de las mercancías que arriben a él por vía terrestre o marítima.

Servicio de transporte marítimo de carga: Es el servicio que presta una nave en virtud de la Autorización otorgada por la SPTMF, para realizar el traslado de

mercancías que requieran ser movilizadas desde el Ecuador continental hacia la provincia de Galápagos y viceversa.

SPTMF: Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, es la Autoridad Portuaria Nacional y del Transporte Acuático, dependiente del MTOP, a la cual le corresponde las facultades de coordinación, planificación, regulación y control técnico del Sistema Nacional de Puertos y del Transporte Acuático.

Terminal portuario habilitado (TPH).- Instalación portuaria privada que mediante los mecanismos de concesión de playa y bahía, los de autorización y habilitación de actividades portuarias a nivel nacional, por parte de la autoridad competente, desarrolla una línea de negocio o prestación de servicios portuarios, tanto públicos como privados.

## CAPITULO SEGUNDO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE MARITIMO DE CARGA, SU PROVISION Y RESPONSABILIDADES

Art. 3.- Del servicio y su naturaleza. - El servicio público de transporte marítimo de carga será prestado únicamente por naves de bandera ecuatoriana, en virtud de lo establecido en la normativa legal vigente. Excepcionalmente, la SPTMF, en el evento que se presente una emergencia relacionada con el transporte de carga hacia las islas o viceversa, declarada por autoridad competente, podrá autorizar de forma temporal, la prestación de dicho servicio a naves de bandera extranjera bajo contrato de transporte marítimo, a efectos de precautelar que el servicio de transporte de carga a Galápagos no se vea interrumpido.

Art. 4.- Principios Aplicables al Servicio.- El servicio público de transporte marítimo de carga, responderá a los principios de: obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad.

## CAPITULO TERCERO DE LA AUTORIZACION DEL SERVICIO Y SU PROCEDIMIENTO

Art. 5.- Autorización de la nave.- La Autorización es el documento que la SPTMF otorgará al armador o propietario de una determinada embarcación, a efectos de que pueda prestar el servicio público de transporte marítimo de carga, una vez que cumpla con los requisitos legales, mismo que incluirá las rutas que establezca la autoridad.

Art. 6.- Capacidad de la demanda del transporte.- La SPTMF, como Autoridad Portuaria Nacional y del Transporte Acuático, tendrá a su cargo la determinación de la capacidad total de almacenamiento de carga, frecuencia de transporte y el ciclo que cada una de las naves deben cumplir, en base a la presentación del informe técnico de análisis de capacidad de la demanda, flujos y tipos de cargamento para satisfacer el mercado y solventar el abastecimiento a la provincia de Galápagos, emitido por el CGREG.

Art. 7.- De los Requisitos y Condiciones.- Las naves que requieran obtener la Autorización para realizar la actividad de transporte marítimo de carga desde

Ecuador Continental hacia la provincia de Galápagos o viceversa, deberán cumplir con los siguientes requisitos: Por primera vez a. Solicitud dirigida al Subsecretario(a) de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, firmada por el Armador o Propietario de la Nave; b. Copia de la escritura de constitución de la compañía, inscrita en el Registro Mercantil, así como reforma de estatutos o aumentos de capital del Armador o Propietario de la Nave, en caso que amerite; Presentar estudio de factibilidad de uso y servicio que va a prestar la nave, el cual debe estar de acuerdo a la estructura establecida en el Anexo 1; d. Nombramiento del representante legal vigente, debidamente inscrito en el Registro Mercantil (será verificado en línea); e. Copia de la cédula de ciudadanía y el certificado de votación vigente (para el caso de compañías del representante legal); f. RUC vigente y actualizado, en el que deberá constar como actividad principal, la del transporte de carga marítima, y la nave deberá estar declarada como establecimiento (será verificado en línea); g. Copia del Certificado de Clase emitido por una Sociedad Clasificadora perteneciente a la IACS, para naves superiores a 500 TRB; h. Copia del Certificado de Clase otorgado por Sociedades de Clasificación de Buques reconocidas por la SPTMF, para el caso de naves menores o iguales a 500 TRB; y, si la edad de este tipo de embarcaciones es mayor o igual a 30 años de construcción, deberá someterse a una inspección especial de evaluación de las condiciones técnicas de operatividad por parte de la Sociedad Clasificadora, cuyo resultado del informe establezca el estatus del casco, estructuras, maquinarias y sistemas de carga de la nave, el cual será considerado por la SPTMF previo a emitir la Autorización correspondiente; i. Copia del Informe Técnico Favorable del Pleno del Consejo de Gobierno del Régimen Especial de la provincia de Galápagos previo a obtener la autorización de rutas y frecuencias de transporte marítimo con destino Galápagos; j. Copia de la Póliza de Seguro de transporte en la que conste la cobertura libre de avería particular o pérdida total de nave, Seguro de Casco y Maquinaria; k. Copia de la Póliza de Seguro Protección e Indemnización (P&I) para naves superiores a 500 TRB, a excepción de las embarcaciones menores o iguales a 500 TRB deberán presentar una Póliza de Seguro vigente que cubran todos los eventos de contaminación ambiental accidental, responsabilidad civil, salvataje, transporte de mercaderías, remolque y remoción de escombros; otorgada por Compañías de Seguros Ecuatorianas calificadas con reaseguradoras de respaldo. Los montos mínimos de las pólizas para ambos casos, serán determinados por el Consejo de Gobierno de Régimen Especial de Galápagos (CGREG) o la autoridad competente, a favor de mencionada institución; l. Tener vigente la Matrícula de Armador con la nave que va a operar; m. Copia del certificado anual de cumplimiento de las normas y procedimientos de bioseguridad abordó, emitido por la ABG; y, n. Copia del certificado anual de cumplimiento de estándares ambientales, emitido por la DPNG. La SPTMF previo a emitir la Autorización para la prestación del servicio público de transporte marítimo de carga tomará en consideración el informe técnico de análisis de capacidad de la demanda,

flujos y tipos de cargamento emitido por el CGREG para satisfacer el mercado y solventar el abastecimiento a la provincia de Galápagos, conforme lo establecido en el Art. 6 de la presente Normativa. Por Renovación a. Mantener vigentes los siguientes documentos: I. Matrícula de armador; II. Permiso de tráfico; III Certificado de Clase emitido por una Sociedad Clasificadora perteneciente a la IACS para naves superiores a 500 TRB; y, IV. Certificado de Clase otorgada por Sociedades de Clasificación de Buques reconocidas por la SPTMF, con los respectivos endosos, para el caso de naves menores o iguales a 500 TRB. b. Informe de la inspección especial de evaluación, emitido por la Sociedad Clasificadora que establezca el estatus del casco, estructuras, maquinarias y sistemas de carga de la nave, para el caso de naves menores o iguales a 500 TRB, cuya edad sea mayor o igual a 30 años de construcción, el cual será considerado por la SPTMF previo a la renovación de la Autorización; Copia de la Póliza de Seguro de transporte en la que conste la cobertura libre de avería particular o pérdida total de nave, Seguro de Casco y Maquinaria; d. Copia de la Póliza de Seguro de Protección e Indemnización (P&I) para naves superiores a 500 TRB y para embarcaciones menores o iguales a 500 TRB copia de las Pólizas de Seguros vigentes que cubran todos los riesgos otorgados por Compañías de Seguros Ecuatorianas calificadas con reaseguradoras de respaldo, de acuerdo a los montos mínimos determinados por el Consejo de Gobierno de Régimen Especial de Galápagos (CGREG) o la autoridad competente a favor de mencionada institución; e. Copia del certificado anual de cumplimiento de las normas y procedimientos de bioseguridad abordó, emitido por la ABG; f. Copia del certificado anual de cumplimiento de estándares ambientales, emitido por la DPNG; g. Cronograma de mantenimiento/dique de la nave, conforme a las fechas establecidas por la Sociedad Clasificadora a la que pertenece el buque; y, h. Certificación otorgada por un astillero en la que indique que la nave va a realizar el mantenimiento/dique. El armador está obligado a realizar la actualización del documento que lo habilita a prestar dicho servicio, en caso de cambio de representante legal, nombre de la nave o cualquier otro cambio que modifique la Autorización.

Art. 8.- Obligaciones de los armadores.- Es obligación de los armadores: a. Cumplir con el itinerario de rutas y frecuencias fijado por la SPTMF; b. Mantener vigente los documentos habilitantes para la operación de sus embarcaciones; y, c. Presentar el manifiesto de carga a la capitanía de puerto y a la SPTMF. En el caso de incumplimiento de estas obligaciones establecidas en la autorización, se procederá a la suspensión por un período de hasta 30 días o a la revocatoria de la autorización concedida, según corresponda.

Art. 9.- Plazo de la Autorización.- La Autorización de la nave para la prestación del servicio público de transporte marítimo de carga desde Ecuador continental hacia la provincia de Galápagos y viceversa concedida por la SPTMF, tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre del año en curso, pudiendo ser renovada de forma anual dentro del primer trimestre de cada año, previo cumplimiento de

los requisitos establecidos en el artículo 7, de dicha normativa. Nota: Artículo sustituido por artículo 1 de Resolución No. 86, publicada en Registro Oficial 800 de 19 de Julio del 2016 .

Art. 10.- Suspensión del Permiso de Tráfico y de la Autorización.- El permiso de tráfico y la Autorización serán suspendidos por la SPTMF, en los casos que se detallan a continuación: a. Cuando se hubiere producido daños o graves deterioros de los sistemas y equipos de la embarcación, destinados al tratamiento de aguas de sentinas, residuales y/o del sistema de tratamiento de desechos sólidos; b. Incumplimiento injustificado ante la SPTMF del itinerario establecido; c. Incumplimiento del procedimiento para realizar la recepción de la carga, manipuleo, estiba y embarque en puerto de origen, así como también la desestiba, manipuleo y desembarque en las Islas Galápagos que haya establecido la SPTMF, sin la debida justificación; d. Cambios en rutas no autorizadas excepto cuando sea por fuerza mayor, debidamente calificada y autorizada por la SPTMF; e. La no observancia de las normas de estiba y segregación de las cargas a bordo; f. No poseer manifiesto de carga o tener carga que no haya sido declarada en el mismo; g. Transportar carga peligrosa sin las respectivas autorizaciones; h. No haber obtenido por lo menos tres autorizaciones de Asignación de Muelle; i. No respetar el tarifario; j. Cuando el Certificado de Clase emitido por una Sociedad Clasificadora haya sido suspendido o no se encuentre vigente; k. Transportar pasajeros desde y hacia la provincia de Galápagos o inter-islas; y l. Las demás que consten determinadas en la presente normativa. La suspensión de la autorización no podrá exceder de treinta días y por el doble del tiempo, en caso de reincidencia. De persistir el incumplimiento, la SPTMF podrá revocar la Autorización concedida. Adicionalmente, se comunicará a la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos, a fin de que a través de las Capitanías de Puerto, procedan con la prohibición del zarpe de la nave.

Art. 11.- Revocatoria de la Autorización.- La Autorización de la nave para la prestación del servicio público de transporte marítimo de carga, podrá ser revocada por las siguientes causas: a. Cuando la nave permanezca de manera injustificada por más de treinta (30) días sin efectuar las actividades para las cuales fue habilitada; b. Cuando exista una prestación deficiente del servicio, debidamente comprobada; c. Por incumplimiento de los requisitos de la Autorización otorgada por la SPTMF o de las disposiciones de la presente normativa; d. Cuando el Certificado de Clase emitido por una Sociedad Clasificadora haya sido cancelado; e. Por negarse a prestar de manera injustificada, el servicio de transporte de carga para el que ha sido habilitado; f. Por reincidir en el cometimiento de alguna de las causales de suspensión establecidas en el artículo anterior; y, g. Las demás que consten determinadas en la presente normativa.

Art. 12.-Del Itinerario.- El itinerario en las rutas establecidas o que establezca la SPTMF para la prestación del servicio público de transporte marítimo de carga, será puesto en conocimiento de los armadores de las naves autorizadas para

tal efecto, de forma semestral y su cumplimiento, será de carácter obligatorio. Será responsabilidad de los armadores, presentar la fecha tentativa de ingreso a mantenimiento de la nave previo a obtener la autorización de ruta, horarios e itinerarios. La misma exigencia, será aplicada en el caso de renovación anual.

Art. 13.- Del procedimiento que debe cumplir el Armador.- Los armadores cuyas naves se encuentren habilitadas por la SPTMF para la prestación del servicio público de transporte marítimo de carga, deberán cumplir con el procedimiento que la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, establezca para realizar la recepción, manipuleo, estiba y embarque de la carga en puerto de origen, así como también la desestiba, manipuleo y desembarque de la carga en las Islas Galápagos, el cual será puesto en conocimiento a cada uno de los armadores.

#### CAPITULO CUARTO DE LAS CONDICIONES TECNICAS Y DE SEGURIDAD DE LAS NAVES

Art. 14.- Requerimientos Técnicos exigibles para la prestación del servicio.- Las naves que vayan a prestar el servicio público de transporte marítimo de carga, que pretendan ser habilitadas por la SPTMF, deberán reunir las siguientes condiciones técnicas que permitan el adecuado desarrollo de las operaciones de embarque, desembarque, almacenamiento, estiba y desestiba, así como también la conservación y preservación de la carga a bordo: a. El tipo de nave deberá ser porta contenedores, con excepción de embarcaciones que tengan rutas y frecuencias a las islas Isabela y Floreana, por sus condiciones marítimas y portuarias; b. El calado a máxima carga no será mayor a 5.60 m; c. La capacidad total de la carga a ser transportada en las naves, no deberá ser inferior a 1500 Toneladas ni mayor a 2700 Toneladas, con excepción de embarcaciones que tengan rutas y frecuencias a las islas Isabela y Floreana; d. Para el tipo de nave porta contenedor debe estar dotada de al menos dos grúas con una capacidad mínima de 25 Toneladas cada una, y para embarcaciones de tipo no porta contenedores menores o iguales a 500 TRB deben estar dotadas con el sistema mecanizado apropiado para el manejo de carga paletizada, para realizar eficazmente las maniobras de embarque y desembarque de la misma, siempre que la infraestructura portuaria no provea con las grúas o equipos necesarios para la operación; e. Deberá contar con una hélice de proa (Bowthruster) para mejorar la capacidad de maniobra durante las maniobras de fondeo, atraque y desatraque en los puertos/muelle de arribo o para contrarrestar vientos o corrientes adversas, con excepción de las embarcaciones menores o iguales a 500 TRB, con rutas y frecuencias a las islas Isabela y Floreana; f. Contar con bodegas apropiadas para carga contenerizada y con tomas para contenedores refrigerados; para el caso de embarcaciones menores o iguales a 500 TRB, con rutas y frecuencias a las islas Isabela y Floreana, deben contar con bodegas para el transporte al granel y carga refrigerada; g. El casco deberá estar tratado con pintura anti incrustante para que evite a potenciales plagas y organismos adherirse a las naves; h.

Contar con un sistema de eliminación de agua de lastre, con lo cual se deberá hacer cambio de agua de lastre obligatoriamente en alta mar (método principal); o métodos de esterilización, ya sea mediante la utilización de lámparas UV o de hidro-succionadores, lo que necesariamente deberá realizarse en el continente; y, i. Otros que consten determinados en la legislación aplicable. El requisito indicado en el literal g) será verificado por la Agencia de Regulación y Control de la Bioseguridad y Cuarentena para Galápagos (ABG), previo al otorgamiento del certificado anual de cumplimiento de las normas y procedimientos de bioseguridad a bordo.

Art. 15.- Del Certificado de Clase de las Naves.- Todas las naves que presten el servicio público de transporte marítimo de carga, deben mantener vigente el Certificado de Clase, otorgado por una Sociedad Clasificadora de buques miembro de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS, por sus siglas en inglés). Se exceptúa de lo dispuesto en el inciso anterior, a las embarcaciones menores o iguales a 500 TRB, con rutas y frecuencias desde Ecuador Continental hacia las Islas Floreana e Isabela de la Provincia de Galápagos y viceversa, que podrán presentar el Certificado de Clase otorgado por Sociedades de Clasificación de Buque reconocido y registrado por la SPTMF. Para el caso de las embarcaciones de este tipo cuya edad es igual o mayor a 30 años de construcción, deberán someterse a una inspección especial de evaluación de las condiciones técnicas de operatividad por parte de la Sociedad Clasificadora, cuyo resultado del informe deberá establecer el estatus del casco, estructuras, maquinarias y sistemas de carga de la nave, la cual deberá realizarse cada cinco años. En el evento que el Armador desee cambiar de una Sociedad Clasificadora IACS a otra, deberá notificar de manera oficial a las autoridades competentes, debiendo subsanar previamente, las novedades registradas por la sociedad clasificadora de la que se retira. En ningún caso se tramitará un cambio si, como producto del informe de la Sociedad Clasificadora a las autoridades competentes, se hubiese dispuesto una suspensión del Permiso de Operación Insular y/o del Permiso de Tráfico. En este caso, la nueva Sociedad Clasificadora, deberá pertenecer a la IACS.

Art. 16.- De las inspecciones y controles técnicos.- La SPTMF realizará inspecciones y controles técnicos de forma periódica a los buques que presten el servicio de transporte marítimo de carga en la ruta o rutas establecidas desde Ecuador continental hacia la Provincia de Galápagos y viceversa.

## CAPITULO V DISPOSICIONES RELATIVAS A LA OPERACION DE LA NAVES Y A LA CARGA

Art. 17.- Del Tráfico de las naves.- Las naves que prestan el servicio público de transporte marítimo de carga hacia la provincia de Galápagos, previo a incorporarse en el itinerario aprobado por la SPTMF, deberán contar con el Permiso de Operación Insular (POI) o con el documento que le autoriza a operar en la reserva marina de Galápagos. Así también, deberá someterse a las Inspecciones Técnicas reglamentarias que garanticen la operatividad y

seguridad de la navegabilidad de la embarcación. Para las naves que se encuentren habilitadas por la SPTMF para la prestación del servicio público de transporte marítimo de carga, de conformidad con lo previsto en esta normativa, deberán mantener vigentes, sus documentos habilitantes para la navegación.

Art. 18.- De la Coordinación Operativa- La SPTMF, coordinará con los Armadores de las naves autorizadas para la prestación del servicio público de transporte marítimo de carga, los períodos de mantenimiento de las embarcaciones, a fin de que no se vea interrumpida la prestación del indicado servicio. Para efecto de lo anterior, el referido armador, deberá presentar con antelación, de 1 mes, si hubiere algún cambio del cronograma de mantenimiento de la nave, con la finalidad que este sea incluido en el itinerario.

Art. 19.- Terminales Portuarios Habilitados.- Las naves habilitadas para la prestación del servicio de transporte marítimo de carga desde Ecuador continental hacia la provincia de Galápagos y viceversa, deberán realizar sus operaciones exclusivamente en Terminales Portuarios Habilitados por la SPTMF. Las naves que arriben a los Terminales Portuarios Habilitados, deberán cumplir con todas las disposiciones que le sean aplicables de conformidad con la legislación vigente, entre otras, la Autorización de Asignación de Muelle legalizada. Los Terminales Portuarios Habilitados deberán controlar que en el área operativa del terminal, especialmente en el muelle, no se encuentre personal ajeno a la operación portuaria; y, que la carga peligrosa, hidrocarburos y sus derivados, incluidos aquellos que EP PETROECUADOR no comercializa en la provincia de Galápagos, tales como: gasolina súper, GLP, AVGAS 110/130 y JET-AI, en general, cuente con los respectivos permisos y/o autorizaciones emitidas por la entidad competente, de acuerdo a lo determinado en el Capítulo Sexto de la presente normativa. Como parte de la operación portuaria, los terminales portuarios habilitados, deberán controlar y registrar la siguiente información, que será reportada a la SPTMF, por nave y por operación: 1. Número de contenedores embarcados y/o desembarcados; 2. Peso: Neto y Bruto, realizado en forma directa o indirecta; 3. Equipamiento portuario utilizado (Incluye servicio de porteo); y, 4. Nómina del personal de Operadores Portuarios que realiza el embarque y/o desembarque, estiba, reestiba y desestiba. Nota: Artículo sustituido por artículo 2 de Resolución No. 86, publicada en Registro Oficial 800 de 19 de Julio del 2016 .

Art. 20.- Del embarque y desembarque.- Los armadores de las naves autorizadas para la prestación del servicio público de transporte marítimo de carga, antes de iniciar la maniobra de carga, deberán asegurar que el Capitán del buque, presente en la Capitanía del Puerto, el plan de estiba para su verificación y control; asegurar la disponibilidad de los aparejos de izaje y material necesario para la operación de embarque y desembarque de los contenedores, carga general y mercancía que suba y baje de las naves. El Operador Portuario de Carga - OPC en Galápagos, debidamente registrado

con el respectivo Permiso de Operación, deberá dar a conocer a la SPTMF, comerciantes y/o embarcadores, el plan de consolidación o recepción de carga, con no menos de cinco días de anticipación al arribo de la nave; así como asegurar una rata efectiva de descarga de por lo menos 32 contenedores por día, cuando las condiciones climáticas y mareas lo permitan; Adicionalmente el OPC en Galápagos deberá coordinar acciones, para que aquella carga consolidada que no haya sido posible embarcar en el buque programado según el itinerario, sea embarcada en el próximo buque disponible, según el itinerario sin cargos adicionales al propietario o consignatario de la carga. El incumplimiento por parte del OPC en Galápagos de lo señalado en este artículo, será causal de suspensión de acuerdo a la gravedad de la falta hasta un mes del permiso de operación. Nota: Artículo sustituido por artículo 3 de Resolución No. 86, publicada en Registro Oficial 800 de 19 de Julio del 2016 .

Art. 21.- Nota: Artículo derogado por artículo 4 de Resolución No. 86, publicada en Registro Oficial 800 de 19 de Julio del 2016 .

Art. 22.- Del almacenamiento de la carga durante el transporte.- El Ministerio del Ambiente, a través de la Agencia de Regulación y Control de la Bioseguridad y Cuarentena para Galápagos (ABG), será el responsable de verificar la limpieza del buque y de las bodegas, previo a la maniobra de carga en el puerto de origen. Las cámaras, bodegas o contenedores marítimos destinados al almacenamiento de carga para el transporte de alimentos refrigerados y congelados, deberán estar funcionando perfectamente, con capacidad de refrigeración adecuada, que cuente con los instrumentos de regulación y medición de temperaturas permanentemente activos, los que deberán ser calibrados cada tres (03) meses y registrados en la respectiva bitácora de control, para lo cual la ABG realizará el respectivo control de que se cumpla con dicha calibración. Las cámaras y contenedores refrigerados a bordo de las naves habilitadas, deberán ser de al menos un 15% de su capacidad total de carga, debiendo estar aptos para cargar alimentos, es decir: limpios, libres de olores y en buenas condiciones.

Art. 23.- Almacenamiento de Carga Peligrosa- Toda nave habilitada o autorizada, deberá cumplir las medidas de seguridad necesarias y reconocidas internacionalmente para la estiba, manipulación, almacenamiento y transporte de dicha carga. Las condiciones específicas de segregación y clasificación de carga peligrosa, serán las establecidas en el Capítulo Sexto de la presente normativa. El embarcador de carga peligrosa, deberá obtener previo al embarque, la autorización respectiva en la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, de acuerdo lo determinado en el Capítulo señalado en el inciso anterior.

Art. 24.- Del control de la Carga.- Toda carga que se transporte hacia la provincia Galápagos, tiene la obligación de ser declarada mediante un Manifiesto de Carga, el mismo que deberá ser enviado a la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial en un plazo de hasta tres días, después del zarpe de la nave; de acuerdo al formato que para el efecto emita la

SPTMF. Se deberá establecer el registro de las mercancías a través del proceso documental de Tarja en el centro de acopio, tanto en el Ecuador continental como en la provincia de Galápagos. Toda carga debe ir claramente identificada, con el fin de cumplir con las normas internacionales de segregación de cargas en la estiba y especialmente para cumplir con las normas de segregación de la carga considerada peligrosa.

Art. 25.- Del Seguro a la Carga- El seguro de la carga es de responsabilidad del embarcador y/o consignatario de la carga, según los términos de negociación acordado entre las partes.

Art. 26.- De las Pólizas de Seguro.- Será responsabilidad del armador mantener vigentes las pólizas de seguro correspondientes, mientras opere en la prestación del servicio público de transporte marítimo de carga desde Ecuador continental hacia la provincia de Galápagos y viceversa.

Art. 27.- Requisitos relativos al sistema cuarentenario y bioseguridad- Será responsabilidad del armador, entregar al CGREG, la certificación anual de cumplimiento de las normas y procedimientos de bioseguridad a bordo, emitido por la ABG. Para el otorgamiento de esta certificación, la ABG, efectuará las verificaciones respectivas y la embarcación deberá cumplir un período cuarentenario de eliminación de insectos, roedores y demás plagas, en el terminal marítimo con sistema cuarentenario y bioseguridad en el continente. El tiempo de este período cuarentenario no puede ser inferior a 24 horas. De igual manera, se deberá presentar un certificado de fumigación, control de plagas y desratización, emitido por un Operador Portuario de Servicios Conexos habilitado, que se encuentre autorizado por la ABG. Este documento, deberá ser entregado a las autoridades correspondientes, previo a obtener el zarpe y al arribo a cada puerto poblado de la Provincia de Galápagos.

Art. 28.- Requisitos relativos a la conservación ambiental y seguridad de la vida en el mar.- El Armador deberá entregar al CGREG, el certificado anual de inspección ambiental de la embarcación, otorgado por la Dirección del Parque Nacional Galápagos, que acredite el cumplimiento de los estándares ambientales. Para otorgar el certificado anual de inspección ambiental, se deberá realizar la inspección del casco y verificación de la inexistencia de microorganismos agresivos contra la biodiversidad de Galápagos, inspección y constatación de funcionamiento del sistema de manejo de residuos orgánicos tratados y no tratados e inorgánicos, y del sistema de tratamiento de aguas servidas u otra documento que determine la autoridad.

## CAPITULO SEXTO TRANSPORTE DE CARGAS PELIGROSAS DESDE ECUADOR CONTINENTAL HACIA LA PROVINCIA DE GALAPAGOS Y VICEVERSA

Art. 29.- De la prestación del Servicio de Transporte de carga peligrosa.- La atención que se debe dar a las mercancías peligrosas, especialmente en lo que respecta a su embarque, transporte, desembarque, acondicionamiento, estiba, segregación, etiquetado, rotulado, envasado y embalaje es a ciencia cierta una

de las tareas más importantes en la cadena de la Seguridad. Es por ello que todas las personas que intervienen en esta, deben poseer la capacitación específica para desarrollar y efectuar todos los procedimientos y actividades pertinentes, para el óptimo manejo y consolidación de este tipo de carga. En razón a lo antes enunciado, se han establecido normas y disposiciones comunes para este tipo de mercancías, que serán exigibles y aplicables por todos los armadores, embarcadores o dueños de la carga, así como a los Terminales Portuarios Habilitados donde se opere el tráfico, tanto en el Ecuador continental como en las islas Galápagos.

Art. 30.- Clasificación de las Mercancías peligrosas.- Las sustancias peligrosas se clasifican de acuerdo a la siguiente forma: CLASE 1 - EXPLOSIVOS (Con 6 sub clases) CLASE 2 - GASES COMPRIMIDOS, LICUADOS, O DISUELTOS BAJO PRESION CLASE 2.1 - GASES INFLAMABLES CLASE 2.2 - GASES NO INFLAMABLES CLASE 2.3 - GASES TOXICOS CLASE 3 - LIQUIDOS INFLAMABLES CLASE 3.1 - CON BAJO PUNTO DE INFLAMACION CLASE 3.2 - CON PUNTO DE INFLAMACION MEDIO CLASE 3.3 - CON PUNTO DE INFLAMACION ELEVADO CLASE 4.1 - SOLIDOS INFLAMABLES CLASE 4.2 - SUSTANCIAS QUE EXPERIMENTAN COMBUSTION ESPONTANEA CLASE 4.3 - SOLIDOS INFLAMABLES QUE EN CONTACTO CON EL AGUA DESPRENDEN GASES TOXICOS CLASE 5.1 - AGENTES OXIDANTES CLASE 5.2 - PEROXIDOS ORGANICOS CLASE 6.1 - SUSTANCIAS TOXICAS CLASE 6.2 - SUSTANCIAS INFECCIOSAS CLASE 7 - MATERIALES RADIOACTIVOS CLASE 8 - SUSTANCIAS CORROSIVAS CLASE 9 - SUSTANCIAS Y ARTICULOS VARIOS NO COMPRENDIDOS EN LAS OTRAS CLASES MENCIONADAS ANTERIORMENTE, CLASES 1 AL 8 La definición que se establecerá para cada una de las clases, son las determinadas y adoptadas por la Organización Marítima Internacional (OMI). Dicha clasificación se subdivide en dos desde el punto de vista operativo: a. El primero corresponden las mercaderías peligrosas de despacho DIRECTO OBLIGATORIO, las que por ningún concepto deben permanecer dentro de la instalación portuaria, estas son: CLASE 1 - Explosivos CLASE 2.1 - Gases Inflamables CLASE 2.3 - Gases Tóxicos CLASE 3.1 - Líquidos inflamables con bajo punto de inflamación CLASE 4.1 - Sustancias solidas inflamables CLASE 4.2 - Sustancias solidas inflamables susceptibles de combustión espontanea CLASE 4.3 - Sustancias solidas inflamables que en contacto con el agua desprenden gases tóxicos CLASE 5.1- Agentes oxidantes CLASE 5.2 - Peróxidos orgánicos CLASE 6.2 - Sustancias infecciosas CLASE 7 - Materiales radioactivos Las mercancías identificadas como CLASE 7, solamente pueden ser almacenadas en zonas pre asignadas. b. El segundo corresponde a aquellas mercancías peligrosas que pueden permanecer almacenadas en las instalaciones portuarias en una zona debidamente señalizada y con equipos y demás seguridades que garanticen su permanencia y riesgo no controlable, éstas son: CLASE 2 - (AEROSOLE) Y CLASE 2.2, GASES NO INFLAMABLES CLASE 3.2 - LIQUIDOS INFLAMABLES CON PUNTO DE

INFLAMACION MEDIO CLASE 3.3 - LIQUIDOS INFLAMABLES CON PUNTO DE INFLAMACION ELEVADO CLASE 6.1- SUSTANCIAS TOXICAS CLASE 8 - SUSTANCIAS CORROSIVAS NORMATIVA TRANSPORTE MARITIMO DE CARGA DESDE ECUADOR HACIA GALAPAGOS - Página 13 LEXIS FINDER - [www.lexis.com.ec](http://www.lexis.com.ec) CLASE 9 - SUSTANCIAS y ARTICULOS VARIOS (NO COMPRENDIDAS EN LAS OTRAS CLASES MENCIONADAS ANTERIORMENTE, CLASES 1 AL 8).

Art. 31.- Identificación y segregación de carga peligrosa.- Para efectos del manipuleo de las cargas peligrosas que se ingresen a las instalaciones portuarias habilitadas y que están destinadas a ser transportadas desde Ecuador Continental a la Provincia de Galápagos o viceversa, deberán estar debidamente etiquetadas y embaladas, de acuerdo al cuadro que el Código Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG) establece para su identificación y segregación, conforme el Anexo 2.

Art. 32.- Procedimientos Para El Manejo De Carga Peligrosa.- PARA LOS DUEÑOS Y/O EMBARCADORES 1. Los dueños de la carga o sus embarcadores deberán entregar al terminal portuario habilitado donde se embarcará y/o desembarcará la carga o centro de acopio y consolidación de la misma, un juego completo para cada destinatario de la siguiente documentación: a. Lista de Empaque de la carga peligrosa; b. Hoja de Instrucciones de Seguridad de la carga; c. Hoja de Instrucciones por los riesgos asociados de la carga; d. Guía de remisión emitida por el proveedor dentro del plazo de vigencia del documento; e. Identificación completa del embarcador y su destinatario; y, f. Autorización para el transporte de la carga, otorgada por la SPTMF. 2. La carga deberá estar debidamente embalada y con sus etiquetas de identificación para cada una de las cajas, bultos, bidones, tanques, atados, etc., que conforman la partida de la carga entregada. 3. El transporte de mercancía peligrosa en buques superiores a 500 TRB, deberá: a. Ser consolidada y colocada en contenedores que deben llevar etiquetas en los 4 costados, en la que se indica el número IMO (UN) y la clase. A través del número UN se podrá identificar el tipo de mercancía y sus características; b. En el caso de explosivos (clase 1) el contenedor deberá embarcarse previo al zarpe de la embarcación. Se deberá estibar a bordo del buque en la parte de proa, lo más alejado posible de la habilitación de la tripulación; y, c. En vista que la mercancía peligrosa líquida, es susceptible de derramarse, afectando a otros contenedores, este tipo de mercancía deberá, transportarse: I. En contenedores etiquetados, estibada y trincada de manera adecuada y compacta, sin espacios libres en medio de la estiba; y, II. Para el transporte de líquidos al granel, tóxicos, corrosivos o altamente inflamables, en contenedores cisterna. 4. Los vehículos con motor de combustión interna, motores de combustión, la compresión/encendido de motores, motores de pilas de combustible, vehículos de motor, vehículos híbridos, motocicletas y barcos, son considerados como mercancías peligrosas, número IMO 3166, Clase 9, por lo que se encuentran sujetos a las disposiciones contenidas en el numeral 3

anterior. 5. Los dueños de la carga o sus embarcadores, deberán entregar al terminal portuario habilitado donde se embarcará y/o desembarcará la carga o centro de acopio y consolidación de la misma, tanto la carga como su documentación de soporte y la autorización para su traslado, dentro de las 48 horas antes del zarpe de la nave. PARA LAS INSTALACIONES PORTUARIAS O TERMINALES

1. Los responsables en la instalación portuaria o terminal portuario habilitado o centro de consolidación encargados del control y de las operaciones de manipuleo, recepción, embarque y/o desembarque deberán: a. Tomar las medidas de prevención que corresponda, a efectos de que se opere las cargas durante la entrega, embarque y/o desembarque de la misma, con todas las medidas de seguridad que garanticen la integridad física del personal tanto de tierra como abordo, de las instalaciones propias como de terceros, la integridad de las cargas peligrosas o no que se encuentren dentro de la instalación; b. Rechazar toda aquella carga que no cumpla con las medidas de seguridad dispuestas en este Capítulo; c. Emitir el correspondiente conocimiento de embarque marcado con todas las previsiones de seguridad, que permitan a la gente de abordo tomar conocimiento de la carga que se está manipulando y luego transportando.
2. Los responsables en la instalación portuaria o terminal portuario habilitado o centro de acopio y consolidación encargados del control y de las operaciones de manipuleo, de recepción, embarque y/o desembarque podrán solicitar cualquier información ampliatoria sobre las características de las cargas, sus medidas para seguridad, sus riesgos asociados, que permitan un mejor manejo de las mismas a bordo de las naves que las transportan.
3. Los terminales portuarios habilitados o centro de acopio y consolidación no podrán mantener dentro de sus instalaciones, cargas peligrosas almacenadas que no sean aquellas que se transportarán en la nave en muelle.
4. Para los casos de emergencia, los responsables en el terminal portuario habilitado o centro de acopio y consolidación, del control y de las operaciones de manipuleo de recepción, embarque y/o desembarque, serán los encargados de velar por que tales instalaciones cuenten con Planes de Contingencia debidamente aprobados por las autoridades competentes, el equipo y personal debidamente entrenados para una primera respuesta. Además deberán disponer de sistemas de alarma y alertas así como coordinación con otras instituciones de apoyo públicas y privadas como Cuerpo de Bomberos tanto de tierra como acuático, Servicios de Emergencia Hospitalarios, transportes marítimos y terrestres, etc., quienes estarán colaborando en la situación para minimizar daños en los muelles e incluso pérdidas de vidas.
5. Cuando por razones ajenas al terminal portuario habilitado, no se haya podido embarcar alguna partida de carga peligrosa para uno o varios destinatarios, la misma podrá ser almacenada en el terminal portuario habilitado o centro de acopio y consolidación que la recibieron, siempre que no exista riesgo de contaminación, explosión o accidente que conlleve peligro para las personas, las instalaciones o las otras cargas que en ella existan, debiendo implementarse medidas de seguridad que permitan

mantener bajo control cualquier amenaza de peligro por su permanencia bajo almacenamiento. PARA LOS TRANSPORTISTAS MARITIMOS Los armadores, capitanes de la nave o centro de acopio, deberán a efectos de transportar carga peligrosa desde Ecuador continental hasta la Provincia de Galápagos o viceversa, cumplir las siguientes disposiciones: a. Solo recibirán la carga peligrosa, que tenga su documentación completa: I. Lista de Empaque de la carga peligrosa; II. Hoja de Instrucciones de Seguridad de la carga; III. Hoja de Instrucciones por los riesgos asociados de la carga; IV. Guía de remisión emitida por el proveedor que cubra todo el período de transporte de la carga (terrestre y/o acuático); V. Identificación completa del embarcador y su destinatario; y, VI. Autorización para el transporte de la carga, otorgada por la SPTMF. b. La ubicación dentro de las facilidades del buque, serán de exclusiva responsabilidad de quienes brinden el servicio del transporte, excepto explosivos (clase 1), debiendo en todo caso procurar que la carga peligrosa que trasladan no sufran alteración o reacción producto de mala estiba, falta de prolijidad en la segregación, inclemencia del ambiente, etc. c. En el caso de explosivos (clase 1) se deberá estibar a bordo del buque en la parte de proa, lo más alejado posible de la habilitación de la tripulación. d. La entrega en su destino deberá hacerse con la celeridad, cuidado y manipulación que amerite este tipo de carga, debiendo entregarse así mismo toda la documentación que identifique y alerte sobre el manejo y cuidados que deben considerarse en la manipulación de éstas. e. Las mercancías de despacho directo señaladas en el Art. 30, literales a) y b) de la presente Resolución, serán estibadas a bordo de la nave al final de las operaciones de embarque y deberán ser las primeras en desembarcarse en el punto de destino.

#### DISPOSICION GENERAL

PRIMERA.- Todas las autorizaciones concedidas para la prestación del servicio público de transporte marítimo de carga en la ruta o rutas establecidas desde Ecuador continental hacia la provincia insular de Galápagos y viceversa, se sujetarán a lo previsto en esta Normativa.

#### DISPOSICIONES TRANSITORIA

PRIMERA.- En el plazo de treinta (30) días, contados a partir de la puesta en vigencia de la presente resolución, se procederá a regularizar a las naves que actualmente se encuentran prestando el servicio de transporte de carga desde el Ecuador continental hacia la provincia de Galápagos y viceversa, en los términos de la presente resolución.

SEGUNDA.- Durante el plazo señalado en la disposición anterior, las naves que actualmente se encuentran prestando el servicio público de transporte marítimo de carga desde el Ecuador continental hacia provincia de Galápagos y viceversa, podrán continuar con su operación, hasta culminar sus procesos de regularización.

TERCERA.- En el caso del transporte de carga peligrosa en buques superiores a 500 TRB, los armadores deberán adoptar, en forma obligatoria, el transporte de carga peligrosa en contenedores, en un período de sesenta (60) días,

excepto para el transporte de gas para el cual se otorga un plazo de ciento ochenta (180) días, contados a partir de la publicación de esta normativa.

CUARTA.- Se permite el ingreso de naves menores o iguales a 500 TRB, con rutas y frecuencias desde Ecuador Continental hacia las Islas Floreana e Isabela de la Provincia de Galápagos y viceversa, hasta que exista la infraestructura de muelles adecuados para desembarcar/ embarcar contenedores. QUINTA.- En el plazo de treinta (30) días, contados a partir de la puesta en vigencia de la presente resolución, los armadores de las naves con la modalidad de transporte de carga contenerizada, deberán aplicar lo dispuesto en el Art. 21 de la presente Resolución.

DISPOSICIONES DEROGATORIAS UNICA.- Deróguense, las siguientes resoluciones: CNMMP No. 019/08 del 27 de agosto de 2008; CNMMP No. 015/09 del 11 de septiembre de 2009; CNMMP No. 028/10 del 10 de diciembre de 2010; CNMMP 016/11 del 24 de marzo de 2011; CNMMP 027/11 del 14 de junio de 2011; SPTMF 312/11 del 27 de junio de 2011, SPTMF 312/11 del 27 de junio de 2011, y cualquier otra disposición que se contraponga a la presente resolución.

#### DISPOSICION FINAL

Del cumplimiento de la presente Resolución, se encarga a la Dirección de Transporte Marítimo y Fluvial, Dirección de Puertos de la SPTMF y Oficinas Desconcentradas de la SPTMF en la provincia de Galápagos, en coordinación pertinente con el Consejo de Gobierno de Régimen Especial de Galápagos (CGREG), la Dirección del Parque Nacional Galápagos (DPNG), la Agencia de Regulación y Control de la Bioseguridad y Cuarentena para Galápagos (ABG) y la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos (DIRNEA), a través de las respectivas capitanías de puertos, dentro del ámbito de su competencia. La presente Resolución entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial. Dada y firmada en la ciudad de Guayaquil, en el despacho del señor Subsecretario de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, Subrogante, a los diecisiete días del mes de marzo de dos mil dieciséis. f.) Mgs. Tania Denis Castro Ruiz, Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, Encargada.