



GESTIÓN INTEGRADA DE SEGUROS Y LOGÍSTICA INTERNACIONAL

Ing. Rafael Apolinario Quintana, MSc.
Ing. Martha Rodríguez Donoso, MSc.
Ing. Víctor Hugo Briones, MBA.
Ing. José Romero Villagrán, MSc.

comp^{AS}

GESTIÓN INTEGRADA DE SEGUROS Y LOGÍSTICA INTERNACIONAL

Autores:

Ing. Rafael Apolinario Quintana, MSc.

Ing. Martha Rodríguez Donoso, MSc.

Ing. Víctor Hugo Briones, MBA.

Ing. José Romero Villagrán, MSc.

GESTIÓN INTEGRADA DE SEGUROS Y
LOGÍSTICA INTERNACIONAL

Autores:

Ing. Rafael Apolinario Quintana, MSc.

Ing. Martha Rodríguez Donoso, MSc.

Ing. Víctor Hugo Briones, MBA.

Ing. José Romero Villagrán, MSc.



Primera edición: septiembre 2018
© Ediciones Grupo Compás 2018
ISBN: 978-9942-33-045-1

Diseño de portada y diagramación:
Equipo Editorial Grupo Compás

Este texto ha sido sometido a un proceso de
evaluación por pares externos
con base en la normativa del editorial

Quedan rigurosamente prohibidas, bajo las
sanciones en las leyes, la producción o
almacenamiento total o parcial de la presente
publicación, incluyendo el diseño de la portada,
así como la transmisión de la misma por
cualquiera de sus medios, tanto si es electrónico,
como químico, mecánico, óptico, de grabación
o bien de fotocopia, sin la autorización de los
titulares del copyright.

Cita.

Apolinario, R., Rodríguez, M., Briones, V., Romero, J., (2018) GESTIÓN INTEGRADA DE SEGUROS Y LOGÍSTICA INTERNACIONAL, Editorial Grupo Compás, Guayaquil Ecuador, 382 pag

Índice

PARTE I: LOS SEGUROS

CAPÍTULO 1: ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL SEGURO	3
CAPÍTULO 2: DIAGNÓSTICO DEL SEGURO EN ECUADOR.....	22
CAPÍTULO 3: INSTRUMENTOS QUE RIGEN LOS SEGUROS EN EL ECUADOR	36
CAPÍTULO 4: LOS RAMOS DE SEGUROS	55
CAPÍTULO 5: LAS AVERÍAS SIMPLE Y GRUESA, PÓLIZA DE TRANSPORTE.....	77
CAPÍTULO 6: LOS REASEGUROS	90
CAPÍTULO 7: RIESGO DE TRABAJO	96

PARTE II: LA LOGÍSTICA INTERNACIONAL Y SU INFLUENCIA EN EL COMERCIO EXTERIOR

CAPÍTULO 6: FUNCIÓN OPERATIVA DE LA LOGÍSTICA	109
CAPÍTULO 9: DOCUMENTOS UTILIZADOS EN LA CADENA LOGÍSTICA INTERNACIONAL	131
CAPÍTULO 10: MODOS, MEDIOS Y DOCUMENTOS DE TRANSPORTE Y SUS OPERADORES.....	143
CAPÍTULO 11: LOS EMPAQUES Y LAS UNIDADES DE TRANSPORTE DEL COMERCIO INTERNACIONAL	155

PARTE III: OPERACIONES ADUANERAS Y PORTUARIAS

CAPÍTULO 12: OPERACIONES ADUANERAS.....	169
-----------------------------------------	-----

PARTE IV: CADENA DE SUMINISTRO

CAPÍTULO 13: LA GESTIÓN DE LA CADENA DE SUMINISTROS	185
CAPÍTULO 14: LA PLANEACIÓN ESTRATÉGICA Y GESTIÓN LOGÍSTICA	198



Introducción

Esta investigación tiene como principal propósito de estudio el seguro y la logística internacional, la investigación proporcionará una propuesta instructiva que está especialmente concebida para los estudiantes de comercio exterior, negocios internacionales, y carreras afines.

De este modo el planteamiento y desarrollo del libro está dado estratégicamente en cuatro partes para su mayor comprensión: (1) los seguros, en esta parte se registra todos los antecedentes, historia, conceptos, clasificación, y todo lo demás que tenga que ver con los seguros; (2) en esta parte se encontrará todo lo que se relacione con la logística internacional y la gestión de la cadena de suministro y su influencia en el comercio exterior, incluye todo lo que son las funciones, los documentos, los medios y modos, etc.; (3) operaciones aduaneras y portuarias; (4) la cadena de suministro.

Así el objetivo final del presente es lograr un plan educativo, con la intención de saciar las necesidades de los docentes y alumnos en esta especialización, combinando originalidad con teoría ya existente y planteando nuevas ideas hacia los mismos.

Es muy sabido que el comercio exterior abarca una serie de temas y es extenso, aquí pues encontrarán todo lo relacionado al seguro y la logística internacional, todo el enriquecimiento para la educación debido a que, según Nelson Mandela, la educación es el arma más poderosa que puedes usar para cambiar el mundo.



PARTE I
LOS SEGUROS

A white outline of a clipboard with a white rectangular tab at the top center. The text is positioned in the lower right area of the clipboard's body.

CAPÍTULO 1
ANTECEDENTES HISTÓRICOS
DEL SEGURO

Capítulo 1

ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL SEGURO

Resumen

El seguro en Ecuador ha pasado por varias etapas, en la actualidad el mercado asegurador ha tomado fuerza ante un clima de estabilidad aparente. El capítulo que se expone a continuación se enfoca en antecedentes e historia del seguro, hechos relevantes que han trascendido en el mundo, el estudio se realiza con el objetivo de dar a conocer los avances del seguro desde su etapa inicial en las antiguas civilizaciones hasta la actualidad. Conocer la creación de instituciones de seguros públicos en Ecuador y sus estatutos reglamentarios. Se analizará la situación actual del sistema de seguro privado y público, aspectos positivos y negativos emitiendo un diagnóstico acerca de la utilización de éste.

Objetivos.

- Estudiar cronológicamente las etapas del desarrollo del Seguro.
- Identificar las instituciones públicas ecuatorianas de Seguro.
- Analizar la situación actual del Seguro en el Ecuador, sus entidades nuevas.

El seguro

En materia de seguro intervienen instituciones complejas que emplean un sin número de aspectos tanto técnicos, jurídicos, peritajes, financieros, entre otras (Peña, 2000).

“El seguro es el prototipo de contratos aleatorios, en la medida en que el tomador realiza una prestación, el pago de la prima, y a cambio puede que no reciba contraprestación material alguna si no ocurre el siniestro asegurado; o en cualquier caso, si recibe la contraprestación puede que haya un hecho presuntivo por mucho más o mucho menos que su valor” (Gastaminza, 2000).

El criterio de Gastaminza concuerda con el Art 29 de la Legislación sobre el contrato de seguro que menciona “el interés económico que ocurre

desde la fecha en que el asegurador asume el riesgo hasta el día que surge el siniestro que condiciona la obligación a su cargo" (Seguros, 2013).

También el criterio de Gastaminza hace referencia al inicio de la contraprestación, en la que se manifiesta una acción, en virtud del cual, por una parte, el asegurado (entiéndase éste como la persona natural o jurídica, beneficiario de un seguro) se hace acreedor, mediante el pago de una remuneración (prima) de una prestación que habrá de satisfacerla; la otra parte el llamado asegurador, cuando se produzca un siniestro.

Historia del Seguro en el Mundo

En el escrito realizado por Eduardo Peña, manifiesta que los principios del seguro son universales, objetivos, científicos y antiguos, confundiendo con los primeros actos de previsión de los hombres (Peña, 2000).

La evolución del seguro, en el mundo, está relacionada con la evolución de la organización social, que inicialmente se remonta a las antiguas civilizaciones griega- romana, probablemente por los babilonios e hindúes, quienes efectuaban contratos a la Gruesa financiando pérdidas.

En la edad media se acostumbraba a conformar asociaciones religiosas, que colectaban y distribuían fondos entre los miembros para posibles eventos o sucesos fortuitos utilizados en casos de muerte de alguno de ellos, hasta el moderno sistema legal que rige todos los contratos de seguros en sus diferentes ramas y coberturas (Sosa, 2011).

Por su parte los gremios medievales realizaban misiones que consistían en prestar ayuda humanitaria por enfermedad, incapacidad o muerte de alguno de los que conformaban el gremio. Conocido documentalmente, el seguro marítimo fue el primer sistema de aseguramiento propiamente dicho, a causas de la evolución y alcances que se iba dando en el comercio marítimo.

En Inglaterra se formaron las primeras empresas de seguros entre los siglos XVII y XVIII, la modalidad que se utilizaba para ofertar el seguro consistía en salvaguardar a las personas y patrimonios utilizando fórmulas legales de

protección y amparo. También se conoce que los monarcas persas se comprometían a ayudar en sus empresas a aquellos de sus súbditos que les hicieran grandes regalos.

La póliza era el resultado que el súbdito pagaba al asegurador, es decir al monarca. También los comerciantes de Rodas practicaban una especie de seguro mutuo llamado **Medio General**, que se constituía entre todos un fondo que se utilizaba para compensar a uno de ellos en caso de siniestro (Tortella, 2014).

En Atenas durante el siglo IV A.C. se practicaba un tipo de contrato mercantil parecido al código de Hammurabi, que mediante contrato previo el comerciante que sufría un siniestro quedaba en devolver el préstamo que había financiado la expedición (Tortella, 2014).

En Grecia y Roma, los Collegia o Gremios practicaban también un tipo de seguro de entierro y de vida o pensiones a través de cuotas que aportaban sus miembros, se constituía un fondo con el cual se pagaban los gastos de entierro o compensaciones de viudez a las esposas supervivientes. Los gremios medievales practicaban de igual manera este seguro (Tortella, 2014).

Contrato del préstamo a la gruesa

En la edad antigua se utilizó con mucha frecuencia, el préstamo a la Gruesa como una añeja modalidad que se ejecutaba como forma de seguro de vida; el préstamo a la Gruesa era empleado en el tráfico marítimo y consistía en: un contrato en el que se identifican a dos personajes, el uno presta una cierta cantidad de dinero para cubrir el riesgo de un bien que se encuentre amenazado por un suceso marítimo, condicionando al tomador del contrato que si desapareciera o se perdiera los objetos, él debía devolver la cantidad prestada con un premio previamente pactado (Derecho Mercantil, 2013).

El contrato de préstamo a la Gruesa determinaba que, si el barco o carga se perdía durante el viaje, el préstamo se entendería como cancelado,

quien deseaba obtener este contrato debía proveer de recursos monetarios por los altos costos que acarrea el contrato, algunos recurrían al financiamiento por parte de bancos para adquirir el seguro.

El seguro propiamente dicho ha transcurrido por varios sucesos desde la antigüedad desde la primera etapa de la historia del seguro en el mundo hasta nuestros días. Las diferentes civilizaciones y los periodos de tiempo transcurridos son testigos de las modalidades de seguros existentes teniendo sus divergencias y analogías a medida que se forjan las sociedades, así Durvan (2012) en su gran enciclopedia del mundo menciona que los primeros seguros sobre la vida humana tienen su aparición en los viajes que se realizaban entre océanos, los piratas vagaban por los principales mares capturando a menudo capitanes y a las tripulaciones de los barcos para posteriormente cobrar rescate. Para resolver los peligros que afrontaban los capitanes y la tripulación se estableció un seguro para garantizar su rescate que luego terminó en la contratación de los seguros contra muerte derivada o producto de los viajes realizados.

En el siglo IX se establecieron las denominadas "GUILDAS", dedicadas a abolir el sistema de salarios y a establecer el autogobierno en la industria a través de un sistema de gremios nacionales en conjunto con el estado. Las Guildas establecieron gremios medievales que se fundaron para ayudar a los miembros de la asociación y se formaron contra pérdidas ocasionadas por incendios, inundaciones o robos.

El primer contrato de seguro marítimo se efectúa en el año 1347, por medio del cual se aseguró al por primera vez el buque llamado **Santa Clara**, cuya ruta fue Génova-Mallorca (Barrera, 1991). Dicho contrato de seguro marítimo se conserva actualmente en el archivo notarial genovés. En el año 1385 aparece la primera póliza como acto sucesor del primer contrato de seguro dado en Génova Italia en 1347.

En 1435 surgió la más antigua reglamentación y se promulgó en Barcelona "**La Ordenanza del Seguro Marítimo**". Luego años más tarde en 1549, en la edad moderna el rey Carlos V dio a conocer la primera ley marítima que

regula con carácter obligatorio el contrato de seguro obligatorio (Graf, 1957).

Las primeras pólizas de seguro de vida se emitieron en 1583 en Londres en la institución **The Royal Exchange** por comisionistas quienes realizaron su comercialización. En 1667 Nicolás Barbón, médico de profesión decide crear una compañía aseguradora contra incendio llamada Fire Office, a razón del incendio de Londres, el cual provocó grandes pérdidas económicas y materiales, donde se destruyeron alrededor de 13.200 casas y 90 iglesias. Lloyd's de Londres en 1686 fue partícipe de elaborar las primeras estadísticas sobre investigaciones de probabilidades en pérdidas sobre acontecimiento de riesgos en navegación, las estadísticas eran calculadas sobre soportes al seguro científico (Flores, 2000).

A partir del siglo XVII el seguro de vida comienza a sufrir una etapa de eventualidades y sucesos que generan su periclitamiento por la alta dificultad de calcular el costo real del seguro, dando paso a lo que se llamaría "**Tontolinas**"; lo que sería un sistema de anualidad en base a un contrato de renta vitalicia propuesto por el italiano Lorenzo Tonti.

A finales del siglo XVII el matemático Blas Pascal dio paso a través de su agudeza al cálculo de probabilidades y a la teoría de los grandes números, con su teoría se realizaron cálculos de rentas vitalicias e indemnizaciones por muerte, para el cálculo se utilizaba la edad de la persona que lo requería y el interés compuesto.

Historia del seguro en Ecuador

En Ecuador a finales del Siglo XIX existían únicamente compañías extranjeras que ofertaban seguros de transporte e Incendio, en 1933 se gestiona para que la Superintendencia de Bancos, sea el Organismo de Control para las compañías de seguros y reaseguros debido a la creación de compañías nacionales. En el año 1940 la primera compañía de seguro en Ecuador que se crea es **La Nacional** y que luego a partir del año 1943 **La Unión Compañía Nacional de Seguros S.A.**; en la actualidad es denominada Generali.

En octubre de 1935 se expidió el primer reglamento en materia de Seguro, instrumento que normalizaría a las instituciones de seguros. En 1936 se realizó una reforma en la ley con el objetivo de preservar a las compañías nacionales, esta reforma implantaba que las compañías sean las encargadas de realizar los seguros de importación, años más tarde se expide por decreto ejecutivo No. 130 la primera Ley de Inspección y Control de Seguros.

La Ley sobre Inspección y Control de Seguros se promulga en 1938 bajo un marco legal y que sirvió para el fortalecimiento de las empresas aseguradoras en la década de los 60, permitiendo nuevas coberturas y capacitación de nuevos sectores empresariales afianzando la relación entre el asegurado y asegurador.

En 1943 la Unión Compañía Nacional de Seguros S.A. emitió la póliza de aviación, la primera suscrita en el Ecuador, para luego darse la creación de los Seguros de Fianzas y de Fidelidad en 1945. Entre 1946 y 1947 se introdujeron los ramos como los seguros de accidentes personales, rotura con fractura y automotores; Cinco años más tarde el seguro de garantías se ejecuta por medidas de cumplimientos de contratos. En el año de 1963 se impuso la Legislación Sobre el Contrato de Seguro que fue anexada dentro del Código de Comercio.

En 1965 se expide la Ley General de Compañías de Seguros, mediante Decreto Supremo 1551, promulgado en el Registro Oficial No. 547 convirtiéndose en la nueva ley rectora del seguro en el país. En 1967 se promulga la codificación de la Ley de Compañías y Seguros que se mantuvo vigente hasta 1998, tiempo en el cual las condiciones económicas y sociales del país experimentaron cambios sustanciales tanto en su estructura productiva y comercial interna cuanto en su forma, magnitud y transparencia de sus relaciones económicas comerciales. Para el 2006 Generali Seguros introduce la póliza de exequias y al finalizar el 2008 existe el Seguro Integral para Pymes como producto novedoso del mercado.

Seguro público ecuatoriano

El seguro social es el instrumento básico de la seguridad social, estableciéndose como un servicio público de carácter nacional, con sentido solidario y para precautelar a todos los trabajadores que tenga una relación laboral.

La seguridad social en el sector público garantiza el derecho a la salud, la asistencia médica, la protección de los medios de subsistencia y los servicios sociales necesarios para el bienestar individual y colectivo, además de otorgar pensiones bajo cumplimiento de los requisitos legales enmarcados y garantizados por el Estado; su cumplimiento está a cargo de entidades o dependencias públicas, organismos descentralizados, conforme lo dispuesto en la ley y demás ordenamientos legales.

El seguro público ecuatoriano inicia en el siglo XX, su origen se remonta en desde el año 1906, y tras el transcurso del tiempo se crean entidades y leyes que se convertirían en ícono representante del Seguro público en Ecuador, esta institución hoy es llamada como el Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social.

Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS)

El origen de esta institución se encuentra fundamentado en leyes dictadas en varios años desde 1905, 1915, 1918 y 1923 para amparar y garantizar a los empleados públicos, educadores, telegrafistas y dependientes del poder judicial. El Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS) se fundamenta en los principios de solidaridad, obligatoriedad, equidad y suficiencia. El IESS forma parte del Sistema Nacional de Seguridad Social, busca la seguridad ciudadana ejecutando el Sistema del Seguro General Obligatorio (Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social, 2012).

Siguiendo comentando de su historia, esta institución pública para el año 1928 se dio la creación de la caja de pensiones, tenía como función asegurar a las personas que laboraban en el sector público y privado, entre

los beneficios se encontraban el fondo mortuario, jubilación y montepío civil. En 1935 por decreto supremo No. 12 de la ley del Seguro Social Obligatorio se crea el Instituto Nacional de Previsión, pregonando la práctica del seguro social obligatorio y fomentando el seguro voluntario y sus actividades del instituto empezaron a ejecutarse el primero de mayo de 1936.

Con el fin de brindar servicios y beneficios de calidad en materia de seguro y afiliación en 1937 se incorpora la **Caja del Seguro Social** a través de la reforma a la Ley del Seguro Social Obligatorio rigiendo sus operaciones el 10 de julio de 1937. Siete años más tarde se otorgó la consolidación del Sistema de Seguro Social por medio del estatuto de la Caja del Seguro. Dicha Ley del Seguro Social Obligatorio entró en vigor en 1942.

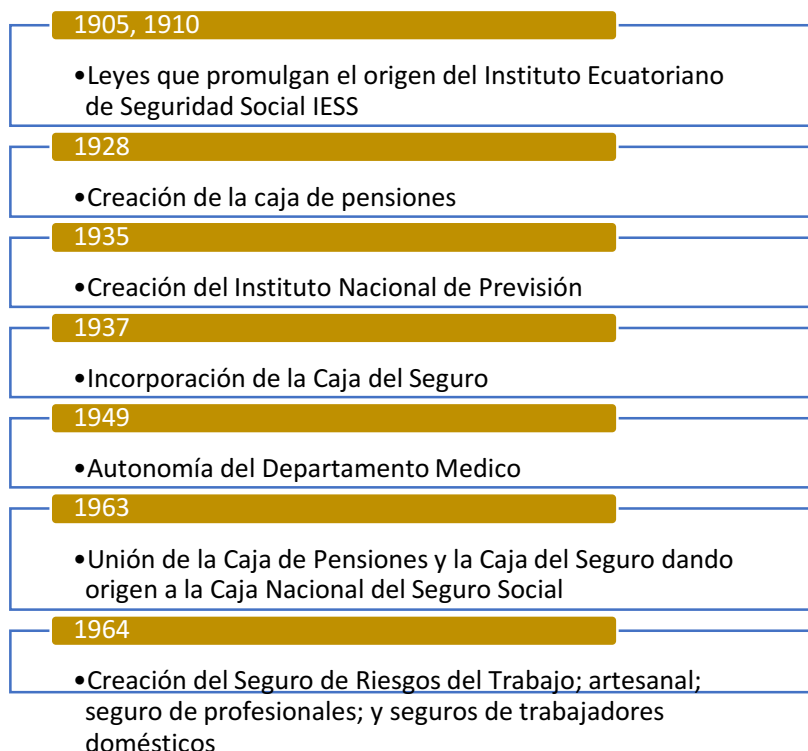


Figura 1. Cronología del IESS

Para 1949, se implementa la autonomía del Departamento Médico, bajo la responsabilidad de la dirección del Consejo de Administración de la Caja del Seguro, con financiamiento, contabilidad, inversiones y gastos administrativos propios. En 1963 se realiza la unión de la Caja de Pensiones y la Caja del Seguro dando como resultado la creación de la **Caja Nacional**

del Seguro Social. Un año después se creó el **Seguro de Riesgos del Trabajo**, además de los Seguros Artesanales, Seguros de Profesionales y los Seguros de los Trabajadores Domésticos, años más tarde se determinó la inexcusable necesidad de replantear los principios rectores adoptados 30 años atrás en los campos actuariales, administrativos, prestacionales y de servicios, esto generó la terminación y finalización del Código de Seguridad Social para convertirlo en el instrumento de desarrollo y aplicación del principio de justicia social. Finalmente, en 1970 el IESS se constituye mediante decreto supremo N.º 40 del 25 de julio de 1970, dejando atrás a la Caja Nacional del Seguro Social. Para el 20 de noviembre de 1981, por decreto legislativo se dictó la Ley de Extensión del Seguro Social Campesino. En 1986 se estableció el seguro obligatorio del trabajador agrícola, el seguro voluntario y el fondo de seguridad social marginal a favor de la población con ingresos inferiores al salario mínimo vital. El Congreso Nacional en 1987, integró el consejo superior en forma tripartita y paritaria con representación del Ejecutivo, empleadores y asegurados. Se estableció la obligación de que consten en el presupuesto General de Estado las partidas correspondientes al pago de las obligaciones del Estado. En 1991, el Banco Interamericano de Desarrollo, en un informe especial sobre seguridad Social, propuso la separación de los seguros de salud y de pensiones y el manejo privado de estos fondos.

Los resultados de la consulta popular de 1995 negaron la participación del sector privado en el seguro Social y de cualquier otra institución en la administración de sus recursos. La Asamblea Nacional, reunida en 1998 para reformar la Constitución Política de la República, consagró la permanencia del IESS como única institución autónoma, responsable de la aplicación del Seguro General Obligatorio. El IESS, según lo determina la vigente Ley del Seguro Social Obligatorio, se mantiene como entidad, con personería jurídica, recursos propios y distintos de los del Fisco. El 30 de Noviembre del 2001, en el registro Oficial N. 465 se publica la Ley de Seguridad Social que contiene 308 artículos, 23 disposiciones transitorias, una disposición especial única, una disposición general, también de acuerdo con la investigación

indica que es una organización que realiza funcionamientos y actividades donde ejecuta todo lo que conlleva a la fraternidad, eficacia, igualdad, y abastecimiento, enfocándose en realizar el sistema general que en sí tiene relación con el sistema nacional del seguro social. Así se encuentra conformado por servicios y prestaciones donde es necesario que el afiliado al seguro general se encuentre al día en los pagos de sus aportes, todos los empleadores deben estar al día en sus pagos mensuales en el sector privado o público, dado que al estar afiliado al IESS cuenta como tal desde el primer día de labores. Según el IESS a los afiliados le corresponden entregar un aporte de 9.45% del sueldo o salario, mientras que al empleador, el 11,15% del salario del trabajador, por lo que es obligación estar al día en los pagos para poder tener el uso de su derecho como afiliado, además que brindan prestaciones y servicios de seguros siendo programas que fomenta y brinda protección y medicina preventiva, otorgando la atención médica, odontológica, maternidad y todo lo que éstos conllevan. También están los servicios de diagnóstico de laboratorio e imagenología con hospitalización y control exclusivo para cirugías o tratamientos de enfermedades crónicas o a su vez enfermedades catastróficas.

El IESS, indica que el afiliado tiene derecho por enfermedad cuando reúne y cumple mínimo contando desde el primer día laboral tres meses de aportes, se otorga al afiliado el derecho por enfermedad a sus hijos hasta los 18 años de edad, a su cónyuge o conviviente del afiliado al realizar el aporte de 3,41% del salario de aportación, a su vez abarca al cónyuge o conviviente de jubilado con un descuento de la pensión del 4,15%; el jubilado puede hacer validez de su derecho a hijos de hasta 18 años de edad sea éste por vejez, invalidez, y de montepío.

EL IESS, según su reglamento indica que la mujer tiene el derecho por maternidad siempre y cuando la afiliada conste con doce meses de aporte constantes; además concerniente a sus prestaciones del seguro del riesgo del trabajo, el afiliado está protegido con prestaciones de salud y prestaciones económicas, desde el primer día de trabajo, teniendo sus

derechos en caso de accidentes de trabajo. También realiza prestaciones a los trabajadores que consten en el seguro social que adquieren una enfermedad a nivel profesional.

Los servicios que brinda el IESS como riesgo del trabajo son los siguientes:

- Realizar las capacitaciones y talleres de prevención, con las elaboraciones de auditorías a compañías.
- Indemnizar de tal manera como pensión o de forma de capital
- Abarcan también las pensiones o indemnizaciones sea de forma mensual, temporal o permanente, dependiendo de la gravedad del afiliado.
- Prestar también las asistencias médicas, hospitalización, y de rehabilitación.

Entre las prestaciones del seguro de pensiones, el afiliado puede proceder al derecho de jubilación por invalidez siempre y cuando este haya tenido un máximo de 60 años y 30 aportes, además que existe el caso que éste tenga 15 aportes y una edad de 65 años.

El trabajador que pertenece al seguro social puede ejecutar del derecho de jubilación por invalidez siempre y cuando reúna los requisitos como un mínimo de cinco años de aportes al IESS y que la invalidez sea por una enfermedad que le impida realizar el trabajo.

La jubilación por discapacidad acorde a la Ley Orgánica de Discapacidad puede jubilarse los afiliados cuando registren un tiempo de 25 años de aportes y sobre todo sin límite de edad. Esto se refiere que toda persona que haya formado parte de sus aportes al IESS por más de 25 años puede gozar de su jubilación sin límite de edad.

El seguro de montepío según el IESS, está dirigido exclusivamente a los afiliados que adeudan o jubilados que fallecen y que cumplen con la lista de requisitos mínimos teniendo el derecho a recibir pensiones mensuales de montepío. También está el auxilio de funerales que todo afiliado puede acceder a esta prestación siempre y cuando estas registren 12 meses continuos de aportes al IESS y desde ahí los pensionistas que receipten su

pensión a la fecha de su muerte propagan el derecho de los gastos al funeral.

El Seguro Social también ofrece la ventaja de que las personas puedan acceder a la afiliación voluntaria en la cual las personas naturales pagan un aporte para acceder a las prestaciones que ofrece el seguro.

La afiliación al Seguro Social Campesino sólo puede acceder comunidades u organizaciones que cubre a familiar y pagan un aporte bajo de lo que normalmente pagan los afiliados.

Los aportes que paga el empleador y el empleado varían con respecto a los seguros que oferta el Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social, a continuación, se detalla cada aporte como está segregado lo que paga el empleador y el empleado:

Tabla 1. *Aportes personales y patronales*

Trabajadores del Sector Privado Bajo Relación de Dependencia, y miembros del Clero Secular			
Concepto	Personal	Patronal	Total
Seguro de invalidez, vejez y muerte	6,64	3,10	9,74
Seguro de salud	0,00	5,71	5,71
Seguro de riesgo del trabajo	0,00	0,55	0,55
Seguro de cesantía	2,00	1,00	3,00
Seguro campesino	0,35	0,35	0,70
Gastos administrativos	0,36	0,44	0,80
TOTAL, APORTES	9,35%	11,15%	20,50%

Fuente: IESS

El aporte que paga el empleado va en relación del sueldo que gana y éste no puede ser mínimo que el salario básico unificado. En cuanto a la afiliación del empleado esta da por finalizado dos meses posteriores una vez que el trabajador cesa sus obligaciones de relación laboral con su empleador. El trabajador para no perder la afiliación al seguro social puede

acogerse a la afiliación voluntaria para hacer uso de las prestaciones que ofrece el seguro social.

Instituto de Seguridad Social de las Fuerzas Armadas (ISSFA)

La Seguridad Social Militar se define como el servicio promovido por el Estado y de carácter obligatorio para todos aquellos quienes integren las fuerzas castrenses. El Instituto de Seguridad Social de las Fuerzas Armadas (ISSFA), confiere prestaciones de medidas reparadoras y preventivas, a través de un régimen especial de servicio y asistencia social a favor del profesional militar y su familia, amparada por leyes legalmente instituidas. La seguridad militar ampara medidas protectoras y restauradoras, constituyéndose como un régimen de seguridad social, siendo un logro militar el afianzamiento de la organización y las coberturas social militar cubre todos los riesgos profesionales a los que están expuestos los miembros de las fuerzas armadas. Al igual que el IESS, el ISSFA tiene su historia, pero que converge con la finalidad de extender los beneficios al colectivo militar, para esto, se promulgó la Ley de jubilación montepío civil, ahorro y cooperativa, punto de partida de la seguridad social ecuatoriana y de la Ley de retiro militar expedida por parte del gobierno del Dr. Isidro Ayora en 1928.

En 1939 se propagó la Ley de pensiones de las Fuerzas Armadas, con el seguro de cesantía militar para oficiales en servicio activo como empuje y motivación para sus miembros. Luego en 1949 se crea la cesantía militar para tropa, con la finalidad de implantar un cuerpo de ejército y aviación ajustada y en 1951 se expande la cesantía militar para la armada. Mediante decreto legislativo el 23 de octubre de 1953, se cambia la denominación de cesantía militar para oficiales y tropa, por el de **Cooperativa de Cesantía Militar**, cuyos fondos eran administrados por la caja de pensiones.

Se presentó un proyecto de ley por parte de las Fuerzas Armadas del Ecuador (FF.AA.) en 1982, el cual fue negado por temas políticos, años más tarde se retomó la idea por medio de un plan estratégico cuyo resultado fue expedir la **Ley de Seguridad Social de las FF.AA.** el 7 de agosto de 1992.

A diferencia de la Seguridad Social Militar del mundo occidental, el ISSFA se comprende como el Régimen de Contribución que se gestiona en el ideal del Militar Ecuatoriano (ISFFA, 2012).

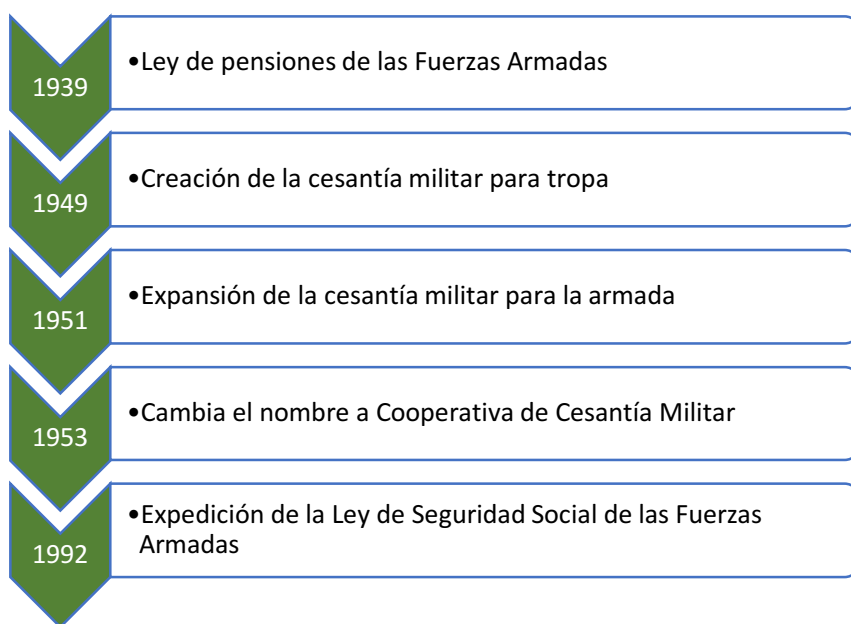


Figura 2. Cronología ISSFA

La seguridad social militar tiene como objeto amparar y cubrir al militar de todos los riesgos, que en su práctica profesional, además de lo que suceda en el ámbito familiar. En la formación y estabilidad de la institución pública se debió transitar por varias etapas empezando por leyes y transformaciones que impulsaron el correcto manejo de la nueva oficina de seguridad social. Cabe mencionar que el ISSFA brinda muchos beneficios a los afiliados militares, incluyendo a los hijos y esposas de ellos, esto ha contribuido y se ha evidenciado una gran demanda por parte de muchos jóvenes por formar parte de la institución militar, pensando en asegurar de una u otra manera, su futuro y el de sus seres queridos (Guiedon, 2010).

Instituto de Seguridad Social de la Policía Nacional (ISSPOL)

La Policía Nacional siguiendo los pasos de las Fuerzas Armadas realiza su independencia en materia de seguridad social con los principios de solidaridad, obligatoriedad, universalidad, equidad, eficiencia, subsidiariedad y suficiencia, para el beneficio de sus afiliados. La Seguridad Social Policial comprende establecer previsión, ayuda y asistencia

salvaguardando el bienestar de los miembros que conforman sus filas. La creación de esta institución permitió que los fondos que se mantenían en conjunto entre la Policía Nacional con la caja militar de las Fuerzas Armadas se separen y se destine para sus miembros.

El IESS estaba encargado de operar, gestionar y dirigir en su totalidad la administración de los intereses de las Fuerzas Armadas, así como los de la Policía Nacional, pero con varios procesos se fueron independizando; en la actualidad manejan sus propios fondos.

Esta institución de Seguridad Social Policial comprende las instituciones de previsión, ayuda y asistencia total, llevando consigo los principios básicos que están fundados en:

1. Garantizar protección ante riesgos asistenciales y monetarios al miembro policial, además de sus familias.
2. Mejorar el nivel de vida de sus afiliados en forma constante redistribuyendo sus fondos en forma eficiente.
3. Brindar asistencia y protección a los más necesitados y no asalariados de la mutualidad de la policía nacional como parte de su responsabilidad social.

Entre los derechos de los afiliados están las prestaciones de retiro, invalidez y muerte, enfermedad y maternidad, vida, accidentes profesionales, mortuoria, fondos de reserva e indemnizaciones profesionales, que están vinculados estrechamente a la preservación del orden interno y desarrollo nacional, que lleve a su profesionalismo con el bienestar social y superación de sus miembros, a través de leyes que garanticen la administración óptima, el manejo austero de sus bienes y recursos y la participación solidaria y comprometida en el ejercicio de sus funciones.

En la Seguridad Social policial según lo que se determina en el marco legislativo, los participantes que intervienen están definidos de la siguiente forma:

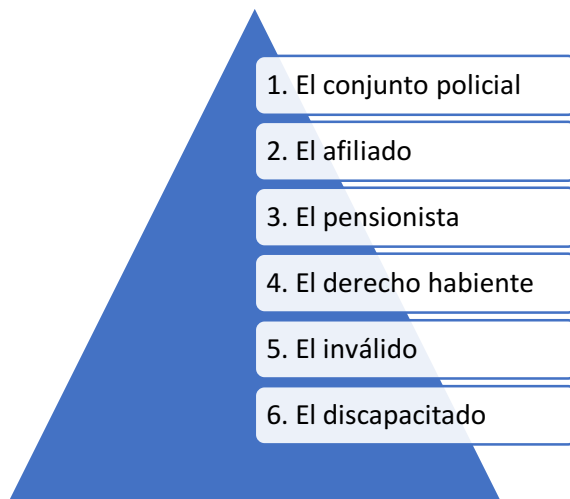


Figura 3. Participantes en la Seguridad Social

1. El **conjunto policial**: Aspirantes, tropa, oficiales y el policía en servicio activo y pasivo.
2. El **afiliado**: Se entenderá como el afiliado todos los miembros que tendrán a sus beneficiarios.
3. El **pensionista**: Es aquel que ejerce el derecho de cobrar una pensión por parte del estado, por discapacidad o por retiro.
4. El **derecho habiente**: Es el familiar que gozará de los derechos que poseía el asegurado una vez que este fallezca, se entenderá como el familiar calificado.
5. El **inválido**: Es el asegurado que por actos accidentales por servicios o a consecuencia de su labor ha sufrido mutilación o pérdida alguna de sus facultades y que no puede desempeñar su función dentro de la institución.
6. El **discapacitado**: Es el policía en servicio activo que sufre accidentes o enfermedades profesionales en forma temporal eliminado parte de sus facultades y que sí puede seguir laborando o ejerciendo sus funciones, pero en forma limitada.

Según la normativa de la ISSPOL su afiliación a la institución es obligatoria e irrenunciable, para todo policía en servicio activo o pasivo. El término de la afiliación puede ser interrumpido por fuerzas mayores como la defunción

del asegurado, sentencia de un delito de traición cometido y demostrado como tal o por la separación del policía por las causales de prestaciones.

Entre los seguros sociales están los seguros de retiro que es la prestación en dinero de carácter vitalicio, donde el policía que decide retirarse o darse de baja reciben este beneficio, pero deben tener como mínimo 20 años de servicio activo y efectivo en la Institución. Estas pensiones vitalicias deben obligatoriamente cumplir con condiciones entre las que menciona indica que el 70% de la pensión a recibir equivale al sueldo imponible vigente a la fecha de la baja, además que por cada año efectivo de servicio activo tendrán derecho al 3% adicional hasta llegar al 100% del total de la pensión.

El seguro de invalidez es la prestación de dinero que finaliza con la rehabilitación o muerte del beneficiario, para que el miembro policial se acoja a este beneficio, el asegurado tendrá que estar en servicio activo y que la incapacidad fuese causada por actos de accidente o enfermedad no profesional y que tenga al menos cinco años en la institución, desenvolviéndose en el área de trabajo. El seguro de muerte está destinado a los derechohabientes del asegurado; esto es dirigido al ó la cónyuge, quien en unión libre demuestre tener relación directa con el asegurado, el hijo menor de edad o hijo discapacitado pudiendo ser mayor de 18 años, también están amparados los hijos solteros de hasta 25 años que no realicen una actividad laboral y se encuentre legalmente estudiando. En caso de no existir ninguno de los derechohabientes mencionados tendrá la potestad de cobrar el seguro la madre del asegurado, y si faltando la madre el derecho lo obtiene el padre el cual debe estar en condiciones de incapacitado para trabajar, cualesquiera de ellos pueden cobrar el derecho de montepío. Ahora bien, existe la contraparte y es que el seguro de muerte puede ser absuelto cuando el beneficiario fallezca, los hijos conformen un matrimonio o los hijos mayores de edad se encuentran laborando o dejen de estudiar.

Los seguros de vida son las prestaciones en dinero otorgado a los derechohabientes del asegurado fallecido y es dado por una sola vez. Este

seguro obligatorio es para el personal policial que se encuentre ejerciendo la profesión y potestativo al policía en servicio pasivo.

Los créditos que recibe el asegurado son los créditos quirografarios ordinario que son préstamos que pueden llegar hasta la suma de cuatro veces el sueldo del asegurado debiendo cancelarse en un plazo de 24 meses y el préstamo quirografario emergente por enfermedad puede ser una cuantía que suma hasta seis veces el sueldo del asegurado, pagados en un lapso de hasta 36 meses.

Los préstamos hipotecarios son otorgados a los miembros de la policía nacional y pensionistas por una sola vez y para aquellos que no posean vivienda en nombre propio.

Los préstamos prendarios están dados de acuerdo con la capacidad de endeudamiento o que se deje en garantía, siendo este el valor máximo que por ley y políticas de la institución puede comprometerse para el pago de obligaciones dentro de la policía nacional siendo el 50% de la suma de la remuneración mínima unificada más el rancho para el personal activo y pasivo de su 50% de sus pensiones, verificándose el monto máximo y plazo a solicitar el préstamo.



CAPÍTULO 2
DIAGNÓSTICO DEL SEGURO
EN ECUADOR

Capítulo 2

DIAGNÓSTICO DE LOS SEGUROS EN EL ECUADOR

Resumen

Actualmente el mercado asegurador ecuatoriano ha progresado ante un clima de estabilidad aparente, después que al final del siglo veinte con la debacle financiera también sufrieron trastoque financiero que llegó a desaparecer a casi el 40 % de empresas que brinda este producto. En este capítulo se estudiará la actual situación del sistema de seguro público y privado, cómo se han direccionados sus reglamentaciones con un acompañamiento de políticas que han contribuido al desarrollo del sector y mantener un alto grado de competitividad. Además de la realidad y actualidad de los seguros como su rol en la sociedad y los nuevos retos de desafío.

Objetivos.

- Analizar la situación actual del seguro en el Ecuador, su desarrollo y el aporte a la sociedad.
- Identificar aspectos positivos y negativos de la aplicación de los diferentes ramos del seguro.
- Diagnóstico de la evolución de actividades aseguradoras en sus diferentes ramos.

Servicio público y privado

Las comparaciones son en gran medida fuentes de conversación y dilemas en la sociedad cuando se trata de actividades de distintas instituciones, pero que su razón de ser son iguales y a la vez diferentes donde los temas similares llegar en dar un bienestar al asegurado; esto es lo que sucede con el seguro social y el seguro privado, en donde las especulaciones por saber

quién ofrece mejores servicios o cuáles son las características y funcionalidad que ofrecen estas instituciones para su existencia.

Con el transcurso del tiempo las empresas crecen de modo gradual, generan mayor organización y coordinación interna y mejores sistemas de información, aunque en algunos momentos esto no sucede y empezando así las controversias. El seguro tiene dos grandes manifestaciones en la sociedad, son la seguridad social y el seguro privado.

La Seguridad Social es el sistema obligatorio de cobertura, que tiene como responsabilidad la protección y bienestar de los ciudadanos, realiza prestación económica en caso de jubilación, riesgos presentados por el trabajo que se da por incapacidad laboral, por muerte, y por desempleo del asegurado.

El seguro privado cubre y protege a las personas o entidades que contratan un ramo para efecto de establecer alguna medida de prevención hacia un bien, persona u objeto pudiendo ser de suscripción obligatoria o voluntaria.

En materia de seguro social, los debates son habituales en la sociedad debido a las controversias generadas a través del tiempo que son por su atención en varias dependencias, a la necesidad de cortos, medianos y largos plazos o desniveles de responsabilidad, criterios que son vistos desde la perspectiva de los afiliados.

La investigación del modelo mixto define al seguro social como la entidad encargada de prestar un seguro obligatorio, que cubre la salud, el riesgo de trabajo, el sistema de pensiones por vejez, muerte e invalidez, seguro social campesino y proveer a los individuos del servicio de cesantías, fondos de reservas entre otras.

Es innegable, que el seguro social ha logrado poseer mejores criterios de responsabilidad y de servicios, tal vez porque el control en estas instituciones es desde un tiempo atrás el mayor, en circunstancia que la satisfacción

gubernamental y empresarial se traduce en la satisfacción de cada individuo que adquiere un servicio.

Con el pasar del tiempo el IESS se ha estructurado de tal manera que busca efectuar reformas aplicadas a la organización, una de ellas es la estructura la cual está conformada con la creación de un sistema mixto de pensiones sujeto a un régimen solidario obligatorio, que incluye a todos quienes trabajan y el régimen de ahorro individual por medio de aportes personales de trabajadores de forma voluntaria.

En el Ecuador, la evolución de las actividades aseguradoras y los planes en el fondo de pensiones ha contribuido a que la dinámica que las afectan sea una de las más avanzadas del sistema financiero ecuatoriano, por tales motivos ha sufrido constante y continuas modificaciones legislativas que han permitido mantener la su presencia emprendedora paralela a la ordenación y supervisión pública de las actividades aseguradoras y de pensiones. Se sabe que la administración pública a través de instituciones legalmente constituidas son entes reguladores y de supervisión de las empresas aseguradoras que busca testificar una situación solvente que les permita cumplir con su objeto social.

El seguro privado es contratado directa y voluntariamente para cubrir ciertos riesgos, mediante el pago de una prima que está a cargo exclusivo de ellos, estos se concretan con la emisión de una póliza en la que constan los derechos y obligaciones de los asegurados y aseguradoras.

La historia se remonta en que el Ecuador las normas sobre seguro eran desde la Colonia, además con el Código de Comercio Español de 1829 hasta mayo 1882, año en que entró en vigor el primer de **Código de Comercio**. Hasta septiembre del 2014 en el país existían alrededor de 44 empresas de seguro, en su mayoría con movimiento activo en el área (Peña, 2012).

El objeto del seguro privado puede clasificarse en seguros sobre las personas y seguros sobre la propiedad. Los seguros sobre las personas comprenden el seguro colectivo de vida, asistencia médica, accidentes personales,

seguro de vida y el seguro sobre la propiedad están los multiriesgos, incendio, robo, vehículo, transporte, seguro marítimo y montaje; además se debe mencionar los seguros al patrimonio como responsabilidad civil, fidelidad, lucro cesante por incendio y póliza por lucro cesante por rotura maquinaria.

Una compañía de seguros o aseguradora es la empresa especializada, cuya actividad económica consiste en producir el servicio de seguridad, cubriendo determinados riesgos económicos (riesgos asegurables) a las unidades económicas de producción y consumo. Dentro del área de seguro, un sinónimo de cobertura es "**Garantía**" que se refiere al compromiso requerido por la parte aseguradora para ofrecer una indemnización, estipulada previamente, por cuestión de un siniestro.

Ahora bien, existen diferentes clases de coberturas así tenemos la principal y complementaria y de hechos previos, mantenida y abierta; la cobertura principal y complementaria es el caso de las pólizas marítimas en su modalidad abierta donde se propicia que un agente de seguros pueda aceptar una gran variedad de riesgos de distintos tipos. También se puede mencionar a los seguros de vida con vigencia temporal y con opción a ser renovado. La cobertura principal de un seguro garantiza en caso de la muerte del asegurado, una cantidad de dinero determinada para quienes aparezcan como beneficiarios. En las pólizas de cobertura de hechos previos, mantenida y abierta como por ejemplo en la responsabilidad civil para solventar reclamos por acontecimientos que ocurrieron de manera previa al inicio del periodo comprendido dentro de la póliza. Es una cobertura muy relevante, puesto que las pólizas convencionales se limitan a ofrecer coberturas por reclamaciones representadas durante el periodo del seguro, pero no antes, ni posterior al plazo.

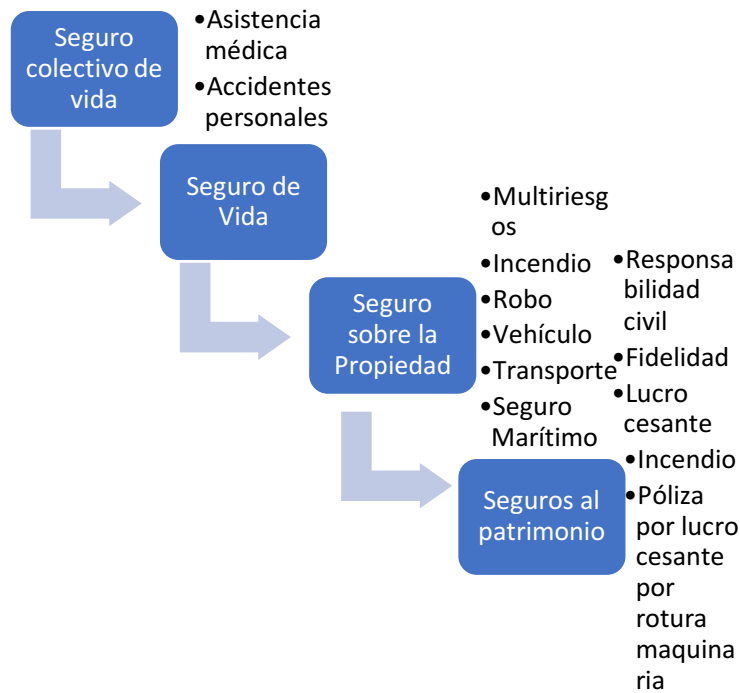


Figura 4. Clases de Seguro

En la actualidad las empresas aseguradoras son consideradas en el mundo como uno de los principales actores que contribuyen al desarrollo financiero de los países, siempre y cuando sean entidades privadas y con solvencia económica propia, desde los puntos de vista de algunos empresarios los beneficios a la sociedad son mayores generando muchas fuentes de trabajo. Ecuador es el tercer país de mayor crecimiento en el sector de seguros en América Latina.

Según datos de la Superintendencia de Compañías, valores y seguros hasta el año 2006 existían alrededor de 17 aseguradoras de asistencia médica que en término financiero dieron un resultado de \$280,2 millones; de manera equitativa se puede indicar que existe mayor incentivo para que los trabajadores reclamen su afiliación a la seguridad social. Es necesario evaluar anualmente si las reformas al seguro de salud tienen el financiamiento suficiente de mediano y largo plazo.

Importancia del seguro en el Ecuador

En la actualidad a consecuencia de las ocurrencias de ciertos factores que dan como resultado un evento desafortunado y a eso sumado la necesidad que existe de sentirse protegido, por parte de los seres humanos, ha resurgido el seguro en diferentes formas ya sea para proteger al ser humano o proteger a un bien material.

Es de conocimiento general que las familias y sus propiedades están conectadas a ciertos tipos de riesgos, que es la posibilidad de la ocurrencia de algún daño a los bienes materiales o al ser humano propiamente dicho, estos siniestros podrían significar una pérdida. Cabe recalcar que los seguros sirven de ayuda a reducir el impacto de una pérdida ocasionada por los riesgos. Esencialmente con el proceso de aseguramiento se va acumulando fondos para tenerlos disponibles cuando ocurran las pérdidas o en ocasiones que se desee cancelar gastos imprevistos como algún accidente de vehículo o algún incendio.

Entre los gastos mencionados anteriormente puede ser el pago de una prima, costo del seguro, para mantener protegida a la familia en caso de alguna catástrofe como por ejemplo los gastos funerarios, deudas y gastos del día a día que hay que saldar después de algún evento desafortunado. Sin importar el tipo de seguro, podría pasar que cuando consideramos contratar algún seguro siempre se opta principalmente en seguros de automóvil, vivienda o seguro médico, sin reflexionar en la importancia de un seguro de vida, siempre es recomendable que antes de contratar un seguro consultar con un agente o con la superintendencia de mercados valores y seguros para tener una elección con confiabilidad de algún seguro.

El factor de la seguridad en un contrato de seguro es de fundamental importancia, ya que éstos proveen respaldo y protección en casos de pérdidas en cierto evento impredecible, de igual modo que cuando se presenta un caso como incendios, desaparición de bienes asegurados,

bienes, maquinas entre otros. La importancia del seguro radica en el hecho de que esta contratación comparte un sentimiento de reducción de riesgo o perdida tanto en los negocios como en los niveles personales, el poseer un contrato de seguro aumenta la probabilidad de poder superar algún desastre aleatorio. Hay que tomar que el seguro también provee en un sentimiento de tranquilidad a consecuencia de la reducción considerable del miedo, ansiedad, frustración, tensión y la debilidad mental provocada por la incertidumbre.

La contratación de un seguro también promueve una actitud ahorrista, ya que al pagar regularmente la prima o costo de un seguro se fomenta un hábito de ahorro, el cual después de un periodo de tiempo podría ser necesario para la persona asegurada, claro está que esto es dependiendo de los términos que se establecen en la negociación y el contrato del seguro. A nivel de empresas, al poseer un seguro de vida, accidentes, médicos, y pensiones demuestran la seriedad y el compromiso que lleva dicha empresa para con sus empleados, como resultado de estos beneficios el empleado estará motivado a cumplir con las tareas a realizar que le otorga el empleador a consecuencia de que el trabajo le proporciona tranquilidad y seguridad. Para saber la importancia de cada tipo de seguros es necesario conocer la definición de estos tipos de seguros como por ejemplo los seguros médicos por la eventualidad de asistir a una consulta médica privada a unos costos más bajos, sirve de soporte para el enfrentamiento de enfermedades complicadas y accidentes con costos exuberantes; los seguros de vida que son los soportes financieros para toda la familia al fallecer la cabeza del hogar, este tipo de seguro ayuda a la familia a que posean un ciclo de tiempo de ajuste; los seguros automotriz que son los respaldos en caso de algún suceso imprevisto que termine en un accidente vehicular, este tipo de seguro ayuda a evitar el uso de los ahorros para el arreglo del vehículo propio o del otro vehículo; y los seguros de incendios que son la oportunidad de seguir con las operaciones sin tener que descapitalizar las instalaciones físicas de la empresa ante algún daño o destrucción por la aparición de un incendio.

El rol de los seguros en el mercado nacional

Actualmente la entidad presenta ineficiencias que se generan en su estructura por la poca formalidad de sus operaciones y las diversas actividades en sus procesos, ya que en realidad no son organizadas teniendo en consideración el fin de ésta y a su vez lograr generar el valor en el tiempo de la organización.

En el pago de los aportes personales y de los empleados al IESS, aparte de generar mayores costos a una empresa son también ventajas tributarias si estos se manejan de manera correcta, en el caso de una empresa al tener una mayor base en sus ingresos registrados en el IESS, deberá pagar más por aportes a la institución lo que son mayores costos y por ende pierde al no poder usar estos pagos que realiza como gastos no deducibles, lo que deterioraría su rentabilidad.

La sostenibilidad de los esquemas del seguro es uno de los principios importantes de la seguridad social y permitir que se materialicen, debe haber una gestión que utilice como herramienta metodologías actuales correctas estas sean aplicadas a la seguridad social, y a su vez monitoree el equilibrio de los flujos de gastos e ingresos a corto, mediano y largo plazo. Varias causas por las que atraviesa actualmente el IESS. deben identificarse y cuantificarse para establecer estrategias que permita modificar, el problema de origen del seguro de salud individual y familiar, claro no afectando el equilibrio financiero de los otros seguros que administra el IESS.

La Organización Internacional del Trabajo (OIT), muestra preocupación por la sostenibilidad de los fondos del Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social, ya que en un estudio se reflejó la baja del aporte de pensiones para pasarlo a salud. La situación del IESS cada vez se deteriora más, a pesar de haber incrementado el aporte, y para este 2017 se deberá tomar aproximadamente 170 millones de dólares de las reservas del fondo para solventar gastos.

De igual manera se advierte un déficit financiero en el fondo de invalidez, vejez y muerte por mil cuatrocientos millones de dólares, y que bajo el escenario proyectado para el 2020, no existirían recursos en el fondo de

pensiones. En el 2017 los ingresos previstos para las pensiones fueron de 1.689 millones, esto equivale a menos de la mitad de los gastos por entrega de prestaciones estimado en 3632 millones, en fin, para solventar los gastos de este seguro se debería desinvertir de la reserva del fondo 1.752 millones, se suman los intereses de las inversiones que de igual manera se verán afectados por que la cartera disminuyendo.

Para 2018 se resalta el informe que se tiene previsto una desinversión de 2.000 millones para solventar este rubro, es realmente preocupante esta situación ya que se prevé que la situación empeore los siguientes años por la razón que la tasa de aportación del seguro de salud, según el plan previsto, pasara de 9% en 2017 al 5,16 en el año 2021.

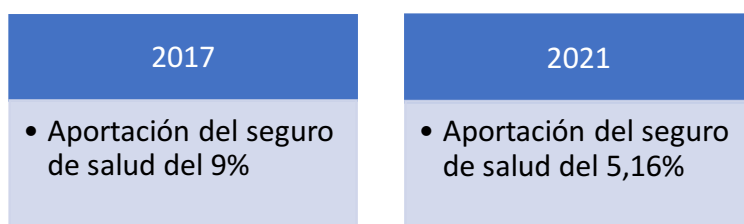


Figura 5. Proyección tasa de aportación de seguro

La sostenibilidad del IESS está en riesgo según la OIT, el IESS podrá subsistir sólo aproximadamente cinco años más, si se sigue manejando de tal manera, un representante del frente universitario de trabajadores indico que, si no se toma medidas inmediatas y concretas, el IESS podrá desaparecer y con esto llevará a cabo con la afectación a millones de ecuatorianos. Se cuestiona el cambio de los aportes que ocurrió en noviembre del 2015 y con la cual se redujo el aporte para pensiones para corregir el déficit en el de salud. Ambas decisiones afectan a largo plazo la sostenibilidad de los dos fondos y no solucionan el problema del fondo de salud, que es el que financia el pago de atenciones médicas de los afiliados y jubilados. Se cree que es urgente tomar medidas técnicas, a través de reformas o resoluciones administrativas que, según dijo, viene recomendando desde el 2009. Sugirió que se forme una Comisión Técnica de alto nivel para que se trabaje en la nueva ley de seguridad social. Y pidió una auditoría integral al IESS y BIESS, y solicitó que se transparenten los

informes actuariales, que fueron declarados reservados, a fin de que la ciudadanía conozca la real situación de la entidad.

Se recomienda realizar una evaluación actual independiente de los seguros administrados por el IESS, considerando que se deba hacer por parte de una entidad reconocida y de prestigio que tenga apego a directrices internacionales como la OIT-AISS, para estudios como estos es importante por ende respetando los principios de solidaridad, universalidad y equidad etc., que deben estar presentes en el régimen de seguridad social, con esta evaluación determinaría cuales son las causas de contraste que están detrás del déficit por las que atraviesa, tomando en cuenta identificar aquellos componentes que pudieran afectar el flujo de ingresos y gastos , en conversación con altos funcionarios de la entidad, la mejor estrategia para vencer la crisis financiera. En el IESS los roles a pensiones ayudan a observar las rentas de prestaciones, para personas ancianas ya que ellos son más propenso incapacidades y muertes.

Los seguros y la realidad nacional

La realidad de los seguros en el Ecuador y su operatividad de su funcionamiento y sus características a fin de que sea una guía de fácil entendimiento para personas naturales y jurídicas es entregar un modelo de gestión que facilite el obtener asesoramientos sobre todo lo que corresponde los seguros, y siendo útil para la investigación. Actualmente no existe una cultura de seguros, sin embargo, la vida de las personas y sus propiedades se encuentran expuestos a sufrir accidentes y diversos riesgos que con el fin de la creación del seguro podrán ser cubiertos.

Las personas y las empresas se encuentran en constante riesgo, por ello es importante saber cuáles son las medidas de protección para tomar y evitar situaciones económicas muy graves que conlleven a la quiebra definitiva. Puesto que ahora en la actualidad se está tomando como buen ejemplo de otros países que es muy común asegurar las cosas materiales y a las personas. Ecuador no ha sido víctima de eventos catastróficos como otros países que lo sufren constantemente, eso ha hecho que no seamos

conscientes de la importancia de amparar nuestras casas, muebles, vehículos, propiedades, etc. Como requisito obligatorio en la actualidad para la realización de una compra de vehículo, para trámites de matriculación y por nivel de la delincuencia se ha implementado la contratación de seguro de vida y de vehículo. Los seguros de vida y de salud también se está incrementando pues son importantes debido que una enfermedad acarrea gastos en medicina, hospitalización y cuidados que pueden resultar muy costosos.

Todas las personas están expuestas a sufrir cualquier tipo de riesgo, nadie está exento, puede ser: algún tipo de enfermedad, accidente de tránsito, fenómeno natural, algún daño de un tercero, etc. En caso de que esto llegase a acontecer nuestro dinero y hasta nuestra propia vida estaría en riesgo, la cual se pudo eludir, pero no se creyó indispensable. Se hace difícil pensar o imaginar en que algo nos puede suceder mientras vamos caminando por las calles de Guayaquil o mientras vamos de viaje a Baños. Sin embargo, debemos estar conscientes que existen situaciones desfavorables que se pueden presentar en la vida que no se puede evitar con el solo hecho de no pensarlas. Es sustancial considerar que estas situaciones nada agradables, pueden llegar a acontecer en cualquier momento y no solo pueden afectar a la integridad personal sino a nuestros seres queridos. Por lo que es muy importante contar con un seguro.

El contrato de seguro es un proceso a través del cual, se transfieren los riesgos desde el asegurado a una entidad aseguradora, la misma que expresa: que la compañía aseguradora se ha comprometido a indemnizar al asegurado en caso de que éste sufra algún siniestro fortuito, a cambio de un porcentaje de dinero del bien asegurado, este porcentaje se denomina prima de seguros. Teniendo en cuenta la definición de seguros se observar que el principio básico de éste, es trasladar el riesgo. Lo cual significa que es prudente tomar la responsabilidad de desembolsar periódicamente pequeños pagos, frente a la probabilidad de una pérdida de mayor consideración. Es decir que previniendo estas situaciones que podrían

darse, lo cual es algo probabilístico, se estaría minimizando el daño parcial o completo de lo afectado, pagando un costo menor.

Los tipos de seguros son varios, entre los cuales pueden cubrir bienes materiales ya sean: autos, casas, empresas; los que cubren seguros por muerte; los que cubren seguros por salud y accidentes, etc. En el Ecuador se caracteriza por ser un país muy bondadoso y privilegiado por sus recursos naturales, sin embargo, no está exento de malos habitantes, de accidentes, catástrofes naturales o cualquier otro tipo de mal. Los problemas de seguridad que aquejan a Ecuador son mayormente dados por los robos o asaltos, venta de drogas, robos en domicilios y violencia contra personas. Todos estos factores se pueden considerar para que los ecuatorianos contraten un seguro como prevención, deberíamos tener presente siempre el seguro como cultura. Existen de diez a doce feriados al año en el Ecuador, en los cuales los empleadores o empleados están libres de administrar o asistir a la compañía a trabajar, es por ello que en estos feriados, la mayoría de las personas viajan fuera de la ciudad para disfrutar los días libres, algunos previniendo, dejan sus casas con algún guardián, otros las dejan a su suerte, y es aquí donde los malos habitantes del país ven esta oportunidad de tener una casa, aprovechan para desvalijarlas, por esta razón también es importante tener un contrato con una empresa aseguradora, para tener cierta tranquilidad de los malos evento que puedan suceder, se pueda recuperar a cambio de un monto mínimo; o en el transcurso del viaje puede ocurrir algún accidente de autos en las que pueden estar expuestas las vidas de los que van dentro, por lo cual es importante tener algunos contratos de coberturas de seguros. El peligro o el riesgo, está en cualquier lugar, a cualquier hora, siempre es mejor estar prevenido, que luego haber lamentado algo que se pudo contrarrestar o minimizar.

Entre otros tipos de riesgos que estaban presentes como catástrofes naturales en el Ecuador, están la erupción de los volcanes Cotopaxi, Tungurahua y fenómeno del niño. Sin embargo, el 16 de abril del 2016 un poderoso terremoto azotó a la población ecuatoriana, causando daños

materiales y pérdidas humanas, la mayoría de los afectados no tenían un seguro contratado, pero los que si tenían contratos con aseguradoras comenzaron a recibir a la semana siguiente las indemnizaciones correspondientes por las pérdidas sufridas, hasta el presente año se han desembolsado montos considerables por partes de las aseguradoras. Es por esta razón que se debe tener consciencia y previsión que tiene el seguro como un medio compensatorio y de la cautelar el patrimonio por hechos imprevistos o catastróficos.

Sin importar que se hubiese pagado por primas durante 40 años, si la catástrofe del terremoto hubiera sucedido al siguiente día de haber contraído el contrato del seguro, la entidad tenía la obligación de cancelar por los bienes asegurados, en su totalidad, ya que se cubre el riesgo independientemente de la variable tiempo. El país debe tener en cuenta o usar esta herramienta de una forma correcta, se habrían evitado varios desastres como la ruptura de 1987 por parte del oleoducto, el terremoto, el fenómeno del niño en 1998, y demás.

Los seres humanos no son libres de sufrir cualquier tipo de riesgo ya sea en lo material como catástrofes naturales o en la salud, es por este motivo que el seguro es un parte fundamental para la persona. El Ecuador es un país donde lamentablemente la delincuencia se vive a diario y no descansa, y que mejor solución que comprar un seguro para nuestros bienes, un ejemplo muy común también son los apagones de luz que antiguamente y ahora en los barrios de baja categoría suceden con frecuencia, los cuales dañan los bienes materiales. Es mejor prevenir antes que lamentar y recordar que el seguro no es un gasto innecesario más bien se debería visualizar como una inversión al momento de necesitarlo por motivo de un accidente, catástrofe natural o salud etc.

A white outline of a clipboard with a white rectangular tab at the top center. The text is centered within the clipboard's frame.

CAPÍTULO 3
INSTRUMENTOS QUE RIGEN
LOS SEGUROS EN EL ECUADOR

Capítulo 3

INSTRUMENTOS QUE RIGEN LOS SEGUROS EN EL ECUADOR

Resumen

Los instrumentos que rigen y controlan las operaciones de los seguros y extinción de las personas jurídicas, las operaciones o actividades de trabajo de las personas naturales que forman parte del sistema de seguro ecuatoriano se detallan con una visión de la necesidad e importancia para la sociedad. Todos los elementos que conforman los actores esenciales del contrato de seguro y como relevante está la obligación para todos quienes actúan en el mercado, además de conocer el funcionamiento de cada uno de quienes rigen, integran y participan en el sistema.

Objetivos

- Entender la finalidad y ámbito de aplicación de la Ley del contrato de seguro con las obligaciones y derechos para asegurado y asegurador.
- Concebir los artículos de la Ley general de seguro como marco general a los actores que actúan y rigen este mercado.
- Comprender los diferentes elementos que conforman el contrato de seguro para que el asegurado conozca los pasos de demanda y reclamos de todos los ramos.

Los seguros: Sus disposiciones y generalidades

Como se conoció en el capítulo uno, que desde 1909 mediante el registro oficial No. 1105 de 18 de noviembre, se dio apertura a disposiciones que rijan el control de las actividades aseguradoras por parte del estado emanado del decreto legislativo del 21 de octubre de 1909. Las disposiciones indicaban que las empresas aseguradoras debían tener un apoderado que represente a la institución en el ámbito legal, poseer un capital que se responsabilice de la legislación sobre las inversiones obligatorias del capital.

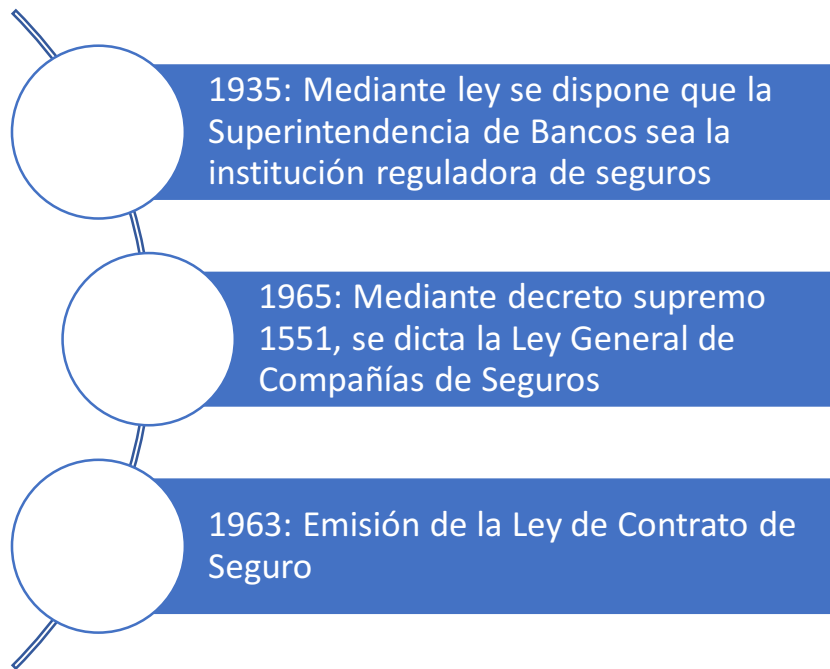


Figura 6. Disposiciones y Generalidades del Seguro

En 1934 a través del registro oficial No. 71 se hizo público un decreto que reglamentaba la ley de diciembre de 1933. Un año después, el 4 de octubre de 1935 se dictó una nueva ley que reafirmaba en disponer que la institución reguladora de las empresas de seguros sería la Superintendencia de Bancos, el organismo fiscalizador de las actividades que se ejecuten, designando a personas capacitadas y de conocimientos en fiscalización y verificación.

Uno de los incisos establecía la suma de \$500.000 como capital mínimo para la operatividad y ejecución de actividades de las compañías de seguro y demostrar mensualmente los haberes del negocio ante la superintendencia de bancos. En 1965 se dicta la Ley General de Compañías de Seguros con decreto supremo No. 1551. Esta ley fue objeto de varias modificaciones con el fin de buscar efectos que reformen correctamente a las empresas de seguro.

Para el manejo y regulación del seguro se crearon instrumentos que rigen las actividades de los seguros privados en Ecuador.

La Ley General del Seguro tiene como finalidad regular la constitución, organización, funcionamiento y actividades de todos quienes realizan, sean

las personas naturales y jurídicas que integran el sistema de seguro privado; las cuales se verán sometidas a las leyes de control de la Superintendencia de Compañía, Valores y Seguros. Con decreto supremo No. 1147 en 1963, la legislación se aplica en todos sus ámbitos sin cambios sustanciales conteniendo elementos técnicos del contrato individual de seguro y emite la Ley de Contrato de Seguro. Sus reglamentos y normas se decretaron a través de la superintendencia de bancos y seguro para regular la acción de otros integrantes del sistema de seguros, peritos de seguro y asesores productores de seguros (Peña, 2000).

La Ley General del Seguro y su aplicación.

La Ley General del Seguro es la que enmarca los escenarios donde se puede actuar como empresas, así se muestra que en el sistema de seguridad privado está conformado por:

Las empresas de seguros, son entidades con personería jurídica inscritas a la superintendencia de compañías fundadas en el territorio nacional y podrán desarrollar otras actividades afines o complementarias con el giro normal de su negocio. También se establece que aquellas personas que tengan vínculo se relacionen con asesores productores de seguros, intermediarios de seguros y peritos de seguros previos a su función jurídica deberán poseer autorización previa de la Superintendencia de Compañía Valores y Seguros. De acuerdo con estadísticas hasta septiembre del 2017, el Ecuador cuenta con 42 empresas de seguro, en su mayoría con movimiento activo en el área de este mercado.

Las reaseguradoras, son compañías encargadas de asegurar a las empresas aseguradoras, es decir, es el seguro del seguro otorgando coberturas a una o más empresas de seguros por los riesgos que éstas hayan asumido. Las reaseguradoras tienen a su cargo a varias empresas aseguradoras, su función principal es aceptar una parte o la totalidad del riesgo de una aseguradora. Toda empresa aseguradora debe tener una empresa reaseguradora establecida en el Ecuador.

Los intermediarios de reaseguros, son personas jurídicas cuya función es ejecutar y colocar reaseguros para una o varias compañías de seguros o reaseguros. Con relación a estadísticas de diciembre del 2017 de la Superintendencia de Compañía Valores y Seguros existen 13 empresas intermediarios de seguros.

Los intermediarios de seguros, son personas naturales o jurídicas que realizan actividades de agente para las empresas aseguradoras, aquí están los asesores productores de seguros y los peritos de seguros que deben estar registrados ante la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros, además deben poseer discernimiento en materia de seguro y tener correcto desempeño en sus actividades. Los peritos se clasifican en inspectores de riesgos y ajustadores de siniestros, y pueden ser personas naturales o jurídicas.

Los asesores productores de seguros, pueden ser personas naturales o jurídicas autorizados por la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros, los asesores pueden trabajar de manera dependiente es decir sirve a una sola empresa o puede ser independiente, pueden prestar sus servicios de seguro a varias instituciones aseguradoras.

Los peritos de seguros, son personas naturales o jurídicas y su actividad depende de la experiencia y experticia tenga en materia de seguros. Para esto se dividen en inspectores de riesgos y ajustadores de siniestros. Su ámbito de aplicación esta dado según su intervención, es decir los inspectores de riesgos, actúan o intervienen antes que se dé inicio el contrato de seguro y estará para realizar las observaciones necesarias del bien que se desea asegurar; en cambio el ajustador de siniestro interviene en el momento en que ocurrió dicho siniestro y éste será quien realice todos los cálculos de materiales y monto que causó el daño siniestrado.

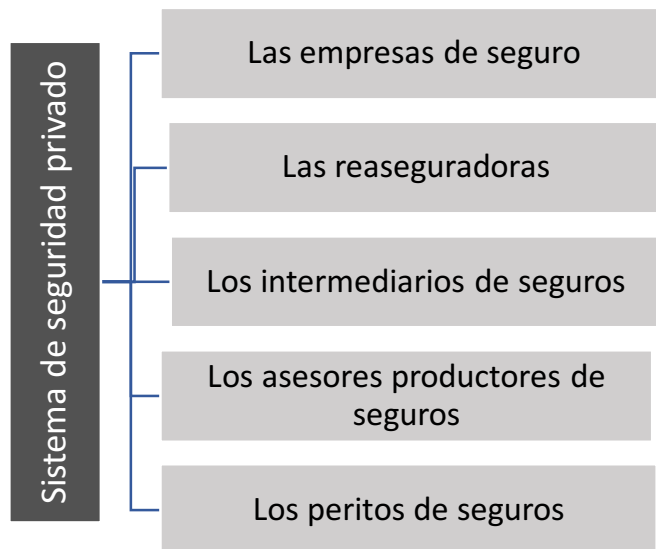


Figura 7. Sistema de seguridad privado

Pólizas y tarifas.

Las pólizas y tarifas, se encuentran en el capítulo 3 de la Ley General de Seguros y también en la Ley del Contrato de Seguros que responden a normas de igualdad y equidad entre las partes contratantes, para la redacción y firma de la póliza debe existir lectura comprensiva, tipografía legible, y que se refleje el tipo de cobertura con sus exclusiones destacándose como principal en la póliza, incluir listado de documentos esenciales para el reclamo cuando ocurra el siniestro, también debe contener la moneda en la que se cancelarán las primas y el siniestro.

Los datos que contiene la póliza están:

1. La razón social del asegurador.
2. Nombres y dirección domiciliaria del asegurado y beneficiario.
3. Razón de ser por la que actúa el solicitante del seguro.
4. Referencia del bien u objeto a asegurar.
5. Hora y fecha de la contratación del seguro.
6. Parámetros tomados en cuenta en la póliza.
7. Monto asegurado.
8. Prima.

9. Clases de póliza.
10. Modificaciones del contrato o póliza, lo mismo que su renovación debe también ser suscritas por los contratantes.
11. y demás cláusulas.

En ningún caso la cesión de la póliza nominativa produce efecto sin previa aceptación del asegurador. No prestan mérito ejecutivo contra el asegurador de la póliza de seguro ni los demás documentos que la modifican o adicionan, solo en los seguros de vida dotales una vez cumplido el respectivo plazo y en los seguros de vida en general respecto de los valores de rescate. Los principios en los que se sujetan las tarifas de primas es hacer cumplir las exigencias dadas por las partes, y afianzarse como un respaldo para las partes.

Vigilancia y control de los seguros privados.

El seguro y los reaseguros brindan a las empresas solvencia, seguridad y oportunidad, por esa razón toda empresa de seguro está en la obligación de contratar a una empresa de reaseguro que se encuentre autorizada por la autoridad competente. La vigilancia y el control del seguro privado es la supervisión de las entidades del sistema del seguro privado por parte del superintendente responsable de auditar y supervisar o por sus delegados estando en capacidades de cumplir las funciones que demande el superintendente.

Las empresas que forman parte del sistema de seguro privado son empresas constituidas legalmente, tienen la responsabilidad de presentar sus estados contables ante el superintendente de manera mensual, para constancia se debe archivar por parte de las empresas el comprobante por un lapso no inferior a seis meses. El representante legal de las entidades debe dar a conocer al directorio todas las observaciones y recomendaciones de la puesta en marcha del negocio, también editará por lo menos en forma trimestral boletines que contengan la situación financiera de las empresas, la solvencia y efectividad. Entonces así los auditores externos tendrán la

facultad de fiscalizar las operaciones de las empresas de seguro en relación con las normas expedidas por la superintendencia de compañía.

Se establecen obligaciones por parte de quienes intervienen en el sistema de seguro cumpliendo con disposiciones dictadas a través de la ley de seguros, en casos de incumplimiento se realiza la suspensión inmediata de las operaciones que será dispuesta por la Superintendencia de Compañías Valores y Seguros. Las empresas de seguro pueden realizar actividades distintas a las de su objeto social, solo con bienes originarios de un siniestro cuando los bienes son cedidos por un remate o en pago de una deuda que se dé por el cambio de sus negocios.

Existe la prohibición por parte de entidades de los seguros ofrecer al público, directamente o por medio de asesores productores de seguros, coberturas que no puedan incluirse en los respectivos contratos de seguro. Es decir, conceder comisiones a los asegurados; y, en general, todo acto de competencia desleal.

Los asesores productores de seguros están prohibidos de suscribir cobertura de riesgos, a nombre propio o en representación de una entidad de seguros. Se puede dar el traspaso parcial de cartera entre empresas de seguro que se encuentren acreditados para la sesión de carteras, la cesionaria se compromete a asumir las mismas obligaciones de la cedente y la superintendencia de banco aprobará la fusión de las empresas.

Las empresas de seguros y compañía de reaseguros se obligan a informar a la Superintendencia de Bancos, el concepto del capital mínimo legal y de las inversiones y se debe amparar la asistencia técnica y el margen de solvencia, de no cumplir con lo dispuesto se sanciona con la reducción del capital a menos del mínimo legal por parte de la superintendencia.

Contrato de seguros

Según por la Ley del Contrato de Seguro publicado el 7 de diciembre de 1963 con Registro Oficial No. 123, establece que es un acuerdo pactado por el asegurador quien por medio de una prima se compromete a resarcir

un daño o cumplir con el asegurado con una prestación ya pactada. “El seguro se configura como una pieza clave básica de la actual estructura social” (Peña, 2000). Si ese acuerdo es porque una de las partes, el asegurador, se obliga a resarcir de un daño o a pagar una suma de dinero a la otra parte, tomador, al verificarse la eventualidad prevista en el contrato, a cambio del pago de un precio, denominado prima, por el tomador.

El contrato de seguro puede tener por objeto toda clase de riesgos si existe interés asegurable, salvo prohibición expresa de la ley.

Elementos del contrato de seguros

De acuerdo con la Ley de Contrato de Seguros, ésta tiene siete elementos que están estructurados y conceptualizados acorde a su formación y transcripción en la póliza de seguro, a continuación, se detallan cada uno de ellos.

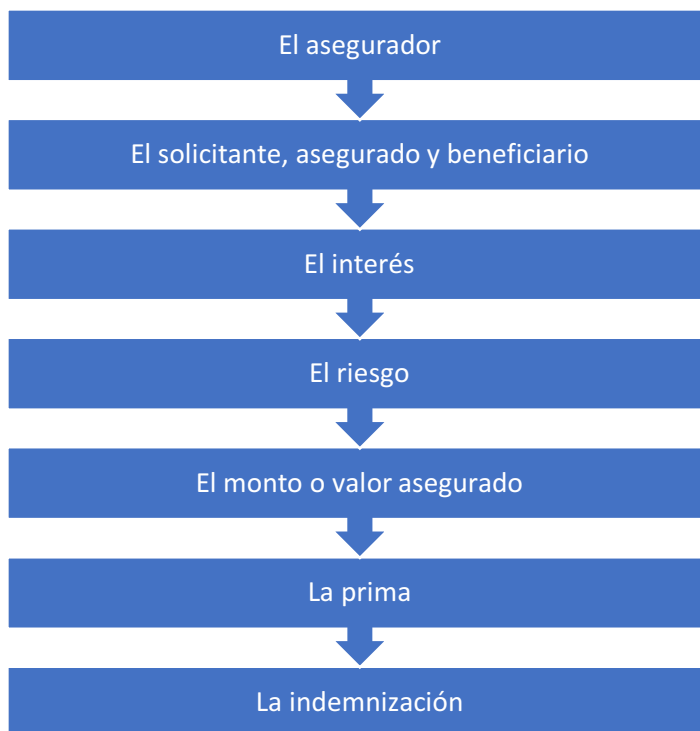


Figura 8. Elementos del contrato de Seguro

El **asegurador**, es una persona jurídica, una compañía anónima que tiene el derecho de cobrar la prima y se compromete a indemnizar al asegurado, debe estar autorizada por la Superintendencia de Compañía, Valores y Seguros. Sus capitales deben garantizar los diferentes ramos que ofrecen, así como prevenir las reservas a las posibles indemnizaciones que sucedan por los eventos que se siniestren.

El **solicitante, asegurado y beneficiario** es la persona natural o jurídica que contrata el seguro. Se compromete a pagar una prima y tiene derecho a cobrar una indemnización. El solicitante es personas distintas porque cualquiera puede contratar un seguro para amparar los bienes de otro, esto se entiende según los escenarios que se presente y el beneficiario es quien a costo oneroso o gratuito recibe la indemnización del seguro. En la práctica los casos son varios donde una persona puede ser todo a la vez reiterando la situación que se presente.

El **interés**, es el objeto que se asegura por un valor económico, este puede ser una persona, material o fiduciario. En el caso de la persona está amparada en salud, accidente y vida; para lo material están los bienes que se quiere asegurar; y por último el efectivo o dinero que también es objeto de seguro. Es el requisito que debe concurrir en quien desee la cobertura de determinado riesgo, reflejado en su deseo sincero de que el siniestro no se produzca, se origina en un perjuicio para su patrimonio. El interés es la persona, bien o capital asegurable atribuido por el titular de un contrato de seguro a los bienes cubiertos por la póliza y cuyo importe es la cantidad máxima que el asegurador está obligado a pagar, en caso de siniestro.

El **riesgo**, es un suceso incierto que no depende de la voluntad del solicitante, es decir lo que está expuesto el bien asegurable, como se conoce en el mundo todo es riesgo por ejemplo una persona desde su o donde se encuentre está expuesta a los riesgos diarios, por lo que, asegurar el o los riesgos dependerá de la previsión que tenga el asegurado, cuando ocurre el riesgo se conoce como siniestro y consiste en proporcionar seguridad económica contra el riesgo. Se pacta como un acontecimiento

incierto, debiendo ser retribuido por la compañía de seguro ya sea por el pago en efectivo o por la reparación de un daño.

El **monto** o **valor asegurado** o también suma asegurada, valor por el cual está valorado el bien que se asegura. Este valor puede estar representado según definiciones existentes, como el valor convenido, aquél en que de común acuerdo entre asegurador y asegurado, se preestablece la valoración del interés que se asegura en caso de ocurrencia del siniestro; el valor de mercado o valor real en este caso el interés se valora de acuerdo con el precio por el que normalmente pueda adquirirse un bien de características similares, en el momento de ocurrir el siniestro; el valor de reposición a Nuevo en este supuesto, la garantía del seguro cubre el precio de compra del objeto asegurado en calidad de nuevo; el valor comercial es valor en venta que tiene el objeto asegurado en el momento inmediatamente anterior a la ocurrencia del siniestro; y por último el valor contable es el valor de compra menos la depreciación más la amortizaciones.

La **prima** es el precio que paga el asegurado por la protección que otorga, es un porcentaje de utilidad del negocio, se trata de una actividad comercial de la que se espera obtener un beneficio lícito. Es la aportación económica que debe satisfacer el contratante o asegurado a la aseguradora en concepto de contraprestación por la cobertura del riesgo que ésta le ofrece. Es decir, es el precio del seguro. Su formación está dada bajo la regla de los grandes números, cálculos diseñados por los matemáticos Pascal y perfeccionado por Poisson que determinaron la prima bruta y que luego con la suma de los gastos de adquisición, administrativos, un factor de desviación o imprevisto más la utilidad, se tiene la prima neta; a la prima neta se le suman todos los tributos como la tasas a la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros el 3.5%, el 0.5% del seguro campesino, el derecho de emisión de póliza para el impuesto al valor agregado da como resultado la prima total. Las primas son pagadas al contado y por anticipado, debe contar el recibo oficial de la compañía, cancelado por la persona autorizada para la cobranza. A falta de cobro

por medios corresponsales banqueros, es obligatorio pagar la prima en cualquiera de las oficinas de la compañía. En el caso de que la compañía aceptare dar facilidades de pago al cliente estará dado por la demora de 30 días o más en el pago de cualquiera de las cuotas, se negará al asegurado a sus beneficiarios del derecho de indemnización por el siniestro ocurrido durante el periodo de atraso, aun sin necesidad del asegurado o la persona que lo represente según esta póliza, hayan sido requerido para efectuar el pago. El derecho de indemnización no convalece por el pago posterior de la cuota. El plazo de gracia, de 30 días, mencionados en el inciso anterior, no es aplicable al pago de la cuota inicial de la prima, ya que en el contrato no se considera vigente mientras dicha cuota no haya sido pagada en efectivo a la compañía. El pago que se haga en cheque no se reputa válido sino cuando este ha hecho efectivo pero su efecto se retrotrae al momento de la entrega. Entre la cláusula adicional de pago de la prima permite al cliente tener cobertura en un tiempo determinado según el plazo de días acordado. Si tenemos una póliza que tiene de vigencia el 20/02/2017 al 20/02/2018, pactado a 20 días la cuota inicial es decir el 12/03/2017 sería el pago, sucede un siniestro el 08/03/2005 el mismo está amparado, por lo que es importante que en la solicitud del seguro se pida esta cobertura por escrito. La empresa de seguro anulará el seguro sino recibe el pago y cancelará por varios motivos.

La **indemnización**, simboliza el principio de la obligación que asume el asegurado y se puede cancelar por medio del pago en efectivo, reponiendo o reparando. Es el importe que está obligado a pagar contractualmente el asegurador en caso de producirse el siniestro su reparación, reemplazo o su pago en efectivo será el cumplimiento de las empresas aseguradoras.

Características del contrato de seguro

En el manual de derecho de seguros, Eduardo Peña manifiesta que el contrato de seguro es por naturaleza un contrato bilateral, oneroso, principal, y aleatorio. El contrato de seguro es **consensual** porque las dos partes bajo un consenso llegan a un acuerdo, es oneroso porque se

cancela el siniestro. Una de las características principales del contrato de seguro es la **buena fe** o bona fide por medio de las partes que intervienen, debe ser **recíproco**, las dos partes cumplen sus obligaciones. Es **principal**, porque al ocurrir un siniestro lo primero a donde van a acudir es al contrato de seguro. El contrato de seguro es **indemnizatorio** porque se debe resarcir el siniestro ocurrido. Es **bilateral** donde las partes se obligan recíprocamente la una hacia la otra. Es **aleatorio** pues, mediante el mismo, las partes contratantes pactan, expresamente, la posibilidad de una ganancia o se garantizan contra la posibilidad de una pérdida, según sea el resultado de un acontecimiento de carácter fortuito, tino es aleatorio al desconocerse si el riesgo por el cual se asegura la mercancía objeto o persona se va a realizar en el lapso que se otorga el seguro, además se desconoce si su resultado va a significarles ganancias o pérdidas. Es **oneroso** porque cada una de las partes que contrata obtiene una prestación a cambio de otra que debe realizar. Es de **adhesión** donde las cláusulas las fija una de las partes, y la otra las acepta.

Clasificación de los seguros

Existen varias clasificación de los seguros y se presenta de acuerdo con el contexto que se materialice el siniestro, por ejemplo puede dar por la naturaleza del riesgo que se subdivide en Seguros de personas o de vida que cubre todos los daños que pueden sufrir los seres humanos producto de la naturaleza, también abarca enfermedad, educación, invalidez, entre otros; los seguros generales, de daños o patrimoniales que cubren los daños como incendio, terremotos, huracanes, catástrofes producto de la naturaleza a los que están expuestos los bienes materiales; los Seguros de responsabilidad civil frente a terceros que dan cobertura aquellos daños que puede ocasionar el asegurado a terceras personas, tal es el caso de un accidente automovilístico en el cual choca el asegurado, por este caso el mismo deberá cancelar los daños; los seguros de caución o fianzas es cuando las empresas aseguradoras están en la facultad mediante la póliza de seguros otorgar fianzas o garantías a terceros, y personas naturales o jurídicas.

Los aseguradores por su calidad o clases pueden tener carácter público y privado. Los aseguradores públicos son aquellas instituciones que otorgan un seguro por parte del Estado ecuatoriano y de cumplimiento obligatorio que todo trabajador con dependencia sea afiliado al seguro social vigente; los aseguradores privados: Empresas anónimas autorizadas a operar en el país como aseguradoras certificadas por la Superintendencia de Bancos y Seguros en el ramo del seguro que desea contratar.

Según el número de asegurados puede ser seguro individual donde se asegura únicamente a una persona y el seguro colectivo porque está a disposición por una o varias personas. Según el tipo de asegurados se tiene los seguros personales que da cobertura de un seguro amparado en el contrato para uso personal siendo de beneficio propio o de un tercero y el seguro empresarial quien los contrata es el empleador hacia sus empleados o el representante legal para los bienes de su propiedad. Por su duración puede ser de corto plazo su término es la contratación de periodos cortos por lo general son los empleados, a modo de pruebas y el seguro anual que es contratados por periodos de un año, constituidos para seguros de carros, incendio y demás.

Por las exigencias de sus contrataciones pueden ser seguros obligatorios de tipos estipulado por decretos ejecutivos, por ejemplo, el seguro contra incendio que se paga mediante la planilla de luz y los seguros voluntarios que son contrataciones de seguros privados, opcionales no obligatorios, se realiza para la protección a la integridad personal, o a un bien patrimonial en específico.

La póliza de seguro

La póliza de seguro es un documento que se establece bajo la firma de un contrato certificando el pago de una prima por parte del solicitante, asegurado y comprometiendo a la empresa aseguradora a indemnizar el daño o riesgo producido al asegurado o beneficiario, así está determinado en la ley del contrato de seguro que en su artículo seis manifiesta *“La póliza es un documento de uso privado firmado por los contratantes, y redactado*

en castellano, en este documento se describen las responsabilidades, derechos y obligaciones de las partes involucradas". La póliza de seguro ampara los derechos y obligaciones entre el asegurado y la aseguradora de acuerdo con la relación del seguro que se contrata, además es un documento donde se plasma el contrato de seguro. Para realizar la póliza de seguro de un bien tangible e intangible se debe analizar e informarse detalladamente que se quiere asegurar para saber cuál es el riesgo que se quiere cubrir. Las condiciones que rigen a la póliza de seguros son la equidad e igualdad por los contratantes, contar con una redacción y lectura comprensible para el asegurado, caracteres legibles, pacto de exclusiones de mutuo acuerdo, acordar los documentos necesarios para la ejecución del seguro, definir las condiciones generales y específicas dentro del contrato de seguro y señalar la unidad o moneda en las que se pagará las primas y siniestros.

En su estructura se encuentran las condiciones generales está en el marco de referencia bajo el cual se da el contrato de seguro, es decir, son disposiciones estándar que se establecen en una póliza como normas, objeto del seguro, los riesgos amparados, la liquidación del siniestro entre otras y las condiciones particulares indica las condiciones específicas de riesgo para la persona o bien a asegurar, son aspectos individualizados del bien que se asegura extendiendo parámetros citados en las condiciones generales. Los beneficios de las pólizas de seguros son nombrados por el asegurado de manera tácita o expresa como el titular del seguro.



Figura 8. INSPECTSERV S.A

Técnicas de distribución del riesgo de los seguros

Se entiende por distribución del riesgo el reparto o dispersión de estos, que la actividad aseguradora precisa realizar para obtener una compensación estadística, igualando los riesgos que componen la cartera de bienes asegurados. Esta distribución puede llevarse a cabo de dos modos principales a través del Coaseguro y del Reaseguro. El coaseguro se distribuye el riesgo en forma horizontal y el reaseguro es para distribuir el riesgo de manera vertical.

Coaseguro

Este concepto tiene tres acepciones: una de ellas es la concurrencia de dos o más entidades aseguradoras (co-aseguradores) en la cobertura de un mismo riesgo, también se llama así a la parte (pérdida) que soporta el propietario de un bien, en virtud de haberlo asegurado en una suma inferior a su valor real y el compartir los porcentajes del seguro; la segunda es la pérdida que soporta el propietario de un bien, en virtud de haberlo asegurado en una suma inferior a su valor real y el compartir los porcentajes del seguro; y la tercera es el valor compartido entre la aseguradora y el asegurado.

En el primer caso de la distribución horizontal del riesgo y contribuye en la diseminación de éste, la compañía líder es quien emite el contrato de seguros y cede un porcentaje de éste previa aceptación de la aceptante, manteniendo el contacto directo con el cliente y/o intermediario; la compañía aceptante es aquella que asume el porcentaje cedido por la compañía líder y verifica a través de la cuenta corriente las operaciones derivadas del negocio que ésta realiza. La participación de dos o más compañías de seguros se conoce como pool del asegurado. La empresa aseguradora líder es la que emite la póliza, la que cobra la prima la que corre el riesgo inicialmente, la que tiene potestad de nombrar a los peritos; y es decisión de asegurado quien es la compañía líder y quien o quienes son compañía de aceptantes. Entre las compañías participantes al final se firma un convenio de Coaseguro en donde se comprometen a ser solidarios

y compartir los riesgos. Por ejemplo, si una compañía de seguro cierra sus operaciones el porcentaje será distribuido en forma proporcional a las otras compañías de seguros o se puede nombrar a una tercera. Por otra parte, cabe recalcar que las condiciones generales de las pólizas entre compañía de seguro no son estándar por lo que todo se negocia entre las partes, las tasas, el deducible, etc.

En un siniestro, el valor es superior a la cantidad por la que se aseguró, el asegurado será considerado como su propio asegurador por el exceso y, por tanto, soportará su parte proporcional de perjuicios y daños, esto es lo que se conoce como regla proporcional a consecuencia de un infraseguro o sobre seguro. Cuando la póliza comprenda varios rubros, la presente es aplicable a cada uno de ellos por separado. La prima correspondiente al valor indemnizado que da ganancia por la compañía. Este infraseguro cuando el bien se lo asegura menos del valor normal y es sobre seguro cuando el objeto es valorado más de lo normal. Los peritos determinan las condiciones del siniestro. El asegurado puede poner su perito y cuando existe este dilema será contratado un tercer perito que será puesto por la Cámara de Comercio. En estos casos de divergencias se impugna a la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros, luego una instancia más alta la Cámara de Comercio.

Cuando el asegurado pide la cancelación de la póliza el seguro tiene que devolver parte de la prima asegurada y se hace con la tasa corto plazo y si es caso del que el asegurador la cancelación de la prima ésta lo hace con la tasa a prorrata. El seguro es un contrato de buena fe, el asegurador no puede asegurar con un seguro un bien con el cien por ciento y ese mismo bien con otro seguro de los 30% estos causarían una dualidad. Pero si puede repartir el seguro del bien en varias compañías de seguro, pero toda debe sumar el 100%. Se realizan entonces pólizas diferentes y cada compañía pone sus condiciones. Puede existir casos en que un bien puede estar asegurado dos veces por ejemplo en la compra de un vehículo para taxis éste al comprarlo tiene un seguro, pero al entrar a una cooperativa también tiene un seguro. Como vemos dos seguros: uno establecido en la compra y

el otro obligatorio. Es importante que el asegurado comunique por escrito en el caso de que haya otros seguros, así como el % de participación, por lo general en la póliza contra incendio la cobertura que se maneja es primer riesgo y luego se va analizando las demás coberturas.

Cancelación de póliza

Es la terminación anticipada del contrato de seguro, que, durante la vigencia del presente contrato, el Asegurado podrá solicitar la terminación anticipada del seguro, en cuyo caso la compañía entenderá el pedido y liquidará la prima aplicando la tarifa a corto plazo. Por su parte, la compañía también podrá dar por terminado, el seguro, en cualquier tiempo antes del vencimiento, mediante notificación al asegurado en su domicilio con atención no menor de diez días y si no pudiere determinar el domicilio la revocación del contrato será notificada mediante tres avisos en un periódico de buena circulación, en la ciudad que tenga domicilio la Compañía, con intervalo de tres días entre cada publicación, en este caso queda a devolver al asegurado, parte de la prima en relación al tiempo no corrido es decir a tarifa a prorrata. Se especificará la fecha de terminación del contrato.

Reclamos a las pólizas de seguros por su indemnización

Los reclamos deben oficializarse cumpliendo con la normativa vigente en la Ley General de Seguros, donde las obligaciones del asegurado están en comunicar el siniestro dentro de los tres días siguientes que se haya tenido conocimiento del mismo, evitar la extensión del siniestro y a procurar el salvamento de las cosas aseguradas, demostrar y probar la ocurrencia del siniestro, incumbe comprobar la cuantía de la indemnización, el asegurador no podrá indemnizar más de la suma asegurada. Entre las obligaciones del asegurador si el asegurado no cumple el primer requisito mencionado, perderá los derechos al cobro y la mala fe es causa de sanción incluso punitiva, el cobro de la indemnización prescribe en dos años, dentro de 30 días tiene la obligación de cancelar los valores por el daño o pérdida del interés asegurado, cualquier litigio o duda será llevada a la

Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros, así también, con los jueces competente y arbitraje comercial y por último se ordenara el pago en siete días después de revisar el caso y con todos los intereses que haya recaído dicha indemnización.



CAPÍTULO 4
LOS RAMOS DE SEGUROS

Capítulo 4

LOS RAMOS DE SEGUROS

Resumen

El mercado de bienes y servicios para su producción deben estar prevenido y garantizado por cualquier situación fortuita, accidental e incierta que puedan sufrir sus patrimonios y nunca están libres de sufrir cualquier pérdida. La existencia de todos los tipos de riesgo desde sus daños simples o complejos hasta los desastres naturales son imprescindibles y que sus consecuencias son devastadoras. La prevención y la previsión debe estar regido al cuidado y esto se logrará con una buena gestión de asegurar todos los bienes que el patrimonio contemple, así se estará protegido de cualquier evento que se suscite. He aquí que los ramos generales brindan tranquilidad en caso de sufrir algún evento inesperado, para éstos las empresas aseguradoras presentan una gama ramos acorde a las necesidades, en este capítulo se explica las coberturas, exclusiones y cláusulas adicionales de una serie de ramos que son los más usuales en el mercado ecuatoriano.

Objetivos

- Entender el uso correcto de los ramos de seguros generales y su importancia en la prevención del patrimonio.
- Comprender uno a uno los diferentes ramos y sus combinaciones necesarias en caso de productos con valor agregado.

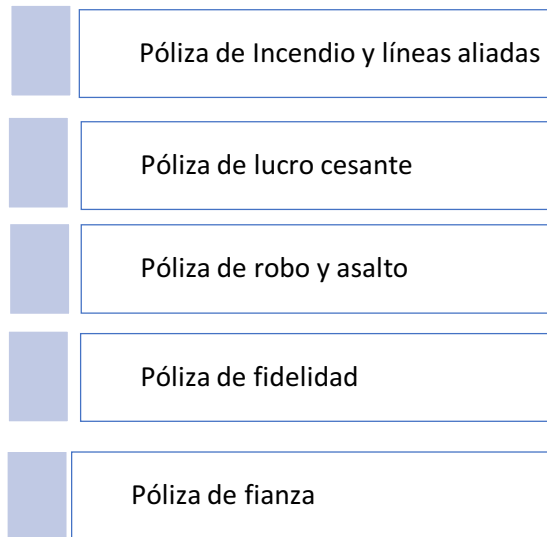


Figura 9. Ramos de Seguro

Póliza de incendio y líneas aliadas

Esta póliza garantiza al asegurado la entrega de una indemnización en caso de incendio de los bienes determinados en la póliza o la reparación o reposición de las piezas averiadas. En términos generales, se considera incendio, la combustión y el abrasamiento con llama, capaz de propagarse, de objetos que no estaban destinados a ser quemados en el lugar y momento que se produce. Entre sus aplicaciones se tiene a las pólizas sobre valores fijos y por declaraciones. Su constitución es a través del contrato del seguro y queda constituido por la solicitud del asegurado o del contratante, en su caso a la compañía, que es la base de este contrato, por la presente póliza y por los anexos, que formen parte de éste, si los hubiere. El contrato de seguro se perfecciona por la aceptación por escrito del asegurador, sin que pueda supeditarse su vigencia al pago de la prima inicial, o a la entrega de la póliza o un documento equivalente.

Entre los riesgos cubiertos están las pérdidas o daños de los bienes asegurados que se describen en las condiciones especiales de esta póliza como consecuencia de la acción directa de incendio o principio de incendio, o de rayo, de las medidas que sean tomadas por la autoridad para extinguir el incendio o reducir sus efectos; y la desaparición de los

bienes asegurados durante el incendio, a no ser que se demuestre que tal desaparición procede de un robo.

Además, la presente póliza se extiende a cubrir los gastos en que incurra el asegurado por el transporte de los bienes asegurados, con el objeto de salvarlos del incendio.

Se excluye los bienes contenidos en plantas refrigeradoras o aparatos de refrigeración; lingotes u objetos de oro y plata, y pedrerías que no estén montadas; objetos raros o de arte; manuscritos, planos, croquis, dibujos, patrones, modelos o moldes; bienes que el asegurado conserve en depósito o en consignación; títulos, obligaciones o documentos de cualquier clase, estampillas de correo, especies fiscales, monedas, billetes de banco, libros y registros de contabilidad u otros libros y registros de comercio.

Los riesgos excluidos a consecuencia de incendios, casuales o no, de bosques, monte bajo, praderas o maleza, o del fuego empleado en la quema o roza de terrenos; a consecuencia de explosión; por combustión espontánea; a consecuencia de terremoto, temblor, erupción volcánica u otra convulsión de la naturaleza, fuego subterráneo o perturbación atmosférica que no sea rayo; por actos de personas que tomen parte en paros, huelgas, disturbios de carácter obrero, motines, tumultos o alborotos populares, o de personas que actúen en conexión con alguna organización política, o de personas mal intencionadas durante la realización de tales actos; o por las medidas de represión de tales actos, tomadas por las autoridades; por caída de aeronaves, o de sus partes o de los objetos que transporten, o por impacto de vehículos terrestres; por perjuicios indirectos o consecuentes de cualquier clase, tales como pérdida de utilidades, interrupción de negocios, suspensión de actividades, demoras, deterioros, pérdida de mercado.

Los riesgos no cubiertos bajo ninguna circunstancia son por fermentación, vicio propio o por cualquier procedimiento de calefacción o de desecación al cual hubieren sido sometidos los bienes asegurados, a menos que en los dos últimos casos las pérdidas o daños sean causados por

cualesquiera de los riesgos amparados en esta póliza; por destrucción de los bienes que directa o indirectamente resulte o sea consecuencia de actos de las autoridades, salvo pacto contrario; por hostilidades, actividades de guerra, declarada o no, invasión de enemigo extranjero, guerra interna, revolución, rebelión, insurrección, conspiración, levantamiento popular o militar, ley marcial, suspensión de garantías o acontecimientos que originen esas situaciones de derecho o de hecho; actos maliciosos o vandálicos, actos de sabotaje; y actos de terrorismo, debe entenderse por tales actos, aquellos que sean llevados a cabo por persona o personas que pertenezcan o no a fuerzas o grupos militares o armados, pertenecientes o no al gobierno, Estados o autoridades, de origen local o de procedencia externa los realizados mediante el uso de fuerza o violencia, empleo de armamento u objetos capaces de inferir algún tipo de daño, uso de armas atómicas o radioactivas, uso de armas químicas o biológicas, uso de sustancias explosivas o inflamables, medios o actos al margen de la Ley, intimidación o coacción, secuestro de medios de transporte, tomas u ocupaciones de edificaciones o instalaciones públicas o privadas, sedes diplomáticas o militares, iglesias o poblados y los provocados por motines de índole política, ideológica, social, económica o religiosa, que causen alarma, terror, temor o miedo, poniendo en peligro o causando daño a la vida e integridad de las personas, causando destrucción o daños a bienes públicos y/o privados. Esto incluye aquellos actos que por naturaleza o trascendencia puedan entenderse o considerarse, a consecuencias, motivaciones políticas, ideológicas, sociales, económicas o religiosas, medios empleados, o víctima, como actos terroristas, a pesar de no estar enumerados específicamente entre los del anterior párrafo, pero que se saben vinculados o similares, conexos contributivos o asociados de forma directa o indirecta a tales actos, o que son causa próxima o remota, total o parcial para la ocurrencia de actos calificados como terroristas.

La suma asegurada ha sido fijada por el asegurado y no es prueba de la existencia de los bienes ni del valor de estos; únicamente representa la base

para limitar la responsabilidad máxima de la compañía aseguradora. Si, al momento de ocurrir un siniestro cubierto por esta póliza, la suma asegurada fuese menor que el valor real de los bienes asegurados a ese mismo momento, la indemnización de las pérdidas o daños causados se hará en la proporción que exista entre la suma asegurada y el valor real de los bienes asegurados, pero sin exceder a dicha suma asegurada. Si los bienes estuvieren amparados en todo o en parte por otros seguros de este u otro ramo, que cubran el mismo riesgo, tomados bien en la misma fecha o antes o después de la fecha de esta póliza, el asegurado deberá declararlo inmediatamente por escrito a la compañía para que ésta lo haga constar en la póliza o en anexo que forme parte de esta. En igual forma el asegurado deberá declarar cualquier modificación que se produzca en tales seguros. Si el asegurado dolosamente omite el aviso a que se refiere esta condición, o si contrata los diversos seguros para obtener un provecho ilícito, la compañía quedará liberada de sus obligaciones. Si, al momento de ocurrir un siniestro cubierto por esta póliza, la suma asegurada fuese mayor o igual que el valor real de los bienes asegurados a ese mismo momento, la indemnización de las pérdidas o daños causados será igual al importe real de los mismos daños, pero sin exceder al valor real de los bienes asegurados.

Todos los bienes deben estar amparados en todo o en parte por otros seguros de éste u otro ramo, que cubran el mismo riesgo, tomados bien en la misma fecha o antes o después de la fecha de esta póliza, el asegurado deberá declararlo inmediatamente por escrito a la compañía para que ésta lo haga constar en la póliza o en anexo que forme parte de esta. En igual forma el asegurado deberá declarar cualquier modificación que se produzca en tales seguros. Si el asegurado dolosamente omite el aviso a que se refiere esta condición, o si contrata los diversos seguros para obtener un provecho ilícito, la compañía quedará liberada de sus obligaciones. En caso de que al ocurrir un siniestro existieren otros seguros declarados a la compañía, la responsabilidad de ésta quedará limitada a la proporción que exista entre la suma asegurada de esta póliza y la suma total de los seguros

contratados. Si en el momento del siniestro existe algún seguro o varios seguros marítimos garantizando los bienes asegurados por la presente póliza, tomados bien en la misma fecha o antes o después de ésta, la compañía responderá únicamente por las pérdidas o daños que excedan del importe de la indemnización de la que los aseguradores marítimos resulten responsables en el caso de que no existiera la presente póliza.

Cuando se fija la prima de acuerdo con las características del riesgo que constan en esta póliza, el asegurado deberá comunicar a la compañía las agravaciones o alteraciones esenciales del riesgo, durante la vigencia de la presente póliza, dentro de los tres días siguientes al momento que tenga conocimiento de ellas. Se entiende por agravación o alteración esencial todo hecho importante para la apreciación del riesgo, de tal suerte que la compañía habría contratado en condiciones diversas, si hubiere conocido una situación análoga. Se consideran agravaciones o alteraciones esenciales del riesgo especialmente: El traslado de todo o parte de los bienes asegurados a locales distintos de los descritos en las condiciones especiales de esta póliza; las modificaciones en la estructura y uso del edificio asegurado o que contenga los bienes asegurados; las modificaciones en el giro del comercio o la industria establecidos en el edificio asegurado o que contenga los bienes asegurados; los cambios y modificaciones en la naturaleza de los bienes asegurados, y la falta de ocupación del edificio asegurado o que contenga los bienes asegurados, durante un período mayor de 30 días consecutivos. Se presumirá que el asegurado conoce toda agravación o alteración que emane de actos u omisiones de cualquier persona que, con el consentimiento del asegurado, tenga relación con el objeto del seguro. La agravación o alteración esencial del riesgo da acción a la compañía para pedir la rescisión del contrato, sin perjuicio que puedan pactarse nuevas condiciones. Si el asegurado omitiere el aviso de la agravación o alteración, la indemnización en caso de siniestro se reducirá en proporción al aumento del riesgo.

Los bienes asegurados cambian de dueño, los derechos y obligaciones que se derivan de este contrato pasarán al adquirente, debiendo a este efecto,

el asegurado o el adquiriente, dar aviso por escrito a la compañía de la operación, dentro de las 48 horas siguientes a la misma. La compañía tendrá derecho a dar por concluido el contrato dentro de los 15 días siguientes a la fecha en que tenga conocimiento del cambio de dueño, notificando esta resolución por escrito al adquiriente, y reembolsando a éste el importe de la prima no devengada. Las obligaciones de la compañía terminarán 15 días después de la fecha de tal notificación. Los derechos que la póliza concede al asegurado podrán ser cedidos a favor de terceras personas, la cesión se hará mediante aviso por escrito de ambas partes a la compañía; no obstante, el asegurado no podrá ceder sus derechos después de producido un siniestro.

En un siniestro producido por alguno de los riesgos cubiertos por esta póliza, el asegurado tendrá la obligación de realizar todos los actos que tiendan a evitar o disminuir las pérdidas o daños. Si no hay peligro en la demora, pedirá instrucciones a la compañía y se atenderá a las que ella le indique; tan pronto el asegurado, o el beneficiario si hubiere, tuviera conocimiento del siniestro, deberá comunicarlo inmediatamente a la compañía, por cualquier medio; y en todo caso deberá dar aviso por escrito dentro de las 48 horas siguientes a la compañía y al Juez competente. Este plazo sólo correrá en contra de quienes tuvieran conocimiento del derecho constituido a su favor. Si no se da el aviso a la compañía, ésta podrá reducir la prestación debida hasta la suma que hubiere importado si el aviso se hubiere dado oportunamente.

El asegurado entregará a la compañía, un estado de las pérdidas o daños causados por el siniestro, indicando del modo más detallado y exacto que sea posible cuáles fueron los bienes destruidos o averiados, así como el importe estimado de las pérdidas o daños correspondientes, teniendo en cuenta el valor real de dichos bienes en el momento del siniestro; una relación detallada de todos los seguros que existan sobre los bienes; si el seguro fuere sobre bienes inmuebles, certificación del correspondiente registro de la propiedad raíz e hipotecas, en la que se haga constar si en la fecha del siniestro los bienes se encontraban con o sin gravamen hipotecario; los planos, proyectos, recibos, facturas, copias o duplicados

de facturas, libros y registros contables, guías de ferrocarril, pólizas de registros de las aduanas, actas y demás documentos justificativos que sirvan para apoyar su reclamación; y todos los datos relacionados con el origen y causa de las pérdidas o daños y con las circunstancias en las cuales se produjo. Se conviene expresamente que, en caso de siniestro, el asegurado o el beneficiario en su caso, deberán probar los hechos relacionados con el mismo, a fin de establecer que ha sido producido por alguno de los riesgos cubiertos por esta póliza. La compañía tendrá derecho a exigir al asegurado o al beneficiario todas las informaciones sobre los hechos relacionados con el siniestro, así como la autorización para obtener tales informaciones de otras fuentes.

La compañía quedará desligada de sus obligaciones si se omite el aviso escrito del siniestro a fin de impedir que se comprueben oportunamente sus circunstancias; con el mismo fin de hacerle incurrir en error se disimulan o declaran inexactamente hechos referentes al siniestro, o se niega la autorización para obtener informaciones de otras fuentes; si, con igual propósito, no se le remite con oportunidad la documentación referente al siniestro. La indemnización será exigible treinta días después de la fecha en que la compañía haya recibido los documentos e informaciones que le permitan conocer el fundamento de la reclamación.

En caso de siniestro que destruya o dañe los bienes asegurados y mientras no se haya fijado definitivamente el importe de la indemnización correspondiente, la compañía podrá, por medio de las personas que ella designe y sin que esto signifique aceptación de responsabilidad por su parte en penetrar en los edificios o lugares donde ocurrió el siniestro para determinar su causa y extensión; examinar, clasificar y valorar los bienes salvados o sus restos, dondequiera que éstos se encuentren; encargarse de la venta o liquidación de los bienes o de sus restos, quedando entendido que el asegurado no podrá disponer de los bienes sin autorización escrita de la compañía ni hacer abandono de los mismos.

En caso de siniestro, la compañía podrá optar por pagar el importe de las pérdidas o daños sufridos por los bienes asegurados o hacerlos reparar o

reponer para restablecerlos en lo posible al estado en que se encontraban antes del siniestro. Cuando a consecuencia de alguna ordenanza municipal o reglamentos que requieren la alineación de las calles, construcción de edificios o por cualquier otra regulación análoga, la compañía se encuentre en la imposibilidad de hacer reparar o reedificar los bienes asegurados por la presente póliza, ésta no estará obligada en ningún caso a pagar por tales bienes una indemnización mayor que la que hubiere bastado para la reparación o reedificación al mismo estado existente antes del siniestro, sin exceder a la suma asegurada. Queda expresamente convenido que, al efectuarse el pago de una pérdida total o parcial, el salvamento o cualquier recuperación posterior quedará a favor de la compañía, debiendo el asegurado traspasarle su derecho de propiedad libre de todo gravamen.

La compañía se subrogará, hasta por la cantidad pagada, en los derechos del Asegurado, así como en sus correspondientes acciones contra los autores o responsables del siniestro. Si por hechos u omisiones del asegurado se impide la subrogación, la compañía quedará liberada de sus obligaciones.

Toda indemnización que pague la compañía reducirá en igual cantidad la suma asegurada. Sin embargo, por acuerdo de las partes, podrá reinstalarse la responsabilidad de la compañía hasta por la suma originalmente asegurada, mediante pago de la prima que corresponda. Si los bienes asegurados están descritos en las condiciones especiales en forma individual o formando grupos, la reducción o reinstalación se aplicará para cada bien individual o para cada grupo, en forma separada. La reinstalación a que se refiere esta condición tendrá validez cuando la compañía lo haga constar en anexo que forme parte de esta póliza.

El dolo o culpa grave en las declaraciones del asegurado, o la omisión dolosa o culposa de ellas, respecto a hechos importantes para la apreciación del riesgo, da derecho a la compañía para pedir la rescisión del contrato dentro de los tres meses siguientes al día en que haya conocido la inexactitud u omisión dolosa o culpable, quedando a favor de la misma

la prima correspondiente al período del seguro en curso en el momento en que se conozca el dolo o culpa grave, y en todo caso, la prima convenida por el primer año. Si la inexactitud u omisión de las declaraciones no se debiera a dolo o culpa grave, el asegurado estará obligado a ponerlo en conocimiento de la compañía al advertir esta circunstancia, bajo pena que se le considere responsable de dolo. En caso de desacuerdo entre el asegurado y la compañía acerca del importe de cualquier siniestro cubierto por esta póliza, la cuestión será sometida, exclusivamente para ese objeto, a dictamen de un Perito nombrado de común acuerdo por escrito por ambas partes; pero si no se pusieran de acuerdo en el nombramiento de un solo perito, se designarán dos, uno por cada parte, lo cual se hará en el plazo de un mes a partir de la fecha en que una de ellas hubiese sido requerida por la otra por escrito para que lo hiciera. Antes de empezar sus labores, los dos peritos nombrarán un tercero para el caso de discordia. Si una de las partes se negare a nombrar su Perito o simplemente no lo hiciera cuando sea requerida por la otra parte, o si los Peritos no se pusieren de acuerdo en el nombramiento de un tercero, será la autoridad judicial correspondiente la que a petición de cualquiera de las partes hará el nombramiento del perito tercero, o de ambos, si así fuere necesario.

El fallecimiento de una de las partes cuando fuere persona física, o su disolución si fuere una sociedad, ocurridos mientras se realice el peritaje, no anulará, ni afectará los poderes o atribuciones de los peritos. Si alguno de los peritos de las partes o el tercero falleciere antes del dictamen, será designado otro por quien corresponda (las partes, los peritos o la Autoridad Judicial), para que lo sustituya. Los gastos y costas que se originen por motivo del peritaje serán a cargo de la compañía y del asegurado por partes iguales, pero cada parte cubrirá los honorarios de su propio perito, en su caso. El peritaje a que está condición se refiere, no significará aceptación de la reclamación por parte de la compañía; solamente determinará el importe de la pérdida, quedando las partes en libertad de ejercer las acciones y oponer las excepciones correspondientes, previo cumplimiento a lo establecido en el procedimiento conciliatorio.

En caso de discrepancia del asegurado/beneficiario con la compañía, en el pago del siniestro, el interesado acudirá ante la Superintendencia del Sistema Financiero y solicitará por escrito que se cite a la compañía a una audiencia conciliatoria. El reclamante presentará un escrito acompañado de una copia, en el cual expondrá las razones que motivan su discrepancia. Recibido el mismo, la Superintendencia enviará una copia a la compañía en el término de cinco días hábiles después de recibida, para que ésta, mediante su representante legal o apoderado especialmente autorizado, y dentro del término de cinco días hábiles contados a partir del día que la reciba, rinda información detallando cada uno de los hechos a que se refiere la reclamación. Al recibir el informe la Superintendencia, si lo estimare procedente, ordenará a la Sociedad de Seguros que dentro del término de ocho días hábiles, constituya una reserva específica para el cumplimiento de la obligación objeto del reclamo.

La Superintendencia citará a las partes a una audiencia conciliatoria que se realizará dentro de quince días hábiles, a partir de la fecha en que se reciba el informe de la compañía respecto a la reclamación. Si por cualquier circunstancia la audiencia conciliatoria no se pudiere celebrar se señalará nueva fecha para verificarla dentro de los ocho días hábiles siguientes. A la audiencia conciliatoria, el reclamante y la compañía podrán comparecer personalmente, por medio de su representante legal o por apoderado especial designado al efecto.

En la audiencia se exhortará a las partes a que se concilien sus intereses; si esto no fuere posible, la Superintendencia las invitará a que de común acuerdo designen árbitros de conformidad a la Ley de Mediación, Conciliación y Arbitraje. El compromiso se hará constar en acta que al efecto se levantará en la audiencia conciliatoria y su cumplimiento será verificado por la Superintendencia. En todo caso las partes podrán alegar en la audiencia la imposibilidad de conciliar. En caso de que el reclamante no comparezca a ninguna de las citas de la audiencia conciliatoria, se entenderá que no desea la conciliación. Agotado el procedimiento anterior, la Superintendencia ordenará que se cancele la reserva que se

hubiere constituido, conforme el inciso tercero de esta cláusula. Ningún tribunal admitirá demanda alguna contra la compañía si el demandante no declara que ante la Superintendencia se agotó el procedimiento conciliatorio a que se refiere esta cláusula y no presenta certificación extendida por la Superintendencia de que se tuvo por intentada y no lograda la conciliación. La omisión del procedimiento conciliatorio constituirá una excepción dilatoria que podrá alegarse por la Compañía demandada. La Superintendencia deberá extender la certificación a que se refiere en esta cláusula, en un plazo no mayor de diez días a partir de la presentación de la solicitud. La presentación de la reclamación ante la Superintendencia interrumpirá el término de la prescripción. En todo este procedimiento se aplicarán las disposiciones legales establecidas en los artículos 99 y siguientes de la ley de Sociedades de Seguros.

Toda controversia que surja entre el Asegurado y la Compañía en relación a la interpretación o aplicación de la presente Póliza y/o sus anexos, deberá ser sometida a un Tribunal Arbitral, el cual estará investido de la facultad de pronunciar una decisión denominada laudo arbitral, de conformidad a la Ley de Conciliación, Mediación y Arbitraje. Los convenios arbitrales incluidos en este tipo de contrato serán plenamente válidos entre las partes en tanto dichos convenios sean conocidos o debieran conocerse por la contraparte y su manifestación de voluntad de someterse al arbitraje se hiciera en forma expresa e independiente; presumiéndose, por lo tanto, que el convenio arbitral es conocido y aceptado por el Asegurado, ya que la presente cláusula forma parte de las cláusulas generales de la Póliza y/o sus Anexos.

El convenio arbitral implica la renuncia de las partes a iniciar proceso judicial sobre las materias o controversias sometidas al arbitraje. La renuncia al arbitraje será válida únicamente cuando concurra la voluntad de ambas partes. Cuando el arbitraje fundamente sus decisiones conforme derecho positivo, los árbitros serán abogados en el libre ejercicio de su profesión. Cuando el arbitraje se deba resolver conforme a normas o principios técnicos, los árbitros deberán ser expertos en el arte, profesión u oficio respectivo. Las partes podrán designar los árbitros de manera directa y de

común acuerdo o delegar en un tercero, persona natural o jurídica, la designación parcial o total de los árbitros. Si no hubiere acuerdo entre las partes en la elección de los árbitros, cada parte elegirá uno y los dos árbitros designados elegirán un tercero, quién será el presidente del Tribunal Arbitral. Los gastos y costas que se originen con motivo del arbitraje serán cubiertos por partes iguales por la Compañía y el Asegurado. El fallo de los árbitros es inapelable y no admitirá más recursos que el de Nulidad establecido en la Ley de Conciliación, Mediación y Arbitraje.

Póliza de lucro cesante

También se lo conoce como Seguro de pérdida de beneficios, Seguro de pérdida de utilidades, Seguro de pérdida de explotación, Seguro de paralización de actividades o Seguro de daños indirectos. Toda empresa se establece con el propósito de obtener utilidades a través de la satisfacción de necesidades, bien sea que existan o que se creen con el lanzamiento del producto. Pero, en definitiva, se trata de ganar dinero en el desarrollo de una actividad, en la cual se han comprometido los capitales de los socios.

Toda empresa se establece con el propósito de obtener utilidades, a través de la satisfacción de unas necesidades, bien sea que éstas preexistan, bien que se creen con el lanzamiento del producto. Pero, en definitiva, se trata de ganar dinero en el desarrollo de una actividad, en la cual se han comprometido los capitales de los socios. La destrucción o daño de edificios, maquinarias, mercancías, materia prima de propiedad de la empresa; destrucción o daño de bienes de terceros que se encuentren dentro o fuera del negocio; y lesiones o muerte o afecciones de operarios, de personas extrañas al negocio, visitantes, vecinos, transeúntes, etc. Interrupción de la actividad del negocio, que puede generar y la pérdida de la producción disminución de las ventas estimadas. En la consecuencia de un siniestro las pérdidas materiales está en la destrucción o daño de edificios, maquinarias, mercancías, materia prima de propiedad de la empresa como las lesiones, muerte o afecciones de operarios, de personas extrañas al negocio, visitantes, vecinos, transeúntes, etc.; destrucción o

daño de bienes de terceros que se encuentren dentro o fuera del negocio; interrupción de la actividad del negocio que puede generar; pérdida de producción disminución de las ventas estimadas; incumplimiento de contratos de suministros o de ejecución y pérdida de mercado, la cual será mayor en la medida que el producto permanezca fuera de él; necesidad de pagar los gastos que continúen causándose durante la paralización, sin que se perciban los ingresos suficientes para cubrirlos y despido de operarios, debido a la reducción de la producción o de las ventas y a la necesidad de eliminar costos.

Los datos que contiene la póliza de lucro cesante son los mismo de la póliza madre, no basta con reparar o reemplazar los edificios, maquinarias o mercancías dañadas o destruidas, debe garantizarse la continuidad y supervivencia del negocio. A pesar de que la cobertura de pérdida de beneficios es menos tangible que la de daños materiales, no quiere decir que sea menos beneficiosa. El seguro de lucro cesante protege el balance y los resultados de la empresa. El objeto de la póliza es indemnizar las utilidades brutas o parte de ellas como consecuencia de un siniestro cubierto por la póliza de daños materiales que produzca una interrupción del negocio con disminución del ingreso. La condición de la póliza es que al momento de producirse la interrupción con disminución de ingresos debe estar vigente una póliza de daños materiales y el siniestro se halle cubierto y sea reconocido por la aseguradora. Su cancelación será tomada del valor asegurado, que es el costo fijo más los beneficios, que dividido para los ingresos totales se obtiene el margen bruto, que será el porcentaje que se multiplique con el valor del siniestro y que será el resultado para ser indemnizado.

Póliza de robo y asalto

La finalidad es indemnizar toda pérdida o daño que sufrieren los bienes asegurados dentro de las residencias o establecimientos a consecuencia de la apropiación indebida por parte de terceras personas, de la propiedad personal o institucional, siempre que queden como evidencia huellas de violencia en las cosas y actos de violencia y/o amenaza a las personas. Se

amparan la pérdida y/o daño material proveniente de robo o tentativa de robo, de los objetos asegurados en los locales o residencias asegurados por medio de la violencia en los objetos o personas. Los daños ocasionados a edificios, residencias o locales asegurados por el intento de robo también están amparados.

Su cobertura está dada en dos clases, siendo la primera la cobertura básica y que el robo con violencia en las personas o fuerza sobre las cosas y la segunda es la cobertura adicional, que son los daños materiales al edificio, con motivo del robo o la tentativa de hacerlo. El amparo de la póliza se establece con la condición de que el autor del robo haya ingresado al exterior de los locales, o haya salido del local mediante la rotura de puertas, ventanas, paredes, pisos o techos; y la apertura de las chapas de dichas puertas o ventanas, utilizando llaves falsas u otros medios ilícitos.

Las exclusiones están expresamente no consideradas en la cobertura otorgada por la presente póliza por los daños derivados, directa o indirectamente, de fenómenos naturales, tales como terremotos, temblores, erupción volcánica, fuego subterráneo, inundaciones, incendio y/o explosiones, así como aquellos derivados de eventos bélicos, guerra, invasión o cualquier acto de hostilidad por enemigo extranjero, conmoción civil, golpes de estado, huelgas, revolución, insurrección, ley marcial, sedición, asonada, motín, tumulto popular, o huelga.

El vencimiento y la renovación están dados con el seguro amparado por esta póliza, que terminará automáticamente al medio día de la fecha de su caducidad, estipulada en las condiciones particulares de esta. Sin embargo, podrá aplazarse previa aceptación de la compañía, siempre y cuando tal prórroga conste en un documento firmado por esta y se registrará por las condiciones especificadas en dicho instrumento. Esta póliza podrá renovarse por períodos consecutivos mediante el pago de la correspondiente prima de renovación por parte del asegurado, al tipo de prima que la compañía mantuviese vigente al momento. La compañía no se encuentra obligada a dar aviso al asegurado acerca del vencimiento de esta póliza y se reserva el derecho a rehusar la renovación de esta.

Entre las obligaciones del asegurado está que en caso de siniestro denunciará sin demora el percance a las autoridades competentes. Cuando se trate de un hecho delictivo o así corresponda a la naturaleza de aquel, comunicará por escrito a la compañía dentro de los tres días siguientes en que tuvo conocimiento del mismo, y presentará dentro de los diez días siguientes a la fecha en que el siniestro tuvo lugar, o en cualquier otro plazo que la compañía le hubiere concedido por escrito la reclamación formal del robo efectuando una mención circunstanciada, acompañada de un estado de pérdidas y daños, indicando si fuere el caso del modo más detallado y exacto que le fuera posible los varios objetos sustraídos o dañados y el importe de la pérdida correspondiente; y poner a disposición de la compañía o de su representante la documentación pertinente que pueda ser utilizada para establecer el monto exacto del reclamo.

Entre los documentos necesarios para la reclamación de siniestros está en presentar la carta de presentación formal y explicativa del reclamo, detalle valorado de la pérdida, copia de documentos contables que prueben la preexistencia de los bienes robados, original de la denuncia ante las autoridades competentes, copia certificada del informe final de investigaciones realizadas por la policía, original del informe de la empresa de seguridad y/o de guardianía y/o de alarmas, copia del inventario valorizado de bienes y/o mercaderías, original de los presupuestos de reparación y/o reposición, original de facturas definitivas (una vez aprobado el reclamo), y original del informe técnico de daños. En caso de robo de dinero se debe enviar copia de egresos de caja y/o cheques (anverso y reverso), copia de documentos contables de preexistencia del dinero y copia de carta con fe de presentación de solicitud de anulación de cheques y/o documentos robados.

El pago de la indemnización lo hará la compañía aseguradora del siniestro amparada bajo la póliza de robo y asalto, tiene un plazo de treinta días siguientes a la notificación por escrito del siniestro para resarcir el daño.

Póliza de fidelidad

La falsificación por parte de terceras personas, robo, malversación de fondos, sustracción fraudulenta, mal uso premeditado, falta de integridad o de fidelidad o cualquier otro acto semejante a los mencionados en las que exista apropiación indebida por parte de algún empleado en el manejo de dinero, valores y bienes cubre la póliza de fidelidad. Este seguro no es aplicable al empleado doméstico. Está cubierto bajo la póliza de seguro de fidelidad el sector público que ampara actos engañosos realizados por el servidor público de una entidad asegurada tales como el desfalco, falsificación, robo, ratería, desaparición fraudulenta, actuando solo o en complicidad de otros y que estos produzcan perjuicios económicos comprobables; y el sector privado que cubre actos maliciosos que produzcan perjuicios económicos cometidos por el empleado. Este seguro ampara los actos fraudulentos tales como desfalco, falsificación, robo, ratería y desaparición fraudulenta.

La póliza de fidelidad cubre desde el momento que se pacta el contrato hasta su finalización. Los robos que se cometen por parte de los empleados no están amparados bajo esta póliza. No cubre beneficios o perjuicios o lucro cesante que por la ocurrencia del riesgo cubierto esta sufra. Para solicitar la ejecución de la póliza que cubre el acto doloso por parte de un servidor público o privado cuando se dé el siniestro, los documentos a presentar por parte del asegurado son la emisión de una carta que describa los acontecimientos y el lugar de la pérdida o el acto doloso; presentar el respectivo documento que demuestre la denuncia hecha por parte del asegurado en una institución policial o autoridad competente; detalle del valor aproximado cuantificado de la pérdida; detalle contable que especifique cada bien objeto del siniestro; copia del original contrato de trabajo del empleado que causó el dolo; documentos de identificación y datos de trabajos anteriores del empleado que causó el dolo; constancia del respectivo pago de los haberes; si el fraude es de mercadería se presentan dos inventarios: uno que detalle el estado antes del robo y otro

después del suceso; se realiza una auditoría y se presenta el informe final que explique el perjuicio económico; notificación de la boleta de captura; sustento de la acusación particular y lo ejecutado en el juicio; y por último el informe que emite la autoridad encargada del caso.

La cobertura que realiza la compañía que garantiza al asegurado, hasta el importe estipulado en las condiciones particulares, de los perjuicios causados por fraude, sustracción y falta de integridad o fidelidad del (los) empleado(s) designado(s) en esta póliza.

El presente seguro no cubre los daños causados por los familiares del asegurado. De la misma manera, no ampara infidelidad cometida por empleados a quienes el asegurado, al extender la solicitud, los supiera culpables de una anterior infidelidad, excepto el caso en el que la compañía acepte el riesgo en forma especial. Se entenderá por empleado y/o afianzado a la persona que durante la vigencia de esta póliza se encuentre al servicio directo del asegurado en el curso ordinario de los negocios a tiempo completo y que figure en sus planillas con remuneración mediante salario o sueldo y a quien el asegurado tenga derecho a dirigir y mandar durante el desempeño de sus funciones.

Las primas son pagaderas al contado y por anticipado, contra recibo oficial de la compañía, cancelado por la persona autorizada para la cobranza. A falta de cobro por medio de corresponsales banqueros, es obligatorio pagar la prima en cualquiera de las oficinas de la compañía. En caso de que la compañía aceptare dar facilidades de pago al cliente para cobrar la prima, la demora de treinta (30) días o más en el pago de cualquiera de las cuotas producirá la terminación automática del contrato de seguro y dará derecho a la compañía para exigir el pago de la prima devengada y de los gastos incurridos en la expedición del contrato, o estará obligada a devolver al asegurado la prima no devengada, si fuere el caso. El plazo de gracia de treinta (30) días, mencionado en el inciso anterior, no es aplicable al pago de la cuota inicial de la prima, ya que el contrato de seguro no se considerará vigente mientras dicha cuota no haya sido pagada a la compañía. El pago que se haga mediante la entrega de un cheque no se

reputa válido sino cuando este se ha acreditado, pero su efecto se retrotrae al momento de la entrega.

El vencimiento y renovación, según el seguro amparado por esta póliza, terminará automáticamente al medio día de la fecha de su vencimiento estipulada en las condiciones particulares de la misma. Sin embargo, podrá prorrogarse previa aceptación de la compañía, siempre y cuando tal prórroga conste en un documento firmado por esta y se regirá por las condiciones especificadas en dicho acuerdo. Esta póliza podrá renovarse por períodos consecutivos mediante el pago por el asegurado de la correspondiente prima de renovación, al tipo de prima que la compañía tenga en vigor al tiempo de la renovación. La compañía no se encuentra obligada a dar aviso al asegurado del vencimiento de la póliza, reservándose el derecho de rehusar la renovación de ésta.

Póliza de fianza

Esta póliza es la más usada especialmente en el ámbito del comercio exterior, muy usada como garantía específica para cumplir con las formalidades aduaneras en varios campos. También es utilizada en el sector público en contrataciones, así como en la parte judicial.

Están presentes el afianzador, el afianzado y el contratante. El afianzado se somete a las condiciones generales en virtud de la solicitud para la emisión de pólizas de seguro de fianzas y que se otorga bajo condiciones y términos. El afianzador, la empresa de seguro que emite la póliza detallada en la solicitud, bajo su entero conocimiento queda totalmente relevada y libre de cualquier responsabilidad originada por cualquier hecho, acto o resolución de cualquier beneficiario de la garantía, basado en la inconveniencia o ilegalidad de la contratación o de las obligaciones garantizadas y no será responsable por el cobro arbitrario o indebido de las pólizas de seguro, aunque fuese por fuerza mayor o caso fortuito, debiendo limitarse a pagarlas, sin más requisito que los exigidos por la propia póliza o la Ley. Los afianzados no podrán impugnar este pago aduciendo incumplimiento en la relación contractual con el beneficiario o reclamar

por pagos indebidos y cualquier acción que les corresponda, solo podrá intentarse contra el beneficiario que dispuso el pago, luego de haber reembolsado el valor pagado por esta. El afianzador podrá abstenerse de realizar el pago solicitado por el beneficiario de la póliza únicamente cuando sea notificado con una orden judicial o de autoridad competente que disponga dicha abstención.

Los afianzados se comprometen irrevocablemente a reembolsar en las veinticuatro (24) horas posteriores a su pedido por escrito, el valor total o parcial de la póliza de seguro cancelada al beneficiario según fuere el caso, a simple solicitud. Para el efecto bastará una comunicación por escrito enviada a la dirección registrada por el afianzado o garantes, que tendrá el mismo efecto que tiene el requerimiento judicial para establecer la mora. Desde el momento del pago de la obligación vencida se deberán los correspondientes intereses de mora a la tasa que determinen las respectivas regulaciones del Banco Central del Ecuador vigentes a la fecha de dicha mora. Si la presente solicitud se refiere a la emisión de pólizas de seguro de seriedad de oferta, fiel cumplimiento de contrato, buen uso de anticipo, ejecución de obra y buena calidad de materiales, buen uso de carta de crédito, otorgadas a favor de una institución del sector público, estos de conformidad a lo dispuesto en la Ley de Contratación Pública expresamente autorizan a los afianzadores a renovar cuantas veces sea necesario las pólizas respectivas a simple petición del beneficiario hasta la extinción definitiva de las obligaciones garantizadas. Además, se comprometen inmediatamente a cancelar las primas, tributos y gastos administrativos que se generen en la emisión de las pólizas o sus renovaciones a simple solicitud con la factura o nota de prima que indique el valor adeudado. En caso de mora, pagarán el interés respectivo y se comprometen como único medio de liberación de su obligación de renovación de las pólizas, el acta provisional o definitiva según sea el caso o la providencia judicial indicando que ha obrado la recepción presunta del contrato garantizado. En todo caso, dichas actas deberán expresar que se ha cumplido con las obligaciones a cargo y esta obligación no libera del

pago de las primas hasta que procedan a la devolución de los originales de las pólizas y sus renovaciones. Se convienen en cancelar y adicionalmente de los valores señalados en el presente documento, todos los gastos judiciales, extrajudiciales y de cobranza, incluyendo honorarios de abogados a los que hubiere participado la aseguradora para la gestión de cobranza. Los afianzados o garantes deben cancelar el valor de la póliza de seguro, así como gastos administrativos, de cobranza, costos judiciales, comisiones y de las primas impagas más sus correspondientes intereses o cualquier otro concepto que sea consecuencia del incumplimiento de las obligaciones adeudadas.

De manera expresa, los afianzados se comprometen a reembolsar a los afianzadores los valores pagados por estos, por cuenta de las pólizas en la misma moneda en la que tales garantías fueran emitidas. En tal evento, si el seguro accediera a recibir el reembolso de los valores pagados en otra moneda distinta de las garantías, los afianzados se obligan a proveer los recursos necesarios para que este pueda adquirir en el mercado la cantidad necesaria de las divisas equivalentes al pago efectuado y sus intereses si fuere el caso.

De existir juicios, los afianzados renuncian al domicilio y se someten a los jueces comunes de esta ciudad y al trámite ejecutivo o verbal sumario. Las expresiones usadas en plural en este documento se entenderán en singular cuando el texto y el sentido así lo requieran, especialmente en lo relacionado a las personas que intervienen en las pólizas de seguro y sus renovaciones. Si este documento fuera suscrito por dos o más personas, estas serán solidarias e indivisiblemente responsables por todas las obligaciones asumidas en este documento. Si el afianzado es una persona jurídica se extenderá la responsabilidad solidaria a quien la represente, por sus propios derechos.

CAPÍTULO 5

LAS AVERÍAS SIMPLE Y GRUESA, PÓLIZA DE TRANSPORTE

A white outline of a clipboard with a rectangular clip at the top center. The clipboard is centered on a dark blue background.

CAPÍTULO 5
LAS AVERÍAS SIMPLE Y GRUESA,
PÓLIZA DE TRANSPORTE

Capítulo 5

LAS AVERÍAS SIMPLE Y GRUESA

Resumen

El capítulo facilitará información sobre la existencia de la póliza de seguro de mercancía o de transporte acorde a su cobertura, precisando su definición del contrato entre el asegurador, que es la entidad que se compromete mediante una prima a resarcir un daño al asegurado, quien se compromete a cancelar por el servicio. Ambos cumplen con derechos y obligaciones en relación con el pacto que realizan a través de un documento llamado Póliza de Seguro. Entre otros conceptos, se precisarán temas de avería, avería simple, avería gruesa y clases de pólizas de transporte. Además de mencionar los convenios de York Amberes y establecer la avería gruesa como una institución en el campo marítimo y en precautelar los intereses de todos al tomar una medida voluntaria.

Objetivos

- Conceptualizar la póliza de transporte o de mercancía identificando las averías.
- Entender la diferencia entre avería simple y avería gruesa.
- Comprender la Intervención de los P&I Club en caso de siniestros.

Avería

Según la Real Academia Española (RAE), se define a la “avería” de muchas acepciones. Entre lo más común está como un fallo, daño o inconveniente que afecta el uso normal de algo que está en función. Su raíz etimológica proviene del catalán *avarria*, que deriva del árabe *awariyyah*, entonces son defectos o desperfectos y que se deben reponer o recuperar para que sigan su funcionamiento normal y habitual. También su definición abarca al sitio donde se realiza la crianza de las aves que habitan en un corral. Entre otras definiciones, está el derecho de avería, que era un impuesto establecido en el tiempo de la colonia española que se aplicaba a los mercaderes, mercancías y pasajeros, además para protección a las

embarcaciones comerciales entre España y Las Indias se llamó a las conquistas españolas en América. Este valor fluctuaba entre el 2.5% y el 30% y para 1660 se dejó de cobrar por el aumento del contrabando y fraudes. Este impuesto se mantuvo en los siglos XVI y XVII en España y los ingresos generados servían para financiar las armadas que protegían a las flotas comerciales que cubrían el circuito entre Indias y la metrópoli, expuestas con frecuencia a los ataques de los robos exterminadores de piratas y bucaneros o a las potencias extranjeras en guerra con España. Este impuesto fue progresivo y se inició con un cobro del 1% sobre el valor de las mercancías, aunque el porcentaje hasta 1587 se mantuvo estable hasta cuando desapareció en 1660 con el aumento de las amenazas de los piratas ingleses y los fraudes generalizados más los contrabandos, que atentaban contra su buena gestión, dado que al final lo que se pagaba era una cantidad general en función de la carga estimada en concepto de amnistía y no un porcentaje sobre el valor real de las importaciones.

En términos generales se considera como avería al defecto o daño producido en la transportación de cualquier medio de envío, pero tiene una contextualización en la parte marítima durante el traslado o aventura de viaje de un puerto de origen hacia uno de destino. El objetivo es impedir que la carga o la embarcación sufra alguna anomalía que afecte las características y funcionalidad de los bienes.

Se puede manifestar una clasificación de averías en dos grupos: la simple, que son los daños que se producen de manera accidental e incluyen también todos los gastos que no han sido reflejados para un beneficio común; y la gruesa, que incluye los daños y gastos no estipulados y también los realizados de manera voluntaria para garantizar o precautelar a los demás como un bien unánime del transporte y la mercancía.

Avería simple o particular

Es el siniestro ocurrido accidentalmente en el buque, incluida toda la mercancía que este contenga. La cuantía es opuesta a la avería gruesa y únicamente afecta al dueño de las mercancías. Se considera como avería

simple a los accidentes ocurridos de forma fortuita durante el traslado de la carga y que no sean responsabilidad del Capitán el incidente, las anomalías y percances en buques ocasionados por maniobras para salvaguardar a la tripulación y a la mercancía. Según lo dispuesto en el Código al Derecho Marítimo, el cargador o el embarcador son los responsables de los daños en la mercancía cuando se lleva a cabo esta situación, por parte del dueño del objeto que produjo el siniestro, se tomará en cuenta como una avería simple o particular.

En la avería simple se debe considerar cuando por accidente marítimo o por caso fortuito existiesen daños en el cargamento desde la fecha del embarque hasta la descarga del mismo y producto de este imprevisto se incurre en gastos con el fin de reparar el daño. Los perjuicios y gastos que sobrevinieren al buque en su casco, aparejos, armas y pertrechos por las mismas causas y motivos, desde que se hizo a la mar en el puerto de salida, hasta que ancló y fondeó en el de su destino; mercaderías que sufran alguna enmendadura o daño a causa de ser manipuladas sobre cubierta; los sueldos y alimentos de la tripulación, cuando el buque fuere detenido o embargado por orden legítima o fuerza mayor, si el fletamento estuviere contratado por un tanto el viaje; cuando a razón de aprovisionamiento del buque se incurre en gastos al arribo en un puerto; y el menor valor de los géneros vendidos por el capitán en arribada forzosa, para pagos de alimentos y salvar a la tripulación, o para cubrir cualquier otra necesidad del buque, a cuyo cargo vendrá el abono correspondiente. La avería simple cubre los alimentos de la tripulación, así como los salarios cuando se encontrase en cuarentena el buque; el daño fortuito al buque por el choque con otro a causa de un momento inevitable sin acción de poder prevenir por parte del Capitán siempre que este accidente no se cause por descuido del Capitán; y los daños al cargamento que se genere por descuido del Capitán inclusive por parte de la tripulación.

Avería gruesa

Según Blas Simone (1996), las averías gruesas o comunes son "*pérdidas extraordinarias (daños o gastos) que afectan a la comunidad navegante y*

que se reparten entre todos los titulares de los bienes que la integran (buque, flete y carga)”. El daño o defecto producido en la transportación marítima durante su traslado hacia el puerto de destino cuyo objetivo es sacrificar unas cargas para salvaguardar a las demás, impidiendo que la gran mayoría de carga o la embarcación sufra alguna anomalía. La acción es realizada de manera razonable y voluntaria por el Capitán ante un peligro, con la finalidad del salvaguardo y seguridad común.

Inicialmente, la avería gruesa estaba descrita en la LEX RHODIA DE IACTU fundada en el principio de la misma, la adopción por los distintos países se dio con diferentes reglas de acuerdo a disposiciones de cada uno. En el siglo XIX se desarrollaron normas internacionales para alcanzar uniformidad y la regularidad de la avería gruesa, cuyas reglas se las llamaría York Amberes de 1950. Estas se daban de forma obligatoria para quienes aceptaban de voluntariamente ser sometidos a estas normas. La estructura de las Reglas de York Amberes está dada por siete literales y veintidós numéricos, en la que se define como una característica de la avería gruesa la presencia de un peligro real y existente en un buque, y debe ser notificada y evaluada por un Juez en el momento exacto del peligro, el cual debe representar una amenaza al buque flete o la carga en conjunto.

El origen del peligro se basa en dos teorías. La primera es la francesa, que sustenta que no es avería gruesa cuando se produce un daño por cuenta propia del Capitán, y la segunda es la inglesa- alemana, que consagró a las reglas de York Amberes en 1924 y determinó que todo riesgo era considerado como avería gruesa. Otro elemento que caracteriza a la avería gruesa es la voluntad del Capitán para contrarrestar un peligro; el sacrificio tiene que ser excepcional para considerarse como avería gruesa y el fin de este debe ser el resultado de un acto extraordinario.

Razones por las que sucede una avería gruesa

Existen muchas razones por las que puede suceder una avería gruesa. Por ejemplo, los efectos o metálicos invertidos en el rescate del buque del cargamento apresado por enemigos, corsarios o piratas y los alimentos,

salarios y gastos del buque detenido mientras se hiciere el arreglo del rescate; los efectos arrojados al mar para aligerar el buque, pertenezcan al cargamento, al buque o a la tripulación y el daño que por tal acto resulte a los efectos que se conserven a bordo; los cables y palos que se corten o inutilicen, las anclas y las cadenas que se abandonen para salvar el cargamento, el buque o ambas cosas; los gastos de alijo o trasbordo de una parte del cargamento para aligerar el buque y ponerlo en estado de tomar puerto o rada, y el perjuicio que de ellos resulte a los efectos alijados o trasbordados; el daño causado a los efectos del cargamento por la abertura hecha en el buque para desaguarlo e impedir el zozobre; los gastos hechos para poner a flote un buque encallado de propósito con objeto de salvarlo; el daño causado en el buque que fuera necesario abrir, agujerear o romper, para salvar el cargamento; los gastos de curación y alimento de los tripulantes que hubieren sido heridos o estropeados defendiendo o salvando el buque; los salarios de cualquier individuo de la tripulación detenido en rehenes por enemigos, corsarios o piratas, y los gastos que cause en su prisión, hasta restituirse al buque o a su domicilio, si lo prefiriese; el salario y alimento de la tripulación del buque fletado por meses, durante el tiempo que embargado detenido por fuerza mayor u orden del gobierno, o para reparar los daños causados en beneficio común; el menoscabo que resultare en el valor de los géneros vendidos en arribada forzosa, para reparar el buque por causa de avería gruesa; y los gastos de liquidación de la avería.

La avería gruesa es derivada de los sacrificios (gastos o daños extraordinarios) realizados de manera voluntaria por el capitán de la nave con el objeto de salvaguardar a la carga de la colectividad que van junto al Capitán, ante un peligro cierto o próximo a darse.

De acuerdo con el Art. 896 del Código Civil, avería gruesa son todos los acontecimientos susceptibles de producir adquisición, modificación, transferencia o extinción de derechos y obligaciones de tal forma a ese hecho humano o elemento material, la Ley le asigna la posibilidad de tener una consecuencia jurídica. El sacrificio solo constituye un hecho material

que no significa, por sí mismo, una avería gruesa. Al decidirse a realizar un sacrificio, el Capitán actúa justificado por las facultades o poderes que tiene, pero sin comprometer a los partícipes en la expedición. Esa decisión es un hecho humano lícito y simple que solo produce resultados materiales sin establecer relaciones obligacionales o jurídicas con los interesados en la comunidad navegante.

La avería gruesa y su aplicación en la Póliza de transportes, características y clases.



Figura 9. Aplicación de pólizas, características y clases

El transporte de mercancía debe tener la existencia de una póliza de transporte para diferentes situaciones nacionales o internacionales. Quien transporta su carga debe garantizar que su bien va a llegar en buenas condiciones. Existen diversas clases de póliza de acuerdo con el bien que se requiere asegurar y a continuación se presentan algunas de ellas. El seguro de transporte cubre los riesgos a los cuales están expuestas las mercancías en el transcurso del viaje, siempre que estén amparados en el contrato de seguro. Entre sus coberturas están Libre de Avería Particular (LAP), Con Avería Particular (CAP) y Contra Todo Riesgo (CTR).

Libre de Avería Particular (LAP)

El seguro de Libre Avería Particular se realiza una vez ejecutado el contrato. La empresa aseguradora se responsabiliza de la mercancía aseguradora cuando existiese un accidente fortuito o de fuerza mayor y como consecuencia de estos accidentes existan daños o pérdidas totales de las mercancías siempre que estos sean a consecuencia de catástrofe natural como terremotos, maremotos, temblores, inundaciones, deslizamientos de

tierra, rayos, marejadas, naufragios; daños al buque tales como abolladuras por sustancias sólidas en el medio de transporte, también por caída de puentes, descarrilamientos, caída de aeronaves o partes de ellas; o accidentes que sean por causa de explosión, incendio, y cuando exista merma total de bultos completos, entiéndase como la pérdida de mercadería y empaque durante una operación de transbordo o durante la carga y descarga.

Con Avería Particular

La responsabilidad del asegurador es cubrir los daños que ocurran en las mercancías siempre que estén contemplados en el contrato de seguro excepto cuando se dé por "riesgos especiales" como las infiltraciones de agua dulce en el buque y que esto provoque daños en la mercancía, oxidación o herrumbre, rotura, derrame, deterioro o pérdidas de la mercancía por causa de roedores, daños de la mercancía por razones que no se encuentran al alcance de cuidado como a causa de bichos, contaminación por olores extraños que provoquen pérdida de las mercancías objetos del seguro; extracción de mercancía por falta de entrega.

En relación con los riesgos especiales, están sin embargo cubiertos si la pérdida o daño ha sido causado por un accidente específico. La legislación del contrato de seguro de 1963 dice: *"La responsabilidad del asegurador abarca desde el momento en que las mercancías quedan a disposición del porteador y concluye con la llegada de estas al destino indicado en la póliza"*.

Contra Todo Riesgo (CTR)

Las pérdidas o daños que sufran las mercaderías aseguradas se amparan bajo responsabilidad del asegurador. Las inclusiones comunes a toda forma de cobertura se sujetan a toda forma con las especificaciones como cuando en el contrato de fletamento se establecen contribuciones de Avería Gruesa aplicables a la mercadería asegurada de acuerdo con la

Ley o con las Reglas de York Amberes y cuando por salvaguardar el objeto asegurado por parte del agente liquidador esto repercute en gastos.

Las mercancías amparadas bajo la póliza de transporte cubren los daños o siniestros ocurridos desde la bodega del país de origen incorporadas en el medio de transporte cubriendo el transcurso del viaje y culminando cuando el medio de transporte descarga la mercancía en la bodega del consignatario. El tiempo límite que cubre el seguro de transporte de mercancías es de 30 días en caso de demora del medio de transporte sujeto a transportar la mercancía y que por fuerza mayor se atrase la entrega de esta a causas de demora en lugares intermedios de su transportación, la cobertura continuará en vigencia por un nuevo período de 30 días.

P&I CLUB

El P&I Club es conocido como seguro de protección e indemnización; es una póliza que adquieren los propietarios de las embarcaciones para protegerse de reclamos de responsabilidad de la tripulación, pasajeros y terceros en situaciones como daños a la propiedad, daño ambiental o remoción de naufragios. Sus inicios datan del siglo XIX, y eran para atender las responsabilidades de la Ley de Buques Mercantes de 1854. Cabe destacar que existían clubes de indemnización separados de los de protección y para 1874 estos se fusionaron. Desde entonces se encuentran en constante evolución, garantizando que los buques puedan comercializar en un mundo donde lo ambiental es prioritario. Estos clubes han asegurado el futuro de esta industria, aceptando los cambios legislativos provocados por varios convenios y en especial el de la Organización Internacional del Trabajo (OTI) correspondientes al trabajo marítimo. Una de sus nuevas políticas es brindar seguridad contra el riesgo de falta de pagos a la tripulación, y trabajan para protegerse contra riesgos cibernéticos, manteniéndose la idea de que el seguro es mutuo.

Estas son asociaciones de aseguramiento mutuo del derecho marítimo que tienen origen británico y amparan los riesgos o responsabilidades que no son cubiertos por las tradicionales pólizas otorgadas por los seguros

comerciales. Están formadas por propietarios y armadores de buques, y su constitución da cobertura para asegurar a las eventualidades en relación directa con la operación y explotación de los buques declarados únicamente al club. Actualmente, el 90% de la flota mercante mundial se encuentra suscripta a un club, existen casi 50 y a nivel internacional se hacen llamar **International Group of P&I Club**.

Los integrantes de estos clubes operan sin fines de lucro y bajo los principios de contribución, solidaridad, y mutualidad, en los cuales todos sus recursos son usados para cubrir los gastos y pérdida sufrida por alguno de sus miembros. Se dice que en español se los puede conocer como "primordial importancia". Los países que tienen estas asociaciones son Japón, Estados Unidos, Suecia, Inglaterra, Noruega, Italia y Finlandia.

Los orígenes de estos clubes comienzan mucho antes de lo mencionado, incluso han existido a lo largo de todo negocio, y el de navieras no se queda atrás. Estos riesgos han llevado a todo comerciante marítimo a tratar de suprimir estos riesgos al máximo y cubrirse de los inevitables percances del mar. Los riesgos son cada una de las contingencias que pueden ser objeto de un contrato de seguro.

El comercio exterior y la navegación no podrían existir o difícilmente prevalecerían sin el seguro marítimo. Nadie, ni navieras, cargadores o transportistas dejarían sus productos al azar del mar sin la protección adecuada. Tradicionalmente, los bienes expuestos al seguro marítimo son aquellos expuestos al peligro del mar: la carga, la nave, el flete.

La diferencia entre un seguro a prima fija y el seguro mutual radica en que el primero es el empresario el que asume los riesgos, repartiendo entre todos los asegurados el acontecimiento de un siniestro y la obtención de ganancia; y lo que hace el mutual es repartir ese riesgo directamente entre los mismos interesados, no buscando lucro sino hacer menos sensible el riesgo para sus asociados.

Así, los primeros grupos fueron conocidos por ser agrupaciones de pescadores dedicados al tráfico marítimo como Camogliese, Sorrentina o

Procidana que iniciaron en Italia. Poco tiempo después de la propagación de mutuas aseguradoras a lo largo de Europa y con la aparición de los buques de vapor, se ve un estancamiento en la figura del aseguramiento mutuo, el cual se podría justificar debido al mayor coste de los buques, la diversidad de riesgos corridos y la frecuencia de los viajes; todos directamente relacionados con la aparición de la máquina de vapor.

Es importante resaltar que al no tener el seguro mutuo, un bien destinado para hacer frente a los siniestros sino que los asociados convenían únicamente las sumas necesarias para el reparo de los daños de los siniestros que podían llegar a producirse. Esta ausencia de capital y el aumento del valor de los buques y su cargamento provocaron que las mutuas tuvieran que incrementar exponencialmente las primas y limitar las coberturas, lo cual hizo que los propietarios tuvieran que buscar coberturas aparte con compañías aseguradoras de prima fija o también conocidas como aseguradoras comerciales. Así mismo congregado a lo anterior, la diversidad de intereses de los armadores que aparecieron en la época hizo más difícil la formación y expansión de las mutuas.

Inicialmente también existía un monopolio de solo dos compañías aseguradoras, uno que duró más de 100 años, pero los armadores no aceptaban el seguro privado porque sus primas eran muy elevadas y no cubrían todos los riesgos más comunes en el comercio marítimo. Entonces nacieron los conocidos Hull Clubs, que eran sociedades de armadores unidos para cubrir los riesgos del casco de la nave, teniendo una base mutualista y sin fines de lucro. Los Hull Clubs son lo más parecido en la historia a los P&I Clubs.

En 1824 se acabó el monopolio de las dos compañías aseguradoras existentes y pudieron entrar al mercado nuevos actores, lo cual fue muy beneficioso para los Hull Clubs, ya que las aseguradoras no cubrían cosas que los armadores sabían que tenían un desgaste constante o bien sabían más acerca de los peligros del mar.

Los auge de los Hull Clubs se pueden acosijar en las siguientes razones: (a) el aumento de la responsabilidad legal de los armadores, (b) fallos de los tribunales ingleses, y (c) insuficiencia de la cobertura que brindaban las aseguradoras primas. Además, ocasionalmente no cubrían ni el 50% de los riesgos que sufría el casco y la maquinaria de buques, lo que impulsó y dio origen a los clubes de protección e indemnización.

Estos riesgos siguieron en aumento, demandando la creación de los primeros clubes de protección, que además cubrían la muerte y accidente de los tripulantes y los pasajeros. El nombre de estos fue Shipowners y con el tiempo fueron aumentando otros beneficios debido a que las responsabilidades fueron creciendo. Los clubes de indemnización surgieron posterior a los de protección, ya que entre los riesgos de la navegación estaban incluidos los que son susceptibles a la carga transportada, ya sean ocasionados por la tripulación, defectos en la nave, de las propias mercancías o por fuerzas de la naturaleza. La razón fue que los tribunales empezaron a condenar a los armadores a retribuir el valor de las mercancías pérdidas que no existían dentro de las reglas de los clubes de protección por lo que estos se negaron, naciendo los clubes de indemnización para cubrir ese valor.

Hay que recalcar que en esta época el factor decisivo fue la aparición de buques de vapor, lo que desencadenó en mayor tráfico marítimo, dando auge a ambos clubes nacientes y su capacidad de adaptación hizo que permanezcan vigentes y necesarios para el negocio de comercio internacional. Según lo expuesto anteriormente, queda claro que la mayoría de los armadores de buques tienen asegurado lo suyo con alguno de estos tres tipos de aseguradoras: (a) Lloyd, (b) compañías aseguradoras privadas, y (3) sociedades de seguro mutuo (clubes de protección y de indemnización). Los tres mercados se dedican al seguro marítimo, sin embargo, estando en el mismo negocio, no cubren los mismos riesgos ni los mismos intereses. Están Lloyds y aseguradoras privadas, que cubren los mismos intereses y riesgo mediante la prima fija, y por otro lado las aseguradoras mutuas con sus clubes de protección o indemnización que

nacen como seguro complementario en un mercado de seguros ordinarios. En resumen, mientras Lloyds y las aseguradoras privadas se dedican al aseguramiento de los buques y cargamentos, las aseguradoras mutuas aseguran las responsabilidades de los armadores.

El éxito de que las aseguradoras mutuas persistan es que están en constante cambio y evolución con las responsabilidades que se actualizan y crean nuevas normativas, y también avanzan con las nuevas tecnologías que modifican el transporte marítimo. Pero incluso hasta este punto ambas aseguradoras mutuas trabajaban por separado, teniendo la facilidad de poder clasificar sus objetos de aseguramiento, si no lo hacía lo proveía el otro, pero giraban en torno a los mismos aspectos. Así que ambos grupos se fusionaron creando los conocidos clubes de protección e indemnización lo que son agrupaciones de armadores sobre las mismas bases mutualistas que aseguran la propiedad de las mercancías y la utilización del buque. Las reglas que los presiden engloban todo tipos de riesgos y son amplias para poder explicar todo y cada uno de ellos, la protección e indemnización son las dos principales causales de protección de estos clubs, pero también ofrece beneficios extras.

Existen dos categorías para estos casos que son: (a) seguros de casco, y (b) seguros de carga. Los seguros de casco son también conocidos como seguros de cuerpo, ofrece cobertura sobre los riesgos de la navegación provocados en la propiedad, uso y mantenimiento de la embarcación, así como sus equipos, la colisión y los riesgos a los que se somete durante la construcción y conversión; y el seguro de carga propiamente ya explícito en su nombre ofrece el seguro sobre todo lo que constituye cargamento de la nave sea tanto objeto de operación mercante, o efectos personales, provisiones, mercancías para uso y consumo a bordo.



CAPÍTULO 6
LOS REASEGUROS

Capítulo 6

LOS REASEGUROS

Resumen

La eventualidades que las empresas de seguros sufran daños económicos que perjudican a sus patrimonios, a sus accionista pero principalmente a sus asegurados, por tal motivo es importante tener una garantía para estas empresas aseguradoras, es por eso que los reaseguros son los respaldos para todos estos eventos que terminen en daños y que se deben prevenir a dichas compañías y precautelar a todos los clientes, además que se debe tomar en cuenta que por ley es obligatorio Este capítulo presenta una reseña histórica de los reaseguros su importancia, clasificación, elementos, su obligatoriedad y demás.

Objetivos

- Entender la importancia de los reaseguros en el mundo asegurador
- Comprender los diferentes tipos de reaseguros y la modalidad más usada.

Reaseguros

El reaseguro es un instrumento técnico que trae consigo la compensación, igualdad y homogenización de la cartera de riesgos asumidos por una empresa aseguradora a través de la cesión de riesgos con la finalidad de disminuir el volumen intensivo de siniestros por parte de una empresa reaseguradora. Según el código de comercio y la legislación nacional es una operación mediante la cual el asegurador cede al reasegurador la totalidad o una parte de los riesgos asumidos directamente por él. Hablando en materia de reaseguro, se distribuye el riesgo excesivo de las empresas aseguradoras por lo menos si se computa su volumen con el índice de intensidad de siniestros en forma vertical. Además, por medio del reaseguro se pueden obtener participaciones en el conjunto de riesgos homogéneos de otra empresa que multiplican el número de riesgos iguales de una entidad.

Historia del reaseguro

Para 1370 se originó por primera vez, el término reaseguro a través de una póliza de seguro marítimo. Para leyes anteriores entre ellas la inglesa en 1745, el reaseguro se lo podía otorgar siempre que una empresa aseguradora no se abastecía para asegurar un riesgo y esta era declarada sin solvencia económica se lo tildaba como una operación ilegal. Para países como Francia la operación se efectuó por primera vez en el siglo XVII, un siglo después en Europa se practicó el reaseguro, pero la operación retomó fuerza en el siglo XIX como un negocio facultativo. En 1852 la Cologne Reinsurance Company fue la primera empresa de carácter jurídico en impartir de manera profesional las operaciones de reaseguro.

Elementos del reaseguro.

El reaseguro se practica bajo un contrato de reaseguro dado por la buena fe y de carácter oneroso ya que el reasegurado debe cancelar un valor de la prima por el reaseguro contratado. El reaseguro al igual que el seguro cuenta con una clasificación la cual se presenta a continuación.

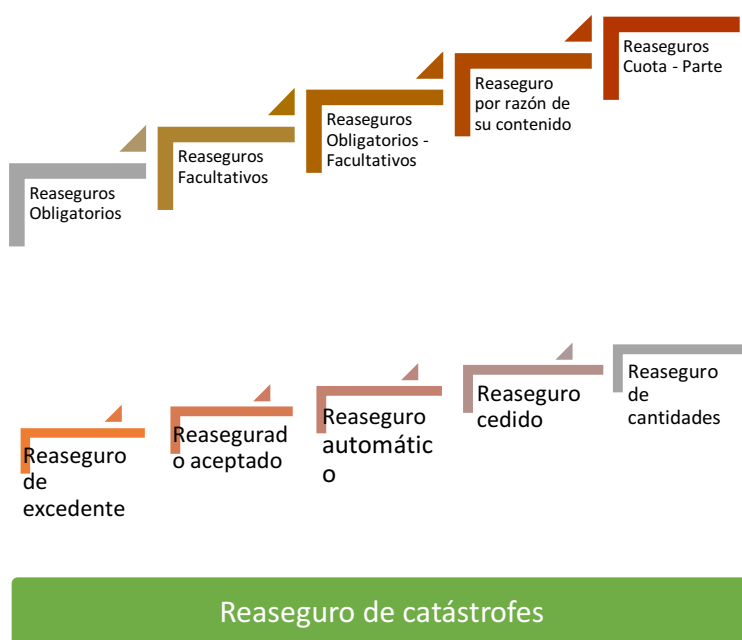


Figura 10. Reaseguros

Los **reaseguros obligatorios** es cuando la empresa aseguradora se compromete a ceder y el reasegurador se compromete a aceptar

determinados riesgos bajo parámetros y condiciones a través de un contrato suscrito llamado tratado de reaseguro.

Los **reaseguros facultativos** es cuando se concretan condiciones que van a regir la cesión y la aceptación a través de comunicados de características particulares.

Los **reaseguros obligatorios-facultativos** es un reaseguro mixto, que la empresa reaseguradora pacta y se obliga a aceptar los riesgos mientras que la aseguradora no se compromete a ceder sus riesgos, pero queda pactado por medio de una carta de garantía o cover.

El **reaseguro por razón de su contenido** se refiere a la participación con la aseguradora (cedente) en los riesgos aceptados o en los siniestros efectivamente producidos, puede hablarse, respectivamente, de reaseguro de riesgos y reaseguro de siniestros.

Los **reaseguros cuota-parte** es cuando el reasegurador participa en los riesgos asumidos por la aseguradora en una proporción fija en determinado ramo o modalidad de seguro. Es decir, que si existe un reaseguro cuota-parte al 50% en el ramo de incendios, esto significa que en las "pólizas" suscritas por la aseguradora se menciona que al reasegurador corresponderá un 50% de las primas, así como la mitad del importe de los siniestros que afecten a tales pólizas.

El **reaseguro de excedente** es donde el reasegurador participa en los riesgos asumidos por la aseguradora en una proporción variable. La variabilidad tiene dependencia a la Tabla de Plenos y la Capacidad del Contrato. La Tabla de plenos, muestra la parte de riesgo que retiene por cuenta propia la compañía cedente respecto a las pólizas que suscriba en un determinado ramo y se encuentra determinada en función de la peligrosidad intrínseca de los riesgos asegurados.

Los **reaseguros de exceso de pérdida** es la participación en el ramo de siniestro por parte de la empresa reaseguradora se realiza siempre que el importe del riesgo sea una cuantía previamente determinada.

Los **reaseguros de exceso de siniestralidad** es aquel en que la cedente fija el porcentaje máximo de siniestralidad global que está dispuesta a soportar en determinado ramo o modalidad de seguro, corriendo a cargo del reasegurador el exceso que se produzca.

El **reaseguro aceptado** se utiliza como una expresión para denominar la parte del riesgo o riesgos asumidos por el reasegurador.

El **reaseguro automático** es aquel en que el reasegurador asume la parte proporcional de una serie de riesgos por el mero hecho de que estos hayan sido aceptados originariamente por la cedente, sin establecer exclusiones predeterminadas.

El **reaseguro cedido** es la porción o parte de los riesgos que la compañía aseguradora transfiere al reasegurador.

El **reaseguro ciego** es aquel en que, en aras de una mayor simplificación administrativa y en base a la confianza que el reasegurador tiene en la cedente, esta no está obligada a comunicar a aquel el detalle de las operaciones que le son cedidas (borderós), sino el conjunto de primas que estás representen.

Los **reaseguros de cantidades** es aquel que se estipula en base a los capitales asegurados en las pólizas. Se denomina reaseguro de riesgos para contraponerlo al reaseguro de siniestros o reaseguro de daños, en el que la base de la participación del reasegurador está representada por los siniestros efectivamente producidos.

Los **reaseguros de catástrofe** es aquel que está destinado a proteger a la cedente frente a contingencias anormales producidas por acontecimientos realmente catastróficos que excedan de previsiones razonables de siniestralidad.

Las grandes catástrofes ponen en serio peligro las empresas y todos quienes poseen patrimonio, las empresas de seguros no están libres de sufrir daños, estos eventos puede ser terremotos, inundaciones tsunamis y demás daños como los financieros.

Los reaseguros al igual que los seguros tienen las mismas características y demás como por ejemplo esta la ubérrima bona fide, es decir, la máxima buena fe, corre con la comunidad de suerte la misma que posee la cedente y debe actuar en todo momento como si no dispusiera de reaseguro alguno. Su vigencia puede ser por tiempo indefinido, pero se acuerda un período de cancelación provisional de tres meses antes de la fecha de vencimiento. La retención y límites de cesión es para ambas partes deben estar claramente definidas. La contribución a los gastos se establece el porcentaje que el reasegurador reconoce a la cedente sobre primas cedidas. La rendición de cuentas y pago de saldos: debe estar claramente establecida. La participación de la cedente sobre las utilidades del reasegurador, tomando en cuenta los gastos administrativos y las pérdidas anteriores. Los siniestros al contado indican el monto a partir del cual el reasegurador debe pagar las pérdidas en forma inmediata y no a través de las cuentas. El tratamiento de la cartera indica la forma en que las obligaciones del reasegurador podrían ser cortadas en caso de cancelación del contrato.



CAPÍTULO 7
RIESGO DE TRABAJO

Capítulo 7

RIESGOS DEL TRABAJO

Resumen

El Seguro General de Riesgos del Trabajo (SGRT) tiene como principio el accionar programas de prevención que garanticen la seguridad de todo el equipo humano que está dentro de un sistema de trabajo en los que incluye empleador y afiliados, la particularidad es brindar oportunamente seguridad en salud física a los afiliados y a sus familias en las contingencias derivadas de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales. Por medio del capítulo se conocerán los ejes del sistema de gestión y los riesgos amparados en la modalidad de riesgo de trabajo que principalmente ayudará a evaluar a qué tipos de riesgos estamos expuestos y cómo evitarlos.

Objetivos

- Identificar los riesgos de trabajo y su importancia en el buen desenvolvimiento laboral
- Entender el reglamento de riesgo de trabajo para aplicarlos con la finalidad de un bienestar al trabajador
- Conocer el plan de mejora que se aplica en una auditoría de trabajo y que modalidades utiliza.

Riesgos

La REA define al riesgo como contingencia de proximidad de un daño o como cada una de las contingencias que pueden ser objeto de un contrato de seguros. Existen varias definiciones según el escenario que se desarrolle. Así se tiene los riesgos de crédito que son los que sufre una entidad financiera derivado de la no devolución en los plazos de los créditos concedidos a sus clientes, así también disminuye el valor de un título en renta fija como consecuencia de una subida de los intereses. Los riesgos de mercado son incertidumbre para un inversor o entidad financiera derivada

de que los cambios que se producen en los mercados. Los riesgos de reinversión son los rendimientos futuros de una inversión no puedan ser reinvertidos al tipo de interés vigente en la actualidad. Los riesgos específicos que puede ser reducido mediante diversificación. Los riesgos operativos los que sufre una empresa derivado de la posibilidad de fallos en su propio funcionamiento. El riesgo país es global que incluyen operaciones financieras asociados a los factores políticos y estructurales del país en el que se realiza. Los riesgos sistémicos son asociados con el mercado total de activos y que no puede reducirse mediante la diversificación. El riesgo sistémico está asociado con el mercado total de activos y que no puede reducirse mediante la diversificación. El riesgo soberano cuando un gobierno no cumple con sus obligaciones. Los riesgos y ventura cuando se acomete una empresa o de celebrar un contrato sometiendo a influjo de suerte o evento, sin poder reclamar por sus acciones.

El riesgo es una medida de magnitud de los daños frente a una situación difícil, su medición esta asumida a determinada vulnerabilidad frente al peligro. El peligro es la probabilidad de ocurrencia, la vulnerabilidad la ocurrencia del daño, informalmente se habla de riesgo por la ocurrencia ante un potencial perjuicio o daño para las unidades, personas, organizaciones o entidades, cuanto mayor es la vulnerabilidad mayor es el riesgo, pero cuanto más factible es el perjuicio o daño, mayor es el peligro; hay una relación entre la posibilidad del daño y la probabilidad del daño, desde el punto de vista del daño a la integridad física de las personas.

Su etimología está en la palabra griega a palabra árabe risq que significa lo que depara la provincia, lo cual hace referencia a que algo o alguien está próximo a sufrir un daño, luego se adoptó el termino italiano rishio y luego finalizó como risco como un peñasco alto donde existe el peligro. El decir que algo o alguien está en riesgo, se considera que esta en desventajas frente a algo por su ubicación o posición, además de ser susceptible a recibir una amenaza sin importar cuál sea su índole. Riesgo y peligro no es lo mismo, el riesgo se basa en una posibilidad de resultar afectado o sufrir un daño y el peligro se refiere a probabilidad del daño, es

decir es posible que un sujeto o ente sea factible al peligro por consecuencia de un riesgo.

Hay una gran cantidad y variedad de riesgos, que día a día se exponen desde salir de su casa al tropezar al caminar, o bien que al cruzar una calle algún conductor en su automóvil lo impacte, también existe la posibilidad de que mientras se está caminando por debajo de un árbol una de sus ramas se desprenda y caiga sobre alguien, en fin, cualquier otra circunstancia que pueda generar o provocar algún tipo de daño o perjuicio a las personas o bienes. Según Soldado (2009) el riesgo es la probabilidad de que ocurra algún hecho indeseable, partiendo de esta definición se establece que el riesgo se pueda dar por la unión de la vulnerabilidad y la amenaza, hechos probables de un siniestro. Para Salvador (2000) el riesgo laboral se denominará grave o inminente cuando la posibilidad que se materialice un accidente de trabajo es alta y las consecuencias presumiblemente severas o importantes. El programa de riesgo de trabajo instaura sistematizaciones de seguridad y salud a los afiliados del IESS, buscando restar enfermedades de ambiente laboral y accidentes por el riesgo de trabajo.

La particularidad del Sistema de Riesgo de Trabajo es resguardar al afiliado, desde el primer día de labores, siendo fundamental los programas médicos y servicios quirúrgicos, hospitalarios; provisiones y programas de rehabilitación entre otros servicios para contemplar acciones de prevención y salud en el trabajo. Según el acuerdo a la ley SART en Ecuador la finalidad del IESS es que todas las instituciones que tienen a su cargo trabajadores cumplan mecanismos de prevención y acciones de seguridad, elaboración del perfil de aptitudes físicas, síquicas y sociales, establecer contactos con la empresa donde el candidato trabajaba para su posible incorporación a otro puesto de trabajo y crear talleres de formación profesional en los que se dicten cursos teóricos y/o prácticos, entre otros.

Además de incorporar al jubilado de invalidez general a una vida de trabajo laboral y social lo más normal posible dependiendo de su

capacidad, este plan permite la valoración del grado de incapacidad y destrezas del candidato a recibir el proceso de readaptación.

Reglamento General del Seguro de Riesgos del Trabajo (Resolución No. 741).

Los riesgos siempre están propensos a suceder en el ambiente laboral sea dentro o fuera de la institución, la empresa contratante tiene la obligación de indemnizar con el 75% y el seguro social con el 25% de su sueldo, además del descanso de acuerdo con la gravedad del accidente. En estos casos el accidente debe ser comprobado conociéndose la circunstancia en que se da el accidente, mediante la apreciación libre de pruebas presentadas e investigadas por la Institución (SART Resolución 741).

Agentes específicos que entrañan el riesgo de enfermedad profesional

Tabla 2

AGENTES FÍSICOS	Ruido y ultrasonido
	Radiaciones ionizantes
	Radiación infrarroja, ultravioleta, microonda, radar.
	Aumento o disminución de presión atmosférica
	Movimientos, vibraciones o fricción continua
	Cambio de temperatura
AGENTES QUÍMICOS	Plomo, mercurio, arsénico, cromo, fósforo
	Manganeso cadmio
	Flúor, benceno, alquitrán, alcoholes y éteres
	Sulfuro de carbono, plásticos y resinas de tipo tóxico, cemento y yeso
AGENTES BIOLÓGICOS	Infecto-contagiosos: Anthraxis, tuberculosis, brúcela, rabia, tétano, hepatitis B, SIDA
	Vegetales: Litre y hongos

	Animales ponzoñosos	Serpientes, alacranes, avispas, otros insectos
	Microorganismos y parásitos	Son elementos patológicos de la cualquier enfermedad profesional
POLVOS Y FIBRAS	Se encuentran inmersas todas las enfermedades que adquieren a través de los diversos polvos o fibras que se encuentren en el ambiente	
AGENTES PSICO - PSICOFISIOLÓGICOS	Sobresfuerzo fisiológico Tensión psíquica	

Fuente: Ley SART

Los agentes de riesgos que se mencionan en el cuadro anterior se pueden presentar en todo tipo de organización y en actividades diarias o frecuentes realizadas por el personal de una empresa. El reglamento sobre el seguro de riesgo de trabajo demanda que toda empresa que cumpla con los beneficios que por ley le corresponden a sus afiliados pueden acogerse al seguro de riesgo de trabajo.

Derecho de las prestaciones en el Seguro de Riesgo de Trabajo.

Condiciones para que las personas puedan acceder a las prestaciones al seguro de riesgo de trabajo. Se otorga desde el primer día de trabajo registrado en el IESS con el respectivo aviso de entrada o planillas de aporte, en el caso de que no estuviera registrado dichos derechos serán cobrados al empleador. Los voluntarios y autónomos que se encuentren afiliados al IESS con un mínimo de seis aportaciones y la jubilación de vejez.

Acciones que se consideran accidentes de trabajo.

El lugar en el que se produce el riesgo sea su puesto de trabajo o fuera del establecimiento, pero por razones de trabajo. Cuando ocurriere fuera del lugar de trabajo ejecutando actividades encomendadas propias de sus labores; cuando por acciones de terceras personas el trabajador en

ejecución de sus actividades se accidente; el que ocurriere como consecuencia del desempeño de actividades gremiales o sindicales de las organizaciones que se encuentran legalmente reconocidas o en formación.

Incapacidades originadas en accidentes de trabajo o enfermedades profesionales.

El asegurado tiene derecho al sustento económico en los porcentajes de la remuneración del trabajador por el lapso de un año por la incapacidad temporal que sufra producto de su trabajo. Si finalizado el plazo por incapacidad temporal y no estuviese en capacidad de continuar con sus labores el reglamento de riesgo de trabajo impone la pensión provisional del 80% en base al dictamen de la Comisión de Valuación de las Incapacidades de un año. En el transcurso de este tiempo con el afán de conocer el estado de salud del afiliado y de establecer el grado de incapacidad se realizan exámenes y pruebas médicas, de los resultados que se obtienen se determina la situación del trabajador y la pensión provisional que debe de recibir considerando que si la incapacidad es mayor se convierte en pensión definitiva.

Incapacidad permanente parcial.

Una vez que termina el periodo de incapacidad temporal y se encontrare incapacidad parcial al asegurado, según el cuadro valorativo de las incapacidades y estudiado por la comisión de evaluación de incapacidades se determina el valor a cancelar al individuo y de igual manera que en la incapacidad temporal durante el tiempo de la incapacidad se realizan chequeos médicos para conocer el estado de salud.

Incapacidad permanente total.

Se declarará incapacidad permanente total a causa de accidentes ocasionados en el lugar de trabajo. El asegurado incapacitado tiene

derecho a recibir 80% del promedio mensual de los sueldos o salarios del último año de aportación o del promedio mensual de los cinco años de mayor aportación si éste fuere superior según lo notifica la ley de estatutos del IESS.

Incapacidad permanente absoluta

Se presenta una incapacidad permanente cuando por un accidente de trabajo el asegurado quede imposibilitado a ejercer su trabajo por inmovilidad de sus extremidades total o parcial, ceguera absoluta, traumas cerebrales, o lesiones orgánicas cardio-respiratorias y/o digestivas. La remuneración por incapacidad permanente absoluta es del 100% de remuneración referencial al pago de su salario, dejando obligatoriamente la cancelación mensual al monto expuesto.

De la muerte del asegurado.

El IESS es la entidad autorizada a conceder las pensiones de viudez y orfandad, cuando el asegurado afiliado al Seguro de Riesgos del Trabajo hubiese adquirido un fondo mortuario. En el fondo mortuario se tendrá en cuantía superior a la del riesgo general siempre y cuando hubiera tenido derecho.

El SART se expidió con resolución C.D 333 rige el sistema de auditoria del riesgo de trabajo. En el régimen de seguridad social intervienen las empresas, empleadores y trabajadores. El objetivos de la auditoria en el artículo dos hace mención a los objetivos de la auditoria de trabajo, y es verificar el cumplimiento técnico legal en las empresas en aspectos de seguridad y salud en el trabajo; confirmar el diagnóstico del sistema de gestión de seguridad y salud en las empresa u organización y analizar los resultados aplicados realizar la comprobación de las actividades sujetas a cambios; contractar que la planificación del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo de la empresa u organización se ajuste a la normativa técnico legal vigente; verificar la integración-implantación del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo en el sistema general de gestión de la empresa u organización; verificar el sistema de

comprobación y control interno de su sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo, en el que se incluirán empresas u organizaciones contratistas.

Es responsabilidad de la unidad provincial de riesgo de trabajo la clasificación de las empresas por niveles de riesgos, área en que se desempeñan, así como por número de trabajadores para realizar la respectiva auditoría de riesgo de trabajo. Las unidades provinciales de riesgos de trabajo son las encargadas de realizar las auditorías y para ello las unidades deben de contar con personal capacitado, profesionales con título de tercer o cuarto nivel con experiencias de 3 años en adelante y con certificaciones de aprobación en auditoría de riesgos de trabajo.

Las unidades de riesgos de trabajo son responsables de entregar el reporte trimestral de las auditorías realizadas, también son responsables de entregar el número de auditorías planificadas y las realizadas ante la Dirección General del Seguro de Riesgo de Trabajo. Las empresas auditadas deben de tener por lo menos dos años de actividad, el plan de seguimiento a las empresas se las realizará de acuerdo con lo que establece la dirección de Seguro General del Riesgo de Trabajo.

Procedimiento de Auditoría de Riesgo de Trabajo.

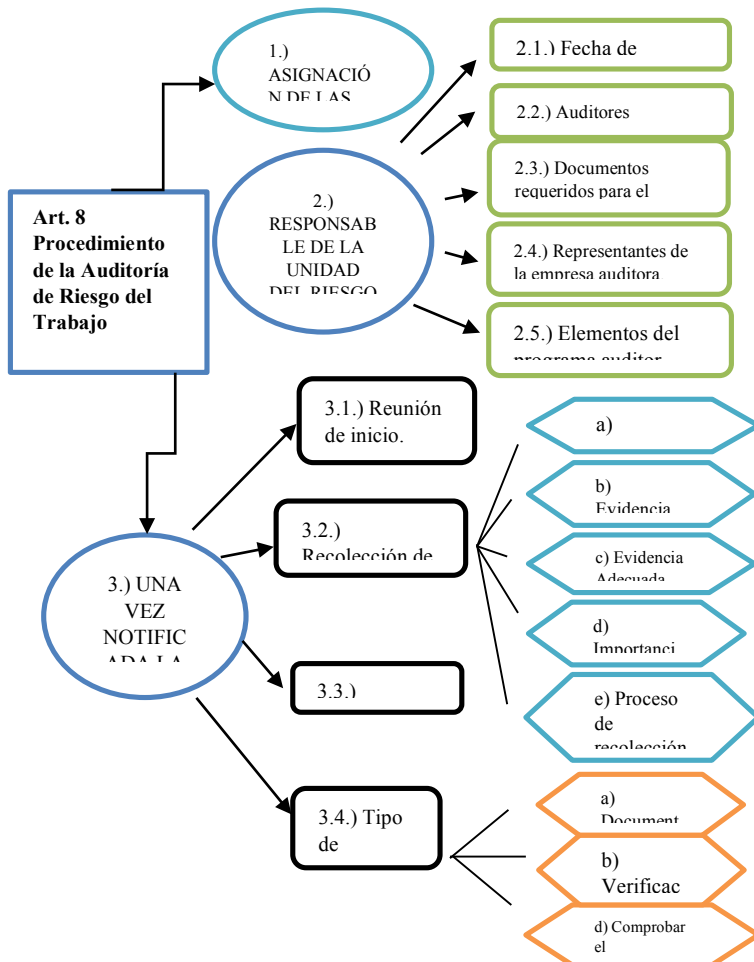


Figura 11. Procedimiento de Auditoría

Según el artículo nueve las empresas u organizaciones deberán implementar un Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, el cual es evaluado por los auditores quienes tienen como responsabilidad obtener evidencias del cumplimiento de la normativa técnica legal al culminar la auditoría a las empresas.

Aquellos requisitos técnicos auditados están la gestión administrativa que es la evaluación documental y personal, de los trabajadores que tienen que someterse a entrevistas por medio de una planificación por parte del auditor. El sistema de gestión modelo Ecuador, ha sido concebido bajo las herramientas técnica y operativa de la prevención de riesgos laborales. La gestión administrativa incluye la organización documental de la empresa,

se establece reglamentos internos de seguridad y salud en el trabajo actualizado y aprobado por el ministerio de relaciones laborales.

La gestión técnica considera a los grupos vulnerables mujeres trabajadores en edades extremas, trabajadores con discapacidad e hipersensibles y sobreexposados. En el proceso de la gestión técnica se identifican las categorías de factores del riesgo ocupacional, se revisa diagramas, el registro de inventario de materias primas y productos terminados y los registros médicos. Se han realizado mediciones de los factores de riesgo ocupacional. En la evaluación se supervisa convenios que las empresas auditadas tengan en relación con el medio ambiente.

En el control operativo se encuentra el riesgo ocupacional que pueda existir en el puesto de trabajo y el orden que se establece esta la etapa de planeación y/o diseño, en la fuente, en el medio de transmisión de factor de riesgo ocupacional, en el receptor, y la vigilancia ambiental y de salud; las empresas auditadas tienen como parte de su seguridad programas de vigilancia ambiental y de salud.

En la gestión de talento humano previene comportamientos inadecuados del trabajador, actos y actitudes que perjudiquen el entorno del equipo humano. Incluye (gerentes, técnicos, trabajadores). La selección de los trabajadores en este eje central se define con base a factores de riesgos ocupacionales, profesiogramas para las actividades críticas y el déficit de competencia de un trabajador. La información interna y externa se presenta con diagnósticos de factores de riesgos, los cuales sustentarán los programas de información interna. La información externa se da en relación con los tiempos de emergencia, debidamente integrado e implantado más la capacitación y el adiestramiento.

En la gestión de los procesos operativos básicos los procesos operativos básicos son esenciales para programas de control técnico que comprenden las investigaciones de accidentes y está en la especialización en indagar las causas inmediatas de los accidentes, lesiones o pérdidas que sean causadas dentro del lugar de trabajo; la supervisión del

estado en materia de salud de los trabajadores está relacionada con la vigilancia de la salud de los trabajadores, incluyendo a todos los que se encuentran vinculado a la empresa sean de corto o largo plazo de trabajo; los planes de emergencia ante peligros de accidentes, el responsable de la seguridad y salud de los trabajadores en las empresas deben de contar con programas de control técnico de emergencia ejecutados bajo modelos que sean característicos a respaldar las actividades que pueden ser objeto de peligro, además de periódicamente ser revisados y mejorados coordinando acciones necesarias para brindar el servicio idóneo siendo en su condición necesaria la inclusión de servicios externos entendiéndose dentro de este concepto los bomberos, policía, entre otros; el plan de contingencia la implementación de medidas de seguridad y salud en el trabajo; la auditoría interna se realizan dentro de las empresas como parámetro para brindar la seguridad ante riesgo de trabajo, incluye procedimientos, delegación de responsabilidades, procesos y actividades de auditoría; la inspección y supervisión de la seguridad y salud: Programa de supervisión de la auditoria interna que comprenda objetos, alcances, responsabilidades, elementos de inspección, metodología y gestión documental; la implementación de protección al trabajador a través de equipos y ropa de trabajo en toda la empresa para prevenir el riesgo de trabajo y por acatar el cumplimiento del reglamento objeto a ser auditado, deben de establecer programas de equipos de protección individual e integrado definidos por medio de procedimientos que se precisen de forma documental en el que se registre el objeto, alcance, responsabilidades, registros y fichas de mantenimiento y revisión de los elementos de seguridad; el mantenimiento predictivo, preventivo y correctivo: Se registran todas las incidencias que se produzcan, para así tener un control y poder tomar medidas predictivas, preventivas y correctoras.



**PARTE II
LA LOGÍSTICA
INTERNACIONAL Y
SU INFLUENCIA
EN EL COMERCIO
EXTERIOR**



CAPÍTULO 6
FUNCIÓN OPERATIVA
DE LA LOGÍSTICA

Capítulo 8

FUNCIÓN OPERATIVA DE LA LOGÍSTICA

Resumen

La operatividad de la función logística abarca todas las actividades necesarias para la obtención y administración de materias primas y componentes, así como el manejo de los productos terminados, su empaque y la distribución. La logística como operación que se encuentra entre el abastecimiento, la producción y la distribución gestiona los materiales, la documentación y la información con planeación estratégica coordina los eslabones que conlleva a ofrecer al cliente un producto justo a tiempo, al mínimo costo y de excelente calidad. En este capítulo se presenta la historia y la evolución de la logística y las funciones de aprovisionamiento, los almacenes, la producción y los canales de distribución.

OBJETIVOS

- Entender los principios de la logística y sus etapas de desarrollo.
- Definir los conceptos de las funciones operativas y sus importancias en la cadena logística.

Logística

La RAE (Real Academia Española), define que la logística está ligada a métodos que gestionan la distribución de un producto de manera organizada. Para Hirt, Adriaenséns, Flores y Ramos (2013) creadores del libro "Introducción a los negocios en un mundo cambiante", la logística es la función operativa que comprende todas las actividades necesarias para la obtención y administración de materias primas y componentes, así como el manejo de productos terminados, empaque y distribución a los clientes.

Etimológicamente la logística tiene origen griego y francés, en el primer caso se deriva de logístico que significa calcular y el segundo caso

logistique que proviene de verbo loger que significa alojar. Los militares son los primeros en acuñar y patentar este término como propio donde el cálculo y el alojamiento como parte importante en la travesía de campañas de batalla que se planificaba a través de la historia.

El término logístico se precisa como el proceso de planear, controlar y administrar la cadena de abastecimiento y distribución, desde el proveedor hasta el cliente con enfoque en la red de colaboración entre los actores de la red logística interna y externa. Los varios criterios de se puede indicar que logística es cerebro de la cadena de abastecimiento, desde la producción de la materia prima hasta la entrega y comercialización del producto, se considera tres pilares donde los flujos importantes son los materiales (inventario), información (trazabilidad), y capital de trabajo (costos).

A continuación, se expone una serie de definiciones de varios autores que a través de estos últimos decenios han destacado.

“Logística es planificar, controlar y detectar oportunidades de mejora del proceso de flujo de materiales como son los insumos y productos; servicios, información y dinero. Es la función que normalmente opera como lazo entre las fuentes de aprovisionamiento y suministro, y el cliente final o la distribución” (Carro & González, 2013).

“La logística es el proceso de administrar estratégicamente el flujo y almacenamiento eficiente de las materias primas, de las existencias en proceso y de los bienes terminados del punto de origen al de consumo” (Thompson, 2007).

“La gestión logística es el eslabón del sistema empresarial que permite a las compañías conectarse eficazmente con proveedores clientes en mercados locales, regionales y globales” (Merchán, 2012).

“La logística integrada sirve para vincular y sincronizar la cadena de suministro general como un proceso continuo y esencial para la efectiva conectividad de la cadena de suministro” (Herrera, 2013).

“La logística es el arte de dirigir los materiales y productos desde la adquisición de las materias primas en la fuente hasta el consumo por el usuario final o también llamado cliente” (Sevilla, 2012).

“Es la técnica de improvisación continua dentro de unas reglas que permite el dominio de los flujos.” (Pau, Cos & De, 2008).

“Conjunto de operaciones destinadas a proporcionar a cada puesto funcional en planta de fabricación los factores de producción necesarios.” (Soret, 2004).

Council of Logistics Management (1985) define como logística a “el proceso de planificar, llevar a cabo y controlar, de una forma eficiente, el flujo de materias primas, inventarios en curso, productos terminados, servicios e información relacionada, desde el punto de origen al punto de consumo (incluyendo los movimientos internos y externos, y las operaciones de exportación e importación), con el fin de satisfacer las necesidades del cliente”

Brandín (1992) indica que la logística: “puede definir como la planificación, la organización, la implementación y el control - integrales e interdisciplinarios- de los sistemas de información, dirección y control de la gestión de stocks, del aprovisionamiento y de las compras, de los almacenes e inventarios, de la distribución física y operaciones de tráfico, junto con todas las demás funciones que en su conjunto garantizan la optimización de los flujos de materiales, productos e información a través de las distintas áreas de la empresa, desde el inventario del proveedor o centros de origen, hasta la entrega final al cliente o centros de consumo, para hacer así compatible un criterio de rentabilidad global con el nivel de servicio logístico preestablecido”

Bowersox, Closs y Bixby (2006) califica a la logística como “la responsabilidad de diseñar y administrar sistemas de control del movimiento y la posición geográfica de los flujos de materiales, productos semielaborados y productos terminados al menor coste posible.”

Council of Logistics Management (2003) cambia el concepto a “a gestión logística es la parte de la gestión del canal que planifica, implementa y controla la gestión eficiente y efectiva del flujo directo e inverso de bienes, servicios e información relacionada entre el punto de origen y el punto de consumo para satisfacer los requisitos del cliente”

Baillou (2004) indica “Función logística y cadena de suministros es un conjunto de actividades funcionales (transporte, control de inventarios, etc.) que se repiten muchas veces a lo largo del canal de flujo, mediante las cuales la materia prima se convierte en productos terminados y se añade valor para el consumidor”.

Council of Supply Chain Management Professionals (2008) define a la logística como “la parte de la gestión del canal de aprovisionamiento que planifica implementa y controla la gestión eficiente y efectiva del flujo directo e inverso y el almacenamiento de bienes, servicios e información relacionada entre el punto de origen y el de consumo en función de los requisitos del cliente.”

Casanovas y Cuatrecasas (2001) “Dado un nivel de servicio al cliente predeterminado, la función logística se encargará del diseño y gestión del flujo de información y de materiales entre clientes y proveedores con el objetivo de disponer del material adecuado, en el lugar adecuado, en la cantidad adecuada, y en el momento oportuno, al mínimo coste posible y según la calidad y servicio predefinidos para ofrecer a nuestros clientes”.

Gundlach, Bolumole, Eltantawy y Frankel (2006) “Proceso de planificación, implementación y control de los flujos internos y externos de productos, servicios e información desde el punto de origen al de consumo haciendo hincapié en la integración y el cumplimiento de los requisitos del cliente”

“El flujo de información, materiales y dinero entre los consumidores y los proveedores” (Frazelle, 2006).

El proceso de administrar estratégicamente el movimiento y almacenaje de los materiales, partes y producto terminado desde el proveedor a través de la empresa hasta el cliente (Servera-Francés, 2010).

La acción del colectivo laboral dirigida a garantizar las actividades de diseño y dirección de flujos material, informativo y financiero. Desde sus fuentes de origen hasta sus destinos finales, que deben ejecutarse de forma racional y coordinada con el objetivo de proveer al cliente los productos y servicios en la cantidad, calidad, plazos y lugar demandados con elevada competitividad y garantizando la preservación del medio ambiente (Gómez & Acevedo, 2001).

El proceso de gestionar los flujos material e informativo de materias primas, inventario en proceso, productos acabados, servicios y residuales desde el suministrador hasta el cliente, transitando por las etapas de gestión de los aprovisionamientos, producción y distribución física de los residuales (Ballou, 2004).

El origen de la logística

La **logística** se desarrolló en el campo militar, vinculado a la esfera de la adquisición, conservación y suministro de los recursos necesarios para las acciones militares. En ese entonces se definía que logística era una rama de la ciencia militar que trataba la adquisición, suministro y mantenimiento del equipo militar, así como el movimiento del personal, servicios de soporte y del resto de los asuntos inmerso a ellos. Existen varias referencias ancestrales de la logística, pero la más antigua se registra entre los años 2900 y el 2800 A.C.

Inicialmente en los años 50 al referirse al término logística se lo vinculaba con el tiempo en el que se adquiriría un producto y el costo que se cancelaba por el bien, este pensamiento no estaba alejado de la realidad ya que en la actualidad el tiempo y costos son variables que se miden a la hora de realizar un proceso logístico. Entre los años 1956 hasta el año 1965 se dio la conceptualización del término logística, significa que en este periodo se consideraba y se evaluaba mucho los costos que acarrearía una operación

logística debido a que los comerciantes buscaban costo logísticos mínimos. En 1966 surgió el término distribución física, y los aspectos a considerar para la manipulación y administración. Años más tarde se fomentaba la producción y el uso del transporte para la entrega y recepción de los productos ya que se contaba con procesos logísticos que mejoraban la distribución de las mercancías en tiempos oportunos.

Caracterización y generalidades

Logística, en la actualidad es considerada una actividad interdisciplinaria que une en conjunto a las diferentes áreas de una institución o compañías en su operación, desde el inicio de un programa para las compras hasta el servicio de ventas y entrega al cliente, considerando el aprovisionamiento de los materiales necesarios o de la materia prima, esto a su vez se sobreentiende como la planificación y gestión de la producción, el almacenamiento, manipulación, stock y gestión de almacenamiento, empaque y embalaje de mercancías, transporte, distribución física y flujos de información.

El proceso de logística engloba la correcta distribución física, coordinación en el tiempo de llegada del producto, satisfacción del cliente, y la entrega.

Además, la logística aborda el estudio del flujo material y el flujo informativo, proyectándose hacia un estudio integrado de funciones básicas en las que se encuentran: La gestión de aprovisionamientos, gestión de producción y la gestión de distribución física. La importancia de la logística está dada por la necesidad de potenciar un proceso y mejorar el servicio al cliente, optimizando el mercado y reduciendo costos y tiempos de operación.

El Propósito de la logística está en asegurar la disponibilidad del producto o servicio acorde a las condiciones adecuadas en la distribución de la mercancía en el lugar y adecuado y el momento preciso con el acomodamiento de uso, a través de la expectativa positiva del cliente con los costos competitivos.

El objetivo radica en generar mayor utilidad económica derivado de la disminución de costos y recursos humanos a través de la utilización de procesos sustanciales que generen eficacia y rapidez en las operaciones que conlleven a la gestión de preparación y entrega de un producto además del incremento de ventas por medio de la captación de los clientes. Entre los objetivos sustanciales está en buscar los costos menores de los factores claves de procesos, en satisfacer oportunamente las exigencias de cliente, y contar con una ventaja de competencia por medio del buen uso de logística.

El alcance de la logística abarca a toda la organización, desde la gestión de materias primas hasta la entrega del producto terminado.

La logística según García (2008) tiene como misión planificar y coordinar todas las actividades necesarias para conseguir los niveles deseados de servicio y calidad al menor costo posible. Esto es que la logística es un componente de valor agregado, que enlaza las necesidades del mercado y la actividad operativa de la entidad, así entonces es una gestión integrada de la cadena de suministros que incluye a los proveedores, operadores y clientes.

Características principales de la logística.

Entre las principales características de la logística está el justo a tiempo, mínimo costo y la calidad. La calidad implica la satisfacción en las necesidades del cliente, y para ello, se debe lograr que las actividades que conforman el área de producción y servicio se realicen de tal modo que disminuyan considerablemente el margen de error. El justo a tiempo dispone de lo que se necesita en la cantidad y en el momento requerido, es otra de las cuestiones en que más se insiste en la actualidad. Esto reduce considerablemente los costos, principalmente el costo de inventario siendo uno de los factores que pesan sobre la economía de las organizaciones. Los costos mínimos que están determinado a medida que la competencia aumenta y los precios oscilan en rangos estables, las vías que las organizaciones utilizan para aumentar sus márgenes de ganancia están en

el empleo de materias primas, procesos de producción y canales de distribución que esto implica.

La logística en los negocios empresariales

La logística en los negocios empresariales está en su auge, la idea de los profesionales se acentúa y con criterio acertado se refieren a actividades que involucren el despacho, carga y envío de los productos. Para García (2008) las áreas como compras, programación de producción, manufactura y distribución tiene que satisfacer las necesidades productivas e ingresada a un sistema, esto indica que parte del trabajo de una empresa, además de vender lo que produce, tiene como política el cumplir con las necesidades de sus clientes, mediante una estructura organizada que apunte a la fabricación, continúe por la orden de pedido y termine cuando se factura la venta por el bien adquirido por parte del cliente. Como mencionó Ballou (2004) en su libro Administración de la cadena de suministro definiendo a la logística de los negocios como un campo relativamente nuevo del estudio integrado de la gerencia si se lo compara con los tradicionales campos de las finanzas, marketing y la producción.

Los individuos han llevado a cabo procesos de logística desde tiempo antiguos, es parte esencial en los diferentes campos de negocios, se realiza actividades de almacenamiento, transporte e inventario y se coordina actividades para maniobrar eficientemente productos para las ventas.

Antiguamente no existían procesos que se lleven a cabo para la distribución de los productos por lo que tiempo después se implementó la logística a raíz de la revolución industrial. La logística es parte de la cadena de suministro que plantea llevar a cabo controlar el flujo y almacenamiento de bienes y servicios; así como todo lo relacionado con el punto de origen hasta el punto de consume, con la finalidad de satisfacer las exigencias del cliente ayudando al productor a conocer y determinar la situación o estado en el que se encuentra la mercadería, facilitando de esta manera los parámetros o directrices con la que debe ser manejada. Los materiales y la información surgen en forma ascendente y descendente en esta cadena. Además, se

integran en el manejo de la cadena actividades que mejoren las relaciones de la cadena de suministro para alcanzar ventajas competitivas sustentables.

La integración logística dentro de las empresas

La logística aplicada a las empresas surge en el año 1942 cuando se planifica y se realiza la construcción de buques, cuyo objetivo era la construcción de buque en el menor tiempo posible, se encontraron medidas dinámicas que dieron como resultado la coordinación en las actividades a realizarse, se descubrió que el aprovisionamiento y la planificación de las acciones que se realizara sería con responsabilidad única de quienes lo construían, el resultado fue satisfactorio se evidenció un flujo de aprovisionamiento sincronizado; tiempo más tarde surge la logística integral apoderándose del mundo cambiante debido a varias causas de integración logística. Después de la segunda guerra mundial la logística empresarial se afianza dónde nace nuevos conceptos en esta nueva ciencia y que a partir de este siglo comienza y con fuerza la gestión de la cadena de los suministros SCM.

La logística integral y sus causas

Se define como el servicio que contempla los movimientos internos y externo en el aprovisionamiento, producción y distribución, y tiene la finalidad de conseguir la mayor eficacia posible con el justo a tiempo con calidad y mínimo costo, teniendo mayor flexibilidad, restando los tiempos de respuestas ofreciendo un mejor servicio al conjunto de sus clientes incrementando la rentabilidad de todos los procesos productivos como preparación y ejecución de pedido por la cantidad exacta, la organización de los almacenes y su estructuración, los empaquetados y la recepción de los envíos con el ánimo de mejora y solución logística para la empresa.

En la logística integral los costos de los inventarios, el dinamismo y complejidad de la demanda son factores que inciden en la flexibilidad, agilidad y la eficacia siendo una tendencia que requiere de técnicas de

prevención y capacidad de respuesta rápida, debido a que los mercados presentan mayor capacidad para ofertar que para demandar.

La capacidad de producir en los departamentos es el interés propio dentro de una empresa que busca un mismo fin, es un problema a la hora de presentar un producto o servicio de excelente calidad, generando un desinterés por parte de los consumidores. El nuevo auge económico que viene de la mano con la globalización en las industrias y los distintos tipos de las leyes que practican los países producen cambios en los principios logísticos, además de los cambios estructurales y tecnológicos como sistemas de reducción de tiempo y costes, así como la reestructuración de las organizaciones convirtiéndose en factores influyentes en la logística integral.

La capacidad de respuesta por parte de las empresas a estos factores obstaculiza de alguna manera la internacionalización de las empresas sin dejar de un lado el estudio de cultura. Un criterio general sobre la logística integral es el que expresa Ballou (2004) que indica que la Logística Empresarial incluye todas las actividades relacionadas con el traslado y el almacenamiento de productos que tiene lugar entre los puntos de adquisición y los puntos de consumo.

En el enfoque elaborado por el Institute of Logistic and Distribution Management y el Centro de Estudios Logísticos establece el alcance de esta actividad en dos grandes funciones de la organización: La gestión de materiales, es la encargada de los flujos materiales en el aprovisionamiento de materias primas y componentes y en las operaciones de fabricación hasta el envase de los productos terminados; y la gestión de distribución, que es la encargada del control de inventarios de los productos terminados, pasando por los procesos de almacenamiento y transporte, hasta la entrega del producto o servicio al cliente.

La función de la logística es la gestión de procesos de adquisición y ajustar el servicio externo de aprovisionamiento desde la contratación de los proveedores hasta que inicia el proceso de fabricación.

Entre los prototipos internos empresariales presentan incierta demanda real, la captación de demanda se comparte con los proveedores, la debilidad en el compartimiento de información de rentabilidad es una fortaleza para mis proveedores, el requerimiento de información solo se alcanza por medio de sistemas valerosos, y el primer paso genera grandes beneficios independiente de la información recaudada por los sistemas.

Hay existencia de paradigmas externos donde los proveedores son los que se benefician en mayor porcentaje, están las ganancias de los proveedores que se convierten en beneficios propios de una cadena de suministro, las base en las reducciones de costos genuinas se originan por el uso de información, los lanzamientos y promociones acarrear situaciones críticas, y forzar el ingreso de bienes al mercado solamente significa aumentar el costo logístico por retorno y acceso de inventario. El grado de información y comunicación existente dentro del equipo que conforma la cadena de producción en una organización, permite la integración logística plasmada en la coordinación de estrategias y la integración logística permitirá centralizar la gestión de logística integral dentro de una organización.

El cliente, la transición y sus desafíos en el entorno logístico

Los mercados en la antigüedad tenían productos y servicios que eran puestos a disposición del cliente para ser consumidos sin ningún tipo de exigencias por parte del consumidor y se restaba importancia al grado de servicio que se ofrecía. Actualmente los productos o servicios son puestos en el mercado de acuerdo con lo que manda y exige el cliente. El cliente es quien indica características de lo que desea adquirir y el mercado está en la obligación de cumplir con las necesidades y exigencias.

Los desafíos que hoy en día se presentan en las empresas están dados en función del entorno competitivo, indicadores de calidad, precio, variedad, servicio, personalización e innovación continua del producto o servicio que ofrecen, para de esta manera cumplir con las exigencias del cliente. La globalización pone a todo tipo de empresas de cualquier área a implementar y afrontar retos nunca antes vistos pero necesarios para estar

a la par de empresas con mayor competitividad y de mayor auge económico es por eso que dentro del entorno en el que se desenvuelven las empresas de logísticas afrontan tres desafíos como el servicio que se ofrece al cliente, la internacionalización, y el tiempo de entrega del bien (servicio/producto).

Los mandos y estrategias de logística integral

Los procesos logísticos deben ser realizados por medio de estrategias que den respuestas dinámicas del servicio que se ofrecen para posteriormente encontrar la satisfacción del cliente, reducción de costos en el proceso de almacenaje y la eficiencia en las operaciones. La responsabilidad de las estrategias que se empleen en los procesos logísticos está al mando de la dirección de la organización, y son quienes tienen el compromiso de adecuar tácticas que integren a toda la cadena logística que va desde los proveedores hasta el cliente final.

Entre los puntos clave en el desarrollo de las estrategias logísticas están el cumplir la necesidad del cliente, diseñar una cadena de integración estructural, aplicar estrategias de almacenamiento, distribución y transporte en el área operativa, e implementar estrategias de sistema de información, normas y políticas con sus respectivos procedimientos, y un sistema de gestión dentro de la organización.

La logística integral como parte de la cadena de suministro

La logística integral se ha convertido parte esencial de la cadena de suministro debido a que se compone de varios elementos, tal cual ya se mencionó. El almacenaje, el flujo de bienes y servicios es parte de esos elementos los cuales ayudan a coordinar información para realizar y ejecutar el correcto servicio o producto desde el punto de origen hasta el consumo cumpliendo con las exigencias y necesidades del cliente. Estos elementos son válidos convirtiéndose en eficientes y efectivos si son cumplidos de forma planificada y controlados. La cadena de valor se define según Porter como su nombre propiamente lo dice en crear valor en los productos y servicios que se ofrecen a los clientes y demostrando en el

gráfico del margen que así lo contempla. Entonces da lugar a la definición de la cadena de suministro que es una red de organizaciones que se complementan para llevar al mercado un producto o servicio con valor agregado.

Ciclo de la cadena de suministro.



Figura 12. Ciclo de la cadena de suministro

La cadena de suministro es el proceso que aborda la producción, distribución y comercialización que se requieren para obtener un producto final en el que sus principales actores son el personal que lo ejecuta, la implementación de tecnología y la infraestructura, a través de estos factores se obtiene la presentación final del producto o servicio. El proceso inicia con los proveedores, persiste con una red de empresas procesadoras hasta que llegue el producto al consumidor final. Dentro de la cadena de suministro existen 2 flujos; el flujo de materiales y flujo de información.

En la gestión de la cadena de suministro se realizan actividades entre empresas que forman parte del proceso logístico, buscando reducir costes al mismo tiempo que se satisface las exigencias del cliente, para que exista la correcta cadena de suministro no solo se necesita del ciclo de la cadena que se mencionó en párrafos anteriores debido a que existen actividades interconectadas como la gestión de recursos, tecnología e infraestructura, la administración y el mantenimiento continuo de los factores de producción y comercialización.

La planeación estratégica, táctica y operativa en la logística

La vinculación de la logística a la tasa de retorno de inversión se adquiere por medio de una planificación estratégica que se utiliza para formular, implantar y evaluar decisiones internacionales para lo cual puede cubrir

con planeación estratégica determinando los números de fábricas y almacenes requeridos, la localización de fábricas de planificación, nivel tecnológico, posicionamiento de los inventarios, y los niveles de producción de fábricas. La planeación táctica es el objetivo en realizar diferentes procesos de manera continua, orientados hacia el futuro y va de la mano al hecho de prever una acción o acto que afecte a la función administrativa. Entre las tácticas comunes de una compañía están la elección del modo de transporte en las distintas etapas del sistema logístico, contar con políticas de rotación en inventario, definir objetivo de funcionamiento y rutas de productos en el proceso logístico. En la planeación operativa se enfoca que las mismas se realicen en el proceso logístico orientados a la suma de resultados positivos y óptimos.

La programación de aprovisionamiento constan los centros de distribución logísticos, llamado CEDI (.....) para agilizar los procesos dentro de la cadena de abastecimiento y el resultado sea más eficiente para cada una de las partes toda la empresa debe estar apegada a la estrategia general que mantienen, pero si hablamos de un área en especial se debe mantener sumo apego al área de ventas como la estrategia general, determinado las necesidades del consumidor o comprador y encontrar las áreas donde es común que surjan problemas se realiza la valoración y testificación de proveedores. El objetivo de la valoración es obtener la media del portafolio de proveedores actuales y encontrar las fortalezas, oportunidades, amenazas y debilidades de cada uno de los proveedores competitivos y la testificación de proveedores por medio de la organización y gerencia del proveedor también se puede evaluar el desempeño y la función general de la empresa. Se destaca la responsabilidad de la gerencia en el proceso de compra venta; la solidez; capacitación y el correcto uso de los bienes utilizado en el proceso de producción, la moral, ética y estatus del proveedor y por último la formalidad en el compromiso de satisfacción de clientes, teniendo objetivos el convertir a los proveedores menos competitivos en proveedores estratégicos de alta calificación, obtener la media del portafolio de proveedores actuales, conocer las fortalezas y

debilidades de cada uno de los proveedores, mejorar el suministro de la compañía, crear un ambiente mejorado en el ámbito laboral, disminuir los niveles de agotados, aumentar el nivel de servicio, certificar los procesos y desempeño de los proveedores, y además se debe tomar en consideración alguna de las principales variables para obtener una completa evaluación de los proveedores.

La gestión del sistema de calidad se obtiene a través de procesos de buenas prácticas, con estrategias que aseguren el manejo de la calidad y contar con inducciones, capacitaciones en los procesos. Se requiere de un ambiente de trabajo apropiado, planificación en la producción a realizarse, contar con programas de mantenimiento, maquinarias e indicadores de productividad. El medio ambiente que toda empresa debe cumplir con la responsabilidad social y satisfacción del medio ambiente por medio del cumplimiento del correcto manejo de normas ambientales, y el control en emisiones de gases contaminantes. Los aspectos comerciales como factor que prevalece en la competitividad, que únicamente se logra por medio de una correcta investigación de mercado, el precio adecuado, evaluar al cliente del nivel de servicio que requiere y el desarrollo de nuevos proyectos.

La distribución física es una poderosa fuente de ventaja competitiva que incluye la entrega de mercancías, atención a los reclamos, conocimiento de política interna entre el negociador y negociante, uso correcto de los documentos y la capacidad de atención al cliente.

La elaboración de estrategias competitivas supone definir aquellas variables en que se quiere ser superior a la competencia y hace que los clientes compren nuestros productos y no los de la competencia. Estas variables es el costo en la inversión en equipos e implementos que garanticen una producción exitosa dentro del mercado, la cantidad es la marca calidad que se logra por medio del diseño y la fabricación sin imperfecciones, y los servicios como compromiso de llevar el producto a la fecha requerida y en el tiempo dado por el consumidor o proveedores.

Outsourcing logístico o subcontratación

Es una técnica empresarial que se realiza para la optimización de operaciones logísticas, en las empresas que tienen el interés de utilizar necesariamente esta herramienta contratan a otra empresa para que lleven a cabo una actividad designada que anteriormente se encontraba al mando de la primera empresa. La subcontratación es la contratación que una empresa hace de otra empresa, para alcanzar niveles de servicio y precios competitivos.

La gestión logística puede ser interna cuando se realiza con los operadores logísticos internos dentro de la organización, y la externa que se aplica la subcontratación con el fin de realizar objetivos específicos y concretos necesarios para el cumplimiento de una parte de la operación logística.

La logística conlleva estudiar las operaciones de transporte, recepción de materia prima, control de calidad, Gestión de Stocks, entre otros conceptos. Es por ello por lo que las empresas logísticas buscan a través de la subcontratación el ingreso a un mercado con demanda flexible, reducción de riesgos con el inversor, incremento de la productividad y el acceso a la tecnología y servicios de alto nivel.

El Outsourcing nació de la necesidad de mejorar los procesos logísticos de una empresa buscando la ayuda externa de una tercera empresa, para que realice una parte de la función logística en sus diferentes modalidades. La razón principal, por la que surge la evolución de la tercerización es porque muchas empresas buscan operadores logísticos especializados y que al mismo tiempo signifique para la empresa reducción de gastos económicos y la liberación de activos fijos convirtiéndose en el objetivo principal de la subcontratación. Entre otras razones se encuentra la apertura al servicio de calidad, la captación del cliente, y beneficio del consumidor.

El alcance de la tercerización esta previo al movimiento en esta área se realiza la respectiva planeación del suministro, distribución; selección de almacenes, transporte; el aprovisionamiento y la consecución de transporte, durante el movimiento con seguimiento, procesos intermedios,

almacenamiento y control de almacenes. Después del movimiento con auditoría, evaluación de proveedores, de transportadores y control de pagos.

Las ventajas de la subcontratación está el evitar el riesgo e inversiones altas, el aumento de la productividad continuamente, amplía la red de servicios logísticos y el ambiente laboral fluido para satisfacer la principal actividad del negocio.

Los factores de los riesgos en la subcontratación logística están en la decisión de acogerse al régimen de subcontratación acarrea riesgos que afectan en la decisión de establecer un sistema de selección del operador, ya que se ve vinculado a la necesidad de la empresa. Un riesgo de la subcontratación son los errores operativos que se puedan vincular al desarrollo y gestión de las operaciones, entre esos riesgos encontramos los internos que tienen que ver con el abastecimiento de pedidos y los riesgos externos los cuales se desarrollan por las eventualidades que se pueden presentar como robos, incendios por medio de sistemas logístico subcontratados.

Por último, el riesgo entre las partes radica en las relaciones laborales que puedan verse afectadas por alguna cláusula en la que no se encuentren de acuerdo y por consiguiente afecta la subcontratación con el fracaso o ruptura del proyecto. Los tipos de subcontratación logística es la táctica cuando los contratos a corto plazo se realizan de manera transitoria siendo no tan duradero estableciéndose límites de tiempo para la finalización de la subcontratación; y la subcontratación estratégica se basa en la continuidad de un contrato entre empresas, generalmente son relaciones de asociación donde se da la colaboración entre las empresas mutuamente.

Las modalidades del Outsourcing.

Existen varias modalidades así tenemos el Outsourcing de procesos de negocio que es la externalización de una parte de las actividades que realiza la organización a un proveedor especializado, sustentado en un

contrato de largo plazo. Significando un cambio de prototipo en los clientes debido a la calidad del servicio que se brinda. El Outsourcing de infraestructuras tecnológicas es que cubre las necesidades de análisis, tecnología e informática a partir de dos grandes áreas de gestión de redes y sistemas y atención a usuarios. El Outsourcing de aplicaciones incluye a la externalización de servicios. Tiene tendencia a la progresiva externalización del mantenimiento y desarrollo de aplicativos de menor impacto sobre el negocio y de las tareas básicas que conforman el día a día. El Outsourcing integral es la cesión de las actividades y responsabilidad de ejecutar la gestión y evolución de la globalidad del servicio informático al outsourcer (proveedor).

Los operadores logísticos.

Los operadores logísticos son aquellas pequeñas y medianas empresas que realizan la planificación de los procesos y la puesta en marcha de los flujos y almacenamientos internos a realizarse desde el punto de origen hasta el consumo del servicio o producto. Los operadores logísticos se caracterizan por contar con el dinamismo cambiante del mercado, la operación de un operador logístico posibilita un estudio anticipado de lo que se debe hacer y porque en materia netamente logística. Las funciones son crear sistemas necesarios que ayuden a cumplir las exigencias y necesidades del cliente y realizar la mejora continua de los procesos de gestión de recursos.

Entre las actividades que realizan los operadores logísticos son operaciones de transporte, almacenamiento y preparación de pedido. Además, por la capacidad de ejercer actividades los operadores logísticos pueden verse inmerso en otros sistemas o funciones que formen parte de la cadena de proveedor-cliente, tales como facturación y recaudo.

Los proveedores en la logística.

El proveedor en la cadena logística es esencial para el logro de actividades, se promueve una relación cordial que afiance la relación proveedor-empresa. Al igual que las empresas al inicio de sus formaciones determinan una misión y visión, es necesario que los proveedores se pongan metas por

medio de fines que brinde adecuado manejo en el trabajo. Para elección del proveedor se analiza las necesidades que se requieren satisfacer y se toma en cuenta varios factores. Facilidad en entrega de productos solicitados por parte del proveedor, estabilidad financiera, las marcas y reconocimiento del producto que ofrece, credibilidad en el mercado, el buen uso de información, la tecnología aplicada para el procesamiento de pedidos; flexibilidad en el manejo de inventarios y las garantías.

Se debe identificar a los proveedores potenciales para hacer uso de ellos en el momento indicado, se debe escoger a los proveedores más competitivos para por medio de ellos ganar terreno dentro del área empresarial y, una vez seleccionados los proveedores correctos podremos hacer el seguimiento necesario y la evaluación del procedimiento interno de la empresa para empezar a tomar decisiones de indicadores de gestión.

Las clases de proveedores en logística

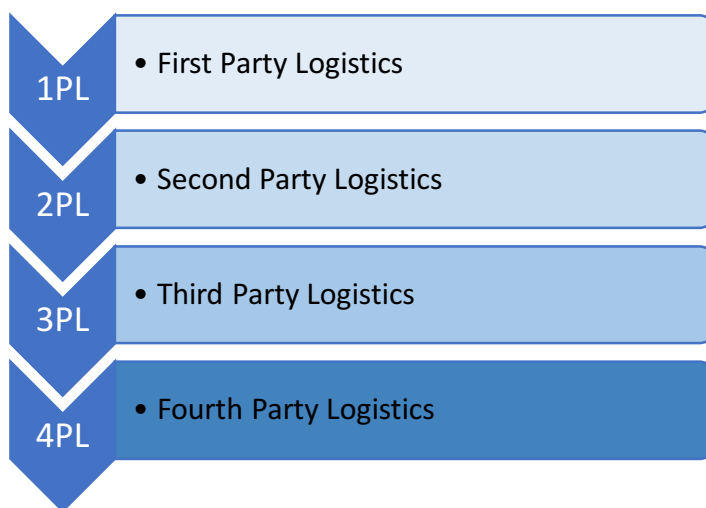


Figura 13. Las clases de proveedores en logística

1PL (First Party Logistics) los modelos logísticos o de Primera Parte es cuando el fabricante o el actor industrial no subcontrata actividades de transporte y logística a terceros. Estas funciones son llevadas a cabo por los propios departamentos de la compañía. Para las empresas operador logístico esta dado solo la operación de transporte.

2PL (Second Party Logistics) es el proveedor que presta servicios independientes y ocasionales, se dedica exclusivamente a una actividad. Esta clase de proveedor por lo general se encarga de trámites específicos como solicitudes, o trámites aduaneros. Las empresas contratan este tipo de proveedores con el objetivo de no realizar inversiones innecesarias y la disminución de costos.

3PL (Third Party Logistics) Es un operador logístico que realiza todas o una porción de las actividades logísticas amparado en un contrato o tarifa, de manera que permita y mejore el cumplimiento de metas y objetivos definidos (Mora, 2008).

Los servicios prestados por el 3PL suelen ser operativos, administrativos o mixtos, estos servicios abarcan actividades de gestión, control en la evolución de los procesos logísticos y variable de modelos de servicio. Entre la tendencia esta las almacenadoras, compras, consultorías, sistemas de información, consolidación, sistemas de rastreo de vehículos sistemas de información sin documentos.

4PL (Fourth Party Logistics) ejerce la actividad de planeación y coordinación del flujo de información desde proveedores hasta clientes. El 4PL básicamente realiza cero procesos logísticos físicos, encargándose de integrar procesos arquitectónicos y sistemas de información globales combinando la experiencia personal con la de proveedores complementarios compartiendo los riesgos y beneficios mutuos redistribuyendo el intercambio de conocimientos e información. Un principio para contribuir a la competitividad de las empresas es elegir correctamente a los operadores logísticos y de esa manera potenciar el valor agregado a los productos con una inversión mínima.

La elección de un operador logístico (PL).

La elección está dada en base de comprobar que un operador logístico tenga puntos fuertes en los negocios, que analice la administración estratégica, defina la tecnología de la información, vínculo laboral y tenga compatibilidad personal.

Los desarrollos de los contratos están definidos por cláusulas de responsabilidad, beneficios y derechos de las partes que intervienen, estableciendo las expectativas esperadas y soluciones a posibles conflictos. Además de establecer las políticas y alcance claros donde se debe elaborar un manual de operaciones entre las partes que intervienen entiéndase (empresa-proveedor) en el que se defina políticas de control, alcance, procedimientos e información necesaria para la ejecución de las actividades eficientes.

Debe existir principio de comunicación efectiva y directa para medir el desempeño y comunicar los resultados en un periodo de tiempo prudente debe existir una evaluación a través de indicadores. La recompensa por el correcto desenvolvimiento de los proveedores, como es el caso de los operadores logísticos es el 4PL que es considerado el nuevo avance en el entorno del negocio actual, siendo parte integral de la cadena de suministro, ejecuta soluciones globales y un valor mensurable sobre la cadena de abastecimiento, combinando conocimientos de entres los operadores, es decir, los proveedores de servicio y gestores de procesos de negocio. Entre los niveles de trabajo de los operadores logísticos esta la invención que es el coordinar la planificación de soluciones en la cadena de abastecimiento, en conjunto con la participación de los integrantes; la transformación en la unión de las ventas, la planificación de operaciones y la gestión de distribución como funciones específicas; la implementación de reestructuración y reingeniería del proceso de negocio; y la ejecución puesta en marcha de los operadores logístico en la organización consiguiendo beneficios de reducción de costos operativos.



**CAPÍTULO 9
DOCUMENTOS
UTILIZADOS EN LA
CADENA LOGÍSTICA
INTERNACIONAL**

Capítulo 9

DOCUMENTOS UTILIZADOS EN LA CADENA LOGÍSTICA INTERNACIONAL

Resumen

El tema de estudio de esta unidad son los documentos utilizados, en los trámites pertinentes legales internos y externos del comercio internacional y que se presentan en la cadena logística. Las facilidades, formalidades y cumplimiento de estos documentos permiten que los importadores, exportadores y demás operadores que intervienen en el comercio exterior cumplan con las exigencias que el país demanda. En la actualidad es conveniente plantear las actividades empresariales analizando los costos relativos a una operación de logística en una transacción internacional. Si los documentos utilizados en la cadena logística internacional contienen errores, el costo se incrementa considerablemente. **Objetivos**

- Conocer los documentos utilizados en la negociación internacional.
- Definir los procesos y pasos que intervienen en una cadena logística internacional.
- Analizar los diferentes medios de pago utilizados en el Comercio Internacional.

El contrato de compraventa internacional

Para definir la comercialización internacional se establecen mecanismos de negociación y se define el producto a ser objeto de un proceso de compra venta. *“El contrato de compraventa internacional es el documento que facilita la transacción internacional, determinando los derechos y obligaciones del importador y exportador”* (Furnari, 2013).

El Contrato de Compraventa Internacional es el documento en el que las entidades se ven obligadas a formalizar con la contraparte, regulando las obligaciones del vendedor y comprador y se establecen los derechos y

obligaciones de los involucrados. Es conveniente que el contrato incluya un conjunto específico de materias, se lo considera como el factor central de toda transacción comercial, es el punto de partida del comercio internacional e instrumento jurídico de la actividad económica mundial.

De igual manera, se constituye como el acuerdo de voluntades con fines lucrativos y tiene como base el intercambio de mercancías lícitas (bajo controles aduaneros), entre partes cuyos centros operativos se encuentran en países distintos.

Entre el procedimiento de ejecución del contrato de compraventa internacional puede darse el lugar de controversias entre los contratantes, originadas en el incumplimiento de las obligaciones o la extralimitación en el ejercicio de los derechos de las partes. La solución de los problemas jurídicos suscitados en estas diferencias puede solicitarse ante Tribunales Judiciales o ante un Tribunal de Arbitraje. La figura del arbitraje es parte relevante que va dirigido hacia alternativas de solución de conflictos, en el que las partes mediante un acuerdo acuden de forma voluntaria, siendo un proceso jurisdiccional especial, encomendado transitoriamente a particulares al que se llega por acuerdo previo de las partes o en el momento en que surja la controversia, quienes decidirán si la solución se hace en derecho o en equidad.

La característica de un contrato de compraventa internacional es de carácter oneroso, se ampara por acuerdos emanados, se establece derechos y obligaciones de las partes que intervienen, es de carácter conmutativo.

Las partes del contrato de compraventa internacional son el comprador y vendedor. Se identifica a las mercancías que se incluyen en el contrato pudiendo ser bienes muebles como inmuebles (según su clasificación jurídica nacional). Se pacta la forma de pago, el traslado de la mercancía, la descripción de la carga entre otros puntos.

El marco regulador del contrato de compraventa se conforma por: Las leyes nacionales, usos y costumbres, convenciones internacionales, y la

convención de Viena de 1980 sobre contratos de compraventa internacional de mercaderías.

Los elementos del contrato de compraventa internacional está el nombre del vendedor y domicilio legal, nombre del comprador y domicilio legal, lugar y fecha de celebración del contrato, número del contrato del comprador, características de la carga, cantidad de unidades, volumen o peso, especificaciones (descripción, dimensiones, entre otros), precio, importe, término de compraventa acordado (Incoterms 2010), puerto/aeropuerto de embarque, puerto/aeropuerto de destino, fecha de entrega, forma de pago, valor total del contrato, envase y embalaje, marcas y lista de empaque, precios, explicación de la condición y forma de pago, arbitraje y fuerza mayor.

La mercadería debe contener la descripción cuantitativa y cualitativa de la mercadería indicando su composición y características específicas, número de carga, unidades de medidas, tipos de embalajes utilizados con sus respectivas características y forma de manejo, certificaciones del producto, tipo de manipulación de la mercancía y garantías.

Se debe considerar en el contrato de compraventa el precio pactado del producto descrito en números y letras y se determina los incoterms a utilizar, describir el nombre de la entidad de transporte que realizará el proceso de transportación, el medio de transporte a utilizar, los puertos de salida y llegada y la modalidad de transporte, establecer el alcance del seguro, tomar en cuenta los embarques parciales y totales, y la modalidad y forma de pago.

Los términos de negociación INCOTERMS

Los INCOTERMS (International Commercial Terms), denominados cláusulas de precio, son términos de negociación regidos por la Cámara de Comercio Internacional (ICC), se aplican únicamente en las compraventas internacionales de mercancías, excluyendo negociaciones de servicios. *“Los incoterms son sinónimos de proceso de negociación de aplicación voluntaria, define las obligaciones, responsabilidades y derechos del*

comprador y vendedor, tiene alcance en los costos y riesgos en la entrega de la mercadería amparados y firmados bajo el Contrato de Compraventa Internacional” (Proecuador, 2010).

Los Incoterms incluyen las obligaciones mínimas para el comprador y el vendedor, se indica el límite de responsabilidad de las partes que intervienen, indica desde y hasta donde se genera la responsabilidad en la compra internacional realizada.

Los incoterms facilitan el comercio internacional porque pactan el lugar y situación de entrega de la mercadería, se acuerda los riesgos compartidos en la operación comercial entre comprador y vendedor, se coordina la distribución de los costos de operación y se distribuye las responsabilidades en los trámites documentarios.

La determinación de los incoterms está dada por el lugar de entrega de la mercancía, la transferencia de riesgo de la mercancía, de donde a donde, los documentos a tramitar, los gastos de transporte y seguro determinando quien lo contrata y finalmente establece el punto exacto de la transferencia del riesgo, daño y responsabilidad de entrega de la mercancía entre el vendedor y comprador en la transacción internacional.

La Cámara de Comercio Internacional ha llevado a cabo ocho revisiones para la adecuación y mejor interpretación de los términos comerciales: sus versiones estuvieron desde 1936, 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000 y 2010 que está vigente a uno de enero del 2011, con la reducción de 13 a 11 términos de negociación.

Se puede encontrar mucha literatura correspondiente a la nueva versión de los incoterms 2010, a continuación, se expondrá una explicación acorde con los lineamientos de la Cámara de Comercio Internacional

Grupo E: Ew Ex-Work

La responsabilidad del vendedor está en colocar la mercancía en fábrica y el comprador concurre en los gastos de transportación y riesgo de las mercancías. Los costos y riesgos asumidos por el vendedor son el embalaje,

verificación y control de la mercancía en su fábrica. Los costos asumidos por el comprador son el transporte de la mercancía desde el país de origen hasta su destino, contrata el seguro y tramita los documentos aduaneros de importación y exportación.

Grupo F: FAS Free Along Side Ship

Término utilizado para vías navegables, el vendedor cumple con su responsabilidad una vez que entrega la mercancía al costado del buque en el puerto de embarque convenido del país exportador. Es utilizado con frecuencia para cargas a granel. Los costos y riesgos asumidos por el vendedor son el embalaje, control de la mercancía, el vendedor es responsable de poner la mercancía en el transporte. Además, del trámite aduanero de exportación y la operación portuaria. Por su lado el comprador asumirá la obligación de pagar la mercadería, el flete y seguro (de lugar de exportación al lugar de importación), asume los gastos de importación entendiéndose aspectos como el almacenaje, el agente aduanero a contratar, contrata el seguro desde el lugar de la importación hasta su destino final.

Grupo F; FOB Free on Board

El término FOB significa que la responsabilidad de entregar la mercancía a bordo del buque es del vendedor y efectúa el despacho de la mercancía asignada para la exportación. El comprador se encarga de realizar la reserva del buque y acarrea los gastos y riesgos desde que la mercancía traspasa la borda del buque, hasta la recepción y descarga de mercancía en el lugar de destino y contrata el seguro correspondiente hasta su destino.

Grupo F: FCA Free Carrier

Es un acuerdo entre el vendedor y comprador del lugar convenido de entrega y traspaso de responsabilidad de la mercancía, el lugar de entrega es de gran influencia para el acuerdo de responsabilidades y riesgos. Se entrega la mercancía en el lugar convenido en el país de origen

y el importador se hace cargo de los costos hasta que la mercancía llegue a la aduana de este.

Grupo C: CFR Cost and Freight

Los gastos y el flete son pagados por el vendedor y es el responsable de despachar la mercancía para la exportación. Se utiliza en el transporte por vías navegables.

Grupo C: CIF Cost, Insurance and Freight

Los gastos y el flete son pagados por el vendedor, se encargará de conseguir un seguro marítimo que cubra los riesgos del comprador de pérdida o daño de la mercancía durante el transporte.

Grupo C: CPT Carriage Paid To

La mercancía es entregada por parte del vendedor al transportista al mismo tiempo que se encarga de cancelar el flete del transporte hasta el destino designado, los gastos o riesgos en que se incurran en adelante son asumidos por el comprador. El término CPT exige que el vendedor despache la mercancía en aduana para la exportación y es el responsable del gasto que genere contratar el transporte en la terminal de origen. El término CTP puede ser utilizado en cualquier tipo de transporte incluyendo el transporte multimodal.

Grupo C: CIP Carriage and Insurance Paid

El vendedor es el responsable de entregar la mercancía en el punto convenido del país de destino, responsable de los costes de transporte principal y el seguro. El riesgo se transmite al comprador en el medio de transporte. Este incoterms puede ser utilizado en cualquier modalidad de transporte.

Grupo D: DAT Delivered at Terminal

La mercancía es entregada en la terminal designada en el puerto o lugar de destino, una vez descargada del medio de transporte de llegada. El

incoterm DAT es utilizado para todo medio de transporte. Utilizado con frecuencia para el transporte de carga al granel.

Grupo D: DAP Delivered at Place

La mercancía es entregada por parte del vendedor en el medio de transporte de llegada al comprador, y preparada para la descarga en el lugar de destino convenido. El DAP representa el lugar de destino convenido, es utilizado para cualquier tipo de transporte.

Grupo D: DDP Delivered Duty Paid

El vendedor cubre todo el gasto desde la salida del país de exportación hasta el lugar de destino convenido incluido los gastos de aduana de importación.

La Declaración Aduanera

La Declaración Aduanera es un documento relevante para el trámite aduanero de mercancías. En el formulario se redacta toda la información y descripción de la mercancía objeto de la importación o exportación. Según lo determina el artículo 63 del reglamento al Código Orgánico De La Producción Comercio E Inversiones indica que *“La declaración aduanera es presentada de manera electrónica y/ física por parte del agente de aduana, importador o exportador”* (Arévalo, 2011).

Para el trámite aduanero una sola declaración aduanera puede sustentar a varias facturas y documentos de transporte sujetas a la misma importación o exportación cuando correspondan a un mismo importador.

Datos que contiene la declaración aduanera.

La declaración aduanera está conformada por un número de refrendo.

028	-	2014	-	10	-	030405-1
Distrito		Año		Régimen Aduanero		Número de declaración

Figura 13. Datos de la DAI

También se tiene fecha de realización de la declaración, datos específicos del importador, exportador, proveedor, el lugar de procedencia, origen y el precio de la mercancía expuesta a la exportación o importación y las especificaciones de la mercancía incluida en la descripción: marca, color, peso, valores, entre otros.

Los plazos para la presentación de la declaración de importación no deben ser superior a 15 días calendarios previo a la llegada del medio de transporte, y hasta treinta días calendarios siguientes a la fecha de su arribo; y para la declaración aduanera de exportación el tiempo estimado es hasta 24 horas antes del ingreso de mercancías a zona primaria y 30 días posteriores al embarque de ésta.

La aduana previamente debe aceptar o rechazar la información que contiene la declaración aduanera, verificando en conjunto con los datos consignados en el documento de transporte por medio de un proceso de validación, si todo está correcto se asigna el canal de aforo por medio de un perfilador de riesgo, y estos pueden ser por un aforo documental que es la revisión de documentos y valor constatados con lo que indica en el sistema aduanero; el aforo físico cuando se revisa la carga. Ahora se cuenta con la revisión interna a través de los rayos X; el aforo automático es donde se realiza ningún tipo de inspección, y pasa directo a almacenaje.

Documentos de acompañamiento de la Declaración Aduanera

Los documentos que acompañan a la declaración aduanera son los denominados de control previo y se tramitan antes del embarque de la mercancía objeto de la importación; los documentos de soportes que son la base para la obtención de información que se presenta en la declaración, la responsabilidad de entrega del documento es el declarante, los documentos de soporte como los del transporte que acredita la propiedad de las mercancías; la factura comercial que es el que acredita la transacción comercial, este documento es el soporte del valor de importación o exportación de las mercancías; y el certificado de origen que permite la liberación de tributo (Arévalo, 2010).

La factura comercial

La factura comercial es considerada como un documento de gestión administrativa, el vendedor la emite en el momento de la transacción comercial. Este documento mercantil detalla la entrega de un producto por parte del vendedor hacia el comprador. La factura comercial internacional incluirá cláusulas tales como las formas de pago descritas en los contratos de compraventa internacional. Este documento es utilizado por el importador para realizar trámites de legalización y formalización aduanera de la mercancía adquirida. Existen casos de prácticas ilegales en los que se reflejen valores menores al real, con el fin de evitar el pago de aranceles y otros impuestos obligados a cancelar en el país de importación.

Los aspectos generales de la factura comercial no tienen un formato definido, pero debe contener la información como la fecha, nombre y razón social del comprador y vendedor, número de la factura, cantidad de bultos, referencias, descripción de la mercancía, precio unitario, precio total, y los términos de negociación comercial incoterms. Por lo general la factura debe llevar tres copias con el nombre y razón de la empresa, la original es receptada por el cliente. La información que se detalla en la factura debe coincidir con los demás documentos comerciales de la transacción.

Medios de pagos internacionales

Son transacciones económicas en el intercambio de bienes o servicios entre compradores y vendedores de diferentes países que se dan por métodos o modos que se determinan por el riesgo y coste que se asume. Los factores en la elección del medio de pago, la confianza mutua entre el comprador y el vendedor (nivel de conocimiento que se tenga del comprador extranjero), el tamaño y la frecuencia de las operaciones, las normas legales existentes en los países involucrados en la transacción, los costos bancarios generados por la utilización de dichos instrumentos, los términos de negociación empleados, agilidad para el cobro, el tamaño de las partes y el grado de relación o de confianza entre las partes.

En muchas ocasiones es inexistente una relación previa entre las partes; y es donde debemos tener en cuenta los factores determinantes para la elección del medio de pago internacional más adecuado que se implementa en la operación/transacción a realizarse en el exterior. Es evidente que si no se cobra no hay beneficios sino pérdidas, por lo que puede fácilmente entenderse que se exporta para obtener beneficios económicos, con lo que la utilización de los medios de pago estará siempre en función de obtener los favores referentes al proceso de exportación – importación.

En los medios de pago intervienen la liquidez y solvencia, la capacidad de crédito, la política empresarial y política monetaria del país. Entre los factores vinculados con el importador se encuentra las características de los países, su política monetaria, el comportamiento de la competencia, y la solvencia económica y financiera del importador. Existen clases de medios de pago internacional que agilizan la negociación de compra y que garantiza el pago de esta en el plazo acordado por el importador y exportador.

Un cheque bancario internacional es emitido por un banco a petición del importador proveniente del mismo país a razón de realizar una transferencia a una entidad bancaria del país del exportador. Este medio de pago suele darse cuando existe plena confianza entre el importador y la entidad bancaria que realiza la transacción sin necesidad de una garantía de por medio. Existen dos clases de cheques bancarios el directo cuando el banco o una de sus sucursales están obligados a cancelar un importe; y el indirecto que es librado u obligado de cancelar el importe es otro banco.

La orden de pago simple es cuando se realiza la entrega de la mercancía y los documentos que acrediten la transacción por parte del exportador al importador y este a su vez se encarga de notificar a la institución bancaria de su localidad que le sea cancelado el servicio al exportador por medio de una transacción bancaria.

La remesa simple es donde el exportador envía la mercancía y tramita la documentación de la misma, además emite un documento financiero (entiéndase con esto el envío de letras de cambio, pagaré u otros) que es entregado a su banco para que este se encargue de notificarlo al banco del importador quien a su vez informará al comprador sobre el pago de la mercancía.

La orden de pago documentaria es el nivel de confianza que exista hacia el importador y dependerá de la transferencia de la mercancía una vez que el importador por medio de una transferencia cancele al exportador, por su parte el exportador se encarga de enviar la mercancía restringiendo los documentos respectivos a la transacción aduanera hasta que por parte del importador verifique que la mercancía es la correcta y acepte la transacción de pago pudiendo negarla ya que la orden de pago puede ser de carácter revocable.

La remesa documentaria es similar al medio de pago remesa simple con la disconformidad que el exportador solo envía la mercancía y emite el documento financiero el cual es entregado por el banco del mismo a la entidad bancaria del importador, los documentos que acreditan la transacción de la mercancía solo es entregado al importador una vez acepte el pago sea como venta al contado o venta con pago aplazado. Con esta metodología existe plena seguridad por parte del exportador que su mercancía será cancelada.



CAPÍTULO 10
MODOS, MEDIOS, DOCUMENTOS
DE TRANSPORTE Y SUS
OPERADORES

Capítulo 10

MODOS Y MEDIOS DE TRANSPORTES

Resumen

La cadena de transporte expresa la máxima coordinación logística entre los distintos modos y medios que operan para la consecución de la distribución a través de los canales en forma satisfactoria, con la realización de este capítulo se conocerá los diferentes modos, medios y documentos necesarios en la movilización de las mercancías del lugar de origen al destino determinado y todos los procesos y procedimientos que se relacionan de acuerdo con sus operaciones.

Objetivos

- Conocer los distintos modos que intervienen las operaciones aduaneras.
- Identificar qué documento de transporte se necesita de acuerdo con el medio de transporte usado.

Modos de transportes

El transporte es el elemento primordial que se ejecuta dentro de la cadena logística, el comercio se ve ligado al movimiento de bienes y servicio a través de modalidades que a través del tiempo por su estructura y gracias al desarrollo globalizado se han perfeccionado acorde a las necesidades que se presente y en especial en el comercio exterior, los modos que se elijan para el transporte debe ser el más idóneo y adecuado, así se tiene el acuático, marítimo, fluvial, aéreo, y terrestre, ferroviario.

El modo acuático es donde se realiza el traslado de mercancías voluminosas por mar, ríos o fluvial y lago o lacustre que con el tiempo de llegada son de rutas lentas y en muchas ocasiones reemplazados con los modos aéreos y modos terrestres. La necesidad de mejorar y reforzar el comercio mundial ha obligado a la humanidad a ejecutar con mayor fuerza la movilidad de mercancía a través del transporte por mares,

construyendo barcos de infraestructuras ajustadas para la manipulación de mercancías.

Entre las modalidades acuáticas, como se menciona está el marítimo que es realizado propiamente en el mar, donde se hace el mayor traslado de personas, pasajeros, cargas sólidas o líquidas por mar desde un punto de origen hasta su destino a costos bajos en comparación con otros modos al realizar traslados de cargas. Sus características están en llevar la mayor capacidad de espacio, flexibilidad y versatilidad, y puntos geográficos.

También se encuentra el modo fluvial o el realizado en los ríos usado desde la edad media y consiste en el transporte de carga o personas por medio de ríos. El obstáculo es la reducida velocidad y tiempo de llegada al lugar de destino. El modo aéreo, considerado el más seguro y rápido, y en los últimos tiempos como el medio que permite llegar a mercados de menos acceso por la rapidez y tiempo de entrega. Utilizado en gran magnitud para el traslado de mercancías perecederas o de fácil descomposición, además se utiliza por su celeridad para mercancías de envío urgente y de alto valor. Experimenta mayor crecimiento, en sus inicios se desarrolló únicamente para pasajeros; con el pasar del tiempo y con el uso de contenedores aéreos y al diseño de nuevos aviones destinados a carga el volumen de mercancías transportado por este medio se incrementa año tras año, las ventajas están en disminuir el gasto en el embalaje de la mercancía por ser un modo que no requiere de mucha manipulación en su traslado y sus desventajas es el limitar el peso de carga, reduce el tamaño en las puertas del medio, y la autonomía de vuelo.

En el modo terrestre se utiliza sobre ruedas, son los diferentes carreteros, es decir, donde se ejecuta es sobre la corteza terrestre, permitiendo trasladar mercancías desde un punto a otro ejecutando responsablemente normas de tránsito aduanero; la ejecución de este modo es realizado por operadores inscritos a empresas habilitadas para la circulación de carga, legalizadas a nivel nacional e internacional. Sus características es la complementariedad con otros modos, disponibilidad de horarios, agilidad

en servicio de carga y descarga, y fácil adaptación a los distintos tipos de carga.

El modo ferroviario es el adecuado para el envío de vagones completos a largas distancias, es un sistema de transporte terrestre de personas y mercancías guiado sobre una vía férrea. Se ha necesitado de ayuda internacional para el desarrollo ordenado del transporte ferroviario en aspectos técnicos, de organización y tarifa.

Existen otros modos donde se transportan los bienes y que en la actualidad contribuyen al desarrollo económico internacional, así tenemos las tuberías que se transporta a base de bomba propulsora; los cables donde se comercializa la energía eléctrica y lo más novedoso es el modo satelital donde en la actualidad es el boom de los negocios de software muy ha venido a menos.

Los medios de transporte

El transporte es la actividad con mayor expansión del sector logístico por ende terciario o externalización, cuyo fin es el traslado de objetos o bienes desplazándose de un lugar a otro con muchas características de seguridad, más rapidez y menos costos. Su elección está en determinar el requerimiento necesario en la transacción comercial de transferencia o movilización de mercancías. Entre los medios de transportes acuáticos existen una variedad que a continuación se detallan según sus características y utilizados para el comercio internacional.

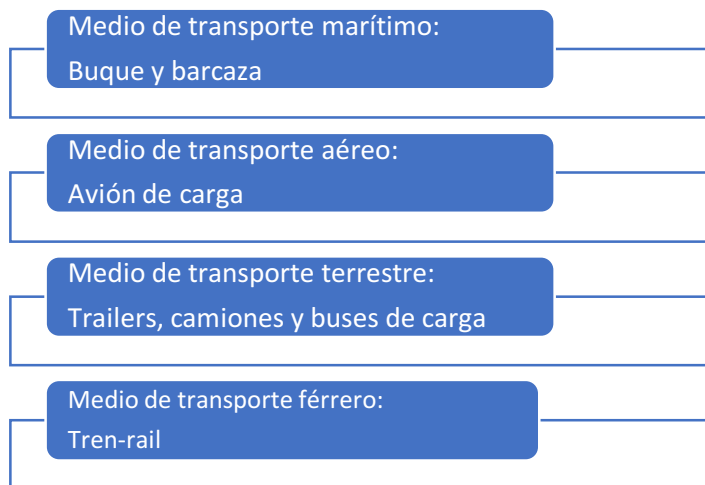


Figura 14. Medios de transporte

Medio de transporte marítimo.

Buques

Embarcaciones con cubierta que por su tamaño, solidez y fuerza es apropiado para navegaciones marítimas de importancia sus condiciones son la flotabilidad, solidez o resistencia, estanqueidad, estabilidad y navegabilidad (velocidad y evolución). Entre los tipos de buque están los petroleros que son diseñados para el transporte de crudo o productos derivados del petróleo; los buques gaseros que transportan gas natural o gas licuado; los buques graneleros que son utilizados para el transporte de cargas a granel; los buques frigoríficos que son utilizados con mayor frecuencia para cargas perecibles y frutas; los buques portacontenedores que son los que transportan los contenedores y que son parte de uso multimodal, miden hasta 350 metros de altura, también llamado Lo-Lo; y los buques carreros que transportan los vehículos y son conocidos por su gran estructura y son llamado Ro-Ro.

Barcazas

Considerado como artefacto naval, sin propulsión propia, de fondo plano, que se emplea para el transporte fluvial o transporte marítimo de mercancías y pasajeros. Su fondo plano facilita su varada en playas de arena, no requiriendo de muelles o embarcaderos para su carga o descarga. Son muy prácticas en los lugares donde un buque atracado

necesita descargar por ambos lados. Este medio es muy usado para transportar carga al granel líquidos y sólidos, su contratación resulta más económica en los niveles de los grandes países que le dan uso a embarcaciones de tránsito como portacontenedores.

Medio de transporte aéreo

El medio de transporte aéreo es el más sofisticado y al mismo tiempo con más restricciones puesto que existen estrictas medidas de seguridad que condicionan las posibilidades de aumentar su capacidad. Este medio de transporte nace en el siglo XX, siendo sus características más importantes la velocidad y su desventaja el costo según las circunstancias.

El avión

El avión es el medio que permite llevar limitadas cantidades de productos, considerando el peso y el volumen que son factores que se toman en cuenta al momento de transportar. El avión es considerado el medio más rápido en trasladar mercancías de un lugar a otro, encontrándose limitado en su capacidad de carga. Las líneas aéreas están condicionadas a transformar en cargueros aquellos aviones dedicados al transporte de pasajero. Su estructura se condiciona a las características de la carga que lleva, por lo que se considera su fuselaje, el tren de aterrizaje y sus motores mejoran en forma incesante sus estructuras. Sus vuelos o movimiento dependerán en mucho de los casos a los factores climáticos donde pueden correr mayores riesgos. La tecnología ha contribuido para que constantemente este medio de transporte este mejorando sus condiciones de vuelos y servicios pero que como es conocido también ha sido el medio de transporte utilizado para los atentados terroristas.

Medio de transporte terrestre

En la época antigua las tribus utilizaban trineos de madera como medios para desplazarse de un lugar a otro contruidos por troncos de madera con tiras de cuero. Hay que mencionar que el mejor invento chino fue la rueda que originó la forma de desplazar carga con menos esfuerzos. Después,

años más tarde se creó la rueda, uno de los avances más trascendentales, lo que permitió que se diera paso al desarrollo de otros medios de transporte terrestre. En la actualidad el medio de transporte utilizado en materia de comercio internacional por vía terrestre y el representativo son los camiones que se caracterizan por los distintos tonelajes y son ligeros, medianos, pesados; así se tiene los tráileres, semi-tráileres y volquetas de diferentes capacidades. Sus ventajas son las maniobras de fácil acceso y su rapidez, y las desventajas los precios elevados de fletes, los volúmenes bajo de mercancía, y la inseguridad de hurto.

Transporte terrestre



Figura 15. Fuente: Inspectserv S.A

Medio de transporte férreo

En plena revolución industrial y con el descubrimiento de la máquina de vapor el primer transporte en crear el hombre fue el ferrocarril por el cual se usó las vías férreas para que se transporte mercancías de un lugar a otro. El impacto de su creación fue crucial en el devenir y aporte esencial del comercio internacional y que hasta ahora sigue dando efectos rentables en la red global multimodal. La construcción está dada con carriles dispuestos en forma paralela que permite el rodaje de los trenes, usa materiales como el hierro y en gran cantidad, de ahí su nombre ferro que es igual a hierro.

El ferrocarril.

Es el medio distintivo del transporte férreo, las características de este medio de transporte son las ruedas guiadas que se desplazan sobre raíles (rieles) paralelos y arrastrados por otro vehículo motor, denominado locomotora, es donde se genera la energía necesaria para el movimiento del conjunto. Su característica que es de costo mínimo, su invención el siglo XVIII con la de la máquina de vapor y que dio inicio a la locomotora y luego de la revolución se crea el ferrocarril como medio de transportar grandes cargas, a través del tiempo han mejorado su capacidad de mover grandes cantidades mercancías y además su rapidez.

EL FERROCARRIL



Figura 16. Fuente: Libro Historias de las comunicaciones
Autor: Ponti, Valery

Otros medios de transporte de mercancía

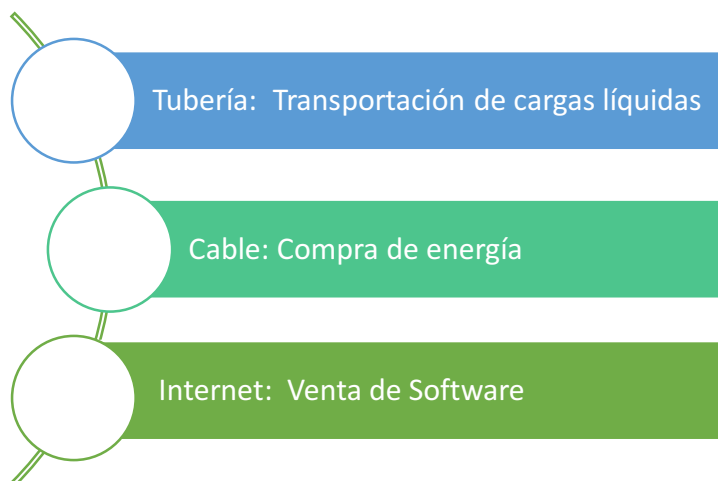


Figura 17. Medios de transporte de mercancía

Las tuberías

Es un medio de transporte que generalmente queda eclipsado por los medios de transporte de mercancía más característicos o tradicionales. Este medio de transporte facilita el comercio internacional para movilizar cargas líquidas, como el agua, petróleo, combustibles, aire y gas natural; en especial cuando dos países comercializan a través de sus fronteras. Los más conocidos son los oleoductos que disponen de válvulas y también están los poliductos cuando son varios los productos derivados que se transportan.

El Cable

La necesidad de energía eléctrica que requieren las grandes ciudades y que los países que no tiene la capacidad de satisfacer deben comprar energía a través de los cables, este medio donde se transporta la energía eléctrica también es un medio y que los países los utilizan para realizar su comercio exterior.

El internet

En este libro se contempla una nueva forma de transportar las mercancías, muchos se preguntarán ¿Qué se transportan?, bien, en la actualidad se comercializan software a través de este medio, sin dejar mencionar que los negocios han acortado los tiempos gracias a este medio. Mucho se podrá escribir acerca de este medio de transporte en años posteriores.

Los documentos de transporte

El documento de transporte es un acuerdo de firma voluntaria entre las partes que intervienen en el proceso es decir entre un operador de transporte, quien es el responsable de comprometerse a transportar la carga desde el punto de origen hasta su destino por medio del pago de su servicio y el usuario de su servicio. Una vez establecido las condiciones, responsabilidades y las partes que intervienen dentro del contrato de transporte se procede con el llenado y presentación del documento de transporte, este documento es considerado como un soporte para la

gestión aduanera. “El documento de transporte acredita la propiedad de la mercancía” (Arévalo, 2011).

El llenado del documento de transporte es de forma explícita con información real, clara y concisa, los campos que se generan en un documento de transporte y que se sustentan en el convenio sobre el contrato de transporte como la descripción de las mercancías que van a hacer objeto del transporte, las marcas o características que identifican las mercancías objeto del transporte, número de bultos de unidades, o la cantidad de mercancías; y el peso de las mercancías, si el cargador lo facilita. Existe un documento de transporte por cada medio de transporte utilizado, los cuales son detallados a continuación.

<p>Conocimiento de Embarque Marítimo "Bill of Lading"</p> <ul style="list-style-type: none"> • Documento utilizado en el transporte marítimo. • Acredita la recepción de la mercancía a bordo. 	<p>Conocimiento Aéreo "Airway Bill"</p> <ul style="list-style-type: none"> • Documento utilizado en el transporte aéreo. • Lo emite la Asociación de Agencias Internacionales Aéreas (IATA). 	<p>Carta de Porte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Documento utilizado por transportistas terrestres. • Comprueba la recepción o entrega de las mercancías en el traslado de la misma. 	<p>Carta de Porte Ferroviario (CIM)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Regulado por el Convenio Internacional sobre Transporte de Mercancías por Ferrocarril (CIM) • Ampara el transporte internacional de mercadería por ferrocarriles.
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Figura 18. Documentos de Transporte

Conocimiento de embarque marítimo “Bill of Lading”

Documento utilizado en el transporte marítimo que recibe el cargador, emitido por el capitán del barco o naviera, cuya finalidad es acreditar la recepción de la mercancía a bordo el buque, y supone el compromiso de transportarla a un determinado lugar y en un tiempo determinado. El conocimiento de embarque marítimo certifica la existencia de un contrato de transporte entre las partes y es un comprobante de recibo al derecho de entrega de las mercancías.

El Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo tiene la finalidad de promover la uniformidad de aplicación y la buena fe en los negocios y acuerda que el contrato de transporte es: *“Contrato en virtud del cual un porteador se comprometa, a cambio del pago de un flete, a transportar mercancías de un lugar a otro. Dicho contrato deberá prever el transporte marítimo de las mercancías y podrá prever, además, su transporte por otros modos”* (ONU, 2009). El convenio sobre contrato de transporte ampara al porteador y destinatario de la mercancía exento los contratos que se den bajo un contrato de fletamento.

Las obligaciones del porteador es la entrega de la mercancía por el medio de transporte escogido al tiempo de llegada establecido con la responsabilidad de proteger la mercancía desde el recibo de entrega de la carga en bodega cumpliendo con la custodia y descarga en el lugar de destino amparadas en las leyes que rige el contrato de transporte. Las personas que intervienen en el contrato de transporte están los armadores que son los dueños de las naves, el capitán, el cargador o embarcador que es el responsable de las mercancías, el consignatario quien es el que recibe la mercadería, los estibadores, y el fletador que es la persona que contrata el transporte del buque. Existen muchas clases de conocimientos de embarques marítimos y dependerán de las características de los viajes y las cargas que se esté movilizándolo.

El conocimiento aéreo “Airway Bill”

Es el documento utilizado para el transporte aéreo, la función principal es acreditar la propiedad de la mercancía, la guía aérea es el documento que evidencia el contrato existente entre el cargador y el transportista, sirve de respaldo para el transportista en la entrega de la mercancía y es guía para la correcta manipulación de este. Este documento está limitado al endoso y no representa crédito. Las funciones de la guía aérea es la prueba del contrato de transporte aéreo, la prueba de recibo de la mercadería, la factura de flete, y es la procedencia de la mercadería/declaración de aduana. Su característica es que solo es emitido por la Asociación de

Agencias Internacionales Aéreas IATA, se emite una guía madre y varias hijas, no es un documento negociable y no brinda garantía de salvaguardo de la mercancía, viaja siempre con la mercadería, y no representa un crédito.

Carta de Porte

Es el documento utilizado por los transportistas terrestres entre las definiciones se diese que es un contrato de transporte se debe hacer constar mediante la carta de porte, se emiten hasta tres ejemplares firmados por el expedidor y el transportista. Este documento es un título legal entre el transportista y expedidor quien contrata el servicio y su contenido se basa de acuerdo con los convenios internacionales y es un instrumento comprobatorio de la recepción o entrega de las mercancías en el traslado de la carga.

Carta de Porte Ferroviario (CIM)

El Transporte Internacional de Mercancías está regulado, principalmente, por el Convenio Internacional sobre Transporte de Mercancías por Ferrocarril (CIM). Se emite de forma nominativa, no se puede transmitir por endoso y una misma carta de porte ampara todo el trayecto, independientemente del número de ferrocarriles que intervengan en su ejecución.



CAPÍTULO 11
LOS EMPAQUES Y LAS
UNIDADES DE
TRANSPORTES DEL COMERCIO
INTERNACIONAL

Capítulo 11

LOS EMPAQUES Y LAS UNIDADES DE TRANSPORTES DEL COMERCIO INTERNACIONAL

Resumen

Las unidades y empaques que se utilizan en el comercio internacional influyen en la logística y son eslabones importantes y necesarios en la distribución y movilización de las mercancías. Para seleccionar el envase o embalaje del producto o mercancía a trasladar se debe conocer qué tipo de protección necesita, cómo están compuestos por diversos materiales requerirán protección frente a diferentes eventualidades. El contenedor en el comercio mundial es utilizado para el transporte marítimo o fluvial, transporte terrestre y transporte multimodal. Se expondrá la importancia de las unidades como medio y desarrollo en la globalización de mercado e industrial.

Objetivos

- Identificar el uso del empaque, envase y embalaje en el Comercio Internacional
- Conocer el uso de los contenedores en el transporte de mercancías y su importancia con la logística internacional

Envase, empaque y embalaje

En el comercio internacional, la selección del envase, empaque y el embalaje es el principal análisis que se realiza previo a la carga a transportar en el tránsito internacional, evaluando la debida manipulación y transporte local o internacional. El objetivo del envasado y empaquetado de las mercancías garantiza la llegada en condiciones favorables al destino final.

Este libro presenta que los empaques son los embalajes y envases, siendo éstos en sí una clasificación de empaques de tres etapas primario, secundario y terciarios. La diferencia radica que el primer empaque que

protege a la mercancía es primario, y así el segundo y tercer recubrimiento son los empaques siguientes que se van acondicionando según la necesidad de logística de distribución.

Los empaques primarios son los indicados en los factores que cumple con la función de contener el producto garantizando la protección y guarda relación directa con el producto hasta el consumo total del mismo es el primer recubrimiento que tiene el producto.

Los tipos de envases de acuerdo con su uso están los primarios como las bolsas plásticas que es el contenido de líquidos varios, las botellas para el contacto directo con bebidas, latas para el contacto con productos no perecederos y los que protegen bajo el sistema tetra-brick.

Los empaques secundarios son los embalajes y están en función en proteger y resguardar al envase primario agrupándolos y garantizando la correcta manipulación del producto cubriendo y facilitando la distribución y el almacenamiento en el lugar en que se encuentre la mercancía. El correcto uso del envase secundario se genera a través de recomendaciones indicando el número de unidades que contiene el máximo de cajas que se pueden apilar encima del empaque y las características básicas. Los tipos de envase secundario son las cajas de cartón, las canastas, las bandejas, y demás.

La literatura presenta varias clasificaciones de envases por su vida útil, están los retornables creados para ser devueltos al envasador, para que sean reacondicionados, limpiados adecuadamente y vueltos a llenar con el mismo producto; los envases no retornables o descartables están elaborados para un solo uso, y ser desechados luego de su utilización; y los envases reciclables que son diseñados para ser reprocesados luego de su uso, obteniendo un producto similar o diferente al original, prácticamente todos los envases cumplen con esta función, lo que es un aspecto importante en el cuidado del medio ambiente.

Los embalajes protegen y consolida los empaques objetos a transportar, acondicionada para su manipuleo y operación de transporte, garantizando

no deteriorar el producto en el transcurso del viaje. Según fuentes de la Asociación Latinoamericana de Integración, los principios a considerar en el embalaje son la procedencia e importe de la carga, el costo y tipo de embalaje, forma de emplear el embalaje en la carga y su correcto almacenaje. La manipulación que se le dará en la bodega, las condiciones de almacenamiento y el clima al que está expuesto son factores condicionantes para determinar aspectos a considerar al momento de la carga y descarga de la mercancía. El embalaje por usar para el transporte de mercancía va a depender de la procedencia de la carga, entre los principales tipos de embalajes se encuentran los pallet, bolsas, sacos y contenedores. Se debe tener consideraciones del embalaje, la naturaleza y valor de la mercancía; el análisis de la carga es trascendental para la elección y uso del embalaje, el diseño y material interno y externo son factores a considerar puesto que dependerá del producto a contener el valor de la carga dependerá el precio del embalaje a utilizar, tiene dependencia al peso o tamaño de la mercancía.

La manipulación, marcas y almacenaje comprenden las condiciones y formas de carga y descarga, el número de apilamiento de la mercancía, y demás coordinación en el almacenaje, además de contar con el modo de transporte. Las características de los envases y embalajes estar en adecuar el producto al empaque y/o embalaje; sus características del material compatible con el uso que se le vaya a dar; las facilidades para la manipulación del producto; el costo de de manipulación y transporte; y el impacto ambiental, deben ser reciclables y reutilizables.

La señalización del embalaje está de acuerdo a la normalización de los envases y embalajes se realiza a través de las pruebas y ensayos las cuales se acondicionan para la correcta manipulación transporte y almacenamiento. Se tiene que considerar los requisitos del etiquetado que deben contener la información como el país de origen y procedencia, el nombre comercial del producto, la fecha de elaboración y caducidad, las respectivas recomendaciones para el adecuado uso del producto, el marcado del empaque, la facilidad de la identificación de los productos,

permite el monitoreo y ubicación exacta de la mercancía, el tamaño del producto, cantidades, los pesos y valores del producto, el país de origen de producto, la cantidad de envases individuales que contiene el empaque, y el logo del producto.

El contenedor y su influencia en las operaciones de logísticas internacional.

El desarrollo en la actividad del transporte internacional por agua se ha exhibido fuerte en todos los segmentos, por encima de la economía mundial. A finales de la segunda guerra mundial entre 1939 y 1945, se dio origen al contenedor con la finalidad de crear un transporte seguro en el traslado de mercancías. Años más tarde dio apertura al transporte multimodal a través del servicio de transporte contenerizado, siendo Sealand la primera línea contenerizada iniciando con una capacidad de 100 cnts. *“El contenedor es definido como un recipiente o caja de dimensiones normalizadas de construcción estándar utilizada para el transporte de carga de distintas clases en uno o varios tipos de transporte”* (Sousa, Martin, & Rodrigo, 2003).

El crecimiento del transporte de contenedores se reconoce por causas comunes relacionadas con la expansión de la economía mundial especialmente en el movimiento de contenedores, entre las que se destacan el crecimiento orgánico basado en la globalización de la economía; la reducción de barreras comerciales, los tratados de libre comercio, etc.; y el crecimiento inducido se produce por un cambio en la forma de transportar carga suelta a granel aprovechando la tecnología del contenedor y la dispersión de contenedores vacíos por todo el mundo, debido a los desequilibrios comerciales de las cargas típicas del contenedor y la multiplicación de los transbordos.

El transporte en la logística es un factor complejo de impacto significativo en los precios, el medio ambiente y consumo de energía. Si la globalización implica transportar cada vez más productos a mayores distancias, el manejo óptimo de todos los recursos implicados puede no únicamente significar mejores resultados financieros, sino la supervivencia de una

industria. La capacidad del transporte de mercancías de un contenedor esta estandarizada para cierta cantidad de mercancías, sin embargo, para abaratar costes la tecnología de construcción naval está avanzando hacia la construcción de buques cada vez más grandes como los buques portacontenedores que hoy en día están dando su nueva aparición para aportar al comercio internacional, por su parte los países que practican actividades comerciales de índole internacional tiene que arreglárselas con el manejo de estos.

El acelerado uso del contenedor dio como efecto el bajo desenvolvimiento del desarrollo económico y técnico a causa de la poca diversidad en las dimensiones para lo cual se tomaron medidas de normalización como la ISO- International Standard Organization y la ASA- American Standards Asociation.

La recomendación ISO-R-668 definió requisitos para el correcto equipamiento de transporte como tener carácter permanente y ser resistente para soportar su uso repetitivo; ser proyectado de forma que facilite su movilidad en una o más modalidades de transporte, sin necesidad de descargar la mercancía en puertos intermedios; estar provisto de dispositivos que aseguren la facilidad de su movilidad particularmente durante la transferencia de un vehículo para otro, en una o más modalidades de transporte; ser proyectado de modo que permita su fácil llenado y vaciado; además de tener un volumen interno de 35,3 pies cúbicos.

En 1972 se celebró una conferencia, organizada conjuntamente por las Naciones Unidas ONU y la Organización Marítima Mundial OMI, para examinar un proyecto de convenio elaborado por la OMI en colaboración con la Comisión Económica para Europa, cuyo resultado fue el Convenio Internacional sobre Seguridad de los Contenedores CSC (1972) y posteriores enmiendas en 1981, 1983, 1991 y 1993.

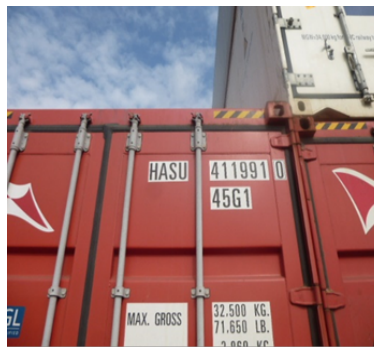
Los anexos técnicos del convenio determinan las pruebas periódicas a que deben someterse los contenedores para garantizar la seguridad estructural,

sometiéndolos a cargas de prueba en izada, apilamiento, cargas concentradas, rigidez transversal, pruebas estáticas, en paredes extremas y paredes laterales. Parte de dicha información debe registrarse en la placa de aprobación de seguridad que será permanente, incorregible e inconvertible mientras el contenedor vaya superando satisfactoriamente las pruebas.

El contenedor y su influencia

Figura 19. El contenedor y su influencia

Fuente: Terminal Portuario Naportec.



Los requisitos incluidos en la definición de contenedor son prácticamente coincidentes con los de la ISO, si bien, en cuanto al tamaño de la superficie delimitada por las cuatro esquinas inferiores exteriores, exige que sea por lo menos de 14 metros, o bien siete metros, si lleva cantoneras superiores. El Comité número 104 de 1965, también planteó recomendaciones en cuanto a la terminología, clasificación, dimensiones, especificaciones, métodos de pruebas y marcas.

Los contenedores se clasifican en forma general por sus dimensiones que son ideales y que han sido materia de discusión a lo largo del tiempo. En la actualidad, las medidas de los contenedores corresponden a estándares internacionales y están normalizadas por ISO. La longitud aun cuando en su momento existieron los contenedores de diez y de 18' y en la actualidad existen contenedores de medidas especiales (solo para uso interno de los ferrocarriles de EE.UU.), la industria de la transportación marítima parece haber optado por las unidades de 20' y 40' como la longitud ideal definitiva. La unidad, para efectos de cálculo de capacidad es el contenedor de 20'

y se la denomina T.E.U. (Twenty Foot Equivalent Unit.). Un contenedor de 20' es igual a un TEU, un contenedor de 40' dos TEUS. Las longitudes de 20' y 40' están reconocidas por ISO. Existe en USA transportistas que utilizan contenedores de 30' quienes, a pesar de estar también normalizadas por ISO, tenderían a desaparecer en el futuro por falta de apoyo de parte de las otras líneas navieras.

El ancho del contenedor no parece haber discrepancias entre las líneas navieras, casi desde su aparición, el ancho de un contenedor fue establecido en ocho pies, y se ha mantenido en esa dimensión. Su altura en cambio sí ha sufrido cambios originalmente fue establecida en ocho pies. Al momento es cada vez menos frecuente encontrar contenedores de esa altura, ya que están siendo reemplazados por el contenedor de ocho pies y medio (8'6"). De corte más reciente, son las unidades de 9', denominados "High Cube" y que solo se fabrican en versión de 40' de longitud.

Según su fabricación el contenedor puede dividirse en estructura, paredes y piso. La estructura, es la parte responsable de la resistencia, está hecha de una aleación de acero especial y las demás partes son construidas de aluminio, material sintético, acero, madera o su combinación. Con el uso del aluminio, el peso del contenedor se ha reducido 1/3 respecto al de acero y además presenta una elevada resistencia a la corrosión, si bien en su conjunto es más vulnerable a los golpes y el precio inicial es más costoso. El piso es los contenedores secos son de madera y recibe un tratamiento especial de fungicida, aplicado por medio de autoclaves apropiados para uso en madera. Las pinturas usadas en los contenedores son de calidad especial, con garantía para un determinado tiempo de exposición a las más severas condiciones de trabajo. Las protección más utilizadas de los contenedores metálicos, con procedimientos de aplicación y de secado según su procedencia, como las pinturas acrílicas de gran dureza y cierta flexibilidad; epoxepoxídicas es el elevado grado de resistencia a los agentes; alquídicas son el secado rápido por aplicación de calor, gran dureza; las pinturas de caucho cloradas: resistencia a la corrosión, y a los productos químicos, y las pinturas de poliuretano resistentes al tiempo, corrosión y

abrasión, secan con el aire. Los contenedores, después de su fabricación, deben ser inspeccionados por sociedades clasificadoras, internacionales de acuerdo con las normas ISO, entre la que se dedica las entidades se cita el Lloyd Register.

Los tipos de contenedores

En principio, dentro del límite de sus dimensiones, el contenedor puede recibir cualquier tipo de carga, teniendo para ello una variedad enorme de tipos, según su finalidad, como por ejemplo el Dry-Box que es el destinado a recibir carga general seca, ensacada, en cajas; los contenedores-tanque para carga a granel líquida; los Flat-Rack: contenedor de media altura y techo abierto, destinado a carga pesada, con dimensiones cuya altura, en su parte más alta, sobrepasa las dimensiones laterales del contenedor, los Open-Top: contenedor con techo abierto, destinado al acondicionamiento de cargas pesadas, tales como motoniveladoras, tractores y otros tipos semejantes, protegidos por lonas; térmicos son los contenedores destinados al transporte de cargas perecederas, pudiendo ser calentados o refrigerados; el contenedor refrigerado podrá ser del tipo Reefer o Conair, posee sistema de refrigeración propio que es conectado a la energía del buque.

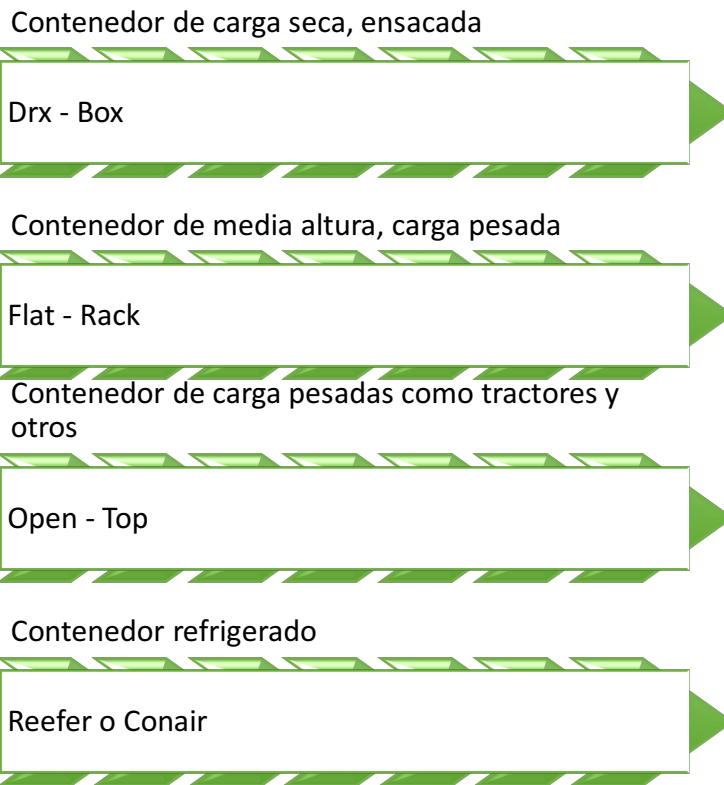


Figura 20. Tipos de contenedores

Ventilado son los contenedores empleados para mercancías que necesitan ser transportadas con ventilación constante para mantener su buen estado de conservación. el aspecto es el de un contenedor normal dotado de aberturas superiores, intermedias y bajas para circulación natural de aire; el contenedor para granel sólido como los cereales en general, azúcar, cemento, etc., y en los extremos del contenedor se encuentran compuertas para lograr el vaciado de la carga, mientras que en la parte superior se encuentran bocas para el llenado; los contenedores para automóvil son de los tipos de contenedor que posee dispositivos apropiados para sujeción de los automóviles y posee hasta dos niveles. No disponen de paredes laterales y techo, siendo totalmente abiertos, con rejas de barras de acero, totalmente desmontables.

Uso y transporte del contenedor

El contenedor posee estructura y todas las condiciones físicas para transportar prácticamente cualquier tipo de carga susceptible de ser llevada en camión o vagón de transporte. Desde el punto de vista

económico, no es de esperar un resultado positivo cuando se emplean contenedores para transportar productos de gran peso o volumen por debajo del valor intrínseco, que, según algunos autores, está en torno de 250 dólares americanos por tonelada métrica, o sea, que, en principio, el contenedor está pensado para ser usado en el transporte de cargas nobles.

De acuerdo a lo escrito en un fragmento del libro “El Transporte de Contenedores” se puede considerar la clasificación según el grado de eficiencia, así se tiene, los excelentes donde los productos de gran valor con flete relativamente alto, cuyo factor de estiba sea compatible con la relación volumen y capacidad de carga del contenedor y también los productos sensibles a deterioro y robo como son los licores, vinos, cigarros, productos farmacéuticos, material informático, conservas en lata, etc.; los adecuados por contener mercancías en general de valor moderado o que tiene tendencia a la contaminación, o está sujeta a incrementos de fletes como la harina en sacos, pieles frescas, tabaco, sacos, semillas de cacao en sacos y pinturas vegetales; los marginales que llevan productos que pueden ser colocados físicamente dentro de los contenedores, sin embargo, son de poco valor y fletes bajos; los inadecuados con carga que no se puede colocar físicamente dentro del contenedor como grandes camiones, estructuras con más de 40 pies (12 metros) de longitud, y otros productos de valor muy bajo tales como la arena, lingotes de hierro, chatarra, etc., a cuyos transportes los cuales serían más económicos de realizarse en buques convencionales para ese tipo de carga. Todas esas consideraciones deben ser tomadas en cuenta antes de utilizar el contenedor, además de considerar el flete mínimo que es establecido por las conferencias y acuerdos bilaterales.

Los tipos de buque en el transporte de contenedores

Los buques celulares lo-lo es el caracterizado por la manipulación y transporte de contenedores, la estructura de las bodegas donde están alojados se encuentran divididas en bahías, las cuales tienen medidas específicas para el contenedor a acomodar, entre esas medidas están las utilizadas para los contenedores de 20 pies que de acuerdo a la dimensión

llevan una numeración impar. Si son contenedores de 40 pies las numeraciones son pares que están compuestas por las llamadas "células – guías" adecuadas por vigas para la correcta manipulación del contenedor. La cubierta debido al tamaño de los contenedores es despejada, lo cual facilita la manipulación, para realizar la estiba del contenedor realizándolo mediante camadas.

Los buques multiusos o multipropósito se destacan por la eficiencia y se lo distingue por ser vitales para contener los diversos tipos de carga, entre los tipos de carga que pueden contener se encuentra la carga general y paletizada. Este tipo de buque tienen la condición de poder transportar diversas cargas porque cuentan entre su equipamiento grúas y escotillas de grandes tamaños. Las escotillas permiten facilitar la manipulación del contenedor en sus diversas operaciones y asegurar el auto sujeción. Una característica poco habitual en los buques multipropósito son las rampas, no todos lo tienen, pero favorece a la manipulación de carga y descarga con facilidad siendo de los pocos buques con estabilidad por lo que son utilizados para el transporte de carga a granel líquido o lastre.

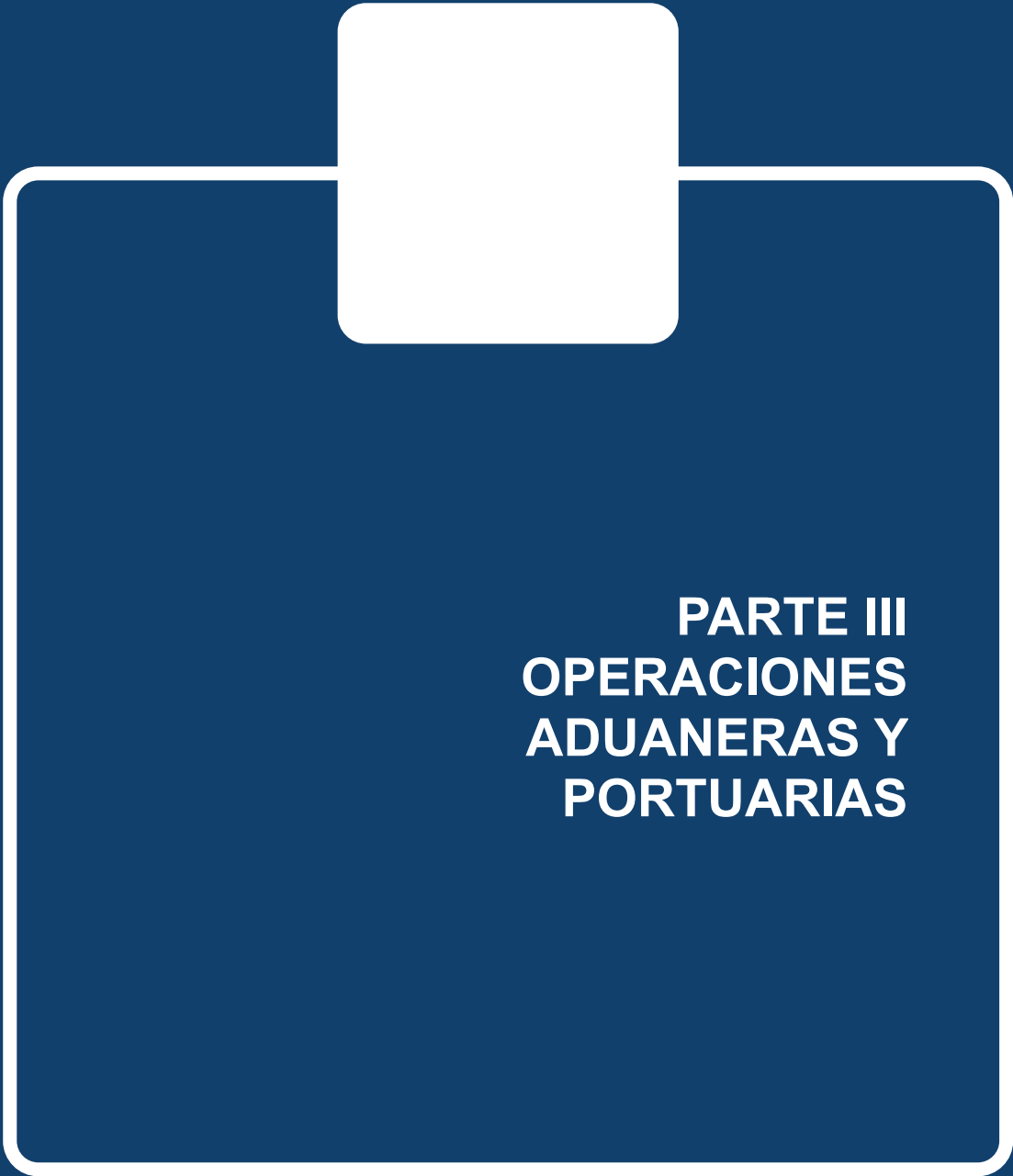
Buques Ro-Ro

Los buques Ro-Ro son utilizados para realizar carga y descarga de forma horizontal, utilizados para la manipulación de contenedores procedentes del transporte por carretera hacia una terminal portuaria. Los buques Ro-Ro no contienen equipos de grúas u otros equipos que puedan ser opcionales para la manipulación de los contenedores debido a que el embarque y desembarque es realizado de forma particular, a través de las cabezas tractoras.

El término Lash es derivado de "lighter aboard ship", utilizado para realizar obras de grandes tamaños y cantidades, tiene barcazas las cuales son cubiertas por los llamados buques madre, y la facilidad de embarque es importante ya que proporciona la reducción del tiempo en el desembarque por las barcazas que contiene, lo que disminuye altos costos.

Los buques Lash se consideran óptimos cuando dentro de las rutas están la transportación a puertos servidos por vías hidrobías interiores.

Los buques Piggy Back poseen dispositivos de fijación de los vehículos para las ruedas, los buques Piggy Back son utilizados para las carreteras en vagones del tipo canguro, a través de seguros se sostienen a los vehículos para su manipulación, son empleados como nuevos métodos para las operaciones de transporte con facilidades.



**PARTE III
OPERACIONES
ADUANERAS Y
PORTUARIAS**



CAPÍTULO 12
OPERACIONES ADUANERAS

Capítulo 12

OPERACIONES ADUANERAS Y PORTUARIAS

Resumen

Las operaciones aduaneras son aquellas actividades relacionadas con el tráfico de mercancías, sometidas a la potestad aduanera y portuaria. En este capítulo se estudia las diversas operaciones aduaneras que se realizan y que tienen como objeto modificar el régimen aduanero al que se encuentran sometidas las mercancías sobre las que ellas tratan. También está la relación de que existe en la actividad logística portuaria que día a día el comercio internacional es parte de la movilidad económica para varios integrantes de este sector.

Objetivos

- Identificar las operaciones aduaneras permitidas, sus funciones y característica y su relación con el COPCI.
- Determinar las operaciones aduaneras como un régimen que facilita las formalidades internacionales.

Las operaciones aduaneras

Dentro de los cambios que se han encontrado con la nueva legislación en el ámbito de las operaciones se encuentra coordinar actividades con entidades u organismos del Estado en relación al ingreso y salida de bienes, medios de transporte y personas del territorio ecuatoriano. En las operaciones intervienen operadores de transporte internacional, almacenes, agentes de aduanas, consignatarios y exportadores cuyas funciones, derechos y obligaciones están previstos en la legislación aduanera y demás instrumentos afines. En el capítulo III del código orgánico de la producción, comercio e inversiones se menciona que *“Las operaciones aduaneras tienen como objeto modificar el régimen aduanero a que se encuentran sometidas las mercancías sobre las que ellas se rijan”*.

El cruce de frontera es donde la autoridad aduanera del país es el responsable de realizar las operaciones de control y supervisión de los lugares habilitados para la práctica del cruce de frontera. *Todo medio de transporte, unidad de carga y/o mercancías, que ingresen o salgan del territorio aduanero ecuatoriano, así como las personas en relación con las mercancías que transportan, deberán regirse al control aduanero.* Para el control de entradas y salidas de mercancías, medios de transportes o personas por cualquier modo que se utilice, sus actuaciones estarán enmarcadas en las atribuciones y facultades legalmente establecidas para el efecto en la normativa pertinente.

El control migratorio será la acción para supervisar las entradas y salidas de personas, para el control aduanero de los medios de transporte el transportista está obligada a presentar la información que ratifica la autorización de ingresos y salida del vehículo independiente al medio que esté utilizando. Para el cruce de fronteras de bienes será sustento a la

autorización de entradas y salidas los permisos a los que están expuesto por el tipo de carga a transportar.

Los manifiestos de carga es la presentación de la lista de carga se realiza de manera física o electrónica, de acuerdo a como lo estime la autoridad aduanera. Este documento es entregado por el transportista sujeto a llevar la mercancía a la autoridad aduanera, este documento ampara las mercancías que se transportan desde el lugar convenido por el vendedor hasta su destino. Es la relación de todas las mercancías que trae una nave o vehículo, destino puerto determinado. Ésta viene separada por puertos de embarques. Este documento es digitado previamente, creando una base de datos que contiene la línea operadora quien emite el B/L, el nombre de la nave, el puerto de emisión que es el origen de la mercancía, el número de viaje, fecha de arribo, nacionalidad o bandera, nombre del capitán, puerto de embarque y descarga, destino final y fecha zarpe del puerto embarque. Los datos relativos que contienen la carga son el nombre del embarcador, consignatario, notificado, número de conocimiento embarque o B/L, cantidad y tipos de bultos, descripción de las mercancías, marcas y números de bultos, peso bruto, volumen, observaciones.

El manifiesto general debe ser presentado a la aduana en el primer puerto de atraque de un país, y así en puertos siguientes. Los plazos para la entrega o presentación del manifiesto de carga en las importaciones por vía marítima se realizan, con un mínimo de seis horas para los puertos cercanos y para puertos lejanos hasta 48 horas. En el caso de las exportaciones el tiempo estimado de la presentación del manifiesto de carga es de doce horas.

Para la presentación del manifiesto de carga por vías terrestre se realiza cuando se da la operación del cruce de fronteras de personas, mercancías o vehículos. Para la salida del medio de transporte por vía aérea la presentación del manifiesto de carga se realiza hasta doce horas después de la salida. Para la llegada del medio de transporte en el país el plazo es hasta antes del arribo de este.

Carga y descarga

La mercancía que provenga del exterior deberá estar descrita en el manifiesto de carga. Cuando por motivos de cantidad, volumen o naturaleza de las mercancías, resulte necesario, la Directora o el Director Distrital podrán autorizar la descarga fuera de los lugares habilitados. Una vez efectuada la llegada del medio de transporte, el funcionario aduanero competente, podrá disponer se inspeccione el mismo o la vigilancia temporal sobre el medio de transporte y su mercancía.

Operaciones aduaneras y portuarias



Figura 20. Operaciones aduaneras y portuarias

Fuente: Organismo de Inspección Inspectserv S.A

Para efectos del control al momento de la recepción del medio de transporte, y con el fin de asegurar la presencia sin retrasos en dicho acto de los delegados de las autoridades de salud, migración del control de los medios de transporte que realicen operaciones de comercio exterior, las empresas concesionarias de los puertos o aeropuertos, y/o las autoridades

competentes, proveerán de un espacio físico habilitado para la estadía permanente de dichos funcionarios. En el ámbito aduanero la fecha del arribo de las mercancías es la de llegada del medio de transporte al primer punto de control aduanero del país y la fecha de salida de las mercancías es la fecha en que el medio de transporte sale del territorio aduanero.

Se produce el hallazgo de la carga cuando proveniente de un naufragio accidente u otro evento, las mercancías han sido encontradas en el territorio nacional por la Autoridad Aduanera o por cualquier persona y de la cual se desconozca su propietario. Cuando a causa del hallazgo no existiera un manifiesto de carga se valida por medio de un inventario y las mercancías quedan bajo potestad aduanera. Una vez producido el hallazgo la autoridad aduanera debe publicar por medio de su sitio web la información de la carga encontrada, el plazo de la publicación es no superior a 24 horas por cinco días. Si no se encontrara a los dueños o representantes de la carga, esas mercancías entran a una subasta.

Los arribos forzosos existen de dos modalidades de darse un arribo forzoso estos son por mal tiempo; o por fuerza mayor y a consecuencia de esto se suspende o se cambia con carácter obligatorio el recorrido del transporte sujeto a trasladar la mercancía y exigen arribar en un punto del territorio aduanero no previsto en su ruta original.

La re-estibas es la operación que se ejecuta dentro de un medio de transporte en el país de arribo, la acción predominante es la reubicación de cargas, sea esta contenerizada o suelta. Cuando se realiza una operación de re-estiba se puede dar con previo aviso dando a conocer con antelación la carga sujeta a la re-estiba por parte del transportista. En el caso que la re-estiba se realice de manera improvisada en la zona primaria la operación se realizará por medio de la supervisión del funcionario aduanero a cargo.

El responsable de las operaciones aduaneras es totalmente el transportista. El funcionario aduanero y el dueño de la concesionaria serán los responsables cuando se realice la re-estiba de contenedores y/o cargas en

una nave portuaria para garantizar la estabilidad física de la carga hasta su llegada al próximo puerto. La zona de permanencia de cargas y/o contenedores que se realicen posterior a su re-estibación vía terrestre será en el muelle. Consideraciones para la Re-estiba según datos de la Legislación Aduanera Ecuatoriana.

Con el objeto de colocar, acomodar y/o cambiar la cortina plástica protectora en las unidades de carga puede ser por defecto de colocación de cargas dentro del contenedor se necesita volver a colocar de manera correcta con el objetivo del correcto cierre de puertas; cuando se dé la reubicación o el reemplazo de cargas desde otras unidades de cargas; por mala ubicación de las unidades de carga dentro del medio de transporte queden espacios vacíos que imposibilite el ingreso de bulto completo en el medio de transporte se puede dar apertura a la reubicación de cargas; cuando por seguridad de la carga se realice la verificación del contenido, su correcto empaque y embalaje y verificación de la calidad del mismo; el trasteo de carga que habiendo ingresado a zona primaria, para exportación, estibada en el interior de una unidad de carga será embarcada como carga general bajo cubierta de uno o varios vapores.

El transporte multimodal es la combinación de más de un medio de transporte diferente desde el país de origen hasta su destino. La peculiaridad es que se contrata a un solo operador autorizado por la administración aduanera responsable de garantizar la seguridad de la mercancía al propietario y es el encargado del transporte, así como responsable de los eventuales tributos, este transporte multimodal se ampara bajo un único título de transporte. Si por causa mayor no se completare el traslado de la mercancía por medio del transporte multimodal teniendo que hacer una para que vaya más allá del límite de horas establecidos por la autoridad aduanera (cuatro horas), de forma obligatoria el contenedor en el que se transporte las mercancías debe ingresar a los patios o bodegas de depósito temporal hasta que se pueda realizar la operación. El depósito temporal es un servicio aduanero en el que

ingresan mercancías que no pueden ser cargadas o descargadas directamente desde el medio de transporte.

Los depósitos temporales es el lugar donde ingresan contenedores que contengan mercancías, el depósito será habilitado de manera provisional cuando por causas de problemas de movilización desde un medio de transporte a otro y en los casos y parámetros en que la autoridad aduanera lo estime conveniente. Serán uso de depósito temporal lugares donde se encuentren sitios delimitados o patios con infraestructura adecuada para la recepción y movilización de cargas previamente autorizados por medio de procedimientos que otorgan la calificación y las regalías del sitio. Entiéndase esto como zona primaria. Si por causas de espacios insuficientes y debiendo antes constatar las adecuaciones y seguridad para la movilización de mercancías el director del SENA E puede autorizar las instalaciones de depósitos temporales en zonas secundarias.

Los traslados en la actualidad se consideran un régimen aduanero y consiste en el traslado de mercancías desde una zona primaria a otra zona primaria dentro del territorio ecuatoriano. Las zonas primarias comprenden puertos, aeropuertos e instalaciones por vía aérea, así como muelles e instalaciones de depósitos. La peculiaridad de esta operación es que previo al traslado se presenta una garantía aduanera como derecho de prenda que cubra los eventuales tributos objetos del traslado. La garantía se ejecuta si a causa de la operación ocurre un siniestro, robo o sustracción de la carga en el trayecto. Otro caso es cuando el traslado se realice hacia un espacio físico autorizado para operar un régimen o un destino aduanero, o a un depósito temporal, estos operadores deberán hacer uso de su garantía general para que ésta ampare los traslados a sus dependencias. Previo a la operación de traslado de mercancía la empresa transportista debe contar con los permisos y autorizaciones, para circular dentro del país, otorgados por la autoridad competente. Para la ejecución del traslado se otorgan lineamiento del trayecto por parte del director distrital en conjunto con el transportista los cuales deben ser cumplidos, los lineamientos que se

establecen son: rutas, fecha y hora de salida y llegada de las mercancías, así como el número de unidades a transportar.

Operaciones portuarias

Muchos servicios se presentan en el sector logísticos portuarios así se presentan las operaciones portuarias, los servicios portuarios, operaciones, zonas, actividades de las entidades y actuaciones en general que se prestan en la zona de servicios del puerto que influyen en función de sus operaciones.

Para hablar de este tema es importante primero definir que es un puerto que son lugares en la costa defendido de los vientos y dispuesto para seguridad de las naves y para las operaciones de tráfico y armamento. También lo define como un conjunto de obra, instalaciones y organizaciones que permite al hombre aprovechar un lugar de la costa más o menos favorables para realizar operaciones de intercambio entre el tráfico terrestre y marítimo. El puerto es una fuente de enlace que permite el intercambio de entre el mar y la tierra. Se define el puerto como el conjunto de obras, instalaciones y servicios que proporcionan el espacio de aguas tranquilas necesarias para la estancia segura de los buques, mientras se realizan las operaciones de carga, descarga y almacenaje de las mercancías y el tránsito de viajeros.

Sus características están en darle facilidades a las operaciones de los buques y que todo momento; contienen medios mecánicos para la operación de carga y descarga; proveen de seguridad en el servicio y capacidad de almacenaje.

Entre los servicios que ofrecen los puertos están: las actividades logísticas idóneas para el servicio de transporte, el tránsito a terceros países, y las facilidades de acceso a otros modos de transporte.

Su historia remonta desde la edad antigua donde los fenicios por la necesidad que tenían los pueblos orientales de hacer el intercambio de cobre por estaño con otros pueblos dieron inicio al denominado transporte

marítimo. Las embarcaciones eran de escaso porte y calado, y de algunas centenas de tonelaje. El puerto de esta época comprende un espacio de agua relativamente pequeño y se limitaba a abrigar el buque mientras duraban las operaciones.

En la edad media las interacciones portuarias habían sufrido muchos daños con motivo de las constantes guerras y rivalidades existentes. Las embarcaciones experimentaban escasos cambios continuando la construcción en madera con principal propulsión mediante remeros en buques de guerra y a vela en buques mercantes; sin embargo, el mayor adelanto es la disposición del timón. Esto implica mayor seguridad en la navegación. El puerto estaba dotado de muelles perfectamente construidos y dotados de los servicios más necesarios, como unas grandes picas de hierro para el amarre.

En la edad moderna se caracteriza por la apertura de los grandes océanos a la actividad mercantil, ya no son las repúblicas ribereñas mediterráneas las que detentan primordialmente el comercio marítimo sino los incipientes estados europeos. La arquitectura naval era de hierro, aumenta el porte y número de bodegas siendo impulsados por maquinas a vapor. Todo lo anterior repercute en las obras e instalaciones portuarias, se impone la necesidad de disponer de adecuados muelles de atraque.

Operaciones Portuarias



Figura 21. Operaciones Portuarias



Fuente: Grupo Inspectserv S.A

Zonas de influencia portuaria

La zona marítima es la que dispone las obras de abrigo que protegen los espacios de atraques de los oleajes exterior, constituidas fundamentalmente por los diques; destinada al barco, las obras de acceso que facilitan el acceso del barco al puerto en condiciones de seguridad, garantizando su maniobrabilidad, anchura y calado adecuados

La zona terrestre es la operación ejecutora es el ingreso de mercancías en muelles por vía terrestre y puesta en muelles facilitando el atraque y amarre de los barcos, sirven de soporte al utillaje y de acopio provisional de mercancías; y los depósitos que además de adecuar un espacio a las mercancías, sirven de regulación de los flujos marítimo-terrestres.

La zona de evacuación está en la situación que radica en definir las vías de acceso que se utilicen para la llegada al puerto desde la red de carretera general, así como el recorrido que se ejecute para los estacionamientos y la correcta distribución de reparto y las de penetración a la zona de operación terrestre. Ocasionalmente pueden ubicarse en los puertos una zona de asentamiento de industrias básicas: siderurgias, astilleros, petroquímicas, refinerías, etc. En algunos casos ha sido necesario crear puertos exclusivamente para su servicio.

El término Hinterland se refiere al radio de cobertura y posicionamiento geográfico de un puerto con relación a puntos interiores de la geografía de un país o continente. Conjunto de zonas, tierra adentro, a las que el puerto

sirve como eslabón entre el transporte terrestre y marítimo, sea de pasajeros o de mercancías.

El Foreland, son las zonas marítimas y ultra marítimas cuyo comercio o tráfico es atendido por el puerto. El puerto de Valparaíso se encuentra en la V región del país y sirve a las regiones IV, V, VI, VII y Región Metropolitana además de la región de Cuyo Argentina que se compone de las provincias de Mendoza, San Luis y la Rioja. El Foreland del Puerto de Valparaíso corresponde a puertos principalmente de Sur y Centro América, Norteamérica, el Norte de Europa y el Mediterráneo, Asia y Oceanía.

Hoy en día la construcción de terminales de carga ha obligado a buscar fórmulas de participación Pública-Privada, que permitan llevar a cabo la explotación y financiamiento de las terminales y recuperar costes.

Los operadores portuarios pueden ser personas naturales o jurídicas y son los responsables de la mercancía objeto de transporte, son elementos importantes dentro de la cadena de distribución física permitiendo abaratar costos, desarrollando actividades técnicas portuarias que se encuentran en la descarga del camión, inspección de contenedores, y carga y descarga.

La clasificación de los puertos está dada por varias características, así tenemos: por su navegación puede ser de cabotaje cuando sólo atiendan embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos o puntos nacionales, y de altura cuando atiendan embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos o puntos nacionales e internacionales; por sus instalaciones y servicios son comerciales porque manejan las mercancías o los pasajeros en tráfico marítimo, los industriales que está determinado en el manejo de bienes relacionados con industrias establecidas en la zona del puerto o terminal, los pesqueros que tienen los manejos de embarcaciones y productos específicos de la captura y del proceso de la industria pesquera, y turísticos que se dedican a la actividad de cruceros turísticos y marinas; por su administración está el puerto operador (operating port) que está a cargo de la infraestructura e instalaciones además de la prestación

de servicios, el puerto propietario (land lord port) que entrega servicios e infraestructura a privados, el puerto herramienta (tool port) que es el dueño de la superinfraestructura y es operada por un privado, y el puerto privado es propietario total de la infraestructura y prestación de servicios.

Se debe tomar en consideración el modo de participación público o privado según el modelo portuario ecuatoriano está bajo la denominación Land Lord o puerto propietario, donde las autoridades portuarias no operan en forma directa ningún servicio y sus funciones solo se reduce a la administración, mantenimiento y desarrollo.

La clasificación de los puertos por su tipo de carga son containeros, granel sólido, granel líquido, multi-propósito. Entre sus usuarios están los dueños de las cargas que son los consignatarios y embarcadores, líneas navieras y agencias navieras, los consolidadores y desconsolidadores de carga, empresas de practicaje, transportistas, operadores portuarios de buques y de carga, y las de servicios complementarios.

Servicios portuarios y sus definiciones

Los servicios de apoyo al practicaje consisten principalmente en las comunicaciones, transporte acuático de prácticos y la operación y mantenimiento de las estaciones de radio. el servicio que se brinda depende de las características de entrada del puerto.

Los servicios de remolcadores comprenden el proporcionar uno o más remolcadores para efectuar las operaciones de atraque / desatraque, abarloamiento / desabarloamiento, o cambio de sitio de una nave.

Los servicios de amarre y desamarre son desarrollado de forma manual y comprende proporcionar el personal necesario para efectuar las maniobras de amarra y desamarra haciendo firme los cabos en las bitas existentes a lo largo de las dársenas.

Los servicios de estiba y desestiba. consiste en la manipulación de carga desde y hacia la nave, con personal especializado en estas faenas, materiales y equipos de avanzada tecnología para alcanzar el objetivo final

que es el optimizar los tiempos de estadía de la nave y satisfacer las exigencias de los armadores, siempre de forma programada y esquematizada.

Los servicios de tarja consisten en tarjar al costado de la nave la carga que se embarca o descarga para que el tarjador pueda hacer seguimiento de la carga debe poseer los respectivos listados de embarque o descarga. La tarja es una función de primer orden, cuyo objeto es contabilizar en forma clasificada la cantidad de bultos que ingresan y egresan del recinto portuario, de acuerdo con el movimiento de importación y exportación. La compañía privada designa al tarjador y su función es que reciba en el delantal del muelle o en otro lugar del terminal, las mercaderías que transitan en el puerto. Siendo esta función el inicio de las operaciones de carga y descarga, es imperativo que la mercadería sea chequeada, clasificada y anotada correctamente en la guía, siguiendo los procedimientos establecidos al respecto.

Los servicios de consolidación y desconsolidación es cuando un conjunto de productos es agrupado mediante un dispositivo que puede ser manipulado, almacenado y movilizado por cualquier medio de transporte como una unidad de carga independiente. Entre las ventajas de la consolidación esta la disminución de merma, la disminución del riesgo y daños a la carga, aumento de la productividad de transferencia, la disminución de los costos por unidad, la facilidad del cumplimiento de las formalidades aduaneras, el servicio de almacenaje, y en la custodia, manejo y posicionamiento de cargas en áreas específicas, y adecuadas para contenedores y carga suelta.

El salvataje es la operación de auxilio y rescate para controlar los siniestros, minimizar en lo posible las pérdidas de implementos y proteger la vida humana y el medio ambiente acuático, remoción de restos náufragos, remolques oceánicos.

El fondeo se realiza en aguas portuarias encargándose cada autoridad portuaria de cobrar las tarifas vigentes por asignación del puesto de fondeo.

El muellaje es la cuota al usuario por tonelada o fracción de bienes o mercancías que se cargue o descargue en los muelles del recinto portuario.

La estiba/desestiba es la operación de colocación o arrumado, estabilización y ordenación de la mercadería en un medio de transporte, depósito o almacén y la inversa. También son las diferentes operaciones que se realizan con las mercancías para ubicarlas correctamente en las áreas y zonas de carga, teniendo en cuenta todas las normas de seguridad aplicables en cada operación. La estiba comprende dos fases una es la entrada de la mercancía hasta la bodega es decir el camino seguido desde el muelle y se compone de movimientos horizontales y verticales para desplazar la carga hasta el lugar de almacenamiento que es donde descansa la mercancía en bodega aprovechando al máximo los espacios de acuerdo con las características de la carga, bodega y buque y sus condiciones de seguridad. El principal objetivo es optimizar el tiempo de estadía de la nave en puerto y que las operaciones de embarque y descarga se realicen sin que la carga se vea afectada.

En el servicio de almacenaje esta la señalización relativa al manejo de carga donde la mayor parte de los bultos tienen impresas o adheridas en su exterior alguna información relativa a las características de los productos, que contienen. Estas indicaciones tienen por objeto proteger la integridad física de la carga, como las cargas peligrosas, prevenir al personal que la moviliza sobre el daño potencial que representa. Existen tres tipos que son los dibujos pintados, la leyenda o inscripciones literales, y las etiquetas autoadhesivas.

Cabe mencionar la importancia de la tarja de desconsolidación que es el documento utilizado en la apertura de contenedores donde se manifiesta lo que viene estibado y tienen las especificaciones como la nave y número de viaje, el número de contenedor, los sellos, la marca o contramarca-

números, cantidad, tipos de bultos, kilos estimados, estados de los bultos, estados interior de los contenedores, nombre del tarjador, y el número de cuadrilla y montacargas.



**PARTE IV
CADENA DE
SUMISTRO**



CAPÍTULO 13
LA GESTIÓN DE LA CADENA DE
SUMINISTROS

Capítulo 13

LA GESTIÓN DE LA CADENA DE SUMINISTRO

Resumen

Las empresas buscan competitividad y rentabilidad aplicando una buena gestión en la cadena de suministro, este capítulo pretende ofrecer un espectro amplio de este nuevo concepto logístico que a partir del siglo XXI coordina aspectos económicos, operativos y financieros en dirección de una eficiencia y eficacia de cada uno de los eslabones que lo conforma. En buen manejo de esta herramienta gestiona el 75% de los costos con una producción acorde a los tiempos estimados y con excelente calidad, donde el apalancamiento puede liberar reservas de liquidez creando beneficio económico.

Objetivos

- Entender la cadena de suministro como nuevo concepto de logístico y su importancia en la economía empresarial.
- Aplicar modelos de la gestión de la cadena logística para lograr mejor competencia.

Importancia de la cadena de suministro y sus procesos globales.

Cuando se habla de la cadena de suministro, se refiere a la vinculación de flujos de productos entre los diferentes actores que intervienen sean estos proveedores, fabricantes, almacenes operadores logísticos y demás, que se integran desde el abastecimiento, producción y transformación en producto o servicio terminado, su distribución y sus canales hasta llegar al consumidor final (Anaya, 2015).

Tabla 3. *Agentes de intervención*

Agente	Función Principal
Provisor	Aprovisiona y compra. Facilita insumos para la fabricación
Fabricante	Transforma la materia prima en un producto
Distribuidor	Mercantiliza el producto por las diferentes vías y canales
Transportista	Se encarga de transportar el producto al lugar de destino
Detallista	Comercio de venta al por menor, tienen como objetivo el consumidor final.

Nota: Recopilación del autor

Los procesos que las empresas llevan a cabo para obtener un bien o servicio final están relacionada a la llamada Cadena de Logística Interna, que actúa de una forma coordinada para posicionar su producto en el punto de venta y se caracteriza porque intervienen en las fábricas, almacenes centrales, almacenes regionales y/o plataformas de distribución, etc., y que suele tener una unidad central de gestión y coordinación perteneciendo al mismo holding empresarial. Además, se tiene la cadena de logística externa, que alude a la real interrelación que existe entre los diferentes agentes que ciclan el proceso, como las fábricas, proveedores, almacenes, operadores logísticos, almacenistas, distribuidores, etc.; todos se unen por el interés común de posicionar y hacer llegar el producto a un mercado estable, sin la necesidad de que la empresa está ligada con la otra por un mismo holding empresarial.

En esta parte de la cadena de logística, hay que hacer énfasis a dos conceptos muy claves intrínsecos, que, si bien se ven apartados, sin estos pequeños detalles no se podría llevar eficiencia dentro de la cadena. Estas características son el embalaje y el empaque, sin ellas la organización para la distribución de las mercaderías se vería afectado.

Imaginen una cesta de un supermercado en el típico concurso de lleva todo lo que puedas agarrar en dos minutos; en la primera situación se tiran las cosas sin orden lo que hace que el carro de llevar compras se llene más rápido, y al final no se logra tener todo. Por el otro, si en la menor cantidad de tiempo ordenamos todo, quedando espacio para más, probablemente se llevaría más objetos que en la primera situación. Claro que hay pequeñas diferencias que se puede atribuir a ambos como que generalmente es que el empaque está orientado al marketing, en cambio el embalaje está orientado hacia la logística. Por otra parte, el empaque lo clasifican en tres partes: (a) primaria, (b) secundaria, y (c) terciaria. La primaria que es en sí la que contiene el producto, el ejemplo más simple es el de una botella que contiene el agua, está en contacto directo con el producto; la secundaria refiere al complemento externo para agrupar unidades de productos por ejemplo esta vez las botellas de agua están agrupadas de a doce por un plástico transparente y la terciaria es la que las acomoda para su transporte como tres lotes de doce botellas de agua en un cartón.

El empaque según Grijalva (2018) indica que la función es de embalaje, es decir, mantener en buenas condiciones y ofrecer barreras de impermeabilidad a todos los contaminantes que existan ya sea el polvo, el agua, el oxígeno, etc., conservando los alimentos frescos, sanitados, limpios.

Concluyendo, ambas se encuentran vinculadas en un flujo constante de manera que los diferentes procesos de manera estandarizada y eficaz integren los procesos llevados a cabo desde la materia prima, hasta la entrega del bien o servicio al consumidor final.

La definición más común en el mundo profesional hace referencia a la gestión de la cadena de suministro (SCM – Supply Chain Management) como la suma de todo el conjunto de actividades de coordinación y colaboración de los diferentes canales de suministro, tanto interna como externa. Así como los proveedores y clientes que están en relación con la planificación, abastecimiento, compra y distribución física de productos, los cuales son eslabones que satisfacen competitivamente al cliente final (Camacho, Gomez, & Monroy, 2012). En palabras simples se integran todas

las actividades de suministros y gestión de la demanda a lo largo del denominado “eje del producto” entre diferentes empresas relacionadas, de tal manera que se cree una red automática de negocio, para cooperar sin distinción, a la proporción de los productos y servicios.

En general, se puede decir que todos estos nuevos procesos llevan tareas específicas dentro de los mismos, que si bien se diferencian los unos de los otros, se funden para llevar a cabo la creación del bien o servicio, cada uno con sus propias capacidades, y con un objetivo claro en el momento que están trabajando con una nueva empresa, con el resultante de intercambiar los recursos, mano de obra e información necesaria dada para conseguir los objetivos empresariales definidos de dicha colaboración (Robayo, 2016).

Presencia histórica de la cadena de suministro y su desarrollo en el contexto global

Después de un avance en la logística en el siglo XX, la evolución de la Cadena de Suministro es consecuencia de la gestión acompañada de los varios factores como son la tecnología de la información, softwares altamente mejorados y demás que llevaron a realizar los holdings como integradores de las misma, su desarrollo se fue generando en varias etapas que empieza con la (a) la creación, (b) integración, (c) globalización, y (d) la especialización (Anaya, 2015).

Se conoce, en la década de los 80s se escuchó por primera vez en los Estados Unidos el término “Gestión de la Cadena de Suministro”, que es la relación que se establece entre varios participantes que inician desde el proveedor inicial, el mismo que entrega a otro actores para que se procese o se transforme y realizarlos en producto terminado para luego distribuirlo a los clientes quienes son también proveedores y entrega a los consumidores finales, esta definición nace de la logística empresarial y que existió muchos años antes, y que al finalizar el siglo se posiciona como concepto elemental en la logística (Velez, 2015).

Sus características incluyen una importante necesidad de cambios a gran escala, los más destacadas fueron reingeniería de sistema de producción, la reducción de lotes de fabricación y atención en las practicas japonesas de gestión, como el Just intime (JIT). Después la conocida etapa de integración se caracterizó por el perfeccionamiento y mejoramiento del intercambio con valor añadido y la disminución de costes a través de la integración; lo que en otras palabras básicamente es perfeccionar la eficiencia.

La gestión de la cadena de suministro tuvo su auge con el desarrollo de los sistemas Electronic Data Information (EDI) en los años 70 y luego en la década de los 90 gracias a la introducción de los sistemas Enterprise Resources Planning (ERP). Esta etapa ha continuado muy desarrollada dentro del siglo XXI con la llegada de los sistemas basados en Internet.

En el tercer eslabón, está determinado en la globalización de desarrollo de la cadena de suministro y se caracteriza por su oportuna atención a los sistemas establecidos en una zona aledaña y rompiendo fronteras interregionales como intercontinentales. Aunque la interpelación de suministro internacionales hace referencias de algunos años antes con el intercambio de recursos en la industria petrolera, algunos de los acontecimientos históricos que dieron como resultante de este tercer eslabón fueron las políticas de liberación que acabaron con las barreras de inversión extranjera, la caída de la Unión Soviética, el auge de las multinacionales a nivel global, los avances tecnológicos en transportes y comunicación (International Transport Workes Federation , 2014).

En la industria a partir de los años 90, las empresas dan un cambio radical en lo que se conocía como una cooperación ilimitada entre las empresas y buscar una cooperación limitada, esto quiere decir que tengan sus mismo fines y especialidades a la hora de producir, distribuir y vender un producto, abandonando el sistema de integración vertical que daban paso a la fusión de su parte sustantiva en la búsqueda de su eje.

Tabla 4

Resumen de la presencia histórica de la cadena de suministro y su desarrollo en el contexto global

Etapa	Característica
Creación	La definición nace de la logística empresarial
Integración	Perfeccionamiento y mejoramiento del valor añadido
Globalización	Rompiendo fronteras internacionales en la gestión de la cadena
Especialización	Existe la llamada "cooperación ilimitada"

Esto implica extender la cadena de suministro buscando relaciones de colaboración con cadenas especializadas en el suministro (operadores logísticos) los cuales son facilitadores e intermediarios entre las partes existentes (la primera, vendedor/fabricante; y, la segunda, comprador/usuario), su mayor ventaja es ofrecer variedad lo que no ofrece una empresa que por lo general se dedican a una sola función o servicio, como las compañías de almacenaje o las de transporte (Berrozpe, 2012).

Dichos modelos sustantivos dan cabida a un mundo más amplio de redes de distribución y fabricación compuestas por múltiples cadenas de suministros derivadas específicos para producto, proveedores y clientes que trabajan juntos con el diseño, fabricación, venta y posventa de productos.

Los partners o socios pueden cambiar de acuerdo con un determinado mercado, región o canal, dando así lugar a una proliferación de trade partners, cada uno con sus propias características y demanda. Esta especialización hace que ambas partes tanto fabricantes y distribuidores centran todos sus recursos en la esencia competitiva de su negocio, logrando mejorar su competencia global.

Dicho proceso implica un trabajo de colaboración entre compradores y suministrados. Tenemos que tener muy en cuenta que una cadena de suministro no se genera de forma espontánea como consecuencia de una "idea empresarial" sino que es el resultado de una serie de procesos como absorciones, fusiones y estrategias empresariales, y siempre las llamadas empresas dominantes y las empresas dominadas van a existir (Rivas, 2015).

La cadena de distribución: Sus aspectos y estrategias

La cantidad, ubicación y misión de la red de proveedores, centros de producción centros de distribución, almacenes, Cross-docks y clientes. Las estrategias de distribución ayudan en la cadena de suministro de manera sustancial como los intermediarios que realizan las series de funciones para que el producto pase por todo el proceso y llegue al consumidor final para que esto funcione de manera efectiva hay ciertos aspectos que debe de tomar en cuenta como las cuestiones de control operativos, esquemas de distribución y modos de transporte (Molinillo, 2014).

Así se tiene cada aspecto como los **Trade-off** que son básicos de la actividad logística las actividades que integran la cadena hay que coordinarlas con el único fin de que este, a largo plazo consiga el mínimo coste total. Un Trade-off inapropiado se podría incrementar el costo total, lo que generaría un paso atrás en la optimización del ciclo. En la Información compartida se integran los procesos de información entre los diferentes agentes que intervienen en la cadena de suministro para acompañar aquella información importante con la inclusión de datos de la demanda, previsiones de venta, inventarios, transporte, colaboraciones.

Gestión de inventarios se caracteriza por la composición, localización y cantidad de inventarios, incluyendo materiales, productos en curso de fabricación y productos potenciales, es importante tener un buen manejo de los inventarios confirmando y verificando las existencias mediante el recuento físico de los materiales existentes. Así se mantiene actualizada la base de datos, ayudado por el Cash-flow que es la forma de pago y procedimientos de cobro (Meana, 2017).

Gestión de la cadena de suministro

El único objetivo de la buena gestión dentro de la cadena es la maximización de valor como tradición se supone que las empresas que manejan una cadena de suministro interna ponen más énfasis en el input y output de sus procesos, poniendo poca atención a los trabajos añadidos en la gestión logística interna de los otros agentes que también intervienen. Sin embargo, en dicha gestión se dice *“la cadena comienza con los proveedores de tus proveedores y termina con los clientes de tus clientes”* (Cabeza, 2012).

En resumen, una cadena de suministro es un sistema de instalaciones y medios de distribución que tienen por misión la obtención de materiales, transformación de dichos materiales en productos intermedios y productos terminados y distribución de estos productos terminados a los consumidores. Una cadena de suministro consta de algunas terminologías que podríamos clasificar de manera rápida y buen entendimiento en (a) periodo de aprovisionamiento, (b) periodo de fabricación, (c) lapso de distribución.

Tabla 5

Periodos de la cadena de suministro

Períodos	Característica
Aprovisionamiento	Desde el momento en que se adquiere la materia prima, hasta que el producto es vendido al consumidor
Fabricación	Proceso de transformación de la materia prima
Distribución	Proceso de comercialización del producto terminado.

Sin embargo, para poder lograr el objetivo de la cadena de suministro y que esta esté armonizada no basta con acometer acciones aisladas en este sentido; es muy significativo establecer ventajas que aporten a todos los miembros de la cadena, contemplado la planificación de mercado, abastecimiento, producción, suministro (Dueñas, 2017).

Basado en un estudio histórico del top 100 de empresas industriales, distribuidores y detallista, se han insinuado siete principios para la gestión de Cadena de Suministro, así se estudian pues la importancia en la cadena de cada uno y su manera de aporte a la misma. Comienza con la selección del mercado que afortunadamente en pleno siglo XXI existen sin número de maneras eficaces y de bajo coste; este se basa netamente en la división de las necesidades del mismo, priorizando los diferentes grupos de clientes y adaptándolo a la cadena de suministros con las de los mismo (Tracy, 2015).

Continúa la adecuación de red que es la que adapta la cadena de suministro a todos los diversos requerimientos de servicio, para que dicha rentabilidad de los mercados de clientes escogidos favorezca y así se evite la falta de abastecimiento y rupturas de stock. Por otra parte, la planificación integral de la cadena de suministro refiere al diseño y ejecución de planes para la introducción de un producto en el mercado. En este escenario lo más factible que todos los miembros de dicha red tomen las mejores decisiones estratégicas sobre el producto ya que se analiza la demanda y su suministro (Peña, 2017).

Además, el principio de diferenciación del producto añade una diferencia en el producto, lo más cerca al cliente, y evita la aglomeración de inventarios del mismo nivel y clase, ya que no es rentable para la empresa, lo que importa es posponer la diferenciación entre los productos en el proceso de manufactura.

Otro rasgo es el manejo estratégico de las fuentes de Suministro que al compartir más procesos semejantes con los proveedores principales que se tenga ayudaría a disminuir el costo de materiales y servicios, y a su vez perfeccionar los márgenes, tanto para nosotros como para nuestros

proveedores. El buen manejo asegura nutrición al área productiva de las empresas (Ligia, 2013).

Compartir información es un factor clave de los indicadores de gestión homologados para una eficiente gestión de la cadena de suministro. Se tiene que estar dispuesto a revelar en su totalidad y primordialmente la toma de decisiones, por ejemplo, datos de demandas de clientes, el estado del inventario de almacenes, tiempos y plazos de producción, etc. Hay que mencionar que la tecnología de información empleada homologa los canales de intercambio de información dentro de la cadena, esta será bidireccional, fluida y rápida, así mismo como provee una amplia conectividad y visibilidad de los flujos que se llevan a cabo de productos, servicios e información logística (Alvarado, 2014).

Sobre la conceptualización que crea El Council of Supply Management Professionals (CSCMP) (Consejo de Profesionales de la Gestión de la Cadena de Suministro) define a la Cadena de Suministro como la integración de la planificación, adquisición, conversión y gestión de todas las actividades que intervienen en la contratación tanto externa como interna en la logística (Slone, Dittmann, & Mentzer, 2011).

Cabe recalcar que es muy importante tener en claro la intervención de los procesos de coordinación y colaboración con los socios del canal, que pueden ser proveedores, intermediarios, proveedores externos de servicios y clientes. De hecho, para tener en claro la gestión de la cadena de suministros hay que considerar que se ve muy ligado el término de oferta y demanda dentro de la compañía a través de diversas compañías.

La definición de la cadena de suministros recalca que también es la actividad que gestiona el flujo de información, dinero y materiales, desde el proveedor hasta el cliente, pasando por los silos funcionales de la empresa (Fernandez, 2014).

El beneficio de los accionistas en la buena gestión de la cadena de suministro

Dejando los conceptos comunes de cadena de suministro, porque no solo consiste en camiones, grúas, pales y almacenes; se debe referenciar a la generación del valor para que el accionista a través de la excelencia de la cadena de suministro contribuya a generar un valor para el accionista con la cadena de suministro, teniendo en cuenta que la enorme cantidad que publicidad que han usado grandes compañías que son pioneras en la actualidad en sus mercados cada una, tenemos a Wal-Mart, Toyota y Amazon, y nos cuestionamos. ¿Por qué aún no tienen esa técnica de publicidad como un eje muy importante a la hora de tomar decisiones las demás empresas que están en el mercado? (Lev, 2012).

Para crear valor a beneficio de los accionistas es muy importante tomar en cuenta a puntos claves como el crecimiento de los ingresos, reducción de los costes y sobre todo una baja utilización del activo. Para esto se tiene una lista que hace referencias más certeras de cuáles son estas empresas líderes en publicidad, el Supply Chain Top 25 de AMR Research, como Apple, IBM, Procter & Gamble, debería haber ayudado a que todo el mundo y las demás empresas no líderes, aún se focalizarán más en la cadena de valor, pero con frecuencia lo que se dice no siempre coincide con lo que se hace.

La ruta equivocada que puede tomar una empresa en su función es argumentar los recortes de costos, aunque la excelencia de la cadena de suministros suele reducir espectacularmente los costos en un largo plazo. Conseguir la excelencia de las empresas es oneroso (Cass Sunstein, 2011).

Esta excelencia en la cadena de suministro contribuye a generar valor para el accionista porque se puede llevar un control más minucioso de la firma. El beneficio económico se lo puede observar en una fórmula muy sencilla que es: el beneficio menos el coste de capital necesario para generar este beneficio. En resumen, la aplicación de esta fórmula es que veamos que la empresa está generando rendimiento por encima del costo del capital invertido. No obstante, la mayoría de los que ejercen esta fórmula saben

por intuición que el beneficio económico contribuye a genera valor para el accionista.

Cuando dicho beneficio se ve incrementado a lo largo del tiempo, el valor invertido del accionista a su vez también lo hace, es una parte de par a la par, denominado el valor económico añadido. En el análisis de varias empresas se ha notado que la relación se vuelve más intensa cuando es a largo tiempo, cuando los datos están normalizados. En un número pequeño de empresas, pero cada vez mayor, los directores generales y los consejos de administración saben cuál es el valor que tiene la cadena de suministro (Acosta, 2017).

A white graphic of a clipboard with a rounded rectangular body and a rectangular clip at the top center, set against a dark blue background.

CAPÍTULO 14
LA PLANEACIÓN ESTRATÉGICA Y
GESTIÓN LOGÍSTICA

Capítulo 14

LA PLANEACIÓN ESTRATÉGICA Y LA LOGÍSTICA

Resumen

La planeación estratégica es un proceso sistemático para alcázar propósitos dentro de una organización y que con la mejora continua va ligado a la logística en la evaluación y seguimiento de medición de resultados. Este capítulo explica las diferentes estrategias que se pueden tomar y se dan dentro de la organización, las mismas que mejoran y si se aplican dan tal eficiencia en toda la cadena de la empresa, incluyendo la logística de la misma. Las estrategias están dadas desde sus puntos de vista y se muestra su ámbito y manera de aplicación, diferenciándose entre los mismos. Esto con la finalidad de que se decida cuál se va a aplicar de acuerdo con los objetivos de las organizaciones.

Objetivos:

- Entender la relación directa de la logística y la planeación estratégica.
- Distinguir las diferentes estrategias que se dan en la logística organizacional.
- Analizar cada una de las estrategias organizacionales para tener un conocimiento general en su contexto.

Lean Production

Lean Production es un proceso que se desarrolló y se dio a conocer con la empresa Toyota, quien se guió de la experiencia que tuvo Ford, en este método por llamarlo así se juntó la gestión científica de Fred Taylor y la innovación e ideas de Henry Ford con la producción en masa. La idea es ofrecer a los clientes una alta calidad de producto a un costo muy bajo, para el Lean Production existen varias herramientas que la empresa uso para crecer: 5Sigma, el mantenimiento productivo, la automatización con un toque humano (JIDOKA) y el Just inTime (JIT) (Progressalean, 2015).

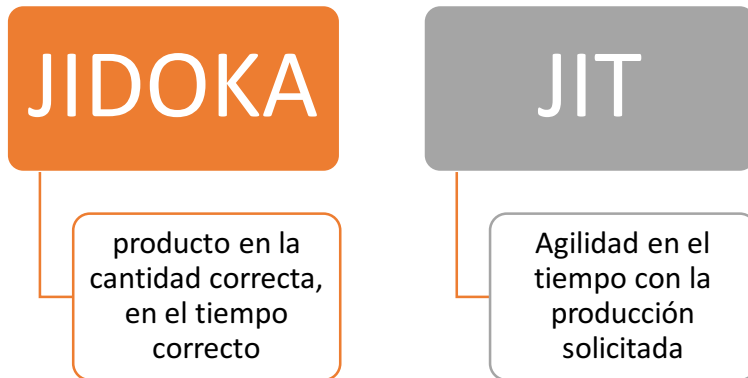


Figura 22. Jidoka y JIT

El Lean Production tiene cinco principios para que todo fluya dentro de su ciclo estos son: (1) Identificación de valor, (2) Identificación del flujo de valor, (3) La creación de flujo, (4) establecimiento de empuje, y (5) Búsqueda de la perfección. Hay que recalcar que las organizaciones ven estos procesos como una herramienta de gestión de la empresa.

El JIT y JIDOKA son lo que se conocen como pilares de la gestión por el método de Lean Production. El JIT (Just inTime) o Justo a Tiempo, agiliza la producción en el tiempo adecuado con las cantidades solicitadas; tiene reglas para que funciones en efecto, nada, absolutamente nada se produce sin que en el cliente lo haya así solicitado, no debe existir una sobredemanda, maximizar la flexibilidad y equilibrio entre las personas y las maquinarias. El JIDOKA es en conjunto y en palabras simple la automatización con el toque humano, lo que permite mayor calidad y un autocontrol, por ejemplo se supone que se haga en una fábrica la producción de zapatos deportivos, en la primera línea de operación el zapato debería pasar a la siguiente línea sin suela, pero por algún motivo, llega al otro operador sin ojete de metal ya hechos (agujeros de los zapatos donde traspasa el cordón), entonces el segundo operador lo detectaría de inmediato, y no se pasaría por alto para el producto final, así hay un sistema de control y calidad constante, para reducir los posibles fallos (Cervantes, 2014).

Cabe recalcar que a pesar de que existe la tendencia a usar más el JIT dado que el JIDOKA a pesar de tener el toque humano, tiende a maquinizar al mismo, lo que ofrece una respuesta negativa por parte a los empleados que no puede permitir ingresar con ideas y mejorar esta estrategia, entonces se tiende más a usar el JIT.

Es necesario que el Lean Production trabaje en ambas vías, comprometiéndose que se perciban un ambiente idóneo en desarrollar sus actividades, dado que se enfocan al mismo objetivo común, es imperativo que se trabaje de manera bidireccional, siendo sus ventajas infinitas, pero si no existe esa comunicación su aplicación es en vano.

Kanban

Se está tornando muy popular dentro de las organizaciones ofrecer una estrategia muy colorida y metódica, que desencadena la acción mediante el flujo y seguimiento de las tareas. Pueden nombrársele algunos principios como (a) enliste sus tareas en sus flujos de trabajo, (b) límite de la cantidad de trabajo, (c) haga un seguimiento constante de las tareas, (d) lectura fácil con indicador visual, así sabe a dónde se ha movido su proceso, y (e) elimine lo que es descartable (Pate, 2017). El método desarrolla el trabajo en equipo, manteniendo a la vez quienes participan en el movimiento de las tareas, estimula el rendimiento en su implantación, y organiza las tareas-empleados quienes conocen lo que hacen. Kanban en su traducción al español se puede traducir como etiqueta de instrucción. Existe tres tipos (1) Kanban de señal, (2) Kanban de producción, y (3) Kanban de transporte. El Kanban de señal refiere a la autorización de la cadena de producción, el ejemplo más frecuente son las fábricas de ensamblado, en la que las tarjetas ordenan los procesos, es una especie de señal para un lote de fabricación específico. El Kanban de producción le sigue al proceso anterior e indica cuanto material puede elaborarse, sabiendo cuanto material llega procesado en tiempo y espacio. El Kanban de transporte indica lo elaborado, que posteriormente es despachado, para lo cual especifica la cantidad y tipo de producto a retirar por el proceso anterior (Lu, 2018).

Los beneficios que ofrece este sistema esta controlar la producción así reduce la supervisión de procesos, pero asegura de que el material llegue en el momento que se lo necesita para su fabricación, la reducción de los niveles de inventarios lo que genera menos perdidas en el movimiento del material y almacenamiento innecesarios, elimina la sobreproducción se fabrica solo lo necesario lo que significa menos desperdicio; mejora continua de los procesos, minimización de desperdicios el punto anterior genera que exista menos desperdicios al finalizar la producción.



Figura 23. Procesos de KANBAN

Cada columna refiere a un proceso, los nombres de cada columna pueden ser arbitrarios, lo importante es que sean funcionales y claros. Por ejemplo, se puede etiquetarlos de esta manera (1) tareas que son ubicados en todas las que se realicen y van cambiando de columna según su urgencia y requerimiento, es muy importante para que no se escape ninguna tarea pendientes en curso y terminado; (2) son las tareas que pasaran a la siguiente columna, es decir las que se priorizan; (3) en curso, las tareas que se realizan en el momento, no hay que sobrecargarla ya que perdería el sentido del sistema, hay que realizar las tareas poco a poco para que pase el siguiente paso; y (4) terminado, los procesos terminados acaban en esta etapa, esta etapa más que todo, existe como motivación a los subordinados, para que sepan sus logros. Las tarjetas deben contener como mínimo la siguiente información: (a) persona encargada de la tarea, (b) descripción de la tarea, y (c) tiempo promedio para la realización (Wingu , 2016).

MRP Planificación de Requerimientos de Materiales

El MRP siendo otra estrategia es un sistema de planificación de producción, control, y programación, que controla los procesos de fabricación, la mayoría de estos sistemas se los controla mediante software. Es como un kardex que asegura a la organización de que cuenta con los materiales

que se requieren para la producción, y también los productos terminados disponibles para la venta, mantiene una alerta si los materiales ya se están acabando para que se pueda proveer de más sin parar la fabricación y despacho de los productos, y cuenta con toda la información para agendar fabricaciones, despachos y compras. (Ganesh, Mojapatra, Anbuudayasankar, & Sivakumar, 2012)

Es una metodología de administración de empresas cuenta con factores externos, e internos, dentro de los factores externos se encuentran lo que no tienen interacción directamente con la empresa, los cuales son importantes dado que si no existen se desequilibra el balance empresarial, el mercado y el internet se pueden considerar factores externos, y los factores internos los procesos dentro de la cadena productiva: fabricación, abastecimiento(compras), ventas, calidad, recursos humanos.

MRP



- MPS
- Lista de materiales
- Explosión de materiales
- Despachos

Figura 24. MRP (Planificación de Requerimientos de Materiales)

CEDI Centro de Distribución de Logística

Un centro de distribución es una infraestructura logística en la cual se almacena el producto y se realizan despachos de órdenes de salida para su distribución al comercial y al minorista. Un factor clave para la correcta gestión de la cadena de logística son los centros de distribución (CEDI), una bodega o un almacén pueden definirse como un espacio planificado para conservar, situar y maniobrar mercancías y materiales. Dentro de lo que ocurre dentro del centro de distribución se puede definir sus cuatro

actividades primordiales: (a) recibimiento, (b) almacenamiento, (c) preparación de pedidos, y (d) despacho (Ortiz, 2015).

Dentro de la buena gestión de esta se pretende minimizar el costo total de la operación, brindar el nivel de servicio adecuado a los usuarios finales, cuidar y preservar los productos almacenados, tener la infraestructura necesaria para la operación; para esto existen tres elementos a los que se debe enfocar mano de obra, espacio y equipo, que reflejan en conjunto el costo total de la operación, el nivel de utilización de cada uno y como puede ser intercambiado (trade off) con otros.

En las organizaciones del siglo pasado y lamentablemente en la mayoría de las empresas latinoamericanas los centros de distribución aún se manejan como bodegas, depósitos o almacenes, no se les da la debida importancia por parte de la gerencia, ni el interés en mejorar su gestión para maximizar las riquezas de la misma; esto porque piensan que lo más importante son sus ventas y la fabricación del producto; sin embargo grandes empresa se han dado cuenta de esta realidad, conscientes de la importancia de los centros, han invertido en sus puntos de almacenamiento modernizándolos, incluyendo también su infraestructura.

Algunas de las características de los nuevos CEDI son: (a) adopción e implantación de sistemas de información que garanticen el manejo online de sus inventarios; (b) personal idóneo para el desempeño de sus cargos; (c) ampliación del volumen de almacenamiento; (d) inversión en los pisos de almacenamiento y flujo de operación; (d) mejores prácticas en seguridad industrial y salud ocupacional; (e) rapidez en los lead times de entrega y despacho de los pedidos; (f) efectividad; (g) HUBS los centros de distribución unimodal; (h) aumento de la rotación de mercancías o reabastecimiento continuo, crossdocking, JIT); (i) layouts; y (j) incentivos en el personal y trabajo en equipo (Jimenez, 2014).

Recibir la mercancía es el primer paso para la entrada de mercancía al centro de distribución, donde se debe validar la mercancía que llega de manera física para lo cual se necesita la cantidad que se recibe, el tipo de

empaque y presentación del producto, los documentos legales y comerciales que acompaña la mercancía, la prioridad de despacho, los procedimientos de revisión de calidad en la que están siendo recibidos los mismos.



Figura 25. Operaciones generales del recibido de mercancías en los CEDI

El Almacenamiento como segundo punto incluye algunos factores como la infraestructura, equipo, personal, nivel de inventario y costo de operación, recuerde que cada almacén debe usar al máximo su volumen del edificio, es necesario determinar algunas zonas de acuerdo con la rapidez con la cual se va a despachar la mercadería, se puede aplicar el concepto Pareto 80/20 y es recomendable también almacenarlos por familia.

Cabe recalcar que según el almacenamiento las mercancías dependen del deterioro que presente, por lo que es un cuidado minucioso con la temperatura, altura, y agrupación en la que se ingresa. El almacenaje no se considera un sector operativo sino más bien un servicio a favor del sector comercial que suministra los productos tanto en buena calidad como cantidad requerida (García, 2014).

Los primeros almacenajes se basaban en la fuerza humana requerida para el movimiento de los productos, las primeras simplificaciones son las cargas unitarias en pallets, seguido de las estanterías y los tipos principales de estantería son apilados en el piso y se colocan unas encima de otras sin estantería, normalmente se operan con montacargas; selectivo como el acceso directo y unitario a una estiba; doble profundidad para lotes grandes donde se requiere alta densidad de almacenamiento; compacto es el almacenaje por acumulación que facilita la máxima utilización del espacio disponible, tanto en superficie como altura; push back es el sistema de almacenaje por acumulación que permite almacenar hasta cuatro

estibas en fondo por cada nivel; sistema dinámico para lotes grandes de un mismo producto y para acumulación de estibas y manejo de FIFO; drive in para lotes de un mismo producto que sean mayores a seis estibas o para acumulación de estibas preparadas; cantiléver permite el almacenamiento de artículos largos y pesados, tiene un frente para la facilidad del manejo; entrepisos es el sistema en varios niveles para recorrido de los operadores del picking, cuando se tiene una alta calidad de referencia por pedido y baja cantidad de la referencia por pedido; autoportante son las grandes obras de ingeniería en la que las propias estanterías forman parte del sistema constructivo del edificio junto con los laterales y las cubiertas; y los contenedores metálicos es el sistemas metálicos que permiten un volumen de almacenamiento para artículos que no están empacados en caja.

Tabla 6

Tipo	Aplicación
Apilado al piso	Embotelladoras, materia prima importada, productos minerales, cementeras.
Selectivo	Amplia gama de sectores, productores y comercializadores, materias primas y productos terminados.
Doble Profundidad	Papeleras, cádmicos, fertilizantes, etc...
Compacto	Productos masivos que entran en cuarentena, materia prima de minerales, cámaras frigoríficas y productos que necesiten una temperatura exacta adecuada.
Push Back Dinámico	Embotelladoras, cuartos fríos. Productos perecederos, aunque también a todas las industrias
Drive In	Productos perecederos, aunque también a todas las industrias
Cantilever	Ferreterías y muebles.
Entrepisos	Comercializadoras, distribuidores, ventas por catálogo, repuestos.
Autoportante	Almacenaje a gran altura
Contenedores Metálicos	Mara materia en proceso, autopartes, plásticos.
Estibas Apilables	Aplicable a llantas, material de empaque, rollos de tela.

Sistemas Autónomos (Mini Load)	Empresas con alto grado de referencias, cantidad de pedidos y altas exigencias de nivel de entrega.
Sistema Carruseles	Empresas con alto grado de referencias, cantidad de pedidos pequeños, unidades sueltas, manejos múltiples.

En el despacho se programa el funcionamiento de las plantas generadoras para cubrir la demanda del sistema, en un momento determinado, de tal manera que se obtenga el costo mínimo de operación, respetando las restricciones, el despacho debe considerar la demanda a cubrir a los consumidores y como oferta a los productores. El despacho también es el acto por el cual se termina la operación dentro de los centros de distribución, es decir marcan la salida de estas. Cualquier equivocación o falla repercutirá directamente en la calidad del producto y pone en riesgo automático la continuidad del cliente, que afectará la rentabilidad de la empresa y al impacto que causa en los inventarios no existiendo diferencia entre lo físico y lo establecido en el software. Dentro de este proceso el producto puede sufrir manipulaciones como la individualización del producto o paletizado, empacado en unidades sueltas, armado de kits, reempaques, etiquetado; modificaciones que se dan a petición de los consumidores (Mora, 2012).

Picking

Las diferentes manipulaciones que el producto está sometido se subdividen en procesos de separación de pedidos que en el mundo logístico es conocido como picking, la preparación del pedido acondicionadas y con la presentación que el cliente requiere. Según lo expuesto la preparación de pedido tiene principios como el producto se lo manipule de manera mínima lo que mantiene un menor costo por averías y alta calidad del producto; por agrupar y recolectar, este principio agrupa los productos disminuyendo tiempos muertos y almacenamiento generalizado en la conservación de productos por rasgos iguales; el empaque final del producto, hay que tener en cuenta los parámetros que el cliente ha especificado (Krajewski & Ritzman, 2014).

Existen métodos de separación manual que se ejecuta con el empleo de las manos y no necesita de equipos especializado, existe la separación de tres zonas conocidas como la de oro, plata y bronce; esta división está basada en el principio de mayor rotación que son las que más movimientos y manipulaciones requieren.

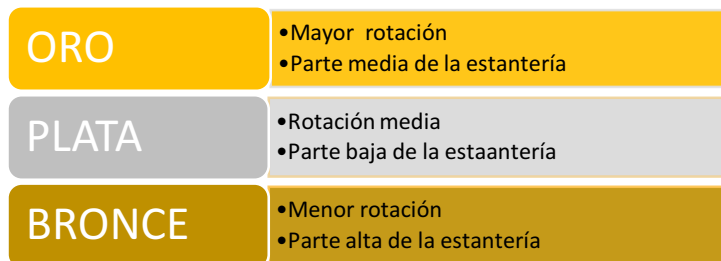


Figura 26 Picking

En segundo lugar está el picking con terminales de radio frecuencia es el más usado por las empresas que manejan sistemas de información, usan código de barras para este paso ya que lo manejan por medio del software; otro es el pick to pick se basa para guiar por señales ópticas de los operarios para separar de forma ágil y precisa los productos y también reduce bastante el uso de papeles, aquí funciona con código de barras y un display; el picking por voz deja a los auxiliares comunicarse directamente con el sistema de gestión de almacenes así son capaces de escuchar las instrucciones y realizar tareas sin que estar mirando un terminal o una hoja de papel (Torres, 2013).

También se usan equipos para la separación como los carros, los equipos eléctricos y los vehículos de picking auto guiados (AGV), sobre las propiedades del embalaje del producto y son resistente, protegen y conservar el producto. Todo este aspecto que entran en la categoría de despacho tiene que cumplir con la exactitud en las cantidades de envío de las referencias correctas, y cumplimiento de los tiempos y lugar de entrega.



Figura 27. AGV

Crossdocking

El Crossdocking es un sistema de distribución que nace de la necesidad de crear competitividad en la cadena de aprovisionamiento, donde la mercancía no es almacenada sino preparada rápidamente para su próximo envío. Es la transferencia de las entregas desde el punto de origen con un periodo de almacenaje limitado o inexistente, su característica principal es la existencia y la sincronización de todos los embarques inbound y outbound, es decir las entrantes y salientes. El método asegura el flujo de las mercancías directamente a la zona de despacho y distribuirla a los puntos de ventas en un lapso no mayor a 24 horas. Existen dos tipos de Crossdocking el directo y el indirecto que sirve para implementar esta modalidad estratégica en una empresa, donde se requiere de un gran conocimiento de la cadena de abastecimiento, relación con los proveedores, administración de inventarios, cadena de suministros, pronósticos de la demanda, canales de distribución entre otros (Peris, 2017).

El Crossdocking tiene grandes ventajas como garantizar la eficiencia del flujo de mercancías entre la plataforma logística de consolidación de mercancía, la plataforma de despacho y la distribución a tiendas en las ventas al público con los máximos estándares de disponibilidad, calidad y el alto nivel de servicio lo que genera que el ciclo de la orden se disminuya de manera drástica. Se enlaza la información y garantiza el seguimiento, con el recibo del alistamiento y transporte en tiempo real; la trazabilidad del producto desde su llegada hasta la disposición en tienda, con la facilidad de implementarse en la plataforma logística adaptándose al proceso, integrando a la cadena de distribución que brinda información en tiempo

real y reduce los costos del proceso logístico. Esto depende del área empresarial y los resultados del modelo serán exitoso y dependerá de su inversión.

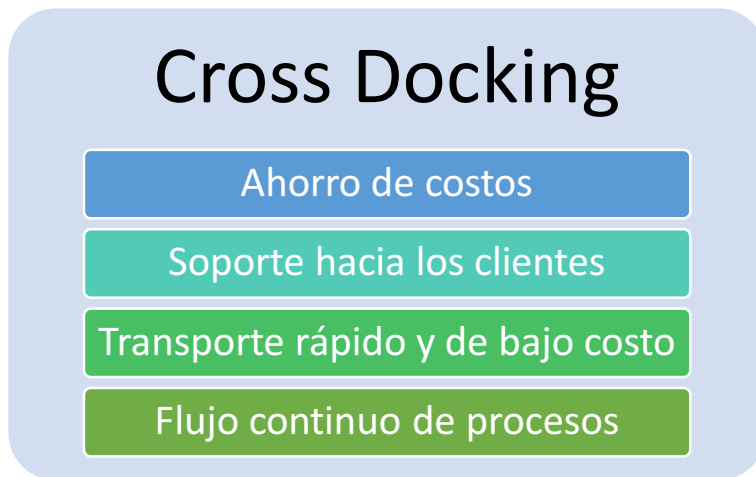


Figura 28. Crossdocking

El Crossdocking directo son los pallets, cajas, etc., pre seleccionados por el proveedor de acuerdo a las órdenes de los locales, recibidos y transportados al muelle de salida para consolidarlos con los paquetes similares de otros proveedores en los vehículos de entrega a los locales no existiendo mayor manipulación de la mercancía que ingresa a la plataforma logística organizada en las cantidades a comercializarse y seleccionado por puntos de entrega; después de recibida la mercancía es llevada a consolidarse con otras de otros proveedores con el mismo destino para posteriormente ser despachada, este modelo es el más elemental y el más usado pues no requiere de manipulación adicional dado que la mercancía no necesita ningún tipo de alistamiento o manipulación de sus unidades (Escudero, 2014).

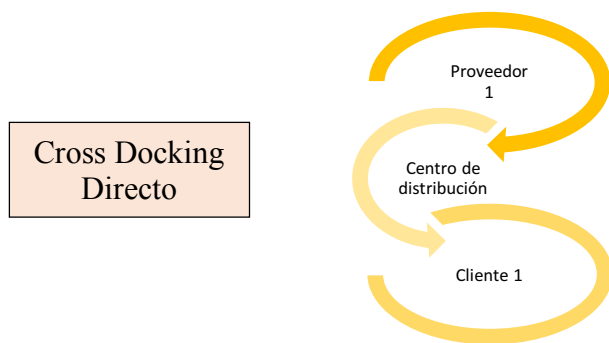


Figura 29. Cross Docking Directo

El Crossdocking indirecto los pallets, cajas, etc., son recibidos, fragmentados y re-etiquetados por el CEDI dentro de los nuevos paquetes para ser entregados a los locales, por ejemplo el roll de los containers que son unidades que se transportan al muelle de salida para la consolidación con otras mercancías similares de otros proveedores en lo vehículos de entregas a locales; esta consolidación es recibida y trasladada a una área de alistamiento dentro de la plataforma logística donde se reciben un proceso de consolidación en nuevas unidades de comercialización y ser distribuidas a las diferentes tiendas para su venta al público de las ofertas y cambiando la unidad del empaque.

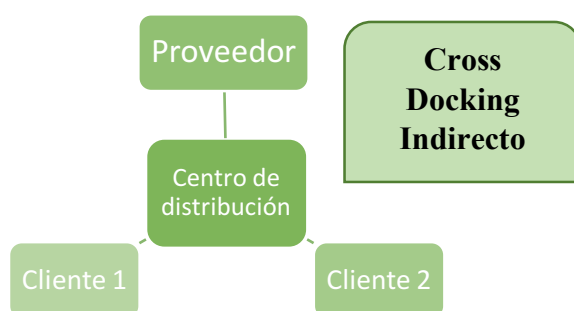


Figura 30. Cross Docking Indirecto

Estas diferentes formas de entrega de mercancías son utilizadas dependiendo de la necesidad de cada empresa y de las características de la distribución de cada una de ellas, en ocasiones se pueden utilizar dos tipos de entregas sobre todo en cadenas de grandes empresas puesto que manejan diferentes productos, lo que hace necesario un trato especial para cada uno de ellos (Mora, 2014).

La estrategia de Crossdocking se basa en un flujo ágil y continuo de productos, disminución de los costos de almacenamiento, manipulación, transporte, soporte a las necesidades nacientes de los clientes, donde la confianza en el proceso de entrega de los productos está en los proveedores certificados; se utiliza en diferentes tipos de cadena de abastecimiento, como las de consumo masivo y de retail.

La elección de cualquiera de estos métodos depende de los tipos de producto, el modelo de distribución utilizado por el minorista, el volumen del producto suministrado por el proveedor y la amplitud de su rango en términos de surtidos, el tiempo límite de entrega, el costo de implementación de varias opciones de distribución, etc.

Análisis ABC

El análisis ABC o análisis basado en el costo es otra herramienta muy importante para la distribución y almacenaje, también denominado curva 80-20, se fundamenta en un estudio de distribución de los ingresos, es un sistema basado en las actividades de producción como es el caso de compañías manufactureras o de servicios (Perez & Bastos, 2012).

Puede coexistir con los sistemas tradicionales de costos, la información que produce no invoca acciones y decisiones que conduzcan a un mejoramiento de ganancias y actuación operacional, más bien se usa para corregir deficiencias al comparar los recursos consumidos con los productos finales, permitiendo a la gerencia el hacer decisiones racionales entre alternativas económicas. Es la asignación de costos en la forma más racional para mejorar la integridad de los costos de los productos, prevé un enfrentamiento más cercano o igualación de costos y Outputs. En el corto plazo, muchos costos indirectos son fijos, y el análisis ABC, toma una perspectiva de largo plazo, reconociendo que, en algún momento, en el tiempo estos costos indirectos pueden ser modificados y en consecuencia son relevantes para la toma de decisiones (Fuente, 2016).

El análisis ABC también es llamado costeo en base de transacciones, siendo medidas del número envueltos en una actividad en particular, los productos

de bajo volumen usualmente causan más transacciones por unidad de producción que los productos de alto volumen y los procesos de manufacturas altamente complejos tienen más movimientos en los procesos más simples. Entonces, si los costos son causados por el número de transacciones, las asignaciones basadas en volumen asignarían demasiados costos a productos de alto volumen y bajos costos a los productos de poca complejidad.

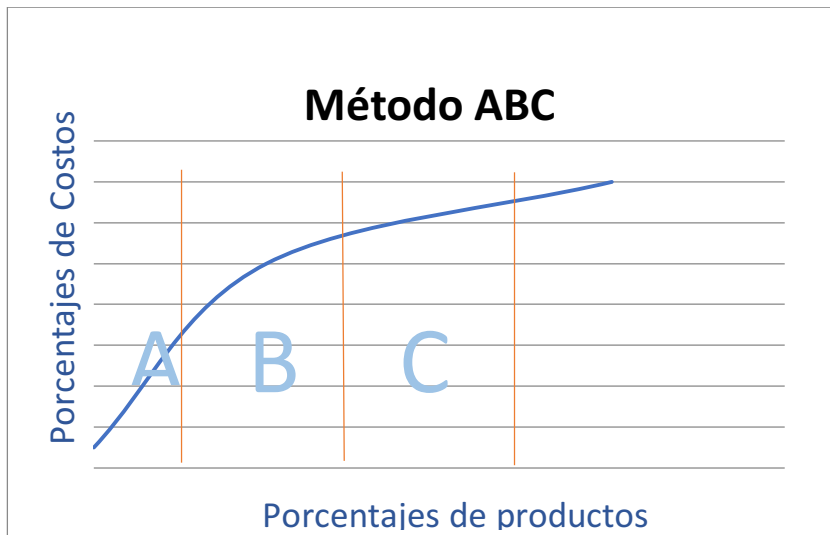


Figura 30. Método ABC

Para el método es necesario: (a) determinar el consumo anual en unidades por cada artículo, por historia o pronóstico; (b) determinar el costo unitario de cada artículo; (c) multiplicar el costo unitario por el consumo anual en unidades para calcular el costo anual de cada artículo; (d) calcular el porcentaje individual que representa el costo anual del valor total de su valor; y (e) ordenar de mayor a menor los artículos de acuerdo con el porcentaje individual.

Para esto hay que involucrarse en el análisis de actividades, identificar y describir las actividades determinando cómo son realizadas y cómo se llevan a cabo, cuánto tiempo y qué recursos son requeridos, qué datos operacionales reflejan mejor actuación de ellas y qué valor tiene la actividad para la organización. También hay que tener en consideración el proceso de asignar los costos de las actividades de cada objeto, usando los costos de conducción apropiados que puedan medir

cuantitativamente. Los costos de una actividad se convierten en pool de costos, y el costo de conducción es usado para asignar los productos o servicios (Soriano, 2012).

En muchas empresas los gerentes de producción se ven en la necesidad de pedir investigaciones especiales de costo fuera del sistema establecido, sobre todo para encontrar las causas de las desviaciones o variaciones. El costeo basado en actividades fue desarrollado para asignar costos, corrigiendo deficiencias al comparar los recursos consumidos por los productos, sin embargo, se establece necesario mantener por separados los costos fijos y variables, permitiendo a la gerencia hacer decisiones racionales entre alternativas económicas.

En toda empresa productora o comercializadora, se hace necesaria una distribución de artículos con el fin de determinar entre ellos cuáles son sus características que precisan un control más riguroso; existirán un pequeño número de productos que tengan un alto costo unitario en comparación con el resto, y tendrán menor existencia. En estos productos el control es más riguroso, pero no solo es el costo unitario la variable que debe tenerse en cuenta para realizar una discriminación en los productos de costos pequeño, pero con un fuerte volumen de demanda que pueden hacer que se paralice la fabricación o distribución, sino existe la disponibilidad en el momento oportuno. Un buen indicador en la importancia que cada artículo es el almacén del producto en los costos unitarios por su volumen anual demandado, que determina el valor anual de cada referencia, y la clasificación debe realizarse para discriminar los productos que precisan de mayor control. Esta separación se puede dar en tres grupos A, B, y C. Se debe puntualizar que los conteos de los productos A que sucederán mensualmente, solo se va a permitir el +/- 1% de variación, para los del grupo B que serán trimestral existirá una variación de hasta +/- 2%, y los del grupo C que será en su mayoría de manera anual se permitirá una variación de hasta +/- 5% (Marketing Publisher Center, 2012).

Tabla 7

Artículos	Características
A	Evaluaciones frecuentes de pronósticos. Realiza conteos cíclicos mensuales con tolerancias cerradas para la comparación entre el sistema y la existencia física. Controla exacto los registros de movimientos diarios. Revisa frecuentemente los requisitos de la demanda, cantidades ordenadas, del inventario de seguridad, resultando generalmente en ordenar las cantidades pequeñas de compra. Mantiene un control estricto en el seguimiento y la expedición para reducir los tiempos de entrega.
B	Evalúa en forma menos frecuentes. Realiza en conteo cíclicos bimestrales o trimestrales con tolerancias más abiertas en la comparación. Registra los movimientos diarios. Revisa menos frecuente los requerimientos de las cantidades ordenadas, manteniendo un mayor inventario de seguridad y comparando los lotes mayores de los artículos.
C	Utiliza la regla que mantiene las existencias sin importar cantidades. Realiza la revisión periódica o registros por reemplazos cuando adquieran nuevos productos. Ordena grandes cantidades y un alto nivel de seguridad. Realiza conteos cíclicos tetramestrales, semestrales o anualmente con una tolerancia mucho más amplia de las diferencias.

Forecast

El Forecast es una herramienta que consiste en la estimación y el análisis de dicha demanda futura mediante algoritmos que analizan muchas variables que influyen, como son los históricos de venta, estimaciones de marketing, promociones campaña, estudios de mercado, cuadro de mando y demás con el fin de optimizar el flujo de información en la cadena de suministro y preparar las diferentes áreas de la organización que se ven afectadas (Amstrong, 2012).

La demanda futura de un producto de una empresa viene condicionada por múltiples factores, en ocasiones difíciles de determinar con exactitud. Típicamente estas áreas que se ven afectadas, en las acciones que se tendrán que llevar a cabo en el futuro, son la logística, compras, producción, finanzas, etc., de ahí radica su importancia fundamental para optimizar todos los procesos, así como para ser competitivos, rentables y productivos, incluso, afectando a la visión y percepción de la calidad por parte del cliente, en su fidelización.

Código de barras

El código de barras en palabras simples es la huella digital de productos es una serie de barras negras y espacios en blancos de diferentes anchos que permiten la captura automática de información, estas impresiones son leídas en un scanner o unidad de rastreo, que mide la luz reflejada e interpreta la clave en números y letras para luego alimentar esta información a otros sistemas (Nollau, 2013).

El lector del código de barras decodifica la información a través de la digitalización proveniente de una fuente de luz reflejada en el código y luego de ser procesados los impulsos se envía la información a una computadora como si la información hubiese sido ingresada por teclado, para codificar datos dentro de un símbolo impreso, sea una barra predefinida y patrones de espacios o simbología.

Un símbolo de código de barras es la visualización de la impresión, una simbología es una forma en que se codifica la información. Este código representa la clave para acceder a un registro de alguna base de datos en donde realmente reside la información, es decir, los símbolos no contienen información del producto o artículo, no contienen el precio del producto, sino que contiene una clave que identifica al producto (Hernandez, 2014).

Su ventaja principal es identificar objetos y facilitar el ingreso de información, eliminando la posibilidad de error en la captura, el plus que tiene sobre otros procedimientos de colección de datos son: (a) se imprime a bajos costos, (b) permite porcentajes muy bajos de error, (c) rapidez en la

captura de datos, y (d) los equipos de lectura e impresión de código de barras son flexibles y fáciles de conectar e instalar.

Virtualmente no hay atrasos desde que se lee la información hasta que puede ser usada, se mejora la exactitud de los datos y hay una mayor precisión de la información, se tiene un mayor control de la calidad, aumenta la competitividad, se mejora el control de entrada y salida existiendo una mayor eficiencia.

La herramienta de código de barras cubre casi cualquier actividad humana, tanto en la industria, comercio, instituciones educativas, medicas, gobiernos, es decir cualquier negocio se beneficia con la tecnología de captura de datos por código de barras, la fábrica, el que se mueve, como el que comercializa. Ayuda en los procesos de control de materias en proceso, control de inventarios, de movimiento, tiempo y asistencia, control de acceso, punto de venta, control de calidad, control de embarques y recibos, control de documento y rastreo de estos, rastreo preciso en actividades, rastreo preciso de bienes transportados, levantamiento electrónico de pedidos, facturación y bibliotecas (Toth, 2012).

Los códigos de barra vienen en muchas formas o presentaciones, muchos pueden parecer familiares, se conocen en los diferentes productos que se exhiben en las tiendas, pero existen otros que son estándares dentro de algunas fábricas. Las industrias de la salud, manufacturas, almacenes, etc., tienen terminologías únicas para su industria y que no son intercambiables. Se debe tener en cuenta que el código también establece un significado por ejemplo los dos primeros números son el código del país, los cuatro que siguen son de la empresa que va a crear el código, los siguientes cinco son del número asignado al producto y último número es el carácter de control de calidad. En el país el proveedor oficial de código de barras es GS1 Ecuador, que ayuda a mejorar la cadena de abastecimiento y suministro

en todos los sectores del país desde 1992 y rige en más de 145 países (GS1



Figura 31. Código de Barras

El código QR según sus siglas en inglés Quick Responses (respuesta rápida) es un tipo de código de barras utilizado para contener información en una matriz de puntos bidimensionales tanto horizontal como vertical que contiene la información codificada en ella, a diferencia de los códigos tradicionales, códigos de barras, los cuales sólo pueden almacenar información en una sola dimensión horizontal (Gonzabales, 2015)

Sus ventajas es poseer hasta 4,296 caracteres alfanuméricos, 7,089 caracteres numéricos, 2,953 caracteres codificados como byte, 1,817 caracteres japoneses (kanji). La decodificación del código es necesario el uso de un teléfono móvil con cámara y de un programa que sea capaz de traducir este tipo de lenguaje, estos códigos pueden ser visualizados desde cualquier ángulo sin perder la información original contenida en ellos. Los ámbitos de aplicación para este tipo de código son muy amplios educación, artículos en revistas, vallas, publicidad, ventas de productos, libros o enciclopedias, manuales de instrucciones, cupones virtuales, geoposicionamiento, escarapelas en eventos.

6 Sigma

Su inicio esta desde los años 80, se centra en minimizar o anular los fallos en la entrega del producto al cliente, sigma es un símbolo algebraico que se utiliza para medir la desviación estándar de una población, mide la variabilidad y la dispersión de un conjunto de datos y se calcula con la desviación estándar.

Esta es una medida de que tan buenos son los procesos y se relacionan con los defectos por millón de oportunidades. 6 Sigma para su éxito tiene un ciclo de vida o un sistema integrado llamado DMAIC que es definir, medir, analizar, mejorar, y controlar; este sistema se basa en hechos eliminando los pasos dentro del ciclo de producto que no son productivos, así aplica nuevas medidas y tecnologías de mejoramiento.



Figura 32. DMAIC

Definir consiste en seleccionar un objetivo del problema o defecto y certificar a la vez que se definen los participantes, cuando se habla de medir, se explica el funcionamiento del defecto o problema; analiza las causales o los posibles porque al nacimiento del defecto; dado esto se pasa al mejoramiento donde se escogen estratégicas mejoras minimizando los costos en la inversión; y al controlar el último sigma se garantiza la continuidad de la mejora y cumplir con el fin que es la satisfacción del cliente.

Ciclo de vida

El producto es mucho más que un conjunto de condiciones físicas tiene como fin del ciclo satisfacer las necesidades de quienes lo adquieren, lo que los clientes compran y por lo que pagan es por la complacencia de cubrir sus carestías. Por eso se llama el ciclo de vida al conjunto de estrategias para llegar al fin propuesto, que los consumidores presten atención a sus suplicas de llenar su necesidad. El análisis de todos estos factores se lo conoce como marketing de aquí se desprenden las estrategias en torno a cada producto, tanto lo tangible como lo intangible, en lo físico podemos nombrar envase, diseño; imagen; precio; lo intangible: calidad, servicio, marca (Cárdenas, 2012).

La teoría de que el producto seguía un ciclo constante fue consolidada e introducida por primera vez con Levit Theodore (1965), en el que dice que

los productos al igual que los seres vivos nacen crecen, se desarrollan y mueren. Quedando sin lugar a duda la premisa de que los productos siempre van a pasar por este ciclo, es decir un humano no se desarrolla para después nacer, no todo tiene un orden y los productos no son la excepción (Saiz, 2017).

Con el paso del tiempo la teoría fue desarrollada por Venon (1966) quien incluye la innovación como un paso fundamental en el ciclo del producto para que su periodo de declive no llegue y el producto evolucione, lo que en otras palabras quiere decir que avanza tecnológicamente y alcanza lo que se conoce como ventaja comparativa.

Entonces queda de cuatro etapas, que se resume a tres y lo cambia a nacimiento, madurez y estandarización, el autor expone que la innovación crea rentabilidad, lo que es excelente para la empresa, pero esto también requiere mayor inversión de capital, además de una mano de obra idónea. Más adelante se descubre que el declive es inminente que todos los productos llegan a este punto, que inicialmente crecen de manera lenta, luego sus ventas crecen inesperada y rápidamente y al final estas bajan llevando el producto al declive (Markgraf, 2013).

El marketing y su planificación ayudan a determinar la etapa en la que se encuentra el producto, lo cual es importante para seleccionar la estrategia adecuada según la etapa en la que se encuentra el producto, he aquí la relevancia y la relación entre el ciclo de vida y la planificación estratégica hacia el mismo, se encuentran en dependencia directa, y la correcta aplicación de la estrategia va a hacer que el producto se venda. Se debe tener en cuenta también el comportamiento de las ventas, y tener en consideración los factores que lo influyen como el precio, la demanda, costos, y los gastos en publicidad. Hay que analizar sus variaciones, todo esto entra también en la planificación estratégica, a continuación, se describirán las etapas por las que pasa el producto (Cepeda, 2012).

Tabla 8
Etapas del Ciclo de producto

Etapa	Característica
Introducción	La más crucial, puede que termine en pérdidas, todo depende de la estrategia.
Madurez	Las ventas crecen con mucha rapidez, los productos deben mantenerse en esta etapa, los precios llegan a estabilizarse.
Declive	Muchas empresas ni llegan a este punto y ya lo retiran del mercado, otras terminan por fracasar, pero hay las que a pesar de las bajas ventas sacan el producto adelante y lo elevan de nuevo a la etapa de madurez.

La etapa de nacimiento, se hacen producciones a gran escala y el plan estratégico es específico para impulsarlo, debe de ser tan preciso que le dé al producto la fuerza para posicionarse en el mercado y de darle paso a la siguiente etapa. Puede ser que durante esta primera etapa se obtenga números negativos, hasta que el producto se posicione totalmente en el mercado. Pero a esta misma etapa le sigue una subetapa conocida como la introducción en donde tiene que tener un impacto mayor.

Si se tiene éxito y el producto sobrevive a la etapa de introducción, el producto ingresa a lo que se llama crecimiento en donde las ventas deben crecer rápidamente, aquí la innovación marca el crecimiento, si el producto está en innovación constante siempre sus ventas se van a mantener altas, luego el producto puede entrar a lo que se llama madurez, que es en donde sus ventas se mantienen constantes, es casi una obligación para las empresas mantener a su producto en una de estas dos fases en

caso de que no..... pues el producto pasa a la etapa de declive en el cual llegan a su más bajo nivel de ventas, lo cual no puede darse por mucho tiempo, hay que aclarar que algunas empresas prefieren retirar su producto para no enfrentarse a esta etapa. Lo bueno de esta etapa es agregarle valor, o innovarlo de tal manera que se mantenga en etapa de madurez siempre, sino el cese de la fabricación del producto será inminente (Jimenez, 2016).

Planificación por Objetivos

La planificación por objetivos es la unión estratégica para maximizar las ganancias, lo que demanda un esfuerzo de común de todos sin doblar esfuerzos. Es importante recalcar que en la planificación por objetivos, aunque todos dentro de una organización, trabajan en departamentos diferentes y realizan distintas tareas, no se alejan del objetivo en común sino más bien se interconectan entre ellos (Pedraza, 2014).

Los objetivos pueden ser de corto y largo plazo el tiempo, y pueden ser medidos en cuestión de exactitud, claridad, simpleza, y racionalidad. Cuando se habla de distintos departamentos, se habla de que en cada uno de ellos funcionan diferentes objetivos, muchas veces existe la confusión, y hay que llevar el debido manejo para que no se separen del bien común. Las tareas dentro de estos departamentos suelen ser más específicas. Existe un sistema para motivar a los integrantes de la empresa que se llama modelo de motivación y compensación; en motivación se tiene la promoción, capacitación, y el reconocimiento; en la compensación está el salarios y sueldos (Gestiopolis, 2015).

Tabla 9
Motivación y compensación

Modelo de motivación y compensación	
Motivación	Incentivos para los empleados al que destaque y se esfuerce por hacer un trabajo eficiente, son los beneficios por cumplir metas y pertenecer a la empresa, que luego se masifica las ganancias dentro de la empresa, a programas de protección, tiempo libre de trabajo, servicios.
Compensación	Se da por ley como los salarios y sueldos, también entra en esta categoría el incremento de sueldo por méritos y metas cumplidas.

Esta planificación suele estar orientada y ser objeto de estudio de los gerentes y altos mandos de las empresas ya que le otorga el autocontrol sobre el rendimiento de su planta o empresa y por ende por medio de la misma planificación, le permite un mayor de rendimiento, y la idónea manera de generar mayor motivación, para así cumplir las metas formales.

Marketing Mix

El marketing como factor importante dentro del ciclo no puede pasar desapercibido en sus conceptos y explicaciones para mayor entendimiento, es conocido como mezclador de ingredientes y se reúnen varios estudios y factores para que este sea el eficiente para el producto, se conoce como marketing mix a esto. Las variables o ingredientes que entran son: (a) planificación de producto, sus cualidades del producto, su mercado, investigación, y diseño; (b) política de precios como los niveles de precio, política de precio, margen para la empresa y la cadena de

distribución; (c) Branding que es la selección de marcas, venta con marca sin marca, marca política individualizada o familiar; (d) canal de distribución que deben usar entre las empresas, el consumidor, mayoristas, minoristas, y cooperación de mercado; (e) ventas personales como las cuotas y comisiones de vendedores; (f) publicidad este presupuesto para la propaganda, plataforma a adoptar, mezcla de publicidad; (g) promociones de presupuesto destinado a planes o dispositivos de venta; (h) políticas y procedimientos para envasados (formulación de envase y etiqueta); (i) manejo físico, almacenamiento, transporte e inventarios; y (j) determinación de análisis y hechos como el aseguramiento, análisis, y uso de los hechos de operaciones de marketing (Espinosa, 2014).

Pero dado la complejidad de aprendizaje de todas esas doce variables iniciales, más adelante se mejoró esa fórmula dejando el mix en cuatro factores como la promoción, canales de distribución, planificación de producción y envasado, y ventas personales, sin embargo, aun así, después tomaron y se hicieron conocidas las 4P's hasta tiempo más tarde, y es la que queda y sigue vigente con el paso de los tiempos, según Gronroos (1994) quien popularizó el término, afirmando que sus razones fueron netamente académicas, y eran mucho más fácil de memorizar; entonces quedando como Producto, Precio, Plaza y Promoción, estos termino han sufrido cambios en palabras, extensiones, simplificaciones, pero al fin y al cabo quedo hasta la actualidad como las 4Ps (Cortés, 2017).

Aunque uno de los cambios más importantes para las 4P's es el conocido SAVE (Solution Value, Access and Education) quien, en lugar de enfocarse en el producto, dio importancia a solucionar las necesidades de los clientes, afirmando a los clientes la compra del producto o mejor compra de la solución a sus necesidades, sin importan su aspecto físico o beneficios, sino más bien su efectividad.

Tabla 10
Las 4Ps del Marketing

4PS	Enfoque
Producto	Combinación de bienes y servicios que la empresa ofrece al mercado meta, se tiene en consideración la variedad, calidad, diseño, marca, empaque, y características.
Precio	Cantidad de dinero que los clientes ofrecen por pagar el producto, se consideran los descuentos, periodos de pago, precios de lista, créditos, etc.
Plaza	Actividades de la empresa encaminadas a que el producto esté disponible para la venta, en este ítem se enlista los canales, cobertura, ubicaciones, inventario, transporte, y logística.
Promoción	Actividades que comunican los beneficios del producto y los clientes metas, en este ítem se encuentra la publicidad, promoción, relaciones públicas, y ventas personales.

Se debe admitir los conceptos de los otros posibles extensiones con mayor propósito en su contenido, considerando arraigado las 4Ps en la sociedad, y que reconoce en este modelo durante años ayudando a los gerentes comerciales y de marketing a tomar las mejores decisiones guiadas por las estrategias adecuadas a través del sistema para la rentabilidad, altas ventas y mantenerse a flote en el mercado con el producto de las mismas (Conexionesan, 2016).

Uno de los elementos que también tiene bastante fuerza dentro del marketing es el branding o marca que se define como el nombre, símbolo, signo, diseño, termino, forma, o la combinación de los diseños anteriores, con el propósito de identificar el producto o servicio entre distintas organizaciones con el propósito de diferenciarlos. Las marcas exitosas son percibidas como genuinas, reales y auténticas en tanto a lo que venden como lo que son, y se convierten en parte de la vida del consumidor, una de las marcas famosas más conocidas es la de Coca Cola.

Tecnología disruptiva

Los consumidores actuales tienden a exigir más soluciones a sus necesidades, no obstante, sólo están dispuestos a pagar por productos/servicios, es decir, consideran que aspectos como innovación y flexibilidad son básicas en el atendimento de sus requerimientos y no tienen por qué significar una mayor carga en valor. La tecnología disruptiva es considerada un mecanismo apropiado para introducir cambios rápidos y de alto impacto en los procesos de dotación de productos y servicios al mercado. Se puede definir a la tecnología disruptiva como un mecanismo mediante el cual se transforma las metodologías tradicionales de hacer las cosas por nuevas metodologías que se fundamentan en la factibilidad, comodidad y accesibilidad. En ese sentido, la tecnología disruptiva facilita la innovación en instituciones que les permite mejorar el rendimiento de productos y servicios existentes, así como mejorar la eficiencia y calidad en la introducción de cambios en procesos empresariales, así como en las dinámicas de todas las relaciones sociales (Dasí & Dolz, 2014).



Figura 32 Periodos de la tecnología disruptiva creada por autores.

Gestión de conocimiento organizacional

Los autores Nonaka & Takeuchi (1995) explican una teoría diferente que es planteada acerca de la creación de conocimiento organizacional, y

manifiesta como la empresa tiene la capacidad de crear nuevos conocimientos y dejarlos establecidos en toda la organización. Este conocimiento se adquiere por los empleados de la empresa (los individuos) y compartido con todos dentro de la organización; los autores creadores sugirieron que dentro de este sistema existían dos dimensiones (a) epistemológica, y (b) ontológica.

Dentro de la dimensión epistemológica existen dos tipos lo tácito y lo explícito. El conocimiento tácito es difícil de explicar puesto a que se obtiene de la experiencia pura, un ejemplo puede ser cuando le van a vender un producto cualquiera y le convence al comprador, aunque el precio le parezca barato, pero la insistencia del vendedor no le termina de convencer, por lo que decide no comprarlo; luego se entera de que el producto estaba próximo a vencer y por eso el apuro del vendedor, esa intuición es lo que se llama conocimiento tácito; el conocimiento explícito es el que es fácil de transferir de una persona a otra, un ejemplo fácil de esto es el de un docente explicándole con el libro la materia a su alumno.

La dimensión ontológica dice que el conocimiento se extiende desde el extremo del individuo y de ahí es transferible al resto del grupo, lo que crea un espiral y un choque entre los factores de la otra dimensión, llevando lo tácito y explícito a niveles más altos, dando comienzo a los diferentes tipos de conversión del conocimiento teniendo como resultante: (a) del conocimiento tácito al conocimiento tácito, (b) del conocimiento explícito al conocimiento tácito, (c) del conocimiento tácito al conocimiento explícito, (d) del conocimiento explícito al conocimiento tácito (Molina & Rueda, 2012).

En la clasificación (a) el ejemplo para mayor comprensión que se puede sugerir es el de aprendices cuando trabajan con sus mentores, aprenden por la observación, imitación y práctica, este primer proceso de conversión es más conocido como socialización. En la clasificación (b) los sistemas informáticos son el ejemplo más claro de esta segunda clasificación, usa también mecanismos como reuniones y conversaciones telefónicas, reconfigura la información existente a través de la clasificación y

recontextualización y recategorización de conocimiento explícito para conducir a nuevos conocimientos. En la clasificación (b) y (d) buscan captar la idea y expandirse conocidos como externalización e internalización; este tipo de adquisición de conocimiento se da dentro de las organizaciones indistintamente de su función, visión o misión, trata más bien de la optimización en la organización en la adquisición de nuevos conocimientos y su éxito dependiente del mismo (Torres, 2016).

Este trabajo conjunto de los individuos dentro de la organización es considerado pues el capital más importante de las organizaciones, pudiendo generar mayor ventaja comparativa busca establecer en las compañías siendo uno de los fines por los cuales trabajan las empresas para poder marcar su puesto dentro del mercado internacional. Compitiendo en el mercado a la vez que se manejan con eficacia dentro y fuera de la misma, y dan una imagen de seguridad frente a las demás organizaciones.

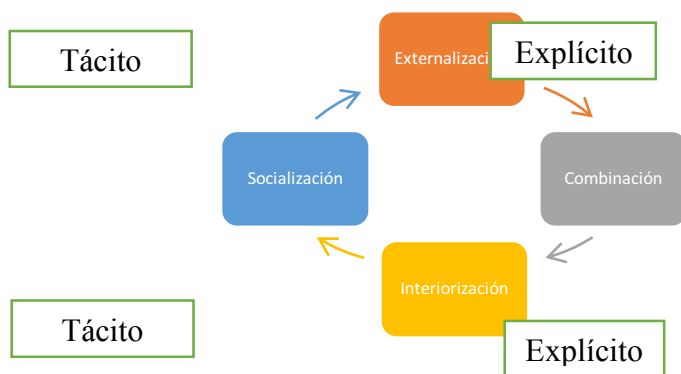


Figura 33. Creación de conocimiento organizacional

Costo-Beneficio

El Costo-Beneficio permite determinar cuál es la decisión más apropiada en términos económicos para un proyecto específico o en otras palabras se aplica para proporcionar justificación de una manera detallada los beneficios financieros de un proyecto en donde estos superen a los costos. Existen diferentes formas para saber el Costo-Beneficio dentro de la organización, varios autores explican que esto no siempre es de manera

monetario, pero que sin embargo es la forma más viable y usada para medirlo. Prácticamente una de las fórmulas y para explicarlo en otro sentido se puede decir que siempre un proyecto será viable si la relación Costo-Beneficio es mayor a la unidad ($B/C > 1$) (García, 2015).

También se utilizan las siguientes formulas del punto de equilibrio: Punto de Equilibrio= (Costos fijos totales) / (Precio-Costo variable)

Periodo de evaluación=Inversión inicial/Flujo de Caja

Teoría de las firmas

La teoría de las firmas o también denominada teoría económica de las empresas se ha consolidado como una temática relevante y de estudio obligado para empresarios en todo el mundo. Las teorías de la firmas son representaciones de los diferentes modelos de negocios empresariales a través de los cuales se intenta explicar su estructura y comportamiento en realidad no existe una sola teoría de la firma sino muchas las cuales intentan explicar una parte del comportamiento de una empresa dentro de un mercado particular, buscan obtener ventajas competitivas de carácter perdurable que les permitan mejorar su posición dentro del mercado y maximizar sus utilidades (Sainz, 2016).

Investigación operativa

Este enfoque que surgió después de la Segunda Guerra Mundial originado en la gestión, primero se le utilizó en la logística estratégica para vencer al enemigo (Teoría de Juegos) y más tarde al finalizar la guerra. En la logística de distribución de todos los recursos militares de los aliados dispersos por todo el mundo y debido precisamente a este último problema, que la fuerza aérea norteamericana, a través de su centro de investigación Rand Corporation, comisionó a un grupo de matemáticos para que resolviera este problema que estaba consumiendo tantos recursos humanos, financieros y materiales (Freedman, 2016).

Entre las fases dentro de este proceso están: (1) el estudio de la organización, (2) la interpretación de la organización como un sistema, (3)

la formulación de los problemas de la organización, (4) la construcción del modelo, (5) la prueba del modelo y sus soluciones, (6) el diseño de controles asociados a las soluciones, y (7) la implantación de las soluciones al sistema.

Este enfoque en resumen trata de establecer un modelo a seguir por toda la organización para la toma de decisiones y resolución de problemas, hay que realizar un estudio y análisis de los diferentes modelos existentes y escoger el mejor para que no afecte el rendimiento de la organización (Requejijo, 2013).

Change-Masters

Por otro lado, existe también un enfoque llamado Change-Masters nacen como herramientas de cambio dominante son creatividad e interacciones estas encierran aspectos intelectuales conceptuales y culturales, esta trata de símbolos y visiones comparte entendimiento como las técnicas y trampas de su propia especialidad. Son las personas correctas en el lugar correcto en el tiempo correcto. Las personas correctas son las ideas que mueven a las organizaciones a establecer sus prácticas, ellas formaran ideas en visiones. El lugar correcto en su ejemplo más claro son los ambientes integrados que soportan la innovación, fortalecen la construcción de coaliciones y equipos de apoyo e implementan visiones. El tiempo correcto son los momentos en el flujo histórico organizacional, cuando esto es posible reconstruir la realidad sobre la base de innovaciones acumuladas para moldear la productividad y éxito futuro.

En las dimensiones de los Changes-Master se tiene: (a) el *Meaningfulness*, se refiere como el individuo valora intrínsecamente las metas de su carrera y los intereses en el trabajo, se junta entre los requerimientos del trabajo con las opiniones, valores y comportamientos; (b) la habilidad que la persona pueden desempeñar como responsabilidad en el trabajo con el perfil y la baja auto-eficacia que lidera a los individuos a evitar situaciones que requieren un perfil apropiado; (c) la autonomía como opinión individual acerca de la decisión de liderar un conjunto de acciones, indicando la independencia y continuidad de prácticas y procesos; (d) la eficiencia

cuando el individuo puede influenciar el resultado final de la estrategia, la administración y su funcionalidad como las personas se sienten que son efectivos en procesar un comportamiento ambientalmente reactivo, manteniendo control de lo se observa; (e) la confianza que es suficiente en los operadores o los dueños del poder central no causarán daño o pérdida y el trato es imparcial (Camison, Boronat, & Villar, 2014).

Para medir el empoderamiento están: (a) la información acerca del desempeño organizacional, (b) recompensa basada en el desempeño de la organización, (c) conocimiento que habilita a los empleados a entender y contribuir al desempeño de la organización, y (d) poder de toma de decisiones que influencia en la dirección y desempeño organizacional.

Círculos de calidad

Una de las herramientas de la planificación por objetivos son los círculos de calidad que son grupos de trabajadores voluntarios o escogidos por un supervisor que son entrenados para identificar, analizar, problemas y posibilidades de personas relacionadas con sus actividades dentro de la organización, a la vez que ofrecer mejoras llevan a cabo las prácticas propuestas con el consentimiento de la gerencia o dirección general.

Los círculos de calidad de calidad surgieron por evolución natural dentro de las organizaciones, pero se empezó aplicar como método explícito a partir de la segunda guerra mundial, los puntos cruciales a lo que están destinados los círculos calidad y de los cuales dan seguimiento son: (a) calidad, (b) productividad, (c) mejora de costes, (d) motivación, (e) integración, (f) y reorganización (Okada, 2012).

El objetivo de estos es mejorar las técnicas de trabajos, resolviendo los problemas comunes. Las técnicas principales usadas en los círculos de calidad son el Brainstorming o generación espontánea de ideas, donde los empleados procuran que sean originales y creativas; también es una técnica de registro de información, principalmente la hoja de registro y el muestreo; técnicas de análisis de problema donde se utiliza bastante el diagrama de causa-efecto.

Otra ventaja de los círculos de calidad es que se maximiza al individuo dentro de la organización a la vez que se da más confianza en la relación de los individuos sintiéndose participe de todos los errores y correcciones para llegar al objetivo común de la misma. Por lo mismo la participación debe de ser de todos sin importar su jerarquía (Cuesta, 2016).

Planificación estratégica

La planificación estratégica ayuda a la toma de decisiones sobre la rentabilidad a largo plazo y la competitividad. Otorga información sobre el entorno competitivo y externo, lo que Michael Porter llama ventaja competitiva sobre los competidores (Magretta, 2014).

Un desafío grande que siempre tienen las organizaciones son promover y mantener el producto en línea durante mucho tiempo, para esto se necesita de un modelo de negocio competitivo, y aparte de crear el valor, también es acerca de recuperar la plusvalía, incluir más ideas. Además, Porter separa dos grupos, unos en actividades primarias y otras llamadas actividades secundarias.

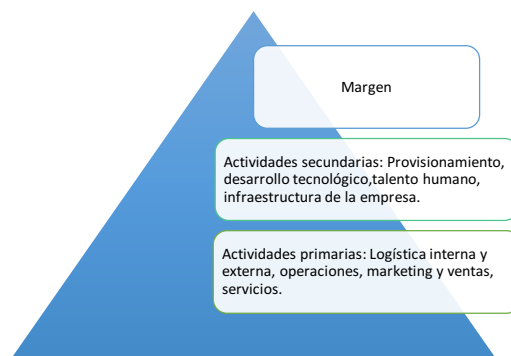


Figura 34. Pirámide de la cadena de valor.

Las actividades primarias se relacionan directamente con el producto, es decir la producción, fabricación, creación y la segunda que se relaciona con el desarrollo de tecnología, gestión de recursos humanos y la infraestructura. La conexión de procesos es importante en la cadena de valor.

Existen diferentes tipos de cadena de valor: (a) las configuraciones de la cadena de valor, lo que compran y venden productos estándar; (b) las

configuraciones de la cadena de valor modular que hacen los productos y servicios de acuerdo a las especificaciones de los clientes y la siguen al pie; (c) configuraciones de la cadena de valor relacional de los proveedores son altamente capaces y proporcionan con un incentivo para subcontratar para obtener acceso a las competencias complementarias, por ejemplo en la industria automotriz mundial, donde la alta complejidad del producto es combinada con un bajo grado de codificación y la ausencia de estándares para toda la industria han dado lugar a una estrecha colaboración; (d) las configuraciones de la cadena de valor en cautividad donde se coordina con las empresas líderes, proveedores y suministradores; y (e) las configuraciones de la cadena de valor jerárquico que se relacionan entre las empresas líderes y sus filiales integradas. Todas estas configuraciones tienen alta influencia y relación entre los factores empleo-resultado.

Liderazgo organizacional

Los líderes de las organizaciones, quienes son los responsables de las herramientas de transmisión hacia sus subordinados, sus enseñanzas fluyen por medio del conocimiento como tensión creativa para provocar el aprendizaje, que refiere a la visión dentro de la organización, la misma que plantea lo que se quiere alcanzar en el futuro. Cabe recalcar que este tipo de líderes se enfocan en fomentar el aprendizaje en lugar de sólo ordenar a los subordinados, siendo ellos quienes tienen mayor impacto, donde sus resultados se muestran en la sociedad y sus ideas están en los eventos, donde se observan sus patrones de comportamiento, nivel de aceptación y demás (Gomez, 2014). Funciona de manera estratégica, debido a que fomenta confianza, y tiene resultados positivos en la organización. El proceso también se puede llamar un ciclo de flujo constante donde se tiene que forjar nuevos conocimientos, conseguidos de forma externa o por fuentes internas, una vez realizado sigue con la trasmisión del conocimiento, que en otras palabras es la transferencia hacia todos los miembros de la organización; cuando tienen en su poder el conocimiento ocurre lo que se conoce como interpretación, que es el sentido de dar tomas de decisiones dentro de cada departamento, y que al realizarla ocurre lo que se puede

nombrar almacenaje o archivo de los conocimientos. De esta manera se sabe si ha influido positivamente o negativamente y asegura que en un futuro las decisiones que se tomen serán más rápidas y certeras.

Tabla 11
Líderes en las organizaciones

Funciones de los líderes	
Planificar	Eficiencia del trabajo
Organizar	Alcance de los objetivos
Dirigir	Trabajo en equipo
Controlar	Medición y corrección.

El recurso humano es muy importante en realizar el seguimiento y mantener motivado a todos quienes integran la organización. Esta motivación empodera la gestión de conocimiento, que origina muchas prácticas entorno a sus especializaciones y diferentes puntos de vista; así pues, aplicando a la gestión del conocimiento de los trabajadores en cualquier institución parece proporcionar nuevas habilidades y distintas posibilidades competitivas (Cueto, 2014).

El desarrollo de las competencias de los recursos genera el establecimiento de una actividad considerada primordial para cualquier tipo de organización, además genera enormes esfuerzos para superar a sus competidores en calidad, servicio al cliente, y desarrollo de nuevos productos. La gestión del conocimiento alineada a las organizaciones de cualquier tipo busca investigar y analizar las estrategias que se toman para llegar a la aplicación de cualquier tipo. El análisis de las estrategias y las acciones ejecutivas que hacen la gestión del conocimiento y liderazgo más transcendental siendo este el transformacional en la organización son considerados una estrategia exitosa empresarialmente (Merlin, 2017)

Balance ScoreCard

En la globalización de la logística se considera el enfoque del Balance ScoreCard, la gestión de recursos humanos más eficaz que superan sistemáticamente la competencia, lo que supone un nuevo reto para los gerentes, estableciendo activos estratégicos basándose en este modelo.

El Balance ScoreCard ayuda a explotar los recursos produciendo resultados económicos logrando metas de las firmas, con la importancia de medir el desempeño empresarial desde la implementación estratégica; entre los principales indicadores que trabaja el Balance ScoreCard está la medición de satisfacción de cliente de manera específica.

La falta de sistemas dentro de una organización no es un error minúsculo que puede ser pasado por alto, debido a que la sostenibilidad y la competitividad de las organizaciones no se pueden perder de vista, ni dar por sentado, por ende, hay que darle constante seguimiento, y los sistemas para la medición de desempeño permite que la compañía administre y evalúe efectivamente. La mayoría de estos sistemas tienen como objetivo primordial evaluar el desempeño dentro de la cadena de suministro, y sus indicadores dentro de toda la cadena (Ries, 2018).

Los Balance ScoreCard, se pueden aplicar en las organizaciones públicas y privadas, también mantiene el control de los márgenes de beneficio, rendimiento del capital y utilidades por acción, incluyendo ratios de costos, gastos de presupuestos, la cadena de suministro brinda a la gestión empresarial actividades complejas relacionadas con la entrega de un producto terminado a un usuario final o al cliente, incluyendo la gama de proveedores; esto es vital para una buena planificación, organización, y control de las actividades, introduciendo interacciones económicas, sociales y ambientales. Estas interacciones alientan a las empresas a cambiar su forma de operar su gestión con nuevos conceptos, en un cambio en las prácticas creando nuevos sistemas de gestión y producción que implican en las operaciones alineando la visión y la estrategia

corporativa con el desempeño organizacional, apoyando a la estrategia competitiva organizacional.



Figura 35. Flujo BSC aplicado en las empresas públicas y privadas.

Responsabilidad social

La responsabilidad social en la logística toma fuerza en el trabajo sostenible y sustentable que debe tener la cadena de suministro. Existen principios acerca de la responsabilidad social como la administración de recursos responsable, donde los ejecutivos corporativos son seleccionados por los dueños de las empresas para que se cumplan los fines administrativos y estratégicos, todos encaminados hacia la eficiencia empresarial y el cumplimiento de los objetivos (relacionados con la utilidad). Están presente dentro de la organización, y actúan de forma particular, disponiendo de sus fondos para obras benéficas o voluntariados. Aunque el tema de la responsabilidad no es aplicado en todas las empresas.



Referencias bibliográficas

- Acosta, G. (2017). El Valor económico agregado. *Universidad de las Fuerzas Armadas-ESPE*, 5.
- Alvarado, A. (2014). *Las Tecnologías de Información Y Comunicación*. España : EAE .
- Anaya, J. (2015). *Logística Integral. La Gestión operativa de la Empresa*. Madrid : ESIC EDITORIAL.
- Adler, m. S. (s.f.). Derecho de la navegación. Recuperado el 23 de 10 de 2014, de avería gruesa: <file:///e:/navegaci%3n.%20averias%20gruesas.html>
- Aduana, p. Y. (27 de 09 de 2011). Puertos y aduana. Obtenido de <http://www.puertoyaduanacom.blogspot.com/>
- Agencia andes. (10 de 10 de 2013). Inversionistas árabes proyectan construir puerto de aguas profundas en ecuador. Obtenido de <http://www.marcotradenews.com/transporte/19471/inversionistas-arabes-proyectan-construir-puerto-de-aguas-profundas-en-ecuador>
- Aldea, v. (2013). El contrato de compraventa internacional.
- Aleksink, n. P. (2 de 05 de 2013). Marco trade news. El contrato de compraventa internacional.
- Andes. (25 de 11 de 2013). Inauguración de viaducto internacional entre ecuador y Colombia. Obtenido de <http://www.andes.info.ec/es/noticias/viaducto-internacional-une-ecuador-colombia-es-inaugurado-presidentes-ambos-paises.html>
- Arevalo, m. (2011). Operaciones aduaneras cap. 3, art 27. Quito.
- Armadas, i. D. (s.f.). Historia de la seguridad social militar. Instituto de seguridad social de las fuerzas armadas.
- Arturo. (16 de 05 de 2014). Crecenegocios. Obtenido de Crecenegocios: <https://www.crecenegocios.com/la-cadena-de-valor-de-porter/>
- Bairexport (2010). Obtenido de <http://www.bairexport.com/index.php?pageid>
- El exportador (2011). Obtenido de http://www.el-exportador.es/icex/cda/controller/pageexportador/0,8723,6735394_6735487
- Ballou, r. H. (2004). *Administración de la cadena de suministro*. Mexico: pearson educacion.
- Bancos, s. D. (2014). Superintendencia de bancos. Obtenido de condiciones a las que deben sujetarse como mínimo las pólizas: http://www.sbs.gob.ec/practg/sbs_index?vp_art_id=2&vp_tip=11&vp_lang=1#
- Basilea, c. D. (s.f.).
- Beato, n. (s.f.). Obtenido de http://sobrecomercioyaduanas.blogspot.com/2013/03/httpwww_1034.html
- Berrozpe, A. (2012). *La cadena de valor de los operadores logísticos en España: un análisis empírico*. España : Circulo Rojo
- Betancourt, r. (s.f.). Ministerio de relaciones exteriores. Obtenido de <http://cancilleria.gob.ec/negociaciones-comerciales-internacionales/>
- Bureau veritas. (2015). *Logística integral*. Madrid: fc editorial.

Cabeza, D. (2012). *Logística inversa en la Gestión de la Cadena de Suministro*. Barcelona : ICG Marge .

Castro, g. (s.f.). Obtenido de <http://comerciointernacionalylogistica.blogspot.com/2008/01/gestin-de-almacenes.html>

Cepal, 2. (2008).

Cevallos, m. A. (2011). Reglamento general del libro v del copci. Quito.

Civil, c. (s.f.). Recuperado el 11 de 11 de 2014, de <http://www.juridicoecuador.com.ec/pdf/civil/codigo%20civil.pdf>

Codigo de comercio peruano . (s.f.).

Camacho, H., Gomez, K., & Monroy, C. (2012). Importancia de la cadena de suministro en las organizaciones. *10th Latin American and Caribbean Conference for Engineering and Technology* (pág. 11). Panamá : LACCEI Latin American and Caribbean Consortium of Engineer Institution.

Camison, C., Boronat, M., & Villar, A. (2014). *Los factores de crecimiento de las empresas de base tecnologica e innovadoras* . Valencia : Universo de Letras.

Cárdenas, J. (5 de 5 de 2012). *Gestiopolis*. Obtenido de Gestiopolis: <https://www.gestiopolis.com/ciclo-de-vida-del-producto/>

Cass Sunstein, S. H. (2011). *EL COSTO DE LOS DERECHOS*. Buenos Aires : Revista de Economía Institucional, vol. 15, n.º 29.

Cepeda, J. (25 de 01 de 2012). *Escuela De Organización Industrial*. Obtenido de Escuela De Organización Industrial: <http://www.eoi.es/blogs/juanadoricelcepeda/2012/01/25/planeacion-estrategica-de-marketing-2/>

Cervantes, M. (2014). *Planeacion diseño y Layout de instalaciones: Un enfoque por competencias* . Mexico: Patria.

Conexionesan. (13 de 07 de 2016). *Conexionesan*. Obtenido de Conexionesan: <https://www.esan.edu.pe/apuntes-empresariales/2016/07/planes-y-jerarquias-de-objetivos-en-las-empresas/>

Cortés, F. (22 de 03 de 2017). *MKTotal*. Obtenido de MKTotal: <https://www.mercadotecniatotal.com/mercadotecnia/desarrollo-del-marketing-mix-las-4-ps/>

Cuesta, A. (2016). *Gestión del talento humano y del conocimiento*. Bogota: ECOE.

Cueto, C. (2014). *Análisis de la resoponsabilidad social coporativa de las grandes ciudades en España*. Santa Rosa: Área de innovación y desarrollo S.L.

Dasí, A., & Dolz, C. (2014). *Fundamentos de Direccion de empresas conceptos y habilidades directivas*. Madrid : Parainfo.

Dueñas, J. (2017). *Gestión de proveedores* . Malaga : IC Editorial

De, r. G. (septiembre- octubre de 1888 - 1990). Resolución no. 741. Obtenido de <http://guiaosc.org/wp-content/uploads/2013/08/iessresolucion741.pdf>

Delgado, a. (08 de 02 de 2012). Los beneficios del IESS. El diario.

Durvan, (2001). Gran enciclopedia del mundo. Bilbao, Editorial Martin

Superintendencia de Bancos y Seguro (2014). Recuperado el 24 de 10 de 2014, de http://www.sbs.gob.ec/practg/sbs_index?vp_art_id=46&vp_tip=2

Espinosa, R. (6 de 05 de 2014). *RobertoEspinosa*. Obtenido de RobertoEspinosa.: <http://robertoepinosa.es/2014/05/06/marketing-mix-las-4ps-2/>

Esumer. (2013). Obtenido de modo de transporte: <https://syscomer.files.wordpress.com/2010/10/transporte-terrestre.pdf>

http://www.ulpgc.es/hege/almacen/download/7101/7101787/transporte_y_logistica_internacional

<http://www.interempresas.net/envase/articulos/115766-sistema-gestion-avanzado-ahora-al-alcance-profesionales-del-sector-envase-embalaje.html>.

Encarta, e. (2004). Historia de Londres.

Errasti, a. (2011). Logística de almacenaje diseño y gestión de almacenes y plataformas logísticas world class warehousing. Madrid: ediciones piramide.

Exportación, I. I. (12 de 01 de 2009). La importancia del empaque y embalaje, págs. [Http://www.packaging.enfasis.com/articulos/11712-la-importancia-del-Fernandez, J. \(2014\). Optimización de la cadena logística . Madrid : CEP S.L .](Http://www.packaging.enfasis.com/articulos/11712-la-importancia-del-Fernandez, J. (2014). Optimización de la cadena logística . Madrid : CEP S.L .)

Ferrell, h. A. (2013). Introducción a los negocios en un mundo cambiante.

Flores, o. G. (2000). La institución del seguro en México.

Furnari, I. P. (2013). Fundación gas natural fenosa. Recuperado el 2014 de 10 de 27, de contrato de compraventa internacional:
<http://www.primeraexportacion.com.ar/documentos-tecnicos/254-contrato-de-compraventa-internacional.html>

Freedman, L. (2016). *Estrategia: Una Historia*. España : La esfera de los libros .

Fundación Pública Andaluza. (2015). *Cadena de Valor*. Andalucía: Fundación Pública Andaluza.

Ganesh, K., Mojjapatra, S., Anbuudayasankar, S., & Sivakumar, P. (2012). *Recursos de planificación empresarial*. India: Springer.

García, V. (2015). *Análisis financiero: Un Enfoque integral* . Mexico: Editorial Patria.

Gestiopolis. (9 de 11 de 2015). *Gestiopolis*. Obtenido de Gestiopolis: <https://www.gestiopolis.com/objetivos-organizacionales/>

Gomez, R. S. (2014). *Gestión y Psicología en Empresas y Organizaciones*. Madrid: ESIC.

Grijalva, S. F. (2018). *La naturaleza del embalaje* . España : Caligrama.

Holguin, M. M. (2012). *Fundamentos de Marketing*. Bogota: ECOE.

Heraldo del cañar. (19 de 10 de 2013). Ant participó en el i simposio de transporte terrestre. Obtenido de <http://www.heraldodelcanar.com/2013/10/19/ant-participo-en-el-i-simposio-de-transporte-terrestre/>

IESS. (02 de noviembre de 2017). *Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social*. Obtenido de Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social: <https://www.iess.gob.ec/es/inst-quienes-somos>

Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social. (1 de Noviembre de 2017). *Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social*. Obtenido de Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social: <https://www.iess.gob.ec/es/web/afiliado/servicios-y-prestaciones>.

Isspol, (2009). Recuperado el 23 de 10 de 2014, de ley de seguridad social de la policía nacional: http://www.isspol.gob.ec/recursos/documentos/transparencia/Transparencia/base_legal/ley%20de%20seguridad%20social%20de%20la%20policia%20nacional%20actual.pdf

International Transport Workes Federation . (06 de 08 de 2014). *ITF Global* . Obtenido de ITF Global : <https://www.itfcongress2014.org/sites/events.itfglobal.org/congress/files/documents/La%20logistica%20en%20las%20cadenas%20de%20suministro.pdf>

less, (2010). Auditoria del riesgo de trabajo. Recuperado el 25 de 11 de 2014, de información interna y externa: https://www.iess.gob.ec/auditores_externos2011/pdf/resolucion_333.pdf

ec/

Issfa. (2013). Instituto de seguridad social de las fuerzas armadas. Recuperado el 25 de 11 de 2014, de issfa: <http://www.issfa.mil.ec/>

Isspol. (2014). Recuperado el 10 de 10 de 2014, de ley de seguridad social de la policía nacional:

http://www.isspol.gob.ec/recursos/documentos/transparencia/transparencia/base_legal/ley%20de%20seguridad%20social%20de%20la%20policia%20nacional%20actual.pdf

Jimenez, A. (15 de 07 de 2016). *Microdinero*. Obtenido de Microdinero: <https://www.vivus.es/blog/prestamopedia/ciclo-vida-producto/>

Lean Production. (05 de 10 de 2014). *leansolutions.co*. Obtenido de leansolutions.co: <http://www.leansolutions.co/conceptos/que-es-six-sigma/>

Lev, B. (2012). *Ganar la confianza de los accionistas: Guía para fortalecer el valor de la empresa a través de integridad, transparencia y buenas prácticas de gestión*. España: Profit.

Legislación sobre el Contrato de Seguro. (29 de 11 de 1963). Recuperado el 2014, de ART. 57 del seguro de transporte terrestre:

http://www.sbs.gob.ec/medios/PORTALDOCS/downloads/normativa/decreto_supremo_1147.pdf

Ligia, N. (2013). *Gerenbcia de compras: La nueva estrategia competitiva*. Bogota : Ecoc.

Lu, D. J. (2018). *Kanban Just in Time at Toyota*. Tokio: Productivity Press 3era edicion

Magretta, J. (2014). *Para entender a Michael Porter: Guía esencial hacia la estrategia y la competencia*. México: Grupo Editorial Patria.

Meana, P. (2017). *Gestión de inventario UF0476*. Madrid : Nobel .

Mercantil, D. (1 de Octubre de 2013).

<https://www.derechomercantil.info/2013/10/prestamo-gruesa.html>. Obtenido de

<https://www.derechomercantil.info/2013/10/prestamo-gruesa.html>:

<https://www.derechomercantil.info/2013/10/prestamo-gruesa.html>

Merlin, P. (2017). *Recursos Humanos en Redes y Organizaciones.: Algunas Reflexiones y Desafíos*. Bogotá: Universidad del Rosario.

Molina, R., & Rueda, R. (2012). *La Gestión Del Conocimiento Tácito*. España: EAE.

Molinillo, S. (2014). *Distribución comercial aplicada*. Madrid : ESIC.

Mapfre. (2014). Mapfre. Obtenido de

<http://www.mapfre.es/wdiccionario/terminos/vertermino.shtml?r=reaseguro>

Dousa, Martin, & Rodrigo (2003) "El transporte de contenedores". Barcelona: editions de la universidad.

Mipro. (26 de abril de 2012). Reglamento técnico ecuatoriano rte inen 066 "diluyentes (thinner)". Guayaquil: decreto ejecutivo n° 12 083.

Mondragon, v. (s.f.). Obtenido de

<http://comercioexteriormas.blogspot.com/2013/08/definicion-funcion-y-clases-de-almacen.html>

Mora, I. A. (2008). *Gestión logística integral*. Colombia: ecoe ediciones.

Nonaka, I., & Takeuchi, H. (1995). *The knowledge creating company*. New York: Oxford University PRes.

Okada, K. (2012). *Manual de admiistracion de la calidad total y circulos de control de calidad Volumen II*. España : INACAL.

Opinión. (14 de 03 de 2013). El IESS conmemoró 85 años de existencia.

Pachionni, G. (1948). Los contratos a favor de terceros. Madrid: revista de derecho privado.

Pate, A. (2017). *KANBAN TRADITIONAL SHOP SIGNS OF JAPAN* . SAN DIEGO: MIGEI INTERNATIONAL .

Palmas, u. D. (2013). Obtenido de http://www.ulpgc.es/hege/almacen/download/7101/7101787/transporte_y_logistica_internacional_2013.pdf

Pedraza, O. (2014). *Modelo de plan de negocios para la micro y pequeña empresa*. Mexico: Patria.

Peña, C. (2017). *Planificación de Ventas y Operaciones S&OP en 14 claves*. Barcelona : Marge Books.

Peña, e. (2000). Manual derecho de seguro. Guayaquil: edino.

Progressalean. (22 de 05 de 2015). *Progressalean*. Obtenido de Progressalean:https://www.progressalean.com/wp-content/cache/page_enhanced/www.progressalean.com//origen-y-evolucion-del-lean-manufacturing//_index.html_gzip

Proecuador. (2010). Proecuador. Recuperado el 22 de 10 de 2014, de incoterms: <http://www.proecuador.gob.ec/exportadores/requisitos-para-exportar/incoterms/>

Requejijo, P. (2013). *Trabajo de Investigacion de Vanguardia* . Madrid: ACCI .

Ries, E. (2018). *El camino hacia el Lean Starup Como crear empresas de exito utilizando la innovacion continua* . Madrid : El planeta de libros .

Rivas, M. (2015). *PROCESOS COGNITIVOS Y APRENDIZAJES SIGNIFICATIVOS*. ESPAÑA: Subdirección General de Inspección Educativa de la Viceconsejería de Organización Educativa de la Comunidad de Madrid.

Robayo, P. (2016). La innovación como proceso y su gestión en la organización: una aplicación para el sector gráfico colombiano. *Suma de Negocios* , 5.

Salvador, (2000). Gestión sanitaria. Recuperado el 9 de 10 de 2014, de <http://www.gestion-sanitaria.com/3-riesgos-laborales-conceptos-basicos.html>

Sanchez, (2000). La institución del seguro. México: Porrúa.

Sart. (2010). Reglamento del sistema de auditoría de riesgos del trabajo. IESS.

Sainz, J. (2016). *Crear una empresa en la practica* . Madrid : ESIC.

Saiz, J. (2017). *Tendencias21*. Obtenido de Tendencias21: https://www.tendencias21.net/marketing/Ciclo-de-Vida-de-un-Nuevo-Producto-o-Servicio-1_a217.html

Seguro, I. S. (29 de 11 de 1963). Obtenido de reaseguro: http://www.sbs.gob.ec/medios/portaldocs/downloads/normativa/decreto_supremo_1147.pdf

Slone, R. E., Dittmann, J. P., & Mentzer, J. T. (2011). *Transformando la cadena de suministro: Innovando para la creación de valor en todos los procesos críticos*. España: Profit Editorial.

Soldano, (2009). "Conceptos sobre riesgo". Cordoba.

Sosa, I. F. (2011). Instituciones del seguro. Asunción: librería intercontinental, editora e impresora.

Torres, J. (2016). *Gestión del conocimiento para la transformacion . territorios inteligentes como alternativa para desarrollo* . Arovell Verlag : Open Publishing GmbH.

Tracy, B. (2015). *Mercadotecnia* . Nashville: Grupo Nelson .

Transporte de Contenedores" Terminales, Operatividad, Casuística. (2003).
Barcelona: Ediciones de la Universitat Politècnica de Catalunya.

Telégrafo. (10 de 10 de 2011). Empresas firman convenio para obtener sello del
INEN, págs. [Http://www.telegrafo.com.ec/noticias/informacion-
general/item/empresas-firman-convenio-para-obtener-sello-del-inen.html](http://www.telegrafo.com.ec/noticias/informacion-general/item/empresas-firman-convenio-para-obtener-sello-del-inen.html).

Tortella (2014). Historia del seguro en España. En G. T. Casares, Historia del seguro
en España (pág. 530). Madrid: 2da edición.

Velez, T. (2015). *Logística Empresarial: Gestión Eficiente del Flujo de Suministro*.
Bogotá : Ediciones de la U.

Veritas, B. (2008). *Logística Integral*. Madrid: FC Editorial.

Wingu . (2016). *Manual de metodologías ágiles* . Buenos Aires : Wingu .

Autores

Rafael Emiliano Apolinario Quintana, Docente titular de la Universidad de Guayaquil, Ingeniero Industrial, Diplomados Superior en Economía Internacional, Economía del Ecuador y del Mundo y en Gestión Empresarial Internacional, Magister en Negocios Internacionales y Gestión de Comercio Exterior; Magister en Ciencias Internacionales y Diplomacia, Ph.D. Business Administración por la Atlantic Internacional University, Ph.D, Doctor en Administración Estratégica de Empresa por la **Pontificia Universidad Católica de Perú.** Docente de otras prestigiosas universidades, como Universidad Estatal de Milagro, Universidad Santa María de Guayaquil. Perito fiscal y de la Judicatura en asuntos aduaneros y tributario, Perito Ajustador de siniestros en varios ramos seguros, Técnico en Aduana otorgado por la Organización de los Estados Americanos (OEA). Autor de varios artículos científicos y libros relacionados al Comercio Exterior, Logísticas, Marketing, Finanzas y Responsabilidad Social. Ponente en varios congresos nacionales e internacionales. Experiencia en emprendimientos empresariales en el área del Comercio Exterior INSPECTSERV S.A.- ROADSEA S.A. -AQ-LINE S.A. -NOE SHIPPING S.A. (EX-FRAQSEA S.A). Director y Tutor de trabajos de titulación y tesis de Maestría, Docente investigador de la Universidad de Guayaquil.

Martha Graciela Rodríguez Donoso, Docente titular la Universidad de Guayaquil. Licenciada en Ciencias de la Educación, Ingeniera Comercial, Diplomado Superior en Diseño de Modelos Educativos, Diplomado Superior en Evaluación de Modelos Educativos, Magister en Diseño y Evaluación de Modelos Educativos, Docente en Educación Media con una experiencia de 16 años, Coordinadora del Bachillerato Internacional, Docente Universitaria de Metodología de la Investigación, Marketing, Internacional, Economía Social y Solidaria en la Facultad de Economía de la Universidad de Guayaquil. Docente investigador de la Universidad de Guayaquil. Autora y coautora de varios artículos y ponencias. Gerente Operaciones de las Empresas Inspectserv S.A. y Roadsea S.A.

Víctor Hugo Briones Kusactay, Docente titular de la Universidad de Guayaquil. Ingeniero Industrial, especialista en Organización y Métodos de Trabajo, Formación de Formadores, Sistemas de Educación Superior, Negociación y Solución de Conflictos, Planificación Estratégica Sustentable y Responsabilidad Social de las Organizaciones. Magister en Administración y Dirección de Empresas de la Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil, Magister en Ciencias Internacionales y Diplomacia de la Universidad de Guayaquil, Ph.D. in Bussiness Administration de Atlantinc International University (AIU), Ph.D. en Administración de la Universidad de Buenos Aires. Director de proyectos de Investigación FCI, Docente Investigador, registro de Investigador: SENESCYT-REG-INV-18-03177.

José Luis Romero Villagrán, Docente titular de la Universidad de Guayaquil, Ingeniero Comercial - Magister en Docencia y Gerencia en Educación Superior - Gerente de Área Compañía de Seguros Sul y Sud America - Docente de las Facultades de Filosofía y Letras y Ciencias de la Educación - Facultad de Comunicación Social - Facultad de Ciencias Administrativas. Gerente de Mercadeo de la Agencia Asesora Productora de Seguros SEGUMAS S.A. Director de Educación; Cultura; Deporte; Salud; Promoción Social y Participación Ciudadana del GAD Municipal de Santa Lucía - Director Administrativo Financiero de la Federación Ecuatoriana de Lucha Libre - Director de Fideiconiso de la AGD.