UNIVERSIDAD DE ESPECIALIDADES ESPÍRITU SANTO

ESCUELA DE POSTGRADO EN DERECHO

TÍTULO:

Los mecanismos eficientes para disminuir la contaminación de droga en contenedores, dentro y fuera de los puertos de Ecuador

Trabajo de titulación que se presenta como requisito previo a optar por el grado de Magíster en Derecho Marítimo, Aduanero y Portuario

Autor:

Juan Sebastián GONCALVEZ ROSADO

Samborondón, 30 de julio de 2023

Los mecanismos eficientes para disminuir la contaminación de droga en contenedores, dentro y fuera de los puertos de Ecuador

Efficient mechanisms to reduce drug contamination in containers, inside and outside the ports of Ecuador.

Juan Sebastián GONCALVEZ ROSADO[1]

Resumen

Uno de los principales problemas hoy en día en el Ecuador es la narco delincuencia, por lo que las compañías ecuatorianas relacionadas con la exportación de productos, más que nada perecibles, se ven afectadas por la contaminación ilegal de estupefacientes dentro de sus contenedores, problema que con el paso del tiempo y como consecuencia del control ineficaz de las autoridades aumenta exponencialmente año a año. Es por esto que se estableció como objetivo general, analizar las diferentes herramientas y mecanismos eficientes de control y seguridad portuaria por medio de entrevistas, encuestas y análisis de datos para que las autoridades ecuatorianas implementen nuevas normas y de esta manera disminuir la contaminación de los contenedores de exportación.
Se ha demostrado mediante lo largo de esta investigación que la contaminación de los contenedores se da principalmente dentro de los grandes puertos del país, dejando casi sin efecto las medidas de trazabilidad que toman los propios exportadores, transportistas y agentes de carga, ya que una vez ingresado el contenedor al puerto ellos no tienen el control del mismo, motivo por el cual la principal conclusión del trabajo de investigación es que se debe implementar medidas drásticas de control dentro de los puertos para evitar que estos sean contaminados.

Palabras clave: Estupefacientes, contaminación, navieros, agentes de carga, trazabilidad.

Abstract

One of the main problems today in Ecuador is drug crime, which is why Ecuadorian companies related to the export of products, mostly perishable, are affected by the illegal contamination of narcotic drugs inside their containers, a problem that With the passage of time and as a consequence of the ineffective control of the authorities, it increases exponentially year by year. That is why it was established as a general objective, to analyze the different tools and efficient mechanisms of control and port security through interviews, surveys and data analysis so that the Ecuadorian authorities implement new regulations and in this way reduce the contamination of containers. from exportation.
It has been shown throughout this investigation that the contamination of containers occurs mainly within the country's large ports, leaving almost no effect on the traceability measures taken by the exporters, carriers and cargo agents themselves, since once Once the container has entered the port, they do not have control of it, which is why the main conclusion of the research work is that drastic control measures must be implemented within the ports to prevent them from being contaminated.

Keywords: Narcotic drugs, contamination, shipping lines, freight forwarders, traceability.

[1] Abogado. Universidad de Especialidades Espíritu Santo. jgoncalvez@uees.edu.ec

Introducción

Antecedentes

Gabriela Guerrero Aray (2021) en su trabajo titulado "Estado Responsable y Participación en la Seguridad Ciudadana en Latinoamérica", trata sobre la problemática que se aborda en el presente y concluye en que el delito de tráfico ilícito de sustancias catalogadas sujetas a fiscalización es uno de los delitos con mayor tasa de connotación en Latinoamérica.

En una entrevista sobre las cifras de contaminación por droga a los contenedores de exportación realizada por el Diario Expreso (2023) al presidente de la Corporación de Gremios Exportadores del Ecuador y a la Asociación Nacional de Cacaoteros, expresó que antes el blanco directo del narcotráfico eran las cargas de banano, sin embargo, menciona que hoy en día el problema también lo sufren los exportadores de piña, cacao y hasta de madera. Concluyó diciendo que en el año 2022 la contaminación aumentó en un 400%.

Esto pone en riesgo al país de diferentes maneras, por enumerar una de estas son la relación con el comercio exterior, el sector económico, el derecho a la libertad de las personas que por hacer su trabajo sin saber que el contenedor está contaminado termina privado de la libertad, el derecho a la vida de muchos, ya que no solo contaminan, si no que matan para lograr contaminar los contenedores.

A. Costa, (2007) manifestó que gracias a excelente gestión de la Unidad Mixta de Control Portuario de Guayaquil, el país fue el 4to en el mundo en incautar la mayor cantidad de drogas en contenedores. Con esto podemos observar la importancia de encontrar mecanismos para reducir este delito en el Ecuador.

Como se puede observar, en el año 2007 ya existía un control mediante el programa ONUDD-OMA, sin embargo, según datos estadísticos las cifras siguen incrementando año a año, esto quiere decir que existe un verdadero problema y que aún no encuentran una solución al mismo.

La Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito UNODC (2023) menciona que:

> Aproximadamente el 90% del comercio mundial se lleva a cabo a través de contenedores marítimos, de los cuales más de 500 millones se entregan anualmente en la cadena de suministro del comercio y de esta cantidad, menos del 2% son inspeccionados. El increíble volumen de contenedores que transita a través de los mares de país a país y de continente a continente los hace un gran objetivo para el comercio ilícito de drogas y más aún para los actores involucrados en la producción y entrega de mercancías falsificadas. (p. 1)

Al saber que tan solo se inspeccionan el 2% de los contenedores que se exportan en el mundo según lo establecido en el informe de la UNODC, es lógico pensar que en el 98% restante hay cantidades masivas de sustancias estupefacientes siendo transportadas por medio de los contenedores de exportación.

Según los reportes analizados podemos constatar que el 90% de la sustancia estupefaciente denominada cocaína que es incautada es transportada por medio de estos contenedores y así mismo, se puede ver que el delito de tráfico ilícito de sustancias catalogadas sujetas a fiscalización también aumenta anualmente.

Problema

Con estos antecedentes mencionados podemos darnos cuenta que el problema que presenta el país por el delito de tráfico ilícito de sustancias catalogadas sujetas a fiscalización es grave y se sufre hace ya muchísimos años, un problema que muchas veces acaba con la vida de ecuatorianos inocentes, que muchas veces violenta los derechos y la honra de los ecuatorianos, sin embargo, es un problema jurídico mundial que hasta el día de hoy las autoridades no encuentran una solución o por lo menos mecanismos eficientes para luchar contra la narco delincuencia y así disminuir la tasa de contaminación de contenedores.

Importancia y justificación

La importancia del presente trabajo de investigación consiste en encontrar las deficiencias del control y seguridad de las autoridades portuarias, para de esta manera fortalecer las exportaciones y así mejorar la economía y seguridad del país. Se han observado los problemas que existen en las rutas y dentro del puerto y cómo esto repercute en el desarrollo y el crecimiento del comercio exterior del Ecuador, motivo por el cual se considera necesario el trabajo, que ayudará a disminuir la contaminación.

Este trabajo se justifica porque beneficia de manera directa a los navieros, consolidadores de carga, exportadores y a la población ecuatoriana en general, pues son ellos quienes realmente sufren el problema y tienen que gastar de sus bolsillos para intentar disminuir la contaminación en sus contenedores o los de sus clientes.

Objetivo general

Analizar las diferentes herramientas y mecanismos eficientes de control y seguridad portuaria por medio de entrevistas, encuestas y análisis de datos para que las autoridades ecuatorianas implementen nuevas normas y de esta manera disminuir la contaminación de los contenedores de exportación.

Objetivos específicos

1. Identificar la falta de control que hay en los puertos y en las rutas por parte de las autoridades portuarias.
2. Descubrir los problemas que sufre el gremio exportador a través de entrevistas.
3. Ofrecer estándares de seguridad y control para disminuir la contaminación de contenedores de exportación.

Marco de referencia

Marco teórico

El narcotráfico y sus rutas

Adolfo Nuñez del Prado (1999) menciona lo siguiente:

> El narcotráfico puede florecer en cualquier país y concretar alianzas con todos los sectores que le son útiles. Así, es posible hablar tanto de narcoguerrilla como de narcomilitares, de narco jueces, narcoperiodistas, narco banqueros o narcopolíticos. Por eso y porque a estas alturas el poder militar y económico de los traficantes es enorme, se constituye en una amenaza que trasciende a lo meramente nacional tomando espacio internacional. (p. 80)

Hoy en día siguen existiendo diferentes rutas para el narcotráfico, sin embargo, el mayor porcentaje de la droga es trasladado por el transporte marítimo haciendo que esta llegue de manera eficiente a sus lugares de destino en el extranjero, como podemos observar en el siguiente párrafo, las rutas del narcotráfico existen desde siglos pasados y cada vez se ingenian más.

Adolfo Núñez del Prado (1999) señala que:

> La magnitud de los ingresos que genera el tráfico ilícito de los derivados de la coca hace que las mafias aseguren su traslado de los centros de acopio a los centros de refinamiento ubicados en Colombia o directamente a los mercados de consumo, empleando las siguientes rutas: (...)
>
> **Rutas terrestres**
>
> Se utilizan carreteras troncales o de penetración para conducir la droga a lugares de acopio, de consumo y/o comercialización.
>
> **Rutas Marítimas, Fluviales y/o Lacustres**
>
> **Rutas Marítimas**
>
> Es empleada especialmente por los narcotraficantes dedicados al refinamiento de la droga, la que es enviada al extranjero mediante el empleo de barcos mercantes de bandera nacional o extranjera. (p. 81-82)

Marco conceptual

Transporte marítimo

Según Portilla (2017) manifestó que "El transporte marítimo es el envío de mercancías (carga) y personas por mar y otras vías navegables. Las operaciones portuarias son una herramienta necesaria para permitir el comercio marítimo entre los socios comerciales" (p. 14).

Además, manifestó que el transporte marítimo es algo necesario para el comercio internacional, sin él las cantidades de importaciones y exportaciones que existen en la actualidad no serían las mismas. Un porcentaje considerable del comercio internacional se mueve por medio del transporte marítimo, siendo el medio de transporte de mercancías más importante en el mundo y cada día crece más su demanda.

Tráfico ilícito de sustancias catalogadas sujetas a fiscalización

Según la RAE (2014) el tráfico de drogas es un delito contra la salud pública que ejercen aquellos que realicen actos ya sea de elaboración, cultivo o tráfico con el fin de promover, facilitar o favorecer el consumo ilegal de estupefacientes o sustancias psicotrópicas.

Marco legal

Según la Constitución de la República del Ecuador en su art. 261 respecto a las competencias exclusivas del Estado central son "(...) 5. Las políticas económica, tributaria, aduanera, arancelaria; fiscal y monetaria; comercio exterior y endeudamiento." (p. 129)

El Código Orgánico de Producción, Comercio e Inversiones (COPCI) en su Art. 211 menciona entre las atribuciones de la Aduana las siguientes:

Son atribuciones de la Aduana, ejercidas en la forma y circunstancias que determine el Reglamento, las siguientes:

(...)

k. Colaborar en el control del tráfico ilícito de sustancias estupefacientes, psicotrópicas y precursores, armas, municiones y explosivos, en las zonas primaria y secundaria;(...) (p. 71-72)

La importancia de mencionar estos artículos es tener en cuenta cuales son las principales autoridades que deberían estar detrás del control de la contaminación de los contenedores de exportación y por ende del tráfico ilícito de sustancias estupefacientes.

Metodología

-El tipo de investigación que se realiza en el presente es de carácter descriptivo, realizado mediante un proceso sistemático y analítico. Tendrá un enfoque cualitativo que se

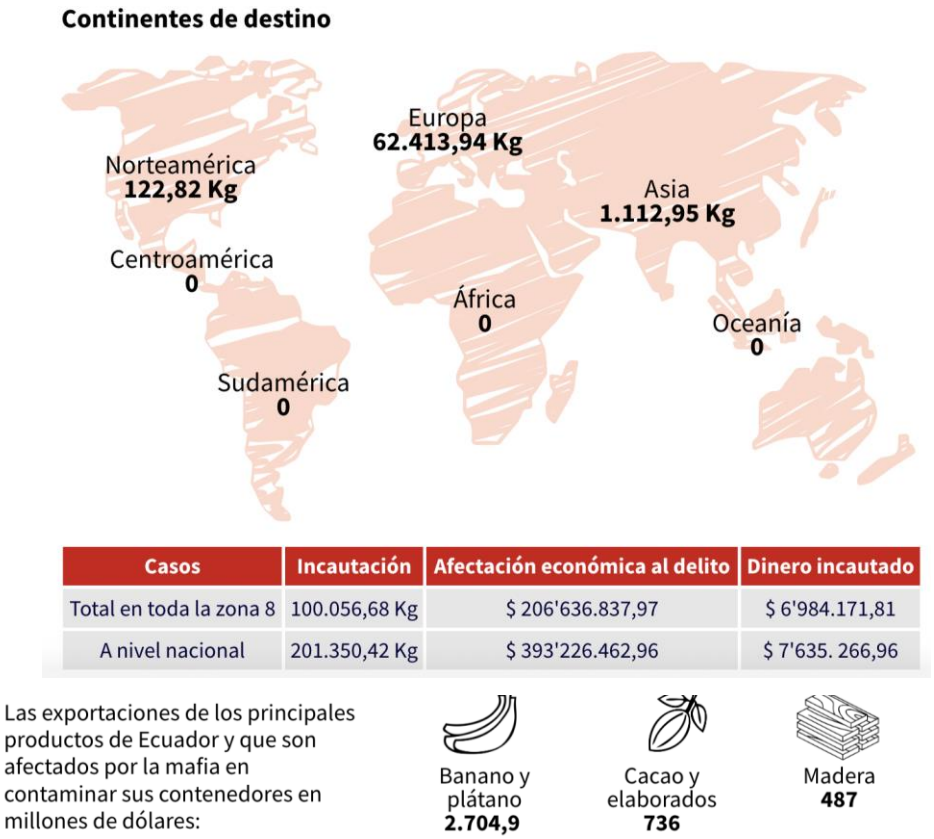
encontrará por medio de entrevistas a diferentes expertos en el tema, abogados profesionales en el ámbito marítimo y portuario, personas que integran la cadena afectada por la contaminación de los productos de exportación como exportadores, navieras, consolidadoras de carga, etc. También se le dará un enfoque cuantitativo ya que por medio de encuestas a la ciudadanía se analizará la problemática y las posibles soluciones.

Análisis

El tráfico ilícito de drogas un delito grave que se lleva dando desde hace muchísimos años y que a raíz de este se crean otros problemas como la adicción, muertes y se consuman otros delitos como asesinatos, atentados, secuestros y mucho más lo cual se puede constatar con las noticias que vemos día a día sobre el narcotráfico en el mundo entero, además de lo constatado ya con los informes de organizaciones prestigiosas como lo es la Organización de Naciones Unidas.



Figura 1: Incautación de drogas en el 2022 en puertos de Guayaquil
Fuente: diario Expreso https://www.expreso.ec/actualidad/economia/droga-roba-competitividad-puertos-147250.html



Casos	Incautación	Afectación económica al delito	Dinero incautado
Total en toda la zona 8	100.056,68 Kg	$ 206'636.837,97	$ 6'984.171,81
A nivel nacional	201.350,42 Kg	$ 393'226.462,96	$ 7'635. 266,96

Figura 2: Continentes destino y afectación económica año 2022.
Fuente: diario Expreso https://www.expreso.ec/actualidad/economia/droga-roba-competitividad-puertos-147250.html

Las imágenes anteriores reflejan la cantidad de droga que fue incautada en el 2022 tan solo en los puertos de Guayaquil, además reflejan la afectación económica que le causa al país, son miles de millones de dólares que se pierden en exportaciones por el delito de tráfico ilícito.

El 90% del comercio mundial se lleva a cabo por medio del transporte marítimo y dentro de contenedores, sin embargo, al ser el transporte más eficiente es al que el narcotráfico ataca y no solo por eso, sino porque no existe la seguridad ni el control que existe en los aeropuertos, por ejemplo.

Una gran parte de la población ecuatoriana vive del comercio, quizás no están ligados directamente con el comercio internacional pero sí indirectamente, desde los pequeños productores hasta las grandes navieras. En las gráficas se ve reflejada la magnitud de dinero que mueve el Ecuador en exportaciones, sin embargo, una gran parte de ese dinero invertido se pierde por la consumación del delito investigado, afectando de manera directa el bolsillo del nicho de exportación.

El entrevistado Marlon Zevallos Espinoza, Gerente General de la exportadora Fruktzevel S.A., mencionó que la contaminación de contenedores de exportación es de los riesgos más comunes y que además es un problema extra que ellos deben tener en cuenta ya que esto podría causarle problemas legales y de reputación. Además, agregó que se debe a la situación del país al ser una vía del narcotráfico no controlada.

Como bien se indicó, el problema es que existe una baja, si no nula, eficiencia de control efectuado por las autoridades portuarias, así como por las fuerzas de control públicas y más que nada por el presidente afectando así en gran magnitud a toda la población ecuatoriana.

El señor Juan Carlos Dáger Parra en Representación de la empresa consolidadora de carga Express Cargo Line S.A., dijo con certeza que en los últimos 5 años la contaminación de los contenedores se ha duplicado. Dager, Expresó que una de las precauciones que han tenido que tomar es dejar de atender ciertos mercados a los cuales los llama "destinos calientes", estos son por lo general los países donde más se intenta exportar las sustancias estupefacientes, tomar está precaución afecta de manera significativa los ingresos de las consolidadoras de carga.

Si bien es cierto, el delito que se investiga no solo es un problema para el país en su ámbito legal, sino que también genera problemas en el ámbito económico, en las relaciones internacionales, violenta los derechos de muchas personas que trabajan en el medio del comercio exterior y aún no existen controles a favor de las víctimas.

La gerente de exportaciones de la naviera Mediterranean Shipping Company del Ecuador C.A., la señora Yexcibel Briceño, a la cual cito textualmente: "La cadena de suministro de comercio exterior está sujeta a grandes riesgos, en el contexto del narcotráfico y corrupción". Además, mencionó que ellos sufren como mínimo 2 retenciones de contenedores y se ven involucrados en investigaciones penales todos los meses por estos problemas.

El Abogado Roberto José Barriga Maldonado, experto en el ámbito marítimo, portuario y comercio exterior, comentó que en los últimos años la contaminación de contenedores ha aumentado considerablemente dentro de los puertos por la modalidad de gancho ciego, la cual menciona según su experiencia que la realiza el mismo personal de los terminales, ya sea como cómplice o coaccionado por la delincuencia, el personalmente recibe un promedio de 115 casos de contaminación al año.

En el Apéndice 2 (Resultado de encuesta), se puede observar el resultado de la encuesta realizada a una parte de la población ecuatoriana, arrojando que el 94% creen que

los puertos del país no cuentan con mecanismos eficientes para controlar la contaminación de contenedores.

Finalmente, todos los entrevistados y encuestados han coincidido en que es necesario realizar un manual con nuevos mecanismos para disminuir la contaminación de los contenedores de exportación y generar tranquilidad al pueblo ecuatoriano, motivo por el cuál en el Apéndice 3 (Propuesta final de la investigación), se han indicado ciertos puntos que se consideran importantes para incluir en el manual que se debe crear, así como medidas y reformas legales que consideramos que se deberían implementar a la normativa ecuatoriana.

Conclusiones

Respecto al objetivo general planteado en esta investigación se logró determinar que es necesario implementar nuevas estrategias y mecanismos eficientes que ayuden a combatir el delito de tráfico ilícito de sustancias catalogadas sujetas a fiscalización, estrategias específicas que han sido utilizadas en diferentes países y que han ayudado a disminuir la contaminación por droga de los contenedores de exportación.

Se ha podido observar que existen diferentes rutas para el narcotráfico, sin embargo, muchas de estas como lo es el transporte aéreo se han visto controladas como resultado de la seguridad que se ha implementado en los aeropuertos y en las bases de control aérea, hoy en día por el rastreo satelital que tienen las torres de control pueden identificar cada uno de los aviones o avionetas que se movilizan, por lo que sí detectan alguna inconsistencia se la investiga de manera inmediata, es por esto que los narcotraficantes utilizan los buques de carga como primera opción para el tráfico ilícito.

La limitación más importante que se dio al realizar la presente investigación fue la falta de jurisprudencia y la falta de autores que investiguen del tema, motivo por el cual se necesitó realizar las entrevistas a los expertos y la encuesta a una parte de la población ecuatoriana con el fin de profundizar y entender más el problema.

Es necesario que como futuras líneas de investigación se plantee analizar la creación de una norma específicamente para el delito del narcotráfico que estandarice un manual sobre la prevención de la contaminación de contenedores, contando con la colaboración de puertos extranjeros que hayan logrado la disminución de dicho delito, así como de expertos en el tema y las propias víctimas.

Referencias bibliográficas

Guerrero Aray, Kleber; Balseca Macías, Paola; Guerrero Aray, Gabriela. (2021). Estado Responsable y Participacion en la Seguridad Ciudadana en América Latina. Sapientiae (6) 2, Angola, (Pp. 169-179). Recuperado de www.doi.org/10.37293/sapientiae62.04

Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (2022, junio). El Informe Mundial sobre las Drogas 2022 de la UNODC destaca las tendencias de los cannabis posteriores a su legalización, el impacto ambiental de las drogas ilícitas y el consumo de drogas entre las mujeres y las personas jóvenes. Recuperado de https://www.unodc.org/unodc/es/press/releases/2022/June/unodc-world-drug-report-2022-highlights-trends-on-cannabis-post-legalization--environmental-impacts-of-illicit-drugs--and-drug-use-among-women-and-youth.html

Fernandez, C. Una Amenaza Silenciosa: el narcotráfico en Ecuador. Recuperado de https://revistas.usfq.edu.ec/index.php/polemika/article/view/319/437

Zambrano, L. (2023). La droga en puertos le pasa factura al sector productivo. Recuperado de https://www.expreso.ec/actualidad/economia/droga-roba-competitividad-puertos-147250.html

Arriagada, I., Hopenhayn, M. (2000). Producción, Tráfico y consumo de drogas en América Latina. Santiago, Chile. Recuperado de http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/5974/S0000001_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Portilla, F. (2017). Reducción de las amenazas de contaminación para los contenedores de exportación (Depósito-Planta-Puerto) para el año 2017. [trabajo académico, Universidad de Guayaquil]. Recuperado de http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/17778/1/1.%20TESIS%2017-042017%20FINAL%20REVISORES.pdf

Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito en México (2023, junio). El Informe Mundial sobre las Drogas 2023 de UNODC advierte sobre crisis convergentes a medida que los mercados de drogas ilícitas siguen expandiéndose. Recuperado de https://www.unodc.org/lpomex/noticias/junio-2023/el-informe-mundial-sobre-las-drogas-2023-de-unodc-advierte-sobre-crisis-convergentes-a-medida-que-los-mercados-de-drogas-ilicitas-siguen-expandindose.html

Oficina de las naciones Unidas contra la Droga y el Delito centro américa y el caribe (2023). UNODC-OMA Programa Global de Control de contenedores. Recuperado de https://www.unodc.org/ropan/es/BorderControl/container-control/ccp.html

González, B. (2014). Evolución del comercio internacional: consecuencias de la globalización. [Trabajo académico, Universidad de Valladolid]. Recuperado de https://uvadoc.uva.es/bitstream/handle/10324/7357/TFG-E-19.pdf;jsessionid=555AE6BC54BA9F9C96E59568740431A6?sequence=1

Huesca Rodríguez, C. (2012). Comercio Internacional. Recuperado de https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/54297531/Comercio_internacional-

libre.pdf?1504159694=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DComercio_internacional_CECILIA_HUESCA_RO.pdf&Expires=1689880582&Signature=C-FsdksYF2TCVJCUjGLMr6L7WOGvIxyOHzbdaHCWjyZKXQIBeBteN-vNudWGxEw9mqz3Ww~xyOFBcVVrJsT-bKKhej34NYfzcZKaMuJBWsNv25ebYmE9WhiBBiWolwqiR~JlZNvX7St7t~pBiNnP9pY8q5vIIEh7YGfOXLvm~9F4A1AqIbOuBsKdZ~nBCi0dIypnTbTYLFMxCCTrdqYACB9rNHBwFrGMa9BTqrXCbM2rSkh4Eo6p6QwShOsH2A~884wJwjXl70S2X4SGBqnFBs8maOjRB2GaTL9O8M0jmrq398cmj8HQUO3CcYu8J0TeCvHQMOW~Ph5agJyqPOLvYQ__&Key-Pair-Id=APKAJLOHF5GGSLRBV4ZA

Ministerio de producción, comercio exterior, inversión y pesca (2023). Boletín de cifras, comercio exterior 2023. Recuperado de https://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/2023/03/VFBoletinComercioExteriorMarzo2023.pdf

Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, Perú y Ecuador (2022, julio). Perú y UNODC amplían el programa de control de contenedores en puertos marítimos. Recuperado de https://www.unodc.org/peruandecuador/es/noticias/2021/per-y-unodc-amplan-el-programa-de-control-de-contenedores-en-puertos-martimos.html

OMA. (2007), Informe analítico sobre la utilización de contenedores en el mundo, 2007; Bruselas: Recuperado de http://www.wcoomd.org

Real Academia Española. (2014). Vicisitud. En Diccionario de la lengua española (23ª ed., p. 2816).

Nuñez del Prado, A. (1999). El narcotráfico en el Perú: Estrategias conjuntas de las fuerzas armadas y la policía nacional para su erradicación. Recuperado de dialnet-elnarcotraficoenelperuestrategiasconjuntasdelasfue-4626338.pdf

Referencias marco legal

Asamblea Constituyente. (2008). Constitución de la República del Ecuador: Registro Oficial 449

Asamblea Nacional del Ecuador. (2010). Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones. Quito, Ecuador: Registro Oficial Suplemento 351

Apéndice I

Entrevistas a expertos

Nombre: Yexcibel Briceño

Empresa: Mediterranean Shipping Company

Cargo: Gerente de exportación

1) ¿Qué es lo que lo/a relaciona con el ámbito de la exportación?

R. Trabajar en una naviera.

2) ¿Cuáles son los riesgos más comunes que corre su empresa al brindar sus servicios para la exportación de productos hacia el exterior?

R. La cadena de suministro de comercio exterior está sujeta a grandes riesgos, en el contexto del narcotráfico y corrupción.

3) ¿Es la contaminación de sustancias estupefacientes uno de estos riesgos?

R. Correcto.

4) Según su experiencia, ¿En los últimos 5 años ha aumentado o disminuido la contaminación de contenedores?

R. Ha aumentado los casos de unidades retenidas.

5) ¿Aproximadamente cuántos casos de contaminación sufre su empresa al año?

R. Varía entre uno o dos al mes, por lo que en promedio serían entre 12 y 20 al año, que se conozcan.

6) Según su experiencia, ¿la contaminación de contenedores se da más dentro del puerto o en las rutas?

R. No sabría con exactitud ya que las investigaciones la realizan los fiscales quienes no comparten estos detalles con la naviera

7) ¿Cree que las autoridades portuarias han implementado mecanismos eficientes para la disminución de la contaminación dentro de los puertos?

R. Desconozco los procesos de seguridad de las autoridades portuarias

8) ¿De dónde cree usted que viene este problema?

R. Si te refieres al problema del narcotráfico, pues existen muchos factores políticos y sociales relacionados a ello.

9) ¿Para usted cuál es la importancia de lograr disminuir la contaminación de contenedores? Mencione 3 posibles resultados que beneficien al país en caso de lograr disminuir el problema.

R. En particular considero que se deben implementar mejores medidas de seguridad para mitigar el impacto, pero eso es trabajo de los gobiernos. No se puede tomar a la ligera. No soy experta para identificar los beneficios

10) Mencione 5 medidas que crea usted que ayudarían a disminuir la contaminación de contenedores.

R. Mencionar medidas para esto sería irresponsable ya que desconozco los procesos, creería que esto debe ser evaluado por las autoridades competentes

11) ¿Cree usted que sería útil implementar un manual de mecanismos eficientes para lograr la disminución de la contaminación de contenedores de exportación?

R. Cada realidad y contexto de empresas es distinto, por lo que crear un manual para un tema tan delicado no sería eficiente. Más bien deben evaluarse las políticas gubernamentales y reestructurarse.

Nombre: Juan Carlos Dager

Empresa: Express Cargo Line

Cargo: Gerente General

1) ¿Qué es lo que lo/a relaciona con el ámbito de la exportación?

R. Somos una empresa especializada en brindar servicios navieros y logísticos agregados o asociados al tema marítimo y de comercio exterior enfocados en la carga refrigerada y/o perecedera.

2) ¿Cuáles son los riesgos más comunes que corre su empresa al brindar sus servicios para la exportación de productos hacia el exterior?

R.

- El riesgo más grande hoy en día, son las contaminaciones de droga que puedan tener nuestros clientes aun cuando se tomen todas las medidas de seguridad del caso.
- Abandonos de carga
- Falta de pago en servicios o agregados al tema marítimo o aéreo.

3) ¿Es la contaminación de sustancias estupefacientes uno de estos riesgos?

R. Como lo describo en la pregunta dos, es el mayor riesgo en este momento.

4) Según su experiencia, ¿En los últimos 5 años ha aumentado o disminuido la contaminación de contenedores?

R. Aumentado, no tengo datos concretos, pero no dudo que en los últimos 5 años estos se han duplicado.

5) ¿Aproximadamente cuántos casos de contaminación sufre su empresa al año?

R. Por las medidas que tomamos de seguridad, no podemos decir que nuestros clientes hayan sufrido contaminaciones de manera tan seguida. Esto, nos ha permitido evitar contaminaciones, pero al mismo tiempo nos ha afectado en nuestros ingresos ya que hemos dejado de atender ciertos mercados que nosotros los describimos como "Destinos Calientes".

6) Según su experiencia, ¿la contaminación de contenedores se da más dentro del puerto o en las rutas?

R. Creería que sería en 50% dentro del puerto y 50% en las diferentes rutas.

7) ¿Cree que las autoridades portuarias han implementado mecanismos eficientes para la disminución de la contaminación dentro de los puertos?

R. Creo que sí pero nunca son suficientes.

8) ¿De dónde cree usted que viene este problema?

R. El problema se origina en el "libre" tránsito o paso por las fronteras a nuestro país.

9) ¿Para usted cuál es la importancia de lograr disminuir la contaminación de contenedores? Mencione 3 posibles resultados que beneficien al país en caso de lograr disminuir el problema.

R.

1.- Para nosotros, nos daría más tranquilidad poder ofertar a un mayor mercado la mayor cantidad de servicios adicionales (valor agregado) a los clientes exportadores.

Para los exportadores:

2.- Se abarataría costos operativos.

3.- Se podrían llegar a mayores destinos y con mejores precios.

10) Mencione 5 medidas que crea usted que ayudarían a disminuir la contaminación de contenedores.

R.

- Eficiente control fronterizo para el ingreso de drogas.
- Eficiente control migratorio.
- Rayos X en puertos.
- Seguridad militar en los puertos y sus alrededores.
- Seguridad militar en terminales y patios de contenedores y sus alrededores.

11) ¿Cree usted que sería útil implementar un manual de mecanismos eficientes para lograr la disminución de la contaminación de contenedores de exportación?

R. Los manuales y certificaciones ya existen y, aun cuando se mejoran los procedimientos que ayudan a disminuir la posibilidad de contaminación, también es cierto que hay momentos

que ni el exportador y peor aún el operador logístico, puede controlar o garantizar que no contaminen su carga.

Nombre: Roberto Barriga

Empresa: LCB Abogados

Cargo: Socio

1) ¿Qué es lo que lo/a relaciona con el ámbito de la exportación?

R. Tengo años trabajando en el sector marítimo, portuario y de comercio exterior como abogado y asesor. En particular, atiendo a líneas navieras, terminales portuarias, transportistas terrestres y exportadores en sus requerimientos legales.

2) ¿Cuáles son los riesgos más comunes que corren las empresas al brindar sus servicios para la exportación de productos hacia el exterior?

R. Principalmente el riesgo común a nivel internacional de mermas y daños a la carga, así como problemas de falta de pago de los productos exportados.

En el Ecuador, existe un riesgo adicional que es la contaminación de la carga con sustancias prohibidas.

3) ¿Es la contaminación de sustancias estupefacientes uno de estos riesgos?

R. Sí, es un riesgo que cada vez se vuelve mayor pues la contaminación puede producirse con o sin conocimiento del exportador, en diferentes etapas de la cadena de transporte.

4) Según su experiencia, ¿En los últimos 5 años ha aumentado o disminuido la contaminación de contenedores?

R. Ha aumentado considerablemente.

5) ¿Aproximadamente cuántos casos de contaminación le llegan al año?

R. Tenemos entre 80-150 casos nuevos de contaminación al año.

6) Según su experiencia, ¿la contaminación de contenedores se da más dentro del puerto o en las rutas?

R. Hace algunos años, la contaminación se daba más en el transporte interno y/o en las haciendas de los productos a exportarse.

Hoy, lamentablemente, la modalidad de gancho ciego en puertos ha hecho que la contaminación se produzca dentro de las terminales, por parte de personal que actúa o como cómplice o coaccionado por la delincuencia y contaminando las unidades.

Sin embargo, todavía sigue siendo mayor la contaminación fuera de los terminales.

7) ¿Cree que las autoridades portuarias han implementado mecanismos eficientes para la disminución de la contaminación dentro de los puertos?

R. Se han tratado de tomar medidas, no a través de las autoridades portuarias sino de los propios terminales. Sin embargo, no han sido suficientes. Es obligación de los terminales tomar medidas

mínimas en función del cumplimiento de normativa internacional de seguridad (código PBIP), pero esta no es suficiente para prevenir la contaminación.

A nivel gubernamental se está buscando implementar la utilización de scanners obligatorios para los contenedores, pero su implementación no ha podido darse hasta el momento.

8) ¿De dónde cree usted que viene este problema?

R. Concretamente de que el Ecuador se ha convertido en un país de tránsito para la droga, en que los principales grupos delincuenciales internacionales han superado los recursos y la planificación estatal.

9) ¿Para usted cuál es la importancia de lograr disminuir la contaminación de contenedores? Mencione 3 posibles resultados que beneficien al país en caso de lograr disminuir el problema.

R.

- Reducción de costos para los exportadores, que deben implementar medidas para evitar la contaminación y, sobre todo, lidiar con costos y pérdidas cuando se produce;
- Mayor confianza de importadores internacionales de que la carga que compran viene limpia de sustancias ilegales;
- Disminución de riesgos y peligros relacionados con las operaciones portuarias.

10) Mencione 5 medidas que crea usted que ayudarían a disminuir la contaminación de contenedores.

R.

- Implementación de scanners en los puertos;
- Estandarización de los mecanismos de trazabilidad en la cadena de transporte para identificar a los culpables de contaminación;
- Mayor cuidado al momento de cargar contenedores, sobre todo en centros de acopio;
- Regularización de los patios de contenedores, permitiendo su formalización;
- Coordinación y especialización de las autoridades policiales encargadas de prevenir el narcotráfico en la cadena logística.

11) ¿Cree usted que sería útil implementar un manual de mecanismos eficientes para lograr la disminución de la contaminación de contenedores de exportación?

R.

- Sin duda. No solo para disminuir la contaminación sino para identificar a los culpables de la contaminación y dar mayor seguridad a los exportadores.

Nombre: Marlon Zevallos Espinoza

Empresa: Frutkzevel S.A

Cargo: Gerente General

1) ¿Qué es lo que lo/a relaciona con el ámbito de la exportación?

R. Cuando decidimos brindar servicios para la exportación de productos hacia el exterior, sabíamos varios riesgos a considerar, que uno siempre por lo general lo escucha del otro lado,

pero una vez que decidimos mis socios y yo constituir la empresa, buscamos la mejor manera posible de cumplir con nuestro objetivo primordial que era entregar un excelente servicio y velar por todas las situaciones adversas en se presentan en el camino.

Algunos de los más comunes incluyen el riesgo cambiario debido a las fluctuaciones de las tasas de cambio, el riesgo político y legal relacionado con cambios en políticas gubernamentales y la inestabilidad política en el país de destino, y el riesgo crediticio por incumplimientos de pago de clientes extranjeros.

Además, hay que estar atentos a los riesgos logísticos, de cumplimiento normativo, de calidad y de competencia en el mercado internacional. Es por esto que considero crucial que las empresas evalúen y gestionen adecuadamente estos riesgos para tener éxito en sus operaciones internacionales.

2) ¿Cuáles son los riesgos más comunes que corre su empresa al brindar sus servicios para la exportación de productos hacia el exterior?

R. Sí, definitivamente. La contaminación de sustancias estupefacientes representa un riesgo adicional que las empresas deben tener en cuenta al operar en el mercado internacional. Esta situación puede surgir de forma involuntaria, donde productos legales podrían ser utilizados sin el conocimiento de la empresa para transportar drogas ilícitas, lo que conlleva serias consecuencias legales y de reputación. Además, existe el riesgo de incumplir regulaciones internacionales y enfrentar sanciones si se exportan productos que contienen sustancias estupefacientes controladas sin la debida autorización. Para mitigar este riesgo, es fundamental que las empresas implementen controles rigurosos en sus cadenas de suministro y se aseguren de cumplir con todas las regulaciones relacionadas con el comercio internacional y sustancias estupefacientes. La colaboración con las autoridades aduaneras y organismos internacionales también es clave para garantizar operaciones legítimas y prevenir cualquier involucramiento no deseado en actividades ilegales relacionadas con drogas.

3) ¿Es la contaminación de sustancias estupefacientes uno de estos riesgos?

R. Sí, la contaminación de sustancias estupefacientes es un riesgo significativo para las empresas de exportación. Puede ocurrir por contaminación involuntaria de productos legales utilizados para transportar drogas ilegales sin el conocimiento de la empresa. Esto puede tener graves consecuencias legales y afectar la reputación de la empresa. Es fundamental implementar controles sólidos y cumplir con las regulaciones para mitigar este riesgo. La colaboración con autoridades aduaneras es clave para prevenir el involucramiento con actividades ilegales relacionadas con drogas.

4) Según su experiencia, ¿En los últimos 5 años ha aumentado o disminuido la contaminación de contenedores?

R. Ha crecido te diría de manera exponencial, la situación misma del país lo amerita. Lamentablemente hay que estar atrás de todo tipo de detalle frente a la situación, porque al mínimo descuido puedes verte perjudicado sin estar enterado y mucho menos involucrado de que tu contenedor fue contaminado.

5) ¿Aproximadamente cuántos casos de contaminación sufre su empresa al año?

R. Gracias a Dios, ninguna hasta el día de hoy, por eso te indique en la pregunta anterior que también la empresa debe tener un control y que evalúen y gestionen adecuadamente estos riesgos para tener éxito en sus operaciones internacionales

6) Según su experiencia, ¿la contaminación de contenedores se da más dentro del puerto o en las rutas?

R. La contaminación de contenedores puede ocurrir tanto dentro del puerto como en las rutas de transporte. Ambos escenarios presentan diferentes riesgos y desafíos relacionados con la manipulación y el transporte de mercancías. Es difícil saber en que momento fue contaminado el contenedor, pero hay varios factores que te puede ayudar a determinarlos, como, por ejemplo, si el camión se descarga directamente en el puerto corres el riesgo de ser contaminado por eso es primordial siempre tener un encargado portuario para el control y revisión de tu propio producto. Te podría decir que hay una mayor probabilidad que sea dentro del puerto, porque en las rutas todo está monitoreado vía satélite es un poco más complicado.

7) ¿Cree que las autoridades portuarias han implementado mecanismos eficientes para la disminución de la contaminación dentro de los puertos?

R. Te puedo decir que sí, pero existen situaciones que se salen de nuestras manos, tengo entendido que se hace un control exhaustivo tanto al personal como los espacios donde reciben la carga, las navieras también cumplen con sus controles. Tal vez no es suficiente, por que aun así se sigue presentando este mismo problema. Creo que si se debiera dar un mejor control a las autoridades y unidades de control, policías, militares etc.

8) ¿De dónde cree usted que viene este problema?

R. Yo creo que es un problema en general, no solo pasa en nuestro país, te puedo decir que es a nivel mundial, el problema no lo sé, muchos factores pueden ser socio-económicos, narcotráfico, controles mal operados y deficientes, no solo es un problema, es una cadena que como resultado final da la contaminación de los contenedores

9) ¿Para usted cuál es la importancia de lograr disminuir la contaminación de contenedores? Mencione 3 posibles resultados que beneficien al país en caso de lograr disminuir el problema.

R. La importancia de disminuir la contaminación de contenedores radica en los siguientes tres posibles resultados que benefician al país:

1. Lucha contra el narcotráfico: Al reducir la contaminación de contenedores con sustancias estupefacientes, se contribuye significativamente en la lucha contra el tráfico ilícito de drogas, evitando que estas sustancias sean transportadas y distribuidas ilegalmente a nivel nacional o internacional.

2. Protección de la seguridad ciudadana: Al disminuir la contaminación con drogas, se reduce el riesgo de que estas sustancias lleguen a manos de consumidores, lo que protege la salud y la seguridad de la población y evita el aumento de la adicción y la criminalidad asociada.

3. Fortalecimiento de la reputación internacional: Al tomar medidas efectivas para prevenir la contaminación de contenedores con sustancias estupefacientes, el país demuestra su compromiso en la lucha contra el narcotráfico y fortalece su imagen en la comunidad internacional como un aliado en la cooperación para enfrentar el tráfico de drogas a nivel global.

Enfrentar este problema es fundamental para garantizar la seguridad y el bienestar de la sociedad, y también para mantener una posición positiva en el ámbito internacional.

10) Mencione 5 medidas que crea usted que ayudarían a disminuir la contaminación de contenedores.

R. Bajo mi experiencia te puedo decir que como primordial estas son las 5 que a mi parecer debe ser tomada a rajatabla y tratar de implantarse la veces que sean necesarias con el fin de velar por las exportadoras y sus clientes.

Inspecciones rigurosas: Implementar inspecciones exhaustivas en puertos y aduanas para detectar y prevenir la contaminación de contenedores con sustancias estupefacientes.

2. Tecnología de escaneo: Utilizar tecnología avanzada de escaneo de carga para identificar de manera eficiente posibles cargamentos ilegales.

3. Colaboración internacional: Fomentar la cooperación entre países y autoridades portuarias para compartir información y mejores prácticas en la lucha contra el narcotráfico.

4. Formación y capacitación: Proporcionar capacitación constante a personal aduanero y de seguridad para que estén preparados para detectar y abordar situaciones de contaminación de contenedores.

5. Control de acceso: Establecer medidas de control de acceso y seguridad en áreas portuarias para evitar la manipulación no autorizada de contenedores y prevenir actividades delictivas. Estas medidas combinadas podrían tener un impacto significativo en la reducción de la contaminación de contenedores con sustancias estupefacientes y contribuir a la lucha contra el narcotráfico.

11) ¿Cree usted que sería útil implementar un manual de mecanismos eficientes para lograr la disminución de la contaminación de contenedores de exportación?

R. Sí, definitivamente sería útil implementar un manual de mecanismos eficientes para lograr la disminución de la contaminación de contenedores de exportación. Proporcionaría directrices claras y uniformes para abordar el problema, mejorando la coordinación entre las autoridades portuarias y las empresas, y promoviendo prácticas más responsables y sostenibles en el transporte de mercancías.

Apéndice II

Sumario sobre los cuestionarios

Se emplearon dos tipos de cuestionarios a la población, preguntas dicotómicas y preguntas abiertas sobre el tema investigado, las preguntas que se realizaron fueron preguntas relacionadas a la exportación, el delito de tráfico ilícito de sustancias catalogadas a fiscalización y sobre la contaminación de contenedores.

Resultado de encuestas

Preguntas dicotómicas

Primera pregunta: ¿Su trabajo está ligado a las exportaciones?

Si: 10

No: 24

No responde: 1

Quiere decir que una tercera parte de los encuestados están ligados al mundo de la exportación.

Segunda pregunta: ¿Sabe usted cuál es uno de los mayores problemas a los que se enfrentan los exportadores?

Si: 12

No: 22

No responde: 1

Implica que la mayoría de los encuestados no saben los problemas que se generan en el ámbito de la exportación.

Tercera pregunta: ¿Ha escuchado sobre la contaminación de contenedores con sustancias estupefacientes?

Si: 29

No: 6

No responde:

Se entiende que los casos de contaminación de contenedores es una noticia alarmante para la población ecuatoriana.

Cuarta pregunta: ¿Cree usted que los puertos del país cuentan con mecanismos eficientes para evitar que los contenedores sean manipulados y contaminados con sustancias estupefacientes?

Si: 33

No: 2

No responde:

Es evidente que la población ecuatoriana tiene claro que las autoridades no han empleado mecanismos para controlar la contaminación.

Preguntas abiertas

Quinta pregunta: Mencione 3 propuestas que crea conveniente para disminuir esta contaminación en los puertos.

Responde: 26

No responde: 9

La propuesta más repetida entre los encuestados es la de implementar tecnología dentro y fuera de los puertos (Scanners, cámaras en puntos ciegos, vigilancia de drones y sensores de movimiento)

Sexta pregunta: ¿Cree usted que realizar un manual con nuevos mecanismos de control ayudaría a disminuir el problema del cual se pregunta? ¿por qué?

Si: 24

No: 3

Tal vez: 2

No responde: 6

Tabulación del cuestionario

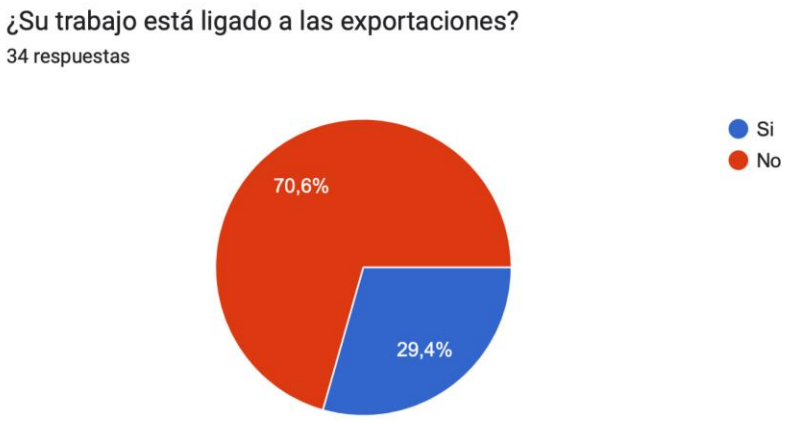


Gráfico 1

¿Sabe usted cual es uno de los mayores problemas a los que se enfrentan los exportadores?
34 respuestas

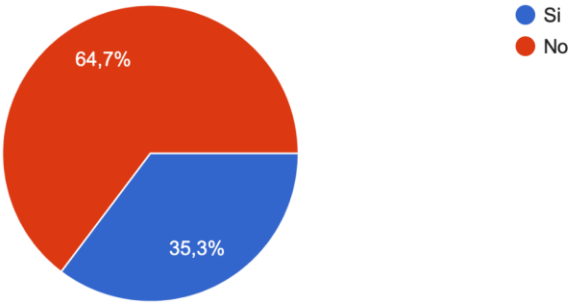


Gráfico 2

¿Ha escuchado sobre la contaminación de contenedores con sustancias estupefacientes?
35 respuestas

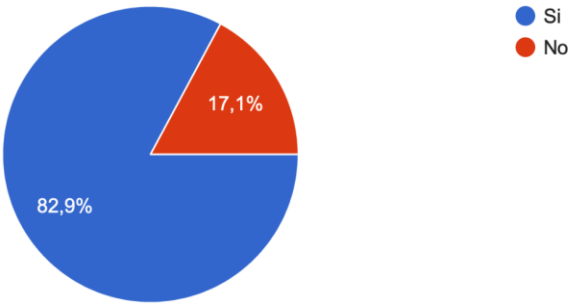


Gráfico 3

¿Cree usted que los puertos del país cuentan con mecanismos eficientes para evitar que los contenedores sean manipulados y contaminados con sustancias estupefacientes?
35 respuestas

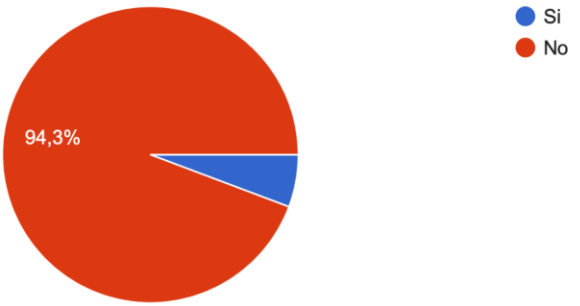


Gráfico 4

Apéndice 3

Propuesta final del proyecto

Se busca brindar por medio del trabajo de investigación una propuesta trabajada bajo los criterios de los expertos entrevistados y de la población encuestada, además de lo investigado sobre los puntos débiles de las rutas y los terminales de carga o puertos marítimos a nivel nacional.

Habiendo encontrado mecanismos efectivos y eficientes que son útiles, se propone lo siguiente:

Trabajar en una normativa específicamente para el delito de tráfico ilícito de sustancias catalogadas sujetas a fiscalización, en la cual se incluya un manual preventivo y de control obligando a los puertos, navieras y exportadores a implementarlo. Dicha normativa deberá ir de la mano con una reforma al artículo 220 del Código Orgánico Integral Penal, en el que además de incrementar la pena, tendrán que imponer una multa pecuniaria equivalente a la pérdida que genere al país el cometimiento de dicho delito.

El manual deberá contar con los siguientes mecanismos:

- Compra de Scanners de contenedores que serán instalados en la entrada de los puertos con el fin de que todo contenedor que entre sea inspeccionado, con esto el 100% de la carga sería revisada antes de su entrada al puerto.
- Estandarización de los mecanismos de trazabilidad en la cadena de transporte. En esta estandarización se incluirán las cámaras dentro del contenedor con el fin de evitar que se produzca el gancho ciego y sellos satelitales.
- Inspectores certificados por el SENAE en cada uno de los centros de acopio de las exportadoras, los cuales tendrán que supervisar el llenado de los contenedores.
- Implementación de autoridades policiales encargadas de prevenir el narcotráfico como custodios dentro de los patios donde se almacenan los contenedores en los puertos y custodia en los buques hasta por lo menos boyas internacionales.
- Implementación de cámaras y sensores de movimiento en los puntos ciegos de cada terminal.
- Análisis psicológico a todo el personal de los puertos.

- Sanciones rigurosas en caso de incumplimiento por parte del puerto, exportadores, navieros, etc.