



**UNIVERSIDAD LAICA VICENTE ROCAFUERTE  
DE GUAYAQUIL**

**ESCUELA DE COMERCIO EXTERIOR**

**PROYECTO DE INVESTIGACIÓN PREVIO A LA OBTENCION DEL TITULO DE  
INGENIERA EN COMERCIO EXTERIOR  
*“DISEÑO DE UN MECANISMO DE CONTROL INTERNO QUE PERMITA BRINDAR  
MEJORAS LOGÍSTICAS PARA LAS CONSOLIDADORAS EN LAS  
IMPORTACIONES AÉREAS DEL DISTRITO DE GUAYAQUIL”***

**RESPONSABLES:**

**ADRIANA GARCIA GUTIERREZ.  
ANDREA GUARTATANGA CEDEÑO.**

**TUTOR:**

**ABG. ENRIQUE CALDERON R.**

**GUAYAQUIL – ECUADOR**

**2012**

## DEDICATORIA

*Dedico este trabajo con todo mi corazón a mis padres por su inmenso amor y por el respaldo brindado a lo largo de mi vida y en especial por ayudarme a culminar otra etapa de mi vida.*

*A mis hermanos y sobrino por su incondicionalidad, consejos y alegrías.*

*Y sobre todo a Dios Padre Todopoderoso por brindarme sabiduría, amor, fortaleza y paciencia para superar todos los obstáculos que se han presentado en el desarrollo de este proyecto.*

*Andrea Guartatanga C.*

## DEDICATORIA

*Dedico el presente proyecto a mi familia por sus consejos y palabras de aliento que me hicieron crecer como persona; a mis padres por su confianza, apoyo y amor, por ayudarme a cumplir mis objetivos como estudiante y como ser humano. En especial, dedico este trabajo a mi papito Carlos por brindarme los recursos necesarios y estar a mi lado apoyándome y aconsejándome siempre; a mi mami Juana por estar siempre conmigo escuchándome y alentándome en todo momento; a mis hijos Alejandrino e Isabella, quienes son mi razón de seguir adelante; finalmente, dedico este trabajo a mi esposo Julio Pérez por ser alguien muy especial en mi vida y por demostrarme que en todo momento cuento con él.*

***Adriana García G.***

## **AGRADECIMIENTOS**

*A Dios dador de la vida y por su misericordia conmigo.*

*A mis padres que siempre me han dado su apoyo incondicional y a quienes debo este triunfo profesional, por toda su dedicación para darme una formación académica, humanística y espiritual.*

*A los profesores que compartieron sus conocimientos en mi carrera universitaria y de manera especial al Lcdo. Felipe Castillo por compartir sus conocimientos y experiencia para que este proyecto se culmine con éxito.*

*Andrea Guartatanga C.*

## **AGRADECIMIENTOS**

*Agradezco primeramente a Dios por sus bendiciones y por permitirme alcanzar unos de mis objetivos que con tanto esfuerzo lo pude conseguir a pesar de los obstáculos que se presentaron en el camino. Agradezco a mi papito Carlos por todo el apoyo que me ha brindado y porque siempre ha trabajado para brindarme lo mejor, a través de estas líneas deseo expresarle lo mucho que lo quiero; también agradezco a mi mamá Juana por su apoyo incondicional y por preocuparse por mí en las situaciones adversas.*

*Finalmente, agradezco a mi esposo Julio por creer en mí y por amarme a pesar de todo, y por demostrarme que es el hombre de mis sueños.*

*Adriana García G.*

## INDICE GENERAL

<b>INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>1</b>
<b>CAPITULO I.....</b>	<b>2</b>
<b>ANTECEDENTES GENERALES DE LA INVESTIGACIÓN .....</b>	<b>2</b>
1.1. Antecedentes históricos del transporte aéreo .....	2
1.2. Delimitación del tema .....	6
1.3. Justificación e Importancia de la Propuesta .....	6
1.4. Objeto de la Investigación .....	7
1.5. Alcance de la propuesta .....	8
1.6. La problemática de las desconsolidadoras en el distrito aéreo de Guayaquil. ....	8
1.7. Propuesta de mejoramiento .....	10
1.8. Hipótesis .....	11
1.9. Metodología a seguir .....	12
<b>CAPITULO II.....</b>	<b>14</b>
<b>DELIMITACIÓN TEÓRICA DE LAS IMPORTACIONES EN EL ECUADOR .....</b>	<b>14</b>
<b>CASO: CONSOLIDADORAS DEL DISTRITO DE GUAYAQUIL .....</b>	<b>14</b>
2.1. Antecedentes: Breve reseña del comercio global .....	14
2.2. El transporte de carga aérea .....	15
2.2.1. Emprendimiento de desarrollo económico en el transporte aéreo .....	15
2.2.2. Transporte aéreo internacional de carga.....	20
2.2.3. Ventajas y desventajas del transporte aéreo de carga.....	21
2.2.4. Qué es una aerolínea .....	22
2.2.5. Los gestores en la transportación aérea .....	25
2.2.6. Los servicios aeroportuarios .....	27
2.2.7. La carga en el transporte aéreo .....	29
2.3. Embalajes en el transporte aéreo.....	40
2.4. Las consolidadoras de carga como medida positiva de desarrollo en la transportación aérea, contratos y procesos con las redes en el exterior.....	46
2.4.1. Definición de carga consolidada.....	46
2.5. Los acuerdos contractuales entre comprador y vendedor.....	47
2.5.1. Contrato internacional de mercancías.....	47

---

2.6. Organismos de control .....	48
2.7. Formas de negociación (Incoterms) .....	50
2.8. Modalidad de transporte consolidado.....	55
2.9. Participantes en una consolidación .....	57
2.9.1. Freight Forwarder .....	57
2.9.2. Agente de Carga .....	58
2.9.3. Exportador.....	59
2.9.4. Importador .....	60
2.10. Las aerolíneas y el transporte aéreo .....	61
2.10.1. Documentación Aérea Implícita (Air waybill, Manifiestos de carga, warehouse, tarjetas de importación).....	61
2.10.2. Formas de embalaje.....	62
2.10.3. Almacenamiento.....	66
2.10.4. Contenedores Aéreos .....	67
2.10.5. Etiquetados (Marcaje) .....	68
<b>CAPITULO III.....</b>	<b>71</b>
<b>METODOLOGÍA EN LEVANTAMIENTO Y PROCESAMIENTO DE DATOS .....</b>	<b>71</b>
3.1. Técnicas para el levantamiento de datos .....	71
3.2. Metodología a seguir .....	72
3.3. Aplicación de la encuesta.....	72
3.4. Tipos de preguntas que pueden plantearse en la encuesta .....	73
3.5. Análisis de los resultados.....	79
3.6. Diagnóstico situacional de las consolidadoras de Guayaquil .....	88
3.6.1. Principales dificultades encontradas .....	88
3.6.2. Dificultades en el control interno (logística) .....	89
3.6.3. Errores en la documentación emitida y recibida.....	91
3.6.4. Falta de comunicación inter empresarial, Inadecuado envío electrónico .....	92
3.6.5. Errores en la declaración de envío y del peso .....	93
3.6.6. Diferencia en la exigencia aduaneras de los distintos puertos .....	94
<b>CAPÍTULO IV .....</b>	<b>95</b>
<b>PROPUESTA PARA LA APLICACIÓN DE CONTROL INTERNO DE LAS CONSOLIDADORAS DE GUAYAQUIL .....</b>	<b>95</b>
4.1. Planteamiento de la Propuesta .....	95
4.1.1. Mejoramiento en la comunicación .....	96

4.1.2. Utilización de implementos electrónicos.....	98
4.1.3. Integración horizontal con empresas aliadas .....	99
4.1.4. Programa de Capacitación a Empresarios y Empleados sobre el manejo de los equipos y sistemas.....	100
4.1.5. Monitoreo y seguimiento de los procesos .....	100
4.2. Ventajas de la propuesta.....	103
4.3. Flujograma de la propuesta.....	104
4.4. Análisis Costo Beneficio de la propuesta .....	105
4.5. Comparación de resultados .....	106
<b>CONCLUSIONES .....</b>	<b>108</b>
<b>RECOMENDACIONES .....</b>	<b>110</b>
<b>BIBLIOGRAFIA .....</b>	<b>111</b>
<b>ANEXOS .....</b>	<b>114</b>

## INTRODUCCIÓN

La movilización aérea de mercaderías desde el lugar de embarque hasta su consumo final, se la puede realizar utilizando los dos servicios disponibles en el mercado: directamente a través de una línea aérea o encargando esta misión a un intermediario de carga; las primeras generalmente, son especialistas en transportar grandes volúmenes de carga y su característica principal es la de agenciar aviones. Para las mercaderías de menor volumen, existen empresas especialistas en trasladar este tipo de carga, denominados Agentes de carga internacional, los mismos que mediante alianzas estratégicas de agenciamiento, su utilización se hace cada vez más necesaria para una eficaz distribución física internacional. Para una correcta alianza estratégica, es necesaria la presencia de dos partes: una que consolide la carga en el país de embarque y la otra que desconsolide en el lugar de destino unidas a través de convenios de agenciamientos en donde claramente se delinean las responsabilidades, obligaciones y derechos de cada uno. Existen diversos convenios que regulan los términos y condiciones en que se realiza el transporte de carga: ¿Quién se hace responsable?, ¿De qué gastos?, seguros de transporte etc. Los términos más usados son los llamados Incoterms. En Ecuador varias son las empresas desconsolidadoras que transportan carga desde otros países hasta el territorio nacional y son las que mayor flujo de carga tiene. Se ha observado, que las empresas desconsolidadoras de transporte del Distrito aéreo de Guayaquil presentan una serie de dificultades en sus operaciones. Dificultades como: error en la documentación emitida y recibida, falta de comunicación inter empresarial, inadecuado envío electrónico, error en la declaración de envío y peso, entre otras. Estas dificultades, han provocado que muchos sean los clientes insatisfechos y que grandes sean las pérdidas económicas tanto a las empresas como a los clientes. Ante esta problemática, se plantea la necesidad de diagnosticar cuáles son los problemas más recurrentes que experimentan las desconsolidadoras en el Distrito aéreo de Guayaquil; pero sobre todo, partiendo del diagnóstico, plantear una propuesta que mejore el control y corrija los procesos logísticos que llevan a cabo tales empresas.

## CAPITULO I

### ANTECEDENTES GENERALES DE LA INVESTIGACIÓN

#### 1.1. Antecedentes históricos del transporte aéreo

Históricamente la humanidad ha cambiado desde sus inicios y junto a estos cambios, se ha intentado ganar tiempo al tiempo y buscar nuevas formas que brinden mayores comodidades al hombre. Desde la invención de la rueda, la transportación ha evolucionado mucho; de esta forma se han acortado distancias y permitido llevar mercancías de un lugar a otro con poco esfuerzo y en menor tiempo. Las primeras formas de transportación fueron la terrestre y la fluvial; sin embargo desde el siglo XX existe otra categoría: la transportación aérea.

En 1922 comienza en Francia la construcción de aviones en serie. A fines de esta década, los pilotos españoles, Franco, Durán, Ruiz de Alda y Rada, con el “Plus Ultra”; y el americano Lindberg con el "Spirit of Saint Louis" demuestran la viabilidad de los vuelos transoceánicos en escalas y en solitario. En los años treinta comienza el establecimiento de las líneas regulares de correo entre Europa, África y América.<sup>1</sup>

Posteriormente, la segunda guerra mundial, causó un avance tecnológico importante como el radar, el motor de reacción entre otros. También las comunicaciones se sofisticaron de manera importante, convirtiendo este medio de transporte en el más rápido de todos los existentes. En los años sesenta y setenta se desarrolla la aviación comercial a gran escala, produciéndose un incremento considerable del transporte aéreo de pasajeros y mercancías.

---

<sup>1</sup> Revista Aeroplano. Revista de Historia Aeronáutica. Año 2002. Nº 21. MINISTERIO DE DEFENSA. MADRID – ESPAÑA.

La regulación del tráfico aéreo está controlada a través de la IATA, quedando el mundo subdividido en tres zonas de tráfico de conferencia denominadas:

- TC1: América
- TC2: Europa, África y Oriente Medio.
- TC3: Resto de Asia y Oceanía.

Como medio de transporte rápido y seguro se constatan las siguientes características esenciales:

- **Rapidez.-** Es el medio de transporte más veloz existente, por lo que se adapta a un proceso logístico ideal.
- **Seguridad.-** Es el medio de transporte más seguro de los existentes, teniendo unos índices de seguridad muy altos.
- **Flexibilidad.-** Hay una gran diversidad de aviones acondicionados al tipo de carga a transportar, con una capacidad de más de 100 toneladas.
- **Control de seguimiento.-** Los sistemas de controles electrónicos, permiten un seguimiento exhaustivo del lugar exacto donde localizar las mercancías a cada momento.
- **Globalización internacional.-** Es un sistema de transporte que, por sus características, permite una adaptación y conexión con cualquier punto del globo terráqueo.

La **carga y estiba** de la mercancía es un proceso minucioso, donde se debe tener muy en cuenta, las dimensiones y pesos de la mercancía a movilizar para de esta manera mantener equilibrado el centro de gravedad del tipo de aeronave.

Para este proceso, las compañías aéreas disponen de unas hojas de carga y centrado donde se establecen datos sobre peso del avión, del combustible, peso máximo

admisibles al despegue, situación del centro de gravedad, la carga máxima que soportan las zonas de carga (payload<sup>2</sup>).

### **Coeficiente de estiba IATA**

Es la base de aplicación de las tarifas aéreas entre el volumen y el peso de las mercancías y se define a partir de la siguiente fórmula:

$$PV = (L \times A \times H) / 6.000$$

PV: Relación de peso y volumen.

L: Longitud exterior (cm).

A: Anchura exterior (cm).

H: Altura exterior (cm)

Todos estos procesos son llevados a cabo por personal especializado, los cuales son conocidos como agentes de carga. El agente de carga aérea se especializa en el transporte de diferentes tipos de mercancías y las características y requerimientos específicos del transporte combinado a la información de rutas, le permiten seleccionar la forma de envío más favorable para su cliente, responsabilizándose de la reserva de la carga, seguimiento y control de la misma hasta su lugar de destino, asesorando permanentemente, preparando y concluyendo el contrato de transporte aéreo.

Para las operaciones de carga y descarga es aconsejable autorizar la carga, utilizando para ello equipos contenedores y pallets, garantizando con ello una manipulación adecuada durante la operación logística. Esta actividad es desarrollada por empresas intermediarias de carga llamadas consolidadoras. .

El cargamento consolidado es el agrupamiento de mercancías pertenecientes a varios consignatarios, se llama consolidada a la carga surtida, empacada o envasada en

---

<sup>2</sup> Payload. Es la capacidad de carga de un avión o una nave espacial

partidas de pesos y dimensiones variables. También puede ser la carga fraccionada que ha sido embalada en dimensiones normalizadas y que puede ser manipulada mecánicamente por el equipo del aeropuerto.

Este tipo de carga es adecuado por aquellos que necesitan transportar mercancía en cantidades mínimas. Mediante las cargas consolidadas se evita subutilizar espacios y el envío resulta más económico. Sin embargo, existen ventajas y desventajas al contratar este tipo de servicios:

Son ventajas de la carga consolidada

- Posibilidad de enviar mercancías en pequeños volúmenes, y cancelar únicamente por la carga a transportar.
- Posibilidad de llegar con la carga a más cantidad de destinos.
- Rapidez en la entrega de la carga; mediante el transporte aéreo se puede llegar por ejemplo de Europa a Ecuador en menos de 24 horas.
- La transportación es más segura por cuanto la carga no está expuesta a mayor manipulación.

Son desventajas de la carga consolidada

- No se puede transportar grandes volúmenes de carga por el espacio corto en las bodegas de la aeronave
- Determinados productos, no se pueden transportar por vía aérea (químicos, aerosoles, explosivos, etc.)

Toda actividad de consolidación de carga aérea implica un proceso que debe ser minuciosamente diseñado y ejecutado, instrucciones del proveedor o importador, dependiendo del Incoterms negociado, para que la carga llegue a destino en las mismas condiciones en que fue embarcada; sin embargo, no siempre se cumple esta

filosofía y en muchas ocasiones se han detectado inconvenientes al momento en que la carga es desconsolidada, acarreado con ello problemas y dificultades al momento de la nacionalización. Estos inconvenientes tienen relación con diferencias de pesos, en la denominación de los bultos, error en la rotulación, datos del importador cambiados, entre otros.

## **1.2. Delimitación del tema**

En las distintas actividades realizadas en el ámbito del comercio exterior, las desconsolidadoras juegan un papel muy importante. Su correcto desarrollo garantiza el éxito del flujo de mercancías y por ende, el dinamismo de las transacciones internacionales. El desarrollo del presente proyecto, parte de un breve análisis basado en la técnica de la observación por parte de las autoras; esta observación revela los problemas más comunes que se dan día a día en los procesos de las desconsolidadoras en el distrito aéreo de Guayaquil.

Ante los continuos inconvenientes presentados entre los importadores con los funcionarios de la secretaria nacional de aduanas, ocasionados por un marcado descontrol entre el consolidador en origen y su agente en destino, se estima necesario encontrar una solución a esta problemática, la cual generará un impacto positivo en el proceso de nacionalización de mercancías.

Siendo así, el presente trabajo propone el ***“diseño de un mecanismo de control interno que permita brindar mejoras logísticas para las consolidadoras en las importaciones aéreas del Distrito aéreo de Guayaquil”***.

## **1.3. Justificación e Importancia de la Propuesta**

Como se mencionó anteriormente, un comercio libre y sin trabas para alcanzar y dinamizar el proceso de crecimiento debe basarse en la movilidad internacional de los

factores productivos. Al ser las consolidadoras parte fundamental para la cristalización del comercio exterior, su relevancia es tal que, dinamiza el comercio global.

La presente propuesta, va dirigida especialmente a las empresas dedicadas a la consolidación de carga aérea y a sus agentes desconsolidadores, cuya carga tiene como destino final el distrito aéreo de Guayaquil. Entre sus finalidades, el presente proyecto pretende detectar exhaustivamente las anomalías u obstáculos que inciden en el normal desenvolvimiento de los procesos internos de las desconsolidadoras de carga aérea. A partir del diagnóstico, se diseñará una propuesta que busque fomentar un mejor control interno en las operaciones logísticas de embarques y arribo de las cargas aéreas competencia del distrito aéreo de Guayaquil dado que es imperante emendar errores que a la postre causan perjuicios.

La presente propuesta, tiene como principal objetivo proporcionar una herramienta que constituya la base fundamental para el control interno operacional; así como, también darle un adecuado proceso que permita desterrar errores y unificar procedimientos concordantes con las transnacionales empresas consolidadoras internacionales.

#### **1.4. Objeto de la Investigación**

##### **Objetivo General**

Diseñar un mecanismo de control interno que permita brindar mejoras logísticas para las desconsolidadoras en las importaciones del Distrito aéreo de Guayaquil posterior a la elaboración de un diagnóstico que determine las falencias más recurrentes de este tipo de empresa.

## **Objetivos Específicos**

- a. Confirmar e identificar cuáles son las falencias, dificultades y errores más comunes que se cometen en las empresas consolidadoras cuyos agentes operan en el distrito aéreo de Guayaquil.
- b. Diseñar un mecanismo de control que permita mejorar los procesos operativos de las desconsolidadoras del distrito aéreo de Guayaquil.

### **1.5. Alcance de la propuesta**

La presente propuesta va dirigida de manera particular a las desconsolidadoras del distrito aéreo de Guayaquil; mediante el establecimiento de mecanismos de control que pretenden superar las dificultades logísticas que éstas tienen. Su mejoramiento no pretende beneficiar a una empresa o un grupo particular de empresas; se espera que el mejoramiento de sus procesos, dinamice los procesos aduaneros en beneficio del sector importador Guayaquileño y del país en general.

### **1.6. La problemática de las desconsolidadoras en el distrito aéreo de Guayaquil.**

La transportación aérea es la solución inmediata a los inconvenientes presentados de manera imprevista en al sector importador, teniendo como punto de apoyo y asesoramiento en materia logística, a las agencias de carga, pero es frecuente la presencia de serios problemas al momento de llevar adelante la operación de transporte, relacionados con:

- Empaque y embalaje;
- Inadecuada documentación de embarque;
- Instrucciones de embarque incompletas;
- Diferencias en pesos, numero de bultos y dimensiones de la carga;

- Diferencias en las exigencias aduaneras de los distintos puertos;

Todos estos inconvenientes requieren soluciones inmediatas; para de esta manera cumplir con el principio mencionado al inicio de este párrafo, con relación a la transportación aérea, bajo la modalidad de carga consolidada.

**Empaque y embalaje.-** La incorrecta adecuación de la carga y la falta de conocimiento para su manipulación, provoca pérdidas económicas y daños materiales. Si a esto le sumamos el evidente mal etiquetado; seguro que generará problemas de reconocimiento en el almacenamiento temporal, repercutiendo retrasos en los procesos aduaneros que conllevan pérdidas inminentes para los importadores.

**Inadecuada documentación de embarque.-** La única forma de evitar erróneas declaraciones de mercancías transportadas es instruyendo al agente en el exterior a que junto a la carga se solicite el respectivo documento que acredite su venta, correctamente emitidas cumpliendo las disposiciones emitidas por el COMEX decisión No.1239 (Art. 3). Adicionalmente es importante solicitar la lista de empaque, lo que facilitará el reconocimiento en caso de que la mercadería sea sometida a control físico por parte de la SENA

**Incompletas instrucciones de embarque.-** La falta de comunicación entre consolidador y su agente; provoca malestar y desprestigio ante los clientes. Las instrucciones deben ser exactas y directamente a quien se encarga de preparar la carga para embarque, de tal manera que cumpla con lo dispuesto por el desconsolidador que es la persona que está en contacto directo con el importador en destino.

**Diferencias en peso, números de bultos y dimensiones de la carga.-** Generalmente no utilizan un código de barras, cuyo resultado es pérdidas económicas para el importador y pérdidas de los clientes asumidos por las consolidadoras.

**Diferencia en las exigencias aduaneras de los distintos puertos.-** Esto es la falta de conocimientos del agente del exterior y de la consolidadoras de carga sobre los procesos de desaduanización de mercancías en el país. Como consecuencia, se tiene una demora en la nacionalización o desaduanización de los bienes importados y la consecuente pérdida económica.

A estas dificultades se suma la existencia de empresas no autorizadas por la SENA E para operar como agentes de carga. Se conoce de empresas que han sido autorizadas por el organismo pertinente a realizar cualquier otra actividad pero que en la práctica se dedican a la consolidación y desconsolidación; estas empresas lógicamente no actúan de manera individual. El procedimiento es el siguiente: Una empresa autorizada, al no tener capacidad suficiente para operar, permiten a otra empresa (no consolidadoras) a actuar en su nombre. Estas empresas no autorizadas se las conoce como “empresas fantasma”. Los clientes son contactados estas empresas, ofreciendo el servicio de carga, proporcionando los datos de una empresa consolidadora. El problema radica en que no son empresas calificadas para tal actividad y por ende el cargamento corre el riesgo de no llegar a su destino o de llegar en condiciones inadecuadas. Adicionalmente, cuando una compañía participa en nombre de otra, se cometen delitos como: usurpación de identidad jurídica, evasiones tributarias, etc.

Estos son varios de los errores y de las dificultades observadas respecto a las consolidadoras que operan en el distrito aéreo de Guayaquil. Se estima que a los detalles observados se pueden sumar otros que aún no han sido identificados, por ello, la necesidad de validar lo observado y de ahondar en el tema.

### **1.7. Propuesta de mejoramiento**

El presente trabajo pretende brindar una propuesta que permita corregir los errores mencionados que se presentan en los agentes de carga del distrito aéreo de Guayaquil. Esta propuesta, se basa específicamente en:

**Mejoramiento en la comunicación.-** Con una comunicación fluida entre el importador y la consolidadoras se podrá evitar errores como falta de documentación, tiempos atrasados de entrega y demás problemas.

**Implementación de código de barras.-** Su intención obedece a la fácil identificación de los bienes; de esta forma, se podrá tener mayor precisión y se podrá también optimizar recursos cronológicos, económicos y de talento humano.

**Utilización de implementos electrónicos.-** Haciendo uso de la tecnología, se propondrá utilizar implementos electrónicos como GPS que permitan monitorear el lugar de tránsito en el que se encuentra el bien. Así se podrá tomar medidas que evite que este se extravíe hacia un destino equivocado

**Integración horizontal con empresas aliadas.-** Se planteará la propuesta de integración horizontal con empresas aliadas en la transportación internacional de mercancía como son: empresas de carga y embalaje, courier's, entre otras. De esta forma, se podrá ofrecer un servicio más completo que facilite la fluidez de mercancía.

**Diseño de indicadores de gestión.-** Basados en sistemas de gestión como son las normas ISO determinar indicadores de gestión que sean un insumo en el buen desempeño de las consolidadoras.

## **1.8. Hipótesis**

La presente propuesta pretende mejorar procesos de suma importancia en las actividades de comercio exterior de nuestro país y en especial de nuestra ciudad y región. Por ello, se estima lo siguiente: *“La aplicación de un mecanismo de control interno permitirá mejorar la logística de las consolidadoras en las importaciones del distrito aéreo de Guayaquil”.*

## 1.9. Metodología a seguir

Para poder cumplir con los objetivos planteados en la presente propuesta es necesario realizar una serie de actividades que permitan diseñar un mecanismo de control; estos pasos a seguir se los conoce como planeación o metodología a seguir. El objetivo central de la propuesta es diseñar un mecanismo de control; para poder conseguirlo, es necesario completar tres etapas:

- a. Identificación de los problemas,
- b. Validar o verificar los problemas, y;
- c. Diseñar la propuesta.

La metodología de la presente propuesta será la siguiente:

- a. Primera etapa: Identificación de los problemas: Durante el desarrollo del capítulo 2, se realizará una revisión exhaustiva de cada una de las variables en las que intervienen las consolidadoras del distrito Guayaquil. La actividad específica será:
  - Realizar una revisión de las principales dificultades logísticas de las consolidadoras del distrito aéreo de Guayaquil.
- b. Segunda etapa: Validar o verificar los problemas. Durante el desarrollo de capítulo 3 se validaran las problemáticas identificadas (u observadas); para ello, será necesario:
  - Realizar una encuesta a varias empresas consolidadoras del distrito aéreo de Guayaquil; de esta forma, se intenta verificar si las dificultades mencionadas coinciden con las dificultades observadas previamente.
  - Analizar cada una de las dificultades y encontrar su origen o causa raíz.

- c. Tercera etapa: Diseñar la propuesta: Con la información recopilada en las etapas anteriores se diseñará la propuesta de mejora. El capítulo 4 se centrará en el diseño del mecanismo de control para la mejora logística; para ello será necesario:
- Plantear una lluvia de ideas que permita minimizar las dificultades o solucionarlas completamente.
  - Esquematizar las ideas y redactarlas como propuesta de mejora.
  - Diseñar el mecanismo de control.

## CAPITULO II

### DELIMITACIÓN TEÓRICA DE LAS IMPORTACIONES EN EL ECUADOR CASO: CONSOLIDADORAS DEL DISTRITO DE GUAYAQUIL

#### 2.1. Antecedentes: Breve reseña del comercio global<sup>3</sup>

Para iniciar este capítulo se definirá en primera instancia al comercio global como el acto de comprar y vender bienes y servicios entre países, comúnmente llamado también “comercio internacional”. Dado a que la globalización ha hecho del mundo un lugar mucho más pequeño, estos bienes y servicios pueden viajar más lejos y más rápido, lo que se puede visualizar claramente al encontrar distintos productos de todas partes del mundo en cualquier supermercado o tienda del barrio. Cabe resaltar que el comercio internacional está considerado como uno de los factores primarios para conocer si un país se desarrolla adecuadamente y afecta en gran medida a la evolución de las economías de los diferentes países.

El comercio internacional ha sido desde su inicio el mismo, pues desde la época del trueque hasta la actualidad no ha sido modificado, ya que existen: un comprador, un vendedor, un producto y un precio (otro producto en caso del trueque). Desde los años 80's se ha observado importantes variaciones en las actividades de comercio internacional, que han traído consigo nuevos modelos de comercialización; esto a su vez, ha dado lugar a cambios significativos en las características de los productos, haciéndolos de mayor calidad, con un mayor valor agregado y más atractivos para otros mercados.

---

<sup>3</sup> Nire Blog (2008). Antecedentes del Comercio Internacional. Extraído el 24 de octubre del 2011, del sitio web <http://erick-cesar-gutierrez-com18.nireblog.com/post/2008/04/18/antecedentes-del-comercio-internacional>

Es valioso destacar que el comercio internacional es importante en la medida que contribuye a aumentar la riqueza de los países y de sus pueblos, riqueza que es medida por medio del PIB, el cual es un indicador de la producción de bienes y servicios de lo que un país genera al año. Con esta base se ha defendido la libertad de comercio, ya que el mismo se constituye en una herramienta que permite lograr la mejora de las condiciones de vida y de trabajo de la población mundial, además de que es una fuente de ingreso de tecnología a los países, ya sea por vía del ingreso de maquinarias y equipos o por el ingreso de conocimientos, que le permitirán a los países receptores mejorar sus técnicas de producción, lo que se reflejará en una mayor cantidad de productos con el uso de menos factores productivos y en una mejor calidad de los mismos.

## **2.2. El transporte de carga aérea**

El transporte aéreo es una forma más rápida y efectiva para el transporte de mercancías que se utilizan en el desarrollo de las actividades del comercio internacional. Sin embargo constituye uno de los más costosos precisamente por las circunstancias que involucran los diversos factores de la transportación como son los diferentes elementos constitutivos del medio de transporte aéreo, llámese estos combustibles, tripulación, personal operativo, medio de desarrollo de la actividad, etc., que son coadyuvantes a proporcionar la rapidez y efectividad de la transportación.

### **2.2.1. Emprendimiento de desarrollo económico en el transporte aéreo**

Al hablar del transporte aéreo de carga, debemos hacer referencia a que es el medio de más reciente desarrollo, y por tanto el más moderno. Actualmente se han invertido 4 millones de dólares en la nueva terminal de cargas aéreas en el aeropuerto José Joaquín de Olmedo de Guayaquil, y tiene un área operativa (7.290 m<sup>2</sup>), casi la mitad de toda la infraestructura. Además posee un patio de maniobras, zona de distribución, courier, almacén temporal, regímenes especiales, aduana y parqueos.

La difusión de tarifas, rutas, vuelos y de mecanismos estratégicos en la transportación de las mercancías pueden advertirse fácilmente a través de las publicaciones internacionales a la que tenemos acceso por consulta directa o a través de la tecnología del internet que hoy en día constituye uno de los medios de difusión y comercialización muy necesaria o simplemente en comunicación con nuestro agente de carga.

Cada uno de los factores atribuidos al transporte aéreo, remarca la diferencia con los otros medios de transporte como son el terrestre y el marítimo; pues, el primero de los nombrados esto es la transportación aérea convierte a la gestión del comercio internacional en un aspecto muy sensitivo por el alto costo pero con diametral seguridad lo que hace que incida remarcadamente en el proceso logístico.



Rutas de Transporte Aéreo 1

### **Desarrollo económico en el transporte de mercaderías**

Dentro del engranaje productivo de un país, encontramos que el comercio de bienes es una forma efectiva y de efecto inmediato para dinamizar la economía, pues en este proceso intervienen varios actores quienes requieren bienes de cualquier tipo y de diferente origen.

Es precisamente que la necesidad de cubrir una demanda, nace la urgencia de ser más competitivos demostrando ser eficientes con bajos costos de operación con ofrecimiento de un servicio idóneo y atractivo que brinde seguridad a los usuarios y por ende ganar espacio en el mercado internacional. Todo esto, con el único propósito de incrementar la economía mediante una oferta oportuna de los productos y poder satisfacer oportunamente la necesidad de la comunidad.

Por este motivo el transporte de carga por vía aérea es considerado como un dinamizador del comercio exterior, el cual ofrece un servicio ágil y oportuno, pero que tiene sus limitantes en cuanto a costos y capacidad de transporte.

### **Impacto sobre el comercio**

El precio de la gran mayoría de los bienes transados es exógeno para los países en vías de desarrollo. Si se encarece el transporte de las importaciones, eso implica una mayor inflación a causa del aumento en los costos de los bienes importados, lo cual en el caso de bienes intermedios y de capital aumenta también los costos de producción local.

Si se encarece el transporte de las exportaciones, eso implica una reducción de los ingresos del país exportador o simplemente una pérdida de mercado, dependiendo de la elasticidad de la demanda y la disponibilidad de sustitutos. Estimaciones econométricas sugieren que una duplicación del costo de transporte de un país particular implica una reducción de su comercio en un 80% o incluso más.

### **La influencia del transporte aéreo**

El flete internacional tiene un impacto sobre el comercio respecto a las tarifas arancelarias o el tipo de cambio monetario. Una reducción del costo de transporte fomenta directamente las exportaciones y las importaciones. Igualmente un aumento

del tipo de cambio (moneda nacional / moneda extranjera) hace más competitivas las exportaciones; y, una reducción del arancel aduanero nacional reduce el costo de las importaciones.

### **Impacto sobre el crecimiento económico**

Trabajos investigativos concluyen que a mayores costos del transporte conllevan a menores niveles de inversión extranjera; implica una menor tasa de ahorro, minimiza las exportaciones de servicios, decrecimiento de acceso a la tecnología y conocimiento y finalmente un repunte al desempleo.

Se estima que una duplicación del costo de transporte implica una reducción de la tasa de crecimiento económico en más de medio punto.<sup>4</sup>

Aunque este impacto parezca bajo, hay que tener en cuenta que un menor crecimiento a largo plazo redundaría en grandes diferencias en el ingreso per cápita. Variables geográficas que están relacionadas con los costos de transporte pueden explicar el 70% de la varianza estadística del ingreso per cápita entre países.

### **Aumenta la incidencia del costo del transporte**

Los países de América Latina y el Caribe, en promedio, pagan el 7,94% del valor de sus importaciones de bienes por el flete y seguro de su transporte internacional, lo que es casi un 50% más que el promedio mundial. Dentro de la región persisten grandes diferencias, siendo las economías del Caribe con índices más altos.

---

<sup>4</sup> RADELET, S. y SACHS, J. *“Shipping Costs, manufactured exports and economic growth”* Boston, 1998.

## **Creciente incidencia en el valor del bien transado**

Finalmente, incluso como porcentaje del valor del bien importado para muchos casos está aumentando la incidencia del costo del transporte internacional. Mientras que en el pasado se exportaban principalmente materias primas y bienes manufacturados, hoy en día es cada vez más común el comercio de bienes intermedios.

## **Las causas y efectos del costo de transporte**

El análisis y la reducción de los costos de transporte es un tema bastante complejo. La demanda por servicios de transporte es una demanda derivada del comercio, y este último está siendo influenciado por diferentes variables que también tienen un impacto sobre el costo del transporte.

## **Comparación entre demanda y oferta**

El costo del transporte en el fondo es el precio de un servicio, y se determina por la demanda y la oferta de éste servicio. En los mencionados análisis del impacto del costo de transporte sobre el comercio, el costo de transporte se incluye siempre como variable exógena; o sea, se estima una causalidad en una sola dirección – del transporte sobre el comercio. Sin embargo, un mayor volumen de comercio reduce los costos unitarios de transporte, y permite una mayor diferenciación entre diferentes servicios en cuanto a su velocidad, frecuencia, fiabilidad, y seguridad.

## **Comparación entre calidad y costo**

La producción de servicios de transporte, al igual que la producción de bienes, también está siendo afectada por avances tecnológicos. Con el uso de nuevas tecnologías de información y comunicación, mejoras en la infraestructura, y aprovechando la creciente tasa de contenedorización, hoy en día el mismo flete y seguro por tonelada de carga

puede comprar un servicio más rápido y seguro con una menor variabilidad del tiempo de entrega que hace una década. También cabe notar que las mayores exigencias del comercio en cuanto a velocidad han dado lugar a que simultáneamente esté aumentando la participación del transporte aéreo.

## **2.2.2. Transporte aéreo internacional de carga**

Dentro del escenario aeronáutico podemos contar con una de las actividades primordiales del desarrollo económico mundial como es el caso para el transporte aéreo de carga internacional, lo que fundamentalmente nos permite minimizar en el tiempo, el recorrido de largas distancias.

La utilización de un medio de transporte aéreo no obstante al elevado costo del servicio, representa indirectamente un ahorro en las finanzas de los comerciantes o de aquellos a quienes representan un interés económico, pues, a más del traslado de las mercancías de un país a otro, en el menor tiempo posible, se mantiene las máximas condiciones de seguridad y conservación. Es por ello que en los actuales momentos con el incremento de la modernización de las diferentes terminales aeroportuarias, ha permitido que se incremente el número de vuelo de los transportes aéreos de carga internacional.



Avión de Carga 1

### **2.2.3. Ventajas y desventajas del transporte aéreo de carga**

Las características que han hecho especialmente atractivo el servicio de transporte aéreo de carga es básicamente la factibilidad de transportación para mercancías de carácter urgente, de condiciones perecibles y del elevado costo unitario; factores importantes los constituyen además la facilidad de control en su trayecto itinerario, la protección y seguridad en el estado integral de la mercancía; la posibilidad de reserva de espacio y facilidad de trasbordo

Y seguimiento, la seguridad, la reserva de espacio, la facilidad de transbordo y la internacionalidad en la utilización del espacio aéreo de unos países por otro, logrando recorrer largas distancias en tiempos cortos. La aceptación de la mercancía para su transporte aéreo depende fundamentalmente de sus características y del tipo de avión en que se desea transportarla (mixto, carguero, convertible). Las mercancías cuya aceptación está limitada se denominan mercancías de trato diferenciado y están controladas por seguridad del avión y de las personas, incidiendo en esto, con ciertos bienes, por su tamaño, fragilidad y con mayor razón por su naturaleza como el caso de cargas peligrosas, perecibles, restos humanos, animales vivos etc. Sin embargo, la utilización del transporte aéreo se encuentra limitado por la necesidad de no contar con grandes infraestructuras modernas y seguras, así como por el elevado costo tarifario en comparación con otras vías de transportes.



Avión de Carga 2

#### 2.2.4. Qué es una aerolínea

Conceptualmente podemos definir a las aerolíneas o líneas aéreas, como el conjunto de medios de transporte aéreos dedicados exclusivamente a la prestación de servicios en el traslado de personas o de carga de diferentes naturalezas entre lo que se puede contar a los animales que precisamente requieren del más mínimo cuidado y protección. El flujo de la actividad aérea depende de su modalidad y del convenio a celebrarse entre la compañía aérea y la parte interesada situación por la que, las compañías aéreas a las cual realizan una de las modalidades de servicio que se denominan vuelos charters que en términos generales se aplica al vuelo que ha sido contratado expresamente para determinado viaje y al margen de los vuelos regulares, los vuelos charters son más baratos que los regulares.

Por otra parte las aerolíneas debidamente constituida y al amparo de las instituciones legales pertinentes se sujetan a los controles y disposiciones del derecho internacional aeronáutico, circunstancia por la que imperativamente el marco legal que constriñe la actividad de cada aerolínea, deben estar ajustados coordinadamente entre los diferentes países mundiales.

Específicamente la importancia de la aerolínea está reflejada por el mejor, oportuno y seguridad del servicio en cualquiera de las modalidades del vuelo.



Avión de Carga 3

#### **2.2.4.1. Responsabilidades de la aerolínea**

La aerolínea se responsabiliza de los daños que se hayan producido durante el transporte aéreo de las mercancías. Para tal efecto, el término “transporte aéreo” cubre el espacio de tiempo en que las mercancías se encuentran en un aeropuerto, a bordo de una aeronave o en cualquier otro lugar bajo la protección y responsabilidad de la aerolínea. Es decir, desde el momento en que recibe las mercancías hasta su entrega.

Sin embargo, la responsabilidad de la aerolínea sobre la carga está limitada, según las disposiciones de los convenios internacionales – Convenio de Varsovia, Protocolo de La Haya, Convenio de Montreal o las Condiciones para el Transporte de Carga Aérea.

En tal sentido, la responsabilidad está limitada por kilo de mercancía dañada, pérdida o transportada con retraso, en 17 Derechos Especiales de Giro, en las actualidades equivalentes a 24 dólares americanos. Este límite puede ser incrementado cuando el usuario, al momento de entregar la mercancía, declara un valor más elevado para el transporte. Veamos con un ejemplo cómo funciona esto en la práctica:

- Un embarque que pesa 50 kg y cuyo valor para el transporte ha sido declarado en US \$ 1.600.
- Vemos que el valor del embarque es mayor en US \$ 400 a la responsabilidad máxima de la aerolínea:  $US \$ 24 \times 50 \text{ kg} = US \$ 1.200$ .
- Para elevar la responsabilidad de la aerolínea hasta US \$ 1.600 y recibir el valor total del embarque en caso de una pérdida, el usuario deberá pagar adicionalmente al flete y otros cargos, el 0,5% de US \$ 400, es decir, US \$ 2.

Otra limitación de responsabilidad está determinada por la oportunidad para presentar los reclamos correspondientes. En efecto, las regulaciones vigentes establecen plazos de tiempo para efectuar reclamaciones en casos de mercancías dañadas, pérdidas o transportadas con retraso.

Todas ellas establecen, de manera similar, que la aerolínea debe ser informada, tan pronto como sea posible, de alguna irregularidad ocurrida al transporte de las mercancías con el fin de obtener las pruebas y evidencias necesarias. Es comprensible que estos plazos sean relativamente cortos para evitar la pérdida de pruebas del daño si es que éstas no se ponen inmediatamente por escrito.

Según el Convenio de Varsovia, el embarque fue entregado al consignatario en buen estado si éste no presenta una reclamación al momento de recibir las mercancías. No obstante, se permite la presentación de una reclamación por mercancías dañadas dentro de los 7 días de haber recibido la carga. Este plazo fue extendido por el Protocolo de La Haya a 14 días. Fines de semana y días festivos se incluyen en este plazo. La pérdida de algunas partes de un bulto es considerada como daño. La muerte de animales y el deterioro de plantas son también considerados como daño y están sujetas al límite indicado para la presentación de una reclamación. En los países donde se aplican la Condiciones para el Transporte de Carga, el plazo máximo para presentar una reclamación por carga que haya arribado dañada son 7 días a partir de la fecha en la que el consignatario recibió la carga.

En los casos de presentación de reclamaciones por demoras en el transporte de mercancías, el Convenio de Varsovia establece un plazo de 14 días, el Protocolo de La Haya lo incrementó a 21 días, y las Condiciones para el Transporte de Carga establecen 14 días. Los documentos y formularios son similares a los de reclamaciones por daño.

Generalmente los daños sufridos por demora en embarques de flores o de peces tropicales son considerados, erróneamente, como demora cuando en realidad constituyen daño a mercancías, por lo cual se deben observar los plazos correspondientes a mercancías dañadas.

El plazo para presentar reclamaciones por demoras empieza el día que se le avisó al consignatario la llegada de la carga. No es necesariamente el mismo día que se le entrega la carga.

Finalmente, el plazo para presentar las reclamaciones por pérdida de las mercancías no ha sido tomado en cuenta ni por el Convenio de Varsovia ni por el Protocolo de La Haya. No obstante, las Condiciones del Contrato de Transporte de Carga de la mayoría de aerolíneas establecen como límite un período de 120 días de haberse emitido la guía aérea. Una vez vencido este plazo, no se aceptará una reclamación por pérdida.

En los casos de pérdidas parciales, una simple anotación en la guía aérea será considerada como la presentación de una reclamación. Si, por ejemplo, se firma haber recibido sólo 6 piezas de 8 que indica la guía aérea.



Avión de Carga 4

## **2.2.5. Los gestores en la transportación aérea**

### **2.2.5.1. Qué es un agente de carga internacional**

El agente de carga internacional es la persona que tiene como objeto principal el de recibir mercancías para realizar embarques, así como también como para consolidar y desconsolidar mercancías que serán transportadas por vía aérea, pudiendo actuar como operador de transporte multimodal. En el ámbito aéreo, el agente de carga

internacional se compromete a efectuar consolidación, es decir, agrupar mercancías pertenecientes a varios consignatarios, reunidas para ser transportadas de un aeropuerto con destino a otro aeropuerto, en contenedores o similares, siempre y cuando se encuentren amparadas por un mismo documento de transporte. Para tal efecto, procederá a emitir la carta de porte aéreo consolidada. El agente de carga se sujetará de todos los detalles del envío, como documentación, porte, almacenaje, incluso de embalaje de las mercancías; preparan un manifiesto de carga para la aerolínea detallando las distintas partes del envío consolidado y, por último, prepara la carta de porte aéreo consolidado que abarca el conjunto del envío.

*Los agentes de carga internacional requieren contar con autorización emitida por la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones – DGAC MTC, así como por la Intendencia Nacional de Técnica Aduanera de la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria – SUNAT, debiendo cumplir las reglas técnicas establecidas por la Asociación Internacional de Transporte Internacional (conocida en sus siglas en inglés como la IATA).*

En la operativa del transporte aéreo, la labor del agente de carga es fundamental, porque se obliga a efectuar gestiones no solo con el exportador e importador, sino, también con las aerolíneas, agentes de aduana, depósitos aduaneros, etc. En tal sentido, es la persona que sirve de eslabón para coordinar el desenvolvimiento de la actividad del transporte internacional de carga aérea.

#### **2.2.5.2. Quienes son los usuarios de los servicios de transporte aéreo de carga internacional**

Se entiende por usuario del transporte aéreo de carga internacional a toda persona que por sí solo o a través de otras que actúan a su nombre y representación, previamente celebre un contrato de transporte aéreo de carga con una aerolínea. Este usuario

puede ser el dueño de la mercancía o podrá delegar a un consignante o consignatario la representación para efectuar las gestiones vinculadas al transporte aéreo.

En tal sentido, el consignante es la persona natural o jurídica que envía mercancías a través de una aerolínea - a su destinatario ubicado hacia el exterior; destinatario conocido como el consignatario, la persona natural o jurídica a cuyo nombre se encuentra manifestada la mercancía o que la adquiere por endoso de la carta de porte aéreo, por lo cual el transportista aéreo deberá entregarle dicha mercancía.

En tal sentido, el exportador o su representante actuarán como consignante, mientras que el importador será el consignatario de la mercancía.

### **2.2.5.3. Qué son los depósitos temporales**

Son bodegas destinadas a la custodia temporal de las cargas de mercancías transportadas por vía aérea. Estos depósitos temporales son considerados depósitos temporales donde ingresa, permanecen y salen las mercancía una vez que se hayan culminado los trámites y cumplido la formalidad en el despacho aduanero o hasta cuando la autoridad aduanera autorice su salida por otras circunstancias, sujetando al administrador del depósito temporal, la responsabilidad que recae e implica sobre la mercancía.

### **2.2.6. Los servicios aeroportuarios**

#### **2.2.6.1. Qué son los servicios aeroportuarios**

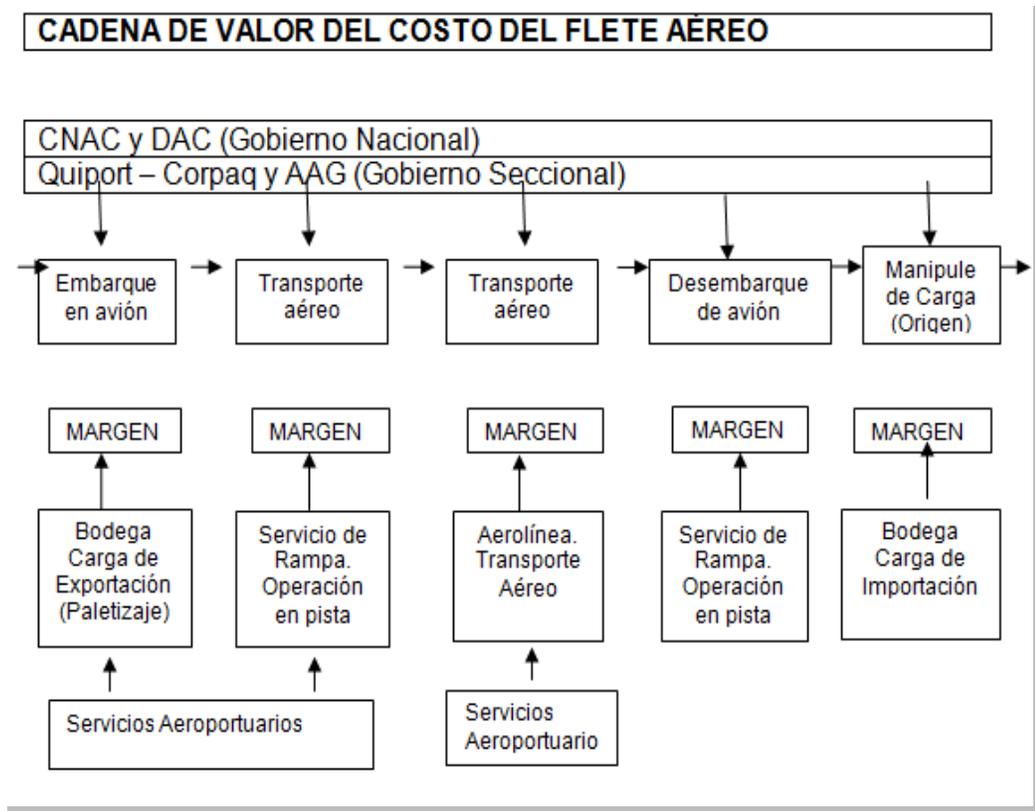
Los servicios aeroportuarios son aquellos servicios prestados por los operadores de servicios aeroportuarios dentro y fuera de plataforma, vinculados a servicios prestados directamente a aeronaves o con ocasión del transporte aéreo, cuando para su ejecución se utilizan equipos e infraestructura especializada.

### 2.2.6.2. Quiénes son los operadores de servicios aeroportuarios

Operadores de Servicios Especializados Aeroportuarios, son las personas naturales y/o jurídicas que prestan servicios aeroportuarios especializados, certificadas por la DGAC (dirección general de aviación civil) y que cuentan con autorización del administrador aeroportuario para ingresar a la plataforma.

En tal sentido, podemos considerar como operadores aeroportuarios a las aerolíneas, los agentes de carga internacional, los terminales de carga aéreo, los terminales de almacenamiento, así como también a las empresas administradoras de los aeropuertos internacionales.

### 2.2.6.3. Cuáles son los servicios aeroportuarios



CNAC, Concejo nacional de Aviación Civil

DAC, Dirección de Aviación Civil

AAG, Autoridad Aeroportuaría de Guayaquil

Fuente: Dirección de Aviación Civil.

**Elaborado:** Las Autoras

## **2.2.7. La carga en el transporte aéreo**

### **2.2.7.1. Qué es la carga aérea**

La carga es el conjunto de bienes o mercancías protegidas por un embalaje apropiado que permite agilizar la manipulación, embarque, descarga o transporte aéreo. Es común considerar como carga a cualquier mercancía, incluso si ésta última no fue consolidada. La mensajería, los suministros y el equipaje acompañado no están considerados como carga.

### **2.2.7.2. Tipos de carga**

#### **Qué tipos de carga pueden ser transportadas por vía aérea**

En el transporte internacional, existen los siguientes tipos de carga:

### **2.2.7.3. Carga general**

Puede ser suelta y unitarizada.

1. Carga suelta, cuando se transportan mercancías individuales, manipulados como unidades separadas, fardos, paquetes, sacos, cajas, tambores, piezas atadas, etc.
2. Carga unitarizada, cuando la mercancía es colocada en artículos individuales, tales como cajas, empaques u otros elementos desunidos o carga suelta agrupados en unidades como preslingas, paletas y contenedores, listos para ser transportados.

La carga general unitarizada es apropiada para el transporte aéreo ya que permite un manipuleo seguro, evitando daños y protegiéndola de la degradación térmica y

biológica; un manipuleo rápido y eficiente. Por tal motivo, en el transporte aéreo se utiliza una alta proporción de carga unitarizada que puede ser preparada por el exportador, el agente de carga o por la propia aerolínea.

#### **2.2.7.4. Carga perecible**

Se denominan carga perecible a aquellos productos cuyas propiedades físicas, químicas o microbiológicas no le permiten tener una duración en el tiempo o en el ambiente, tales como los productos de origen animal y vegetal en estado primario, por lo cual van a necesitar condiciones especiales para su conservación, tales como refrigeración, preservantes, bolsas al vacío, etc. Se consideran perecibles a las frutas y verduras, carnes y derivados, pescados y mariscos, peces ornamentales, productos lácteos, flores frescas y follajes. Por su naturaleza, esta carga suele utilizar transporte aéreo.

Dentro de las cargas perecibles se puede incluir productos tales como: productos farmacéuticos (vacunas, y drogas), órganos vivos, tejidos, cultivos, productos biológicos; también puede incluir también las expediciones de animales vivos que son enviados vivos pero que en destino serán sacrificados y convertidos en alimentos (ej. Pollitos de un día).

En el grupo de carga perecible, podemos considerar a la Carga Húmeda<sup>10</sup>, aquella por su naturaleza genera una gran cantidad de líquido o vapor y requiere de embalaje especial para evitar derrames o filtraciones que pudieran producir corrosión a los metales de los aviones, o dañar a otras cargas. Dentro de la carga húmeda podemos considerar: mariscos, pescado fresco, aceitunas en salmuera, cueros salados para curtiembre, carnes, jugos, etc.

#### **2.2.7.5. Carga frágil**

Consisten en productos susceptibles de dañarse o destruirse con rapidez y facilidad, por lo cual requieren ser manipulados con extremo cuidado, utilizando materiales de embalaje adicionales tales como el plástico, espuma de poliuretano, tecnopor, zunchos, trincas, material sintético o metálico, etc., además de etiquetar la carga con señales o instrucciones de manipulación. El transporte aéreo resulta idóneo porque su rapidez reduce más el riesgo de daño o destrucción de dicha carga, tales como los artículos de vidrio o porcelana, aparatos electrodomésticos, artesanías, medicinas, etc.

#### **2.2.7.6. Carga valorada**

Carga Valorada es toda aquella que contenga uno o más de los siguientes artículos:

- Cualquier artículo que tenga un valor declarado para el transporte de US\$ 1.000 por kilogramo o más.
- Oro en cualquier forma, platino, y metales de platino (paladio, iridio, rutenio, osmio y rodio) excluyendo los isótopos radiactivos de los mencionados metales y mezclas que estén sujetas a los requerimientos de mercancías peligrosas.
- Billetes de banco de curso legal, cheques de viajero, pólizas, acciones, sellos de correo y tarjetas de banco o crédito listas para ser utilizadas.
- Piedras preciosas, diamantes, incluyendo los diamantes industriales, zafiros, rubíes, esmeraldas y perlas reales incluyendo las perlas cultivadas.
- Joyería y relojes hechos de plata y/u oro, y/o platino.
- Artículos hechos de oro y platino distintos, incluyendo aquellos enchapados en oro o platino.

### 2.2.7.7. Carga peligrosa

#### Qué son las mercancías peligrosas

Las mercancías peligrosas son materias u objetos que presentan riesgo para la salud, para la seguridad o que pueden producir daños en el medio ambiente, en las propiedades o a las personas. El término mercancía peligrosa se utiliza en el ámbito del transporte; en los ámbitos de seguridad para la salud o etiquetado se utiliza el término sustancia o preparado peligroso.

#### Cómo se clasifican las mercancías peligrosas

Todas las mercancías peligrosas están clasificadas atendiendo a sus características químicas y a su grado de peligrosidad. Las regulaciones de la IATA establecen la siguiente clasificación:

<b>Clase 1</b>	Materias y objetos explosivos.
<b>Clase 2</b>	Gases Inflamables - No inflamables - No tóxicos - Tóxicos.
<b>Clase 3</b>	Líquidos inflamables.
<b>Clase 4.1</b>	Materias sólidas inflamables, materias autorreactivas y materias explosivas desensibilizadas sólidas.
<b>Clase 4.2</b>	Materias que pueden experimentar inflamación espontánea.
<b>Clase 4.3</b>	Materias que al contacto con el agua desprenden gases inflamables.
<b>Clase 5.1</b>	Materias comburentes.
<b>Clase 5.2</b>	Peróxidos orgánicos.
<b>Clase 6.1</b>	Materias tóxicas.
<b>Clase 6.2</b>	Materias infecciosas.
<b>Clase 7</b>	Materias radioactivas.
<b>Clase 8</b>	Materias corrosivas.
<b>Clase 9</b>	Materias y objetos que presentan peligros diversos.

## **Clase 1: Materias y objetos explosivos**



Son materias u objetos que, debido a una reacción química desprenden gases a una temperatura o velocidad que puedan producir daños o reacciones exotérmicas.

Dentro de esta clase las materias y los objetos se subdividen en función del riesgo de explosión en masa, de proyección o de incendio. Ejemplos: Fuegos artificiales, bengalas, bombas, cohetes, municiones, mechas, detonadores.

En tal sentido, los materiales explosivos se clasifican en las siguientes divisiones:

- División 1.1: Sustancias y objetos que representan un riesgo de explosión de toda la masa.
- División 1.2: Sustancias y objetos que representan un riesgo de proyección, pero no un riesgo de explosión de toda la masa.
- División 1.3: Sustancias y objetos que representan un riesgo de incendio y un riesgo que se produzcan pequeños efectos de onda de choque.
- División 1.4: Sustancias y objetos que no representan un riesgo considerable.
- División 1.5: Sustancias muy insensibles que no representan un riesgo de explosión de toda la masa.
- División 1.6: Objetos sumamente insensibles que no representan riesgo de explosión de toda la masa.

## **Clase 2: Gases**

Son materias que a presión normal y 20° C se encuentran en estado gaseoso o bien con una presión de vapor superior a 3 bares a 50° C. Los gases pueden presentarse licuados, comprimidos o refrigerados.

En función de sus propiedades pueden clasificarse como asfixiantes, comburentes, inflamables o tóxicos. En virtud de esta clasificación se establecen tres divisiones.

**1.1 Gases inflamables.-** Son aquellos que, a 20°C y a una presión de 101,3 kPa:

1. Son inflamables en mezcla de proporción igual o inferior al 13% en volumen.
2. Tiene una gama de inflamabilidad con el aire de al menos 12%.



Esto es, resumiendo, gases que pueden inflamarse en contacto con una fuente de calor. Ej. Propileno, etano, butano.

**1.2 Gases no inflamables no tóxicos.-** Son gases que:

1. Diluyen, sustituyen o desplazan el oxígeno del aire produciendo asfixia.
2. Tienen características comburentes y favorecen la combustión en mayor medida que el aire. Ej. oxígeno, helio.
3. No pueden adscribirse a ninguna de las demás clases.



**1.3 Gases tóxicos.-** Pueden producir, por inhalación, efectos agudos o crónicos o irritantes, e incluso la muerte. Los gases tóxicos pueden, además, ser inflamables, corrosivos o comburentes. Eje, cloro.



### **Clase 3: Líquidos inflamables**

Son líquidos cuyo punto de inflamación<sup>13</sup> es de 60° C. Estas materias pueden presentar, además, características tóxicas o corrosivas.



Ej. Tolueno, aguarrás, gasolina, pinturas, barnices.

La clase 3 comprende las siguientes sustancias:

1. Líquidos inflamables.
2. Explosivos líquidos insensibles.

#### **Clase 4.1: Materias sólidas inflamables, materias autorreactivas y materias explosivas desensibilizadas sólidas**

Son materias u objetos que en condiciones que se dan durante el transporte se inflaman con facilidad, sustancias que reaccionan espontáneamente (sólidos o líquidos) que pueden experimentar una reacción exotérmica. (Eje. Materias pulvurentas que en contacto con fuentes de calor); o materias inestables que pueden experimentar reacciones de descomposición exotérmicas. Ej. Nitratos, fibras de origen vegetal que humedecidas liberan calor, azufre.



#### **Clase 4.2: Materias que pueden experimentar inflamación espontánea**

Son materias que en contacto con el aire pueden calentarse o inflamarse y arder. Ej. Fósforo blanco, residuos de lana sucia, papel tratado con aceite no saturado, etc. Se tratan de sustancias que pueden experimentar calentamiento espontáneo en las condiciones que acontecen durante el transporte.

#### **Clase 4.3: Materias que al contacto con el agua desprenden gases inflamables**

Son materias u objetos que, en contacto con el agua reaccionan desprendiendo gases inflamables o que pueden formar mezclas explosivas con el aire. Eje. Bario, calcio, amalgama líquida de



metales alcalinos.

Los materiales clase 4.3 se dividen en aquellos que: producen inflamación espontánea en cualquier fase del procedimiento de ensayo; y aquellos que tienen emanación de gas inflamable a una velocidad superior a 1 litro por kilogramo/ fuerza de sustancia por hora.

### **Clase 5.1: Materias comburentes**

Son líquidos o sólidos que pueden provocar o favorecer la combustión (generalmente da lugar a reacciones que desprenden oxígeno) por tanto en contacto con otros materiales aumentan el riesgo de que se produzcan incendios y favorecen el desarrollo de los mismos. Ej. Nitrato amónico, permanganato sódico.

Las mezclas de sustancias comburentes con materias combustibles, e incluso con materias como azúcar, harina, aceites comestibles, aceites minerales, son peligrosas.

En contacto con ácidos líquidos, la mayoría de las sustancias comburentes producen una reacción violenta con desprendimiento de gases tóxicos.

### **Clase 5.2: Peróxidos orgánicos**

Los peróxidos orgánicos son sustancias susceptibles de experimentar descomposición exotérmica a temperaturas normales o elevadas. La descomposición puede producirse por efecto del calor, del contacto con impurezas, por rozamiento o impacto. Son materias derivadas del peróxido de hidrógeno, en el cual uno o dos de los átomos de hidrógeno son sustituidos por radicales orgánicos.

Los peróxidos orgánicos se dividen en:

- No más de 1% de oxígeno activo procedente de peróxidos orgánicos cuando su contenido de peróxido de hidrógeno sea de no más de un 1 %.

- No más de 0,5 % de oxígeno activo procedente de peróxidos orgánicos cuando su contenido de peróxido de hidrógeno sea de más de un 1% pero de no más de un 7%.

### **Clase 6.1: Materias tóxicas**

Materias que, en cantidades relativamente pequeñas, que pueden dañar a la salud del ser humano o causar su muerte por inhalación, absorción cutánea o ingestión. Ej. Metanol, cloruro de metileno.



Por su propia naturaleza, estas sustancias entrañan el riesgo de envenenamiento si entran en contacto con el cuerpo humano.

Casi todas las sustancias tóxicas desprenden gases tóxicos si un incendio las afecta o si se calientan hasta su descomposición.

### **Clase 6.2: Materias infecciosas**

- Materias de las que se sabe o se cree que contienen agentes patógenos, es decir, microorganismos (bacterias, virus, priones) que pueden provocar enfermedades a los animales o a los seres humanos. Ej. muestras de diagnóstico o ensayo.
- Productos biológicos, productos derivados de organismos vivos que requieran de tratamiento espacial para su transporte, Ej. material destinado a la confección de vacunas para seres humanos o animales.
- Cultivos, de laboratorio para el estudio de enfermedades humanas o animales.
- Especímenes de pacientes: Materiales animales o humanos extraídos de pacientes. Eje secreciones, excrementos, sangre o tejidos celulares.
- Microorganismos genéticamente modificados:



cualquier organismo que ha sido modificado mediante ingeniería genética que no se produce de forma natural.

- Desechos médicos o clínicos: material descartable de la práctica clínica en humanos o animales o bien de investigación biológica.

### **Clase 7: Materias radioactivas**



Son objetos o materias que contienen radionúclidos en los cuales tanto la concentración de actividad como la actividad total de la remesa excedan los valores específicos mínimos. Por sustancias fisionables se entiende al Uranio 233 y 235, Plutonio 239 y 241, así como cualquier combinación de éstos.

### **Clase 8: Materias corrosivas**

Las materias u objetos que, por contacto, dañan el tejido epitelial de la piel, las mucosas o los ojos; o que pueden dar lugar a daños en otras mercancías o en propiedades en caso de derrame. Eje. Ácido sulfúrico, hipoclorito sódico.



Todas las sustancias de la presente clase con efectos

destructivos en mayor o menor grado sobre materiales los metales o los textiles.



Además de actuar directamente de manera destructiva si entran en contacto con la piel o las mucosas, algunas de las sustancias de esta clase son tóxicas o perjudiciales. Su ingestión o inhalación de sus vapores pueden dar por resultado un envenenamiento y algunas de ellas pueden incluso atravesar la piel.

## **Clase 9: Materias y objetos que presentan peligros diversos**

Son materias que suponen algún tipo de peligro no contemplado entre los anteriores: dioxinas, polvos finos que pueden provocar daños en las vías respiratorias, pilas de litio, materias peligrosas para el medio ambiente, dentro de esta categoría la mercancía más común es el Hielo seco (CO<sub>2</sub>) que se usa para refrigerar diversos productos.

Las sustancias que se transportan o se presentan para su transporte a temperaturas iguales a 100°C.

Los organismos genéricamente modificados que no responden a definición de sustancias infecciosas pero que pueden provocar en animales plantas o sustancias microbiológicas modificaciones que normalmente no se producirían como resultado de la reproducción natural.

### **CARGAS AÉREAS DE MAYOR FRECUENCIA**

<b>Urgentes</b>	<b>Valiosa</b>	<b>Varios</b>	<b>Restringidos</b>
Percibles Flores, legumbres, alimentos. Medicinas: vacunas, etc. Repuestos. Periódicos, revistas, courier, documentos. Artículos para salvar vidas humanas.	Metales preciosos. Computadoras y sus Repuestos, partes costosas para Maquinarias. Herramientas. Obras de arte. Obras para exposición. Ferias.	Frágiles. Restos humanos. Efectos personales. Textiles, confección. Repuestos de aviones. Helicópteros, barcos. Automóviles.	Mercancía peligrosa. Productos químicos. Radiactivos Artesanías. Animales vivos.

### **2.3. Embalajes en el transporte aéreo**

#### **Cuáles son los embalajes utilizados en el transporte aéreo**

Son los recipientes y demás componentes o materiales necesarios idóneos a su función de contención.

Los embalajes son importantes porque permiten proteger la carga y preservar la calidad de las mercancías; además de facilitar su traslado, manipuleo, almacenamiento, unitarización y estiba de las unidades de carga en los contenedores o paletas.

Por estas razones, los embalajes deben efectuarse considerando el tipo, la naturaleza y el valor de la carga.

- a) Si se trata de carga convencional, se utilizan piezas individuales como cajones, cajas, tambores, sacos, fardos, paquetes, etc.
- b) Si se trata de carga perecible (hortalizas, espárragos, flores, carnes, etc.), se utilizarán embalajes cuyo material y/o diseño la conserven a una temperatura adecuada.
- c) Si se trata de carga frágil, los embalajes deben contener accesorios de protección (ejemplo: tecnopor) y etiquetas para su correcto manipuleo.

Los principales materiales de embalaje utilizados para el transporte aéreo son:

- Naturales: madera y textiles de fibras naturales, los cuales requieren certificados de fumigación.
- Cartón de paja y corrugados (cartón fibra), muy utilizados en el transporte aéreo
- Papel y materiales de cartón, solo o combinado.
- Metálicos, para transportar líquidos, polvos, cristales, etc.

- Sintéticos, plástico empleado como recipiente (sacos, bolsas, tambores, contenedores), en película termo formable o extensible y como material de amortiguación.



Cartón corrugado



Paletizado de madera Aserrada

Los embalajes más utilizados en el transporte de carga por vía aérea son los siguientes:

- Embalaje combinado. Toda combinación de embalajes para fines de transporte, que consta de uno o más embalajes interiores bien afianzados en un embalaje exterior, de conformidad con lo previsto en las disposiciones pertinentes de la OACI (“Instrucciones Técnicas para el Transporte sin Riesgo de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea”).
- Embalajes compuestos. Constan de un embalaje exterior y de un recipiente interior construido de modo tal que formen un embalaje integral. Una vez montada, dicho embalaje constituye una sola unidad integrada que se llena, almacena, transporta y vacía como tal.
- Embalajes de recuperación. Embalajes especiales en los cuales se acomodan bultos que contienen mercancías peligrosas que presentan deterioro, defectos o fugas, o mercancías peligrosas que se han derramado o filtrado, para su transporte por vía aérea con fines de recuperación o eliminación.
- Embalajes exteriores. La parte protectora exterior de los embalajes compuestos o combinados, junto con los materiales absorbentes, amortiguadores y todos los



otros elementos necesarios para contener y proteger los recipientes interiores o los embalajes interiores.

- Embalajes interiores. Embalajes que, para su transporte, requieren otro embalaje exterior.

### **EMBALAJES PARA MERCANCIAS PELIGROSAS**

- Embalajes intermedios. Embalajes que van entre los embalajes exteriores y los embalajes interiores.
- Embalajes no tamizantes. Embalajes que no dejan pasar sustancias secas comprendidas las materias sólidas finas que se producen durante el transporte.
- Embalajes reacondicionados. Son bidones de metal, plásticos y jerricanes que se limpian, restauran e inspeccionan.
- Embalajes transformados. Son bidones de metal y plásticos que son transformados de un tipo de la ONU o han sufrido el reemplazo de elementos que forman parte de su estructura.



Caja de Madera Natural 1



Caja de Cartón Prensado 1



Bidón de Tapa Fija 1

### **EN QUÉ CONSISTE EL MARCADO**

El marcado consiste en identificar cada una de las piezas de la carga, ya sea colocando la marca y número del embarque, datos del proveedor y consignatario, destino, peso, modelo y serie del producto, instrucciones de manipulación.

### **QUÉ SON LAS “PALETAS”**

Se trata de plataformas de carga que tiene dos bases separadas entre sí por soportes, o una base única apoyada sobre patas de altura suficiente, lo cual permite manipular y transportar la carga a través de camiones montacargas o camiones paleteros.



Pallet de Madera 1



Semi-Pallet 1



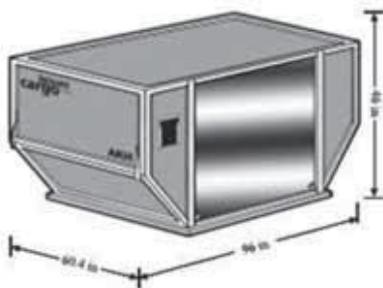
Pallet de Plástico 1

## QUÉ SON LAS “ULD”

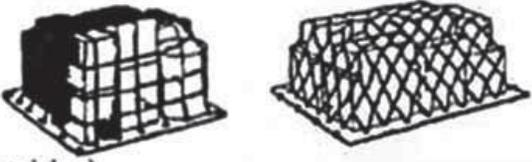
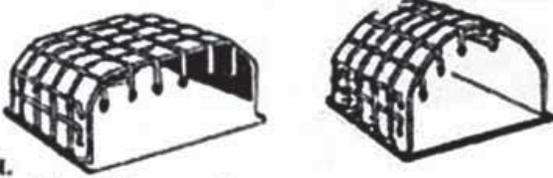
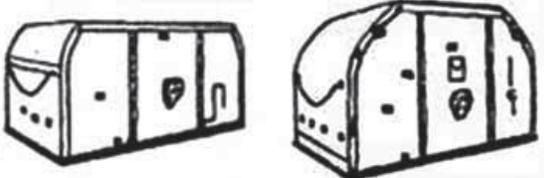
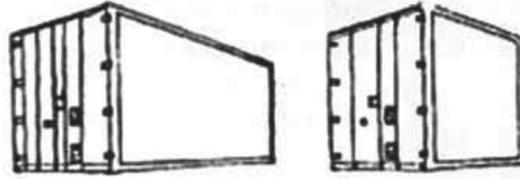
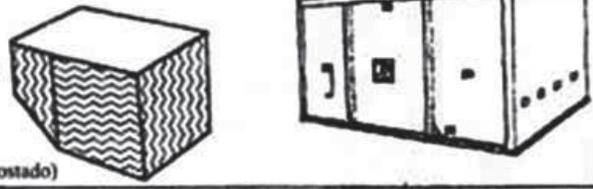
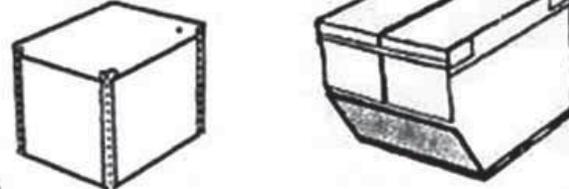
Se trata de la abreviatura inglesa de los Dispositivos Unitarios de Carga, consistentes en unidades de contenedor que se adaptan a las bodegas o compartimientos de las aeronaves. Los más conocidos son los iglúes estructurales (igloos), los contenedores de bodega inferior, las paletas-red-iglú, las unidades térmicas, etc.

Los contenedores aéreos permiten aprovechar al máximo la capacidad volumétrica del avión, reduce el efecto de la intemperie, evita robos y daños por manipuleo, reduciéndose además el número de piezas individuales.

Los sistemas restringidos de carga de los aviones y sus componentes: paleta más red, mas iglú no estructural o paleta más red.



## UNIDADES DE CARGA UNIFICADA (UKD) PARA TRANSPORTE AÉREO

Dimensiones de la base	Prefijo	Código e ilustración
<b>Paleta Red</b> 2,24 x 3,18 m (88" x 125") 2,24 x 2,74 m (88" x 108") 2,44 x 3,18 m (95" x 125") 2,44 x 6,05 m (96" x 235½")	P1  P2  P6  P7	<b>P</b>   <b>RED y PALETA DE AVIÓN</b> (El número está grabado en la base)
<b>Iglú Red</b> 2,24 x 3,18 m (88" x 125") 2,24 x 2,74 m (88" x 108") 2,44 x 3,18 m (96" x 125")	UA  UD  UQ	<b>U</b>   <b>IGLÚ NO ESTRUCTURAL.</b> (El número se muestra en la base de la estructura)
<b>Iglú Estructural</b> 2,24 x 3,18 m (88" x 125")  2,24 x 2,74 m (88" x 108")	AA SA  TA AD	<b>A o S o T</b>   <b>IGLÚ ESTRUCTURAL</b> (El número se muestra en el costado)
<b>Contenedor de Bodega Principal</b>  2,44 x 2,99 m (96" x 117½") 2,44 x 3,18 m (96" x 125") 2,44 x 6,05 m (96" x 238½")	AR BR AQ BQ AS BS	<b>A o B</b>   <b>CONTENEDOR DE BODEGA PRINCIPAL</b> (El número se muestra en el costado)
<b>Contenedor de Bodega Inferior</b>  1,53 x 1,56 m (60,4" x 61,5") 1,53 x 3,18 m (60,4" x 125")	AV  AW	<b>A</b>   <b>CONTENEDOR DE BODEGA INFERIOR</b> (El número se muestra en el costado)
<b>Contenedor No Certificado para Avión</b> 1,53 x 1,56 m (60,4" x 61,5") 1,53 x 3,18 m (60,4" x 125")	DV  DW	<b>D</b>   <b>CONTENEDOR NO CERTIFICADO</b> (Puede ser fabricado con materiales diferentes al metal. El número se muestra en el costado)

## UNIDADES DE CARGA UNIFICADA SEGÚN IATA

<b>Tipo de Unidad</b>	<b>Dimensiones externas (cm) L x A x Alt.</b>	<b>Volumen Interno (m3)</b>	<b>Capacidad Neta</b>	<b>Ejemplos de aviones adecuados</b>
10" Paleta con red	318 x 244 x 244 Contorno A	17,0	6654	B747, B747 COMBI
CTN de bodega principal	318 x 244 x 244 Contorno A	17,0	6474	B747, B747 COMBI
125" Paleta con red	318 x 244 x 193 Contorno B	10,7	5465	B747 COMBI, B707F, B727F, B737F, DC8F, DC9F, Electra
Paleta de bodega inferior 125"	318 x 224 x 157 Contorno B	10,3	5465 (aprox. 1.100 kg menos en bodega inferior)	B747 COMBI, B747, B707F, B727QC, B737QC, DC10, DC8F, DC9F, Airbus, Electra, L1011
Iglús estructurados para bodega inferior 125"	318 x 224 x 157 Contorno A	10,3	5379 (aprox. 1.100 kg menos en bodega inferior)	B747 COMBI, B747, DC10, DC9F, Airbus, Electra, L1011
Igloo para bodega inferior 125"	318 x 224 x 160 Contorno B	8,9	5335 (aprox. 1.100 kg menos en bodega inferior)	B747 COMBI, B747, B707F, B727QC, B737QC, DC10, DC8F, DC9F, Airbus, Electra, L1011
108" paleta con red	274 x 224 x 193 Contorno B	10,3	3490	B747 COMBI, B707F, B727F, B727QC, B737F, B737QC, DC8F, DC9F, Electra
108" Igloo	274 x 224 x 193 Contorno B	9,6	3385	B747 COMBI, B707F, B727F, B737F, DC8F, DC9F, Electra
53" paleta con red	135 x 224 x 193 Contorno C	4,8	1035	DC8F, DC9F, Electra

## **2.4. Las consolidadoras de carga como medida positiva de desarrollo en la transportación aérea, contratos y procesos con las redes en el exterior.**

En esta parte de nuestro trabajo, comenzaremos a definir lo que son las cargas consolidadas y sus ventajas como desventajas así también analizaremos el sistema de trabajo que las empresas consolidadoras aéreas aplican en sus gestiones de comercio exterior, para de esta manera conocer mejor el entorno en el que se desenvuelven.

Cabe indicar que una empresa que se dedique al comercio exterior, sin importar el área en la que se desenvuelven, deberá tener un sistema de trabajo en el que las comunicaciones son un punto realmente importante pues de ellas depende el resultado de una operación de comercio exterior eficiente y oportuno.

### **2.4.1. Definición de carga consolidada**

Es el agrupamiento de mercancías pertenecientes a varios consignatarios, se llama carga consolidada a la carga surtida, empacada o envasada en partidas de peso y tonelaje variable. También puede ser la carga fraccionada que ha sido embalada en dimensiones normalizadas y que puede ser manipulada mecánicamente por el equipo del puerto.

#### **2.4.1.1. Ventajas y desventajas de las cargas consolidadas**

##### **Ventajas de carga consolidada**

- Envíos de mercancía de pequeños volúmenes
- Facilidad en el modo de transporte.

##### **Desventajas de carga consolidada**

- Altos costos de fletes.
- Tiempos de demora.
- Mayores riesgos.
- Altos costos de consolidación.

## **2.5. Los acuerdos contractuales entre comprador y vendedor**

### **2.5.1. Contrato internacional de mercancías**

Es el acuerdo de voluntades celebrado entre partes domiciliadas en países diferentes, a través del cual se transfiere la propiedad de mercancías que serán transportadas a otro territorio, teniendo como contraprestación el pago de un precio.<sup>5</sup>

En el comercio internacional, el contrato de compraventa es una figura legal necesaria para llevar a cabo una transacción seria y ordenada. El contrato delimita obligaciones y responsabilidades de forma que, tanto comprador como vendedor, están claros en lo pactado, lo cual evita malentendidos.

Si bien el contrato no es una garantía de pago para el exportador o importador, si es un instrumento útil para superar las barreras culturales e idiomáticas que puedan afectar el buen resultado del negocio. Asimismo, el proceso de confección del contrato implica abordar en forma ordenada la negociación de las condiciones de pago, las excepciones, las responsabilidades, condiciones de entrega y administración de los riesgos.

Para lograr su objetivo, el contrato requiere de un marco legal en donde pueda encontrar sustento, y eso es de mayor complejidad en términos de contratación internacional, ya que a menudo la legislación original del comprador y la del vendedor, son diferentes.

A continuación se enlistan algunos de los aspectos principales que se recomienda especificar en las cláusulas de un contrato de esta naturaleza. Es importante aclarar que dependiendo del tipo de operación, éstas podrán variar.

---

5

[http://promexico.com.mx/work/sites/Promexico/resources/LocalContent/269/3/Contrato\\_Compraventa/Contrato.htm](http://promexico.com.mx/work/sites/Promexico/resources/LocalContent/269/3/Contrato_Compraventa/Contrato.htm)

- Objeto del contrato.
- El precio de las mercancías.
- Forma de envío de las mercancías.
- Momento y forma de pago.
- Entrega de las mercancías.
- Entrega de los documentos.
- Certificación del producto.
- Responsabilidad sobre el producto.
- Patentes y marcas.
- Vigencia del contrato.
- Rescisión por incumplimiento.
- Legislación aplicable.
- Solución de controversias.

## **2.6. Organismos de control**

### **2.6.1. IATA Organización Internacional del Transporte Aéreo**

Es un organismo internacional de carácter no gubernamental con sede en Montreal (Canadá). Creada el 19 de abril de 1945, tiene por objeto coordinar, desde un punto de vista técnico, jurídico, comercial y financiero, la actividad de empresas aéreas que explotan un servicio regular de transporte aéreo abierto al público, contra remuneración y entre territorios de dos o más estados. En concreto la I.A.T.A. tiene entre sus fines:

- Fomentar el desarrollo de transportes aéreos seguros, regulares y económicos.
- Favorecer el comercio aéreo,
- Estudiar los problemas que de ello deriven,
- Suministrar los medios adecuados para la colaboración de empresas comprometidas directa o indirectamente en los servicios de transporte aéreo internacional.

Sus órganos de gobierno son: la asamblea general, que ostenta la soberanía suprema y el Comité ejecutivo, que por delegación de aquella ejerce las funciones de dirección permanente de la Asociación, y se compone de un número variable de miembros, entre cuyas atribuciones cuenta la de nombrar a los componentes de los comités permanentes (financiero, técnico, médico y consultivo de tráfico).

Completa esta organización la Cámara de Compensación, con sede en Londres, destinada a asegurar las relaciones financieras entre las compañías; un Servicio de Control, que tiene por objeto vigilar el cumplimiento por las empresas asociadas de las decisiones de la asociación, pudiendo recomendar la imposición de sanciones, y, por último, las Conferencias de Tráfico, que extienden su competencia en relación a determinadas áreas geográficas del mundo y respecto a tarifas, horario, condiciones de tráfico, etc.

### **2.6.2. OACI Organización de Aviación Civil Internacional**

Es un organismo técnico especializado de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) por lo que representa una persona de derecho internacional. Fue establecido en Chicago, Illinois, Estados Unidos, el 7 de diciembre de 1944 y a cuyo cargo se encuentra el ordenamiento del desarrollo técnico y económico de la aviación mundial.

Su origen inmediato se remonta a los años siguientes a la terminación de la segunda guerra mundial, época en que, no obstante los incipientes medios técnicos disponibles, se comenzó a utilizar las rutas aéreas del mundo con un criterio comercial, siendo la Convención para la Reglamentación de la Navegación Aérea firmada en París en 1919, el intento previo de sistematización de la materia.

Iniciada la segunda guerra mundial, los Estados signatarios de la Convención de Paz retomaron su libertad de acción utilizando el espacio aéreo en forma intensa durante el desarrollo de las operaciones bélicas. Terminadas las hostilidades, varios miembros de

la recientemente creada Organización de las Naciones Unidas, en especial los E.E.U.U. se lanzaron a una gran explotación comercial de las rutas aéreas aprovechando el notable progreso alcanzado en lo relativo a las técnicas de vuelo y a la fabricación de aeronaves cada vez más perfeccionadas, planteándose así la necesidad de reglamentar el creciente tráfico aéreo, insuficientemente regulado por la Convención de París de 1919.

El movimiento de opiniones privadas, iniciativas oficiales y conflictos de intereses comenzó a concretarse en 1944, entre los delegados de los países miembros de la Commonwealth británica, así como entre británicos y norteamericanos, proceso que concluyó con una invitación del gobierno del Reino Unido al de Estados Unidos a una conferencia sobre el tema. La iniciativa encontró eco favorable y la invitación cursada fue aceptada por 54 países que se reunieron en Chicago el 1º de Noviembre de 1944.

Los países que asistieron fueron: Afganistán, Australia, Bélgica, Bolivia, Brasil, Canadá, Chile, China, Checoslovaquia, Colombia, Costa Rica, Cuba, Checoslovaquia, Chile, China, República Dominicana, Ecuador, Egipto, El Salvador, España, Estados Unidos, Etiopía, Filipinas, Francia, Gran Bretaña, Grecia, Guatemala, Haití, Holanda, Honduras, India, Irak, Irán, Irlanda, Islandia, Líbano, Liberia, Luxemburgo, Méjico, Nicaragua, Noruega, Nueva Zelanda, Panamá, Paraguay, Perú, Polonia, Portugal, Siria, Sudáfrica, Suecia, Suiza, Turquía, Uruguay, Venezuela y Yugoslavia. La Argentina no envió delegados. El gobierno soviético había aceptado la invitación en un comienzo, pero cuando la delegación estaba en camino para participar de las reuniones el gobierno cambió de opinión y resolvió no tomar parte.

## **2.7. Formas de negociación (Incoterms)**

Los International Commerce Terms (INCOTERMS) son un conjunto de reglas aplicables internacionalmente, destinadas a facilitar la interpretación de los términos comerciales comúnmente utilizados en comercio exterior. Determinan las responsabilidades y

obligaciones entre vendedor y comprador y establecen el lugar donde se realizará la entrega recepción de las mercancías. Los Incoterms poseen las siguientes características:

- ❖ Definen con gran precisión las obligaciones de las partes.
- ❖ Enumeran las obligaciones de las partes en un lenguaje claro y simple, acercándose más a los hechos que a los conceptos jurídicos.
- ❖ Cuando las practicas vigentes acusen marcadas diferencias entre sí, se ha establecido el principio de que el precio ajustado a los Incoterms determina las obligaciones mínimas del vendedor, dejando a las partes que estipulen en su contrato, si lo desean, otras obligaciones, además de las previstas en las reglas.

Los INCOTERMS definen once tipos de contratos diferentes, que pueden modificarse parcialmente para cada negociación, mediante el uso de cláusulas adicionales. Son revisados periódicamente por la cámara de comercio internacional, para adaptarse a los cambios en los usos comerciales, técnicas y avances tecnológicos. Para facilitar su comprensión, la revisión del año 2010 que entró en vigencia a partir del primero de enero del 2011, los clasifica en dos grupos: aquellos que solo se deberían utilizar en transportación marítima y los utilizados en todo modo de transporte.

### **INCOTERMS UTILIZADOS POR VIA MARITIMA**

#### **FAS: FREE ALONGSIDE SHIP / FRANCO AL COSTADO DEL BUQUE**

El vendedor entrega la mercancía al lado del muelle del puerto de embarque convenido y por lo tanto hasta allí llegan sus responsabilidades. El comprador asume todos los costos y riesgos de pérdida o daño de la mercancía desde este momento hasta recibirla. Esta modalidad exige al vendedor realizar los trámites aduaneros y de exportación en el país de origen y sólo aplica en transporte marítimo, fluvial o lacustre (lago o pantanoso).

### **FOB: FREE ON BOARD / FRANCO A BORDO**

El vendedor asume las obligaciones aduaneras y de carga de la mercancía en el lugar del embarque. Su responsabilidad llega hasta haber sobrepasado la borda del buque.

Este INCOTERM se utiliza para negociaciones que involucran transporte marítimo, fluvial o lacustre (lago o pantanoso).

### **CFR: COST AND FREIGHT / COSTE Y FLETE**

El vendedor realiza los trámites aduaneros y de exportación en el país de origen y asume el flete y costos necesarios para que la mercancía llegue al puerto de destino convenido, sin incluir el pago de los seguros. El comprador asume el riesgo de pérdida o daño de la mercancía, así como cualquier otro gasto adicional ocurrido después de que la mercancía ha traspasado la borda del buque. Igualmente, corren por cuenta del comprador los gastos de descarga en el puerto de destino.

### **CIF: COST, INSURANCE AND FREIGHT / COSTE SEGURO Y FLETE**

El vendedor realiza los trámites aduaneros y de exportación en el país de origen y contrata y paga el flete y el seguro hasta el puerto de destino convenido. Este seguro es de "cobertura mínima" y, en caso de pérdida o deterioro de la mercancía, es el comprador, como asegurado, quién reclamará directamente a la compañía aseguradora.

## **INCOTERMS UTILIZADOS EN TODO MODO DE TRANSPORTE**

### **EXW: EN FÁBRICA / EX WORKS**

El vendedor se obliga a ubicar la mercancía a disposición del comprador en su propio establecimiento o en otro lugar convenido, por ejemplo: fábrica, taller, almacén, etc., El

comprador en cambio asume todos los gastos y riesgos desde cuando la mercancía es puesta a su disposición en el lugar convenido, debidamente empacada y embalada. Este es el único INCOTERM en el que los trámites aduaneros de exportación en el país de origen corren por cuenta del comprador, pero el vendedor debe proveer los documentos necesarios para ello.

### **FCA: FREE CARRIER / LIBRE TRANSPORTISTA**

El vendedor realiza los trámites aduaneros y de exportación en el país de origen y entrega la mercancía al transportador internacional contratado por el comprador. En esta modalidad, el vendedor asume las obligaciones aduaneras y de carga y descarga de la mercancía en el lugar del embarque y su responsabilidad llega hasta la puerta del avión o del camión. Este INCOTERM puede emplearse en cualquier modo de transporte.

### **CPT: CARRIAGE PAID TO / TRANSPORTE PAGADO**

El vendedor realiza los trámites aduaneros y de exportación en el país de origen y asume el flete, los gastos de exportación, el despacho aduanero y todos los costos necesarios para llevar la mercancía al puerto de destino convenido, excepto los gastos del seguro. De esta manera, el riesgo de pérdida o daño de la mercancía, los gastos de descarga en el lugar de destino así como cualquier otro gasto adicional ocurrido después de que la mercancía haya sido entregada al transportador internacional, corren por cuenta del comprador.

### **CIP: CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO / TRANSPORTE Y SEGURO PAGADO HASTA**

El vendedor paga los costos y fletes de transporte necesarios para hacer llegar la mercancía al punto de destino convenido, contrata el seguro con cobertura mínima y

paga la prima correspondiente para cubrir la pérdida o daño de la mercancía durante el transporte. El comprador asume el riesgo desde que la mercancía es entregada al transportador, aunque cualquier pérdida o deterioro de la mercancía es asumida por la aseguradora.

#### **DAT: DELIVERED AT TERMINAL / ENTREGA EN TERMINAL**

Se refiere a entrega en el puerto de destino, después de descargado. La "Terminal" puede ser aérea, marítima o terrestre. DAT sustituye a DEQ (Delivered Ex Quay) y puede utilizarse con independencia del modo de transporte seleccionado y también cuando se emplea más de un modo de transporte.

DAT significa que el vendedor realiza la entrega cuando la mercancía, después de haber sido descargada de los medios de transporte utilizados, es puesta a disposición del comprador en un lugar determinado en el puerto o lugar de destino.

DAT exige al vendedor despachar la mercancía para la exportación y asumir los costes y riesgos inherentes al transporte de la mercancía al punto especificado en el contrato. El seguro de transporte principal es también a cargo del vendedor, si bien su contratación no es obligatoria.

El comprador asume la obligación de despachar la mercancía para su importación, pagar impuestos o derechos de importación y llevar a cabo los trámites aduaneros.

***Si se pretende que el vendedor soporte todos los costes y las responsabilidades desde la terminal hasta otro punto, debe utilizarse DAP o bien DDP.***

#### **DAP: DELIVERED AT PLACE / ENTREGADO EN UN LUGAR**

Nuevo término que reemplaza a DAF, DDU y DES. Aquí el vendedor se hace cargo de todos los costos, incluidos el transporte y seguro (que no es obligatorio), hasta que la

mercancía se ponga a disposición del comprador. También asume los riesgos hasta ese instante.

## **DDP: DELIVERED DUTY PAID / ENTREGA DERECHOS PAGADOS**

El vendedor corre con todos los gastos y riesgos hasta el momento de la entrega de la mercancía, incluyendo el transporte desde el puerto en el país de destino hasta el lugar convenido con el comprador. Este sería el Incoterms donde el comprador no realiza ningún trámite y recibe la mercancía sin tener que tributar nada en la aduana. Puede utilizarse con independencia del medio de transporte elegido y debe ir acompañado con el nombre del lugar de destino elegido; por ejemplo DDP Bodega XLT - Beirut (Líbano)

## **2.8. Modalidad de transporte consolidado**

Entre las distintas modalidades de transporte aéreo se puede encontrar el transporte marítimo, aéreo y multimodal, a continuación hablaremos de cada uno de ellos con la finalidad de conocer a breves rasgos la forma en que cada uno opera, no obstante centraremos nuestra atención en el transporte aéreo.

### **Transporte marítimo**<sup>6</sup>

El transporte marítimo se basa en llevar cargas sólidas o líquidas por mar de un punto geográfico a otro a bordo de un buque con un fin lucrativo. Este tipo de transporte es el que soporta mayor movimiento de mercancías y por ende se constituye en el más utilizado en el ámbito mundial para el comercio internacional.

---

<sup>6</sup> Wikipedia (2009). Transporte marítimo. Extraído el 21 de octubre del 2011, del sitio web [http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte\\_mar%C3%ADtimo](http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte_mar%C3%ADtimo)

## **Transporte multimodal**<sup>7</sup>

Es el transporte de mercancías el cual se lleva a cabo utilizando, al menos dos modos de transporte diferentes, cubierto por un contrato de transporte multimodal, desde un sitio en un país donde el operador de transporte multimodal se encarga de ellas, hasta un sitio designado para entrega, situado en un país diferente.

## **Transporte aéreo**<sup>8</sup>

El transporte aéreo es la forma de transporte más moderno que existe, el cual se ha desarrollado con rapidez. Esta modalidad se lleva a cabo utilizando un medio de transporte denominado aeronave, ya sea para recorrer largas distancias o para efectuar vuelos en el menor tiempo posible; manteniendo las correspondientes condiciones de seguridad. El transporte aéreo de carga requiere contar con las autorizaciones y disposiciones establecidas por las autoridades competentes, como lo es la Dirección General de Aeronáutica Civil, órgano del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Las características que han hecho especialmente atractivo el transporte aéreo de carga son básicamente la rapidez para mercancías urgentes, perecederos y de elevado valor unitario, la facilidad de control y seguimiento, la seguridad, la reserva de espacio, la facilidad de transbordo y la internacionalidad en la utilización del espacio aéreo de unos países por otro, logrando de esta manera recorrer largas distancias en tiempos cortos. La aceptación de la mercancía para su transporte aéreo depende fundamentalmente de sus características y del tipo de avión en que se desea transportarla (mixto, carguero, convertible).

---

<sup>7</sup> Todo carga (2010). Definición de Transporte Multimodal. Extraído el 21 de octubre del 2011, del sitio web <http://todocarga.com/transporte-multimodal/definicion-de-transporte-multimodal/>

<sup>8</sup> Guía de Orientación al usuario del transporte aéreo Volumen II (2009). La carga en el transporte aéreo. Extraído el 21 de octubre del 2011, del sitio web <http://www.siicex.gob.pe/siicex/documentosportal/188937685radB4C00.pdf>

- ❖ **Tipo mixto:** Transporta pasajeros y mercancías. Existen dos tipos: de fuselaje convencional y de fuselaje ancho. En este último la mercancía queda cargada y estibada en contenedores especiales.
- ❖ **Tipo convertible:** Este tipo de avión tiene la posibilidad de convertir la cabina de pasaje en bodega de carga o viceversa. En el caso de realizarse esta operación de forma rápida se denomina "quick change".
- ❖ **Tipo carguero:** Su carga es siempre de mercancías.

## 2.9. Participantes en una consolidación

### 2.9.1. Freight Forwarders <sup>9</sup>

Es una persona que conoce y debe estar al día con todas las actualizaciones concernientes a los países extranjeros, sus métodos de embarque, reglas gubernamentales de exportación y todos los documentos respectivos; debido a que es la persona que dirige y controla todas las operaciones necesarias para poder efectuar el transporte y la logística internacional de mercancías por medio de cualquier modalidad de transporte. También es conocido como consolidador de origen o embarcador, motivo por el cual sirve de asesor al exportador con respecto a los costos de flete, gastos portuarios, costo de documentación, tipo de embalaje apropiado para proteger las mercancías durante su viaje, entre otros.

Cabe destacar que los freight Forwarders se encuentran agrupados en una organización internacional llamada FIATA, la misma que ha elaborado distintos documentos modelos para que sean utilizados como base de los freight forwarders, los cuales ya se encuentran extendidos en el mercado.

---

<sup>9</sup> Colección Mi Negocio (2006). Guía de Exportación. Extraído el 30 de octubre del 2011, del sitio web <http://www.invesca.com/capacitacion-pyme/INVESCA-EXPORTACIONES/INVESCA-EXPORTACION-GUIA.pdf>

### 2.9.2. Agente de Carga<sup>10</sup>

Es una persona jurídica cuyo objeto social incluye, entre otras las siguientes actividades: coordinar y organizar embarques, consolidar la carga de exportación o desconsolidar la carga de importación, emitir o recibir del exterior los documentos de transporte propios de su actividad.

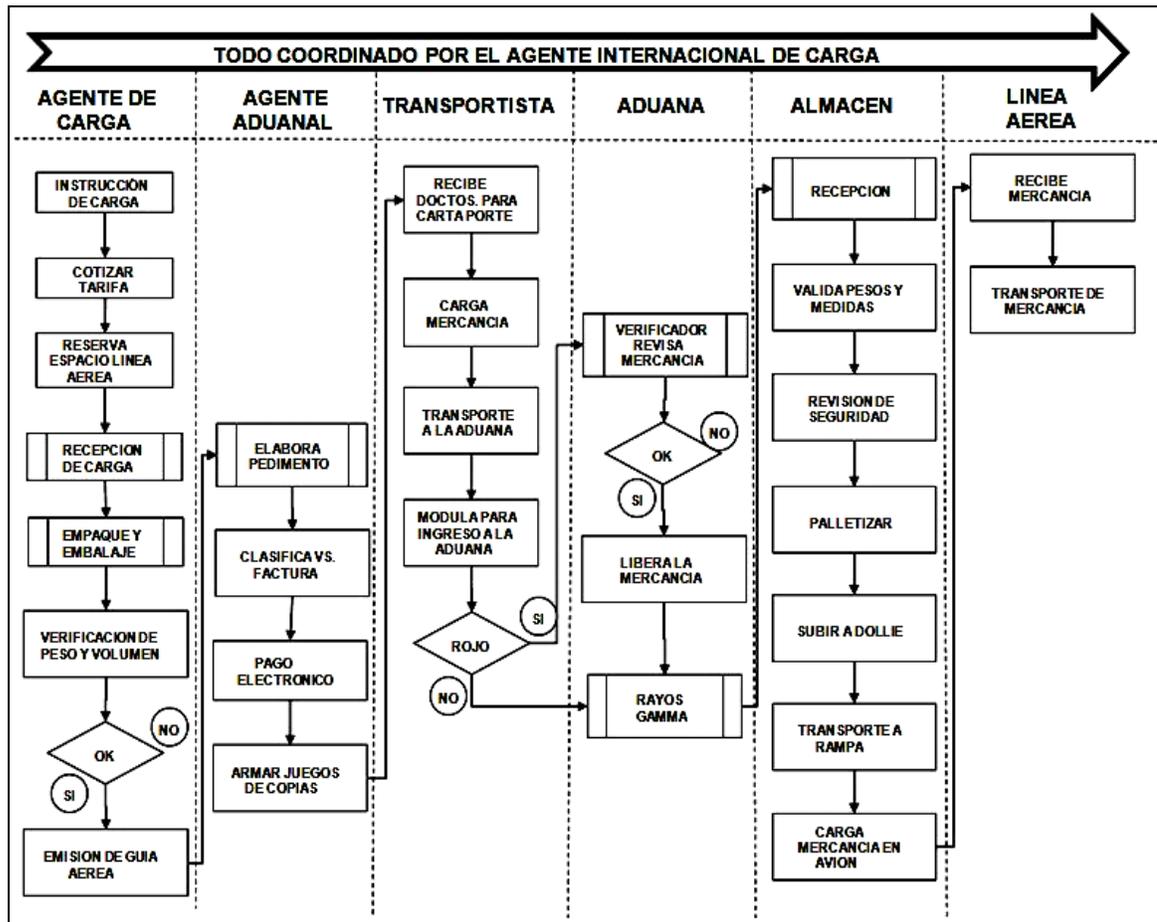
En el Ecuador existen varias compañías agentes de carga, entre las cuales podemos destacar algunas que son las más conocidas en el medio en lo que respecta a carga aérea:

- ❖ Pacific Aircargo
- ❖ Eculine
- ❖ Amerilines
- ❖ Geotransport
- ❖ Cargo XpressLogistics
- ❖ Entre otras

---

<sup>10</sup> El mundo del comercio internacional (2009). Agente de Carga Internacional. Extraído el 30 de octubre del 2011, del sitio web <http://elmundocomercial.blogspot.com/2009/03/definicion-de-agente-de-carga.html>

Gráfico 1: Papel que desempeña el agente de carga



Elaboración: Las Autoras

### 2.9.3. Exportador<sup>11</sup>

Es aquella persona natural o jurídica que se dedica a la venta de bienes y/o servicios de su país hacia el extranjero mediante un régimen aduanero que permita la salida legal de las mercancías del territorio nacional para su uso o consumo en el exterior.

Un empresario o productor para tomar la decisión de exportar debe considerar las oportunidades que le ofrecen los mercados externos, además de medir las

<sup>11</sup> Colección Mi Negocio (2006). Guía de Exportación. La decisión de exportar. Extraído el 30 de octubre del 2011, del sitio web <http://www.invesca.com/capacitacion-pyme/INVESCA-EXPORTACIONES/INVESCA-EXPORTACION-GUIA.pdf.pdf>

posibilidades que posea la empresa para poder exportar, analizando para esto la capacidad de producción, técnica, económica y administrativa suficiente para asumir los compromisos en los mercados internacionales.

Cabe recalcar que los objetivos por los cuales se decide exportar son:

- ❖ El mercado local no es lo suficientemente rentable.
- ❖ Se reduce el riesgo de vender en un solo mercado.
- ❖ Se aprovecha las falencias que poseen otros países en relación a ciertos productos.
- ❖ Se gana mayor experiencia al competir con empresas de otros países.

#### **2.9.4. Importador<sup>12</sup>**

Es aquella persona natural o jurídica que se dedica a la venta de bienes y/o servicios de un país extranjero, bajo un proceso de acción legal, mediante el cual se logra introducir en un territorio aduanero una mercancía extranjera cumpliendo con todos los requisitos legales establecidos por la ley. En el proceso de importación intervienen las siguientes entidades:

- ❖ Embarcadores
- ❖ Compañías Navieras, Aéreas y Terrestres
- ❖ Compañías de Seguros
- ❖ Agencias de Aduanas
- ❖ Aduana del Ecuador
- ❖ Puertos, Aeropuerto y Terrestres
- ❖ Transportes Nacionales

---

<sup>12</sup> Agente de Aduana RSL (2010). Conceptos Aduaneros. Importación. Extraído el 30 de octubre del 2011, del sitio web <http://www.rsl.cl/conceptos.htm>

## **2.10. Las aerolíneas y el transporte aéreo**

### **2.10.1. Documentación Aérea Implícita (Air Waybill, Manifiestos de carga, warehouse, tarjas de importación)**

#### **Air Waybill o Conocimiento de Embarque Aéreo**

Es la carta de porte aéreo, la cual es muy similar al conocimiento de embarque marítimo, ya que posee básicamente los mismos datos, tales como: términos y condiciones del transporte, instrucciones, descripción de las mercancías, entre otros; además de que establece un contrato entre la compañía aérea y el exportador. Este es documento no negociable, emitido por el agente IATA (Asociación internacional de transporte Aéreo), el mismo que es autorizado por la compañía aérea, y cumple los siguientes propósitos:

- ❖ Prueba del contrato de transporte.
- ❖ Prueba del recibo de la mercadería.
- ❖ Factura de flete.

#### **Manifiesto de Carga<sup>13</sup>**

Es un documento en el cual se detallan todos los bultos que comprenden la carga, incluida la mercancía a granel, a bordo del medio de transporte y que van a ser cargados o descargados en un puerto o aeropuerto, excepto los efectos correspondientes a pasajeros y tripulantes y que el capitán o conductor de dicho medio debe entregar con su firma a la autoridad aduanera.

---

<sup>13</sup> Slideshare (2011). Escuela de Comercio Exterior y Aduanas. Manifiesto de Carga. Extraído el 31 de octubre del 2011, del sitio web <http://www.slideshare.net/CESARCH/taller-de-manifiesto-de-carga>

## **Warehouse**

“Warehouse” es un término en inglés que traducido significa “almacén”. Estos almacenes en el campo de la logística internacional generalmente son grandes infraestructuras llanas que poseen los muelles de carga para cargar y descargar mercancías, a menudo tienen grúas y carretillas elevadoras para trasladar la carga suelta que se encuentra en pallets. Los warehouses son utilizados por los importadores, exportadores, empresas de transporte, aduanas, etc.<sup>14</sup>

## **Tarjas de Importación**

Es un documento que formula el transportista conjuntamente con el almacenista durante la verificación de lo consignado en el conocimiento de embarque en relación con las existencias físicas, registrando las observaciones pertinentes. Se puede decir también que la tarja es el testimonio que se da de la cantidad de la mercancía que se recibe y entregan al pasar de un medio de transporte a otro o de la persona que lo tiene a su cargo a otro, la misma que se puede realizar por medio electrónico o manual.<sup>15</sup>

### **2.10.2. Formas de embalaje**

El embalaje se encarga de proteger los productos durante todas las etapas de transporte y almacenaje, hasta que las mercancías lleguen a su país de destino. El tipo de embalaje debe cumplir con las siguientes funciones:<sup>16</sup>

- Conservación de los productos conforme a la naturaleza de la carga, ya sea esta perecedera, industrial, frágil o peligrosa.

---

<sup>14</sup> Wikipedia (2009). Warehouse. Extraído el 31 de octubre del 2011, del sitio web <http://translate.google.com.ec/?hl=es&tab=wT>

<sup>15</sup> Diccionario Aduanero (2009). Definición de Nota de Tarja. Extraído el 31 de octubre del 2011, del sitio web <http://www.aitfa.org/attachments/File/Diccionario/Aduanero/N.pdf>

<sup>16</sup> Star Media (2000). Embalaje. Extraído el 01 de noviembre del 2011, del sitio web <http://html.rincondelvago.com/envase-y-embalaje-de-mercancias.html>

- Proteger y permitir la manipulación, transporte y comercialización del producto, considerando la distancia al mercado de importación, así como el modo y medio del transporte.
- Evitar los robos, daños, reducir las mermas y el desperdicio.
- Facilitar la separación, la clasificación y la selección de los productos y considerar la cantidad de la carga y si va consolidada o en camión o contenedor completo.
- Orientar sobre las ventajas del producto y considerar los aspectos mercadológicos, considerando la resistencia y el aprovechamiento de los espacios, de acuerdo con la forma diseñada.

A continuación se mencionaran los tipos de embalaje que existen para la transportación:<sup>17</sup>

### **Embalaje en cajas de cartón corrugado**

Las cajas de cartón corrugado permiten el agrupamiento de productos que tienen formas distintas en una forma geométrica y homogénea, de manera que se pueda manipular, transportar y almacenar. Es el material más utilizado para la fabricación de embalajes, el cual se adapta fácilmente a los distintos productos como son: frutas, verduras, productos manufacturados, electrodomésticos y hasta el transporte de productos al granel, no obstante se deben tener algunos cuidados con este tipo de material:

- ❖ Las cajas de cartón deben protegerse de la humedad.
- ❖ Se debe evitar el aplastamiento de las ondas corrugadas.
- ❖ Las cuatro esquinas de la caja siempre deben quedar bien apoyadas sobre una superficie plana y firme.

---

<sup>17</sup> Slideshare (2010). Empaques y embalajes para exportación. Extraído el 01 de noviembre de 2011, del sitio web <http://www.slideshare.net/gutierrezbautista/empaques-y-embalajes>

## **Embalajes de Madera**

Este tipo de embalaje es muy utilizado también durante el proceso de exportación para mercancía pesada, tales como: maquinarias, equipos industriales, electrodomésticos, productos de vidrio y artesanías. Entre las características de mayor preponderancia podemos encontrar:

- ❖ Presentan buena resistencia a la flexión, a la compresión y al impacto.
- ❖ La densidad, humedad y dureza de la madera afectan a la calidad de los embalajes.
- ❖ Los principales embalajes de madera son las cajas y estibas, las cuales describiremos a continuación:

**Cajas:** Son construidas con piezas de madera clavadas o ensambladas que forman una estructura rígida capaz de proteger el contenido durante los procesos de transporte y almacenamiento. Estos embalajes están formados por una base sobre la que descansa el producto sujetado firmemente a ella y el resto se construye alrededor del producto sin que se encuentre en contacto con el mismo.

**Estibas:** La estiba es una plataforma de almacenamiento, manutención y transporte, ya que soporta la mercancía y asegura todas las operaciones de la cadena de distribución.

## **Embalaje en sacos**

Son básicamente fabricados con fibras de yute o algún material natural semejante, por una o más capas de película plástica flexible, cerradas al menos por uno de sus extremos y se combinan con otros materiales flexibles. Las mercancías que suelen ser empacadas en este tipo de materiales son: abonos, productos químicos y también

algunas frutas y hortalizas, que debido a sus características de resistencia pueden ser embaladas al granel.

### **Garrafas o damajuanas**

Son embalajes que generalmente son elaborados con vidrio, metal, cerámica o plástico; cuando se utilizan como embalaje para transporte deben protegerse con materiales de amortiguamiento.

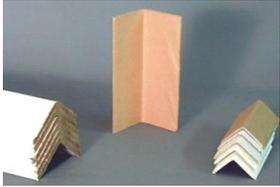
### **Tambores o bidones**

Son recipientes cilíndricos, con una capacidad entre 10 y 240 litros usualmente; los mismos que son fabricados con acero, plástico o cartón, y sirven para la transportación de productos al granel en estado líquido o pastoso, como pulpas de frutas, y productos químicos y mercancías peligrosas.

### **Toneles**

Son recipientes cilíndricos fabricados con madera, los cuales son utilizados para el almacenamiento y transporte de vino, whisky, cerveza y bebidas alcohólicas; la capacidad volumétrica de un tonel puede oscilar entre 5 y 5.000 litros. Además de estos materiales de embalaje existen materiales que sirven de amortiguamiento como elemento de fijación y compactación de la carga, los mismos que se describen en la siguiente tabla:

**Tabla 1: Detalle de Materiales de Amortiguamiento**

<b>Materiales de amortiguamiento</b>	<b>Descripción</b>
<p>Poliestireno expandido moldeado</p> 	<p>Es un material de poro cerrado por lo que absorbe poca humedad, además de que posee peso ligero. Se utiliza para hacer esquineros, planchas y como relleno de espacios vacios de formas irregulares. Cabe recalcar que es inflamable y con poca resistencia a los disolventes.</p>
<p>Burbuja de polietileno</p> 	<p>Son elaboradas con dos películas de plástico, la una con burbujas prefiguradas y otra plana. Su gran eficacia consiste en estar inflada con aire. Uno de los problemas de la utilización de este material es la transmisión de marcas en la superficie del producto.</p>
<p>Zunchos</p> 	<p>Son utilizados para reforzar y asegurar las cargas. Existen zunchos metálicos y plásticos, los plásticos son normalmente de polipropileno o nylon, aunque ultimamente son muy frecuentes los de polietileno.</p>
<p>Perfiles y cantoneras</p> 	<p>Sirven para sujetar la unidad de carga y evitan su desmoronamiento; los perfiles y cantoneras suelen ser de cartón corrugado, cartón compacto, de plástico policloruro de vinilo PVC o polipropileno PP y metálicos. El roce de las capas impide el deslizamiento de una sobre otra y al mismo tiempo logra una mayor estabilidad.</p>

**Elaboración:** Las Autoras

### 2.10.3. Almacenamiento

El almacenamiento es la acción de guardar los productos que se movilizan a través de la cadena de abastecimiento o las distintas funciones empresariales (aprovisionamiento, producción, comercialización y DFI); por lo cual este se constituye en un eslabón importante en la cadena logística.

El almacenamiento existe en la propia fábrica y puede ser de insumos y productos acabados; antes de su llegada al lugar donde se lleva a cabo el embarque internacional en el país exportador, durante el tránsito internacional cuando se llevan a cabo los transbordos o antes de su llegada al local del importador en el país de destino. Asimismo, el consignatario (mayorista, minorista, cliente final) también suele tener su propio almacén.<sup>18</sup>

#### **2.10.4. Contenedores Aéreos<sup>19</sup>**

Los contenedores son una unidad de transporte de carga utilizada en todas las modalidades de transporte, ya que permite trasladar la carga unitarizada eliminando de este modo el manipuleo en las terminales de trasbordo debido a que se maneja como una sola unidad de carga. Por medio de esta vía los costos de flete son más elevados, no obstante el tiempo de tránsito es de horas y no de días como en otros medios. Entre las funciones principales que cumplen los contenedores se pueden destacar:

- ❖ En algunos casos sirve como embalaje.
- ❖ Facilita el apilamiento.
- ❖ Agiliza el manipuleo.

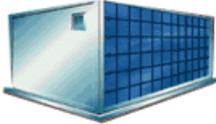
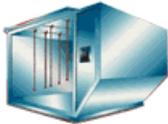
Existen distintos tipos de contenedores aéreos, los mismos que se detallan a continuación en la tabla posterior:

---

<sup>18</sup> Asociación Latinoamericana de Integración (2007). Integración y Comercio. Almacenamiento. Extraído el 01 de noviembre del 2011, del sitio web <http://www.aladi.org/nsfaladi/integracion.nsf/8f70fad97989e41a03256e600050e57d/11a432b3feda67a903256e5a0063ad29?OpenDocument>

<sup>19</sup> Carga Info (2009). Tipos de contenedores aéreos. Extraído el 01 de noviembre del 2011, del sitio web [http://cargainfo.com/front\\_content.php?idart=4378](http://cargainfo.com/front_content.php?idart=4378)

**Tabla 2: Contenedores Aéreos**

Tipo	Descripción
<p>Contenedor 88 x 125 x 63". Código IATA AAP / AA2                      Contenedor 96 x 125 x 63". Código IATA AMP                      Contenedor 96 x 125 x 96". Código IATA AMA / AQ6</p> 	<p>Contenedor completamente de aluminio, se abre por uno de los lados de 317.5 cm., cerrado por una solapa y una red con correas. Puede ser adaptado para cargar prendas con colgantes.</p>
<p>Contenedor 156 x 153.4 x 114 cm. Código IATA AKH</p> 	<p>Contenedor completamente de aluminio, se abre por uno de los lados de de 156 cm., Manejable por montacargas.</p>
<p>Contenedor 156 x 153.4 x 160 cm. Código IATA AKE</p> 	<p>Contenedor completamente de aluminio, se abre por uno de los lados de 156 cm., Cerrado por una solapa.</p>
<p>Contenedor 156 x 153.4 x 160 cm. Código IATA AKN</p> 	<p>Contenedor completamente de aluminio, se abre por uno de los lados de de 156 cm., Cerrado por una doble puerta metálica. Contenedor disponible con VARIATION FASHION. Manejable por montacargas. Plafón modulable adaptado para prendas con colgantes. Puede ser sellado.</p>

**Elaboración:** Las Autoras

### 2.10.5. Etiquetados (Marcaje)

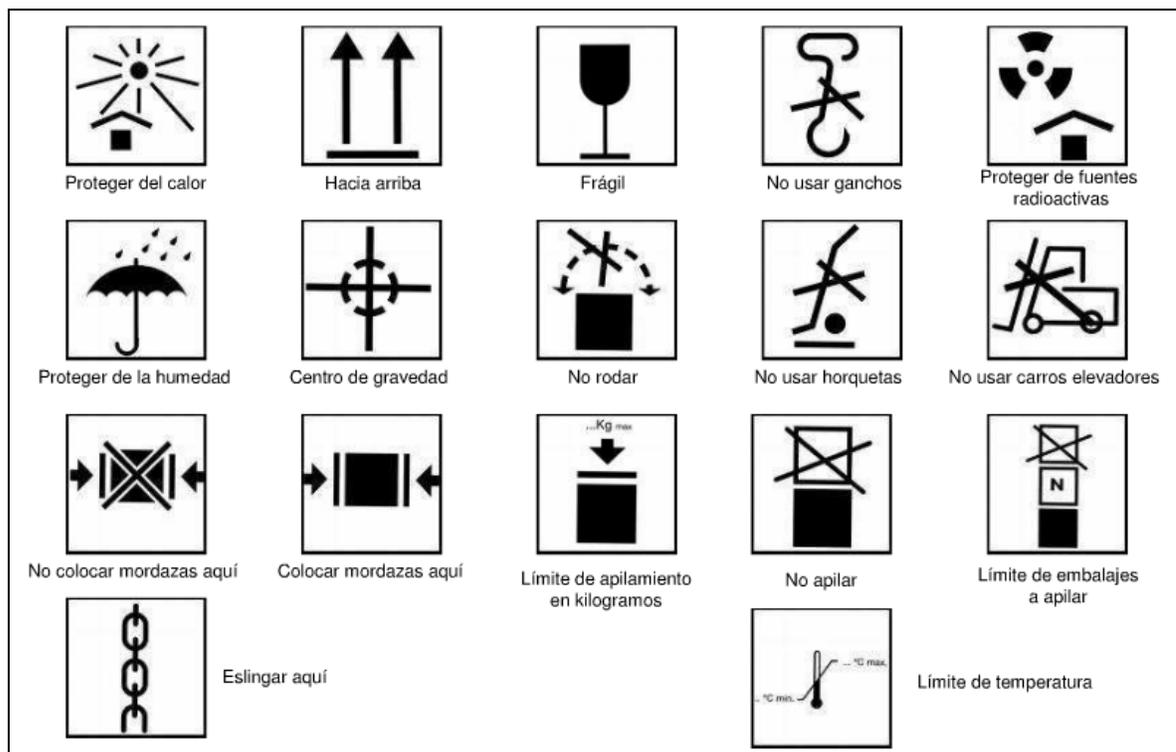
Las etiquetas pueden ser parte del embalaje (impresión) o simplemente una hoja adherida directamente al producto. Existen tres tipos de marcas para el transporte de mercancías:

**Marcas estándar o de expedición:** Contienen información sobre el importador, destino, dirección, número de referencia, número de unidades, etcétera.

**Marcas informativas:** Es la información adicional que aparece en el empaque o embalaje, tales como: país de origen, puerto de salida, puerto de entrada, peso bruto, peso neto, dimensiones de las cajas, entre otros.

**Marcas de manipulación:** Es la información sobre el manipulación manejo y advertencias en el momento de manipular o transportar la carga, en este caso se utilizan símbolos pictóricos.

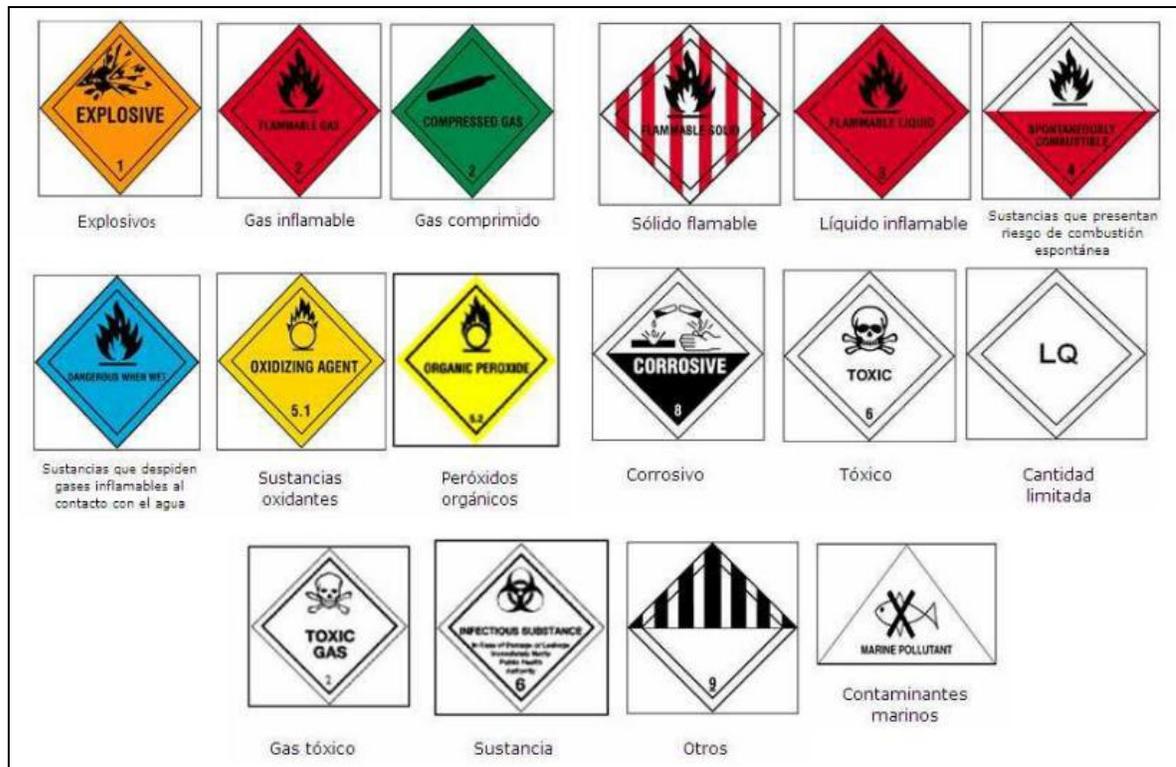
**Gráfico 2: Marcado del Embalaje para Exportación de Mercancías**



Fuente: Scribe<sup>20</sup>

<sup>20</sup> Scribd (2006). Envase y embalaje en la logística de exportación. Marcado del embalaje para exportación. Extraído el 01 de noviembre del 2011, del sitio web <http://www.scribd.com/doc/2306013/Envase-y-embalaje-en-la-logistica-de-Exportacion->

### Gráfico 3: Marcado del Embalaje para Exportación de Mercancías Peligosas



Fuente: Slideshare<sup>21</sup>

<sup>21</sup> Slideshare (2010) Etiquetado, Marcado y Codificación. Extraído el 01 de noviembre del 2011, dl sitio web <http://www.slideshare.net/kathe1606/5729-etiqueta-envaseempaqueeembalaje>

## CAPITULO III

### METODOLOGÍA EN LEVANTAMIENTO Y PROCESAMIENTO DE DATOS

#### 3.1. Técnicas para el levantamiento de datos

Es importante definir el tipo de enfoque que se emplea en la presente investigación. Determinar el enfoque de la Investigación influye en los instrumentos y hasta en la manera de cómo se analizan los datos; así, el enfoque de Investigación en la realización del presente trabajo se muestra como cuali – cuantitativo.

Se selecciona el enfoque cuali - cuantitativo, porque se pretende observar un fenómeno ya establecido (problemas logísticos en las desconsolidadoras). Se seleccionó éste método (cuali - cuantitativo); ya que su enfoque tiene mayor peso en el análisis Cualitativo. Recordando el tema central de la investigación, se procederá a observar el comportamiento que tiene un grupo de empresas (desconsolidadoras) ante un fenómeno administrativo.

El principal motivo de la presente investigación es realizar un diagnóstico a partir de la observación de un problema. Esta observación lógicamente se da sobre conductas (fenómenos) mas no, en las veces que se repite el problema observado. Al mismo tiempo, esta investigación se postula como una investigación-acción; ya que no solo queda en la observación y el diagnóstico; sino que, presenta una intervención directa por parte de las autoras (para solucionar el problema observado). Por ello, se emplea la **Investigación Aplicada**.

La observación de los problemas que presentan las desconsolidadoras del distrito aéreo de Guayaquil, exige realizar una **Investigación de Campo**. Este proyecto además, constituye un proceso sistemático, riguroso y racional de: recolección, tratamiento, análisis y presentación de datos. Todo este proceso, estará basado en una

estrategia de recolección directa de la realidad de la información necesaria para la investigación.

### **3.2. Metodología a seguir**

La Metodología es una palabra compuesta por tres vocablos griegos que son meta “más allá, a través de”, oídos “camino, manera” y logos “estudio, razón, teoría, conocimiento”. La metodología estudia la realidad para hallar la explicación veraz de los hechos.

Es importante la distinción del Método; el cual, “es el procedimiento para alcanzar los objetivos”) y la Metodología, que “es el estudio del Método”. Por otro lado, el diseño de estudio que se propone es experimental obedeciendo a la naturaleza del tema. Como se podrá notar, aplicando un mecanismo de control interno, se podrá brindar mejoras logísticas para las consolidadoras en las importaciones del Distrito aéreo de Guayaquil. Entre los distintos instrumentos de investigación para el levantamiento de datos, se hará uso de la técnica de la encuesta. Como se explicó en los capítulos anteriores, se observó diferentes problemas y dificultades en las que se ven involucradas diferentes desconsolidadoras del distrito aéreo de Guayaquil; por tal motivo, es muy importante, validar los fenómenos observados.

### **3.3. Aplicación de la encuesta**

La encuesta es una técnica destinada a obtener datos de varias personas cuyas opiniones impersonales interesan a la investigación. Es impersonal porque el cuestionario no lleve el nombre ni otra identificación de la persona que lo responde, ya que no interesan esos datos; es una técnica que se puede aplicar a sectores más amplios del universo, de manera mucho más económica que mediante la aplicación de entrevistas.

En el presente trabajo, se han identificado varias empresas desconsolidadoras; se intentará obtener información a los representantes de las mismas. Esta información,

será referente a los problemas que estas empresas tienen respecto a cuestiones logísticas.

### **3.4. Tipos de preguntas que pueden plantearse en la encuesta**

Se deberá seleccionar las preguntas más convenientes, de acuerdo con la naturaleza de la investigación y sobre todo, considerando el nivel de educación de las personas que se van a responder en la encuesta. Los informantes pertenecen a empresas formales, lo cual indica que, los encuestados serán personas que poseen formación académica media. Es decir, serán personas que al menos cuentan con título bachiller o se encuentran en formación profesional (tercer nivel). Por ello, será posible, incluir preguntas que contengan palabras técnicas (propias de las actividades laborales diarias) y que permitan obtener información respecto a los principales problemas en el distrito aéreo de Guayaquil.

Las preguntas usadas en la encuesta se clasifican en:

Clasificación de acuerdo con su forma:

- Preguntas abiertas
- Preguntas cerradas
- Preguntas dicotómicas
- Preguntas de selección múltiple
- En abanico
- De estimación

Clasificación de acuerdo con el fondo:

- Preguntas de hecho
- Preguntas de acción
- Preguntas de intención
- Preguntas de opinión
- Preguntas índices o preguntas test

Sin embargo, la pregunta en el cuestionario, por su contenido pueden dividirse en dos grandes grupos: pregunta directa o indirecta.

**La pregunta directa:** coincide el contenido de la pregunta con el objeto de interés del investigador. La formulación de la **pregunta indirecta** constituye uno de los problemas más difíciles de la construcción de las encuestas.

Ejemplo de pregunta directa:

¿Le agrada a usted trabajar en una empresa desconsolidadora?

Ejemplo de pregunta indirecta:

¿Quisiera usted que su hijo trabaje en una empresa desconsolidadora?

Pero se debe ser muy cuidadoso al construir el cuestionario. Conjuntamente con el contenido de las preguntas, hay que definir su forma, utilizándose el cuestionario abierto y cerrado.

La **pregunta abierta** en una encuesta es la que no limita el modo de responder a la misma, ni se definen las variantes de respuestas esperadas. Este tipo de preguntas no permite medir con exactitud la propiedad, solo se alcanza a obtener una opinión.

La **pregunta cerrada** tiene delimitada, con antelación, su respuesta para determinada cantidad de variantes previstas por el confeccionador de la encuesta. La forma más difundida de pregunta es aquella cuya respuesta está estructurada por esquemas de comparaciones de pares de valores, de categorías secuenciales de valores y otros.

La comparación de pares, consiste en que todas las variantes de respuestas se componen de dos posibilidades de las cuales el encuestado selecciona una. Este esquema se emplea cuando el número de preguntas no resulta grande y cuando se exige gran precisión y fidelidad en la respuesta.

Otra técnica muy aplicada en la encuesta es la selección, donde el encuestado elige entre una lista de posibles respuestas aquellas que prefiere. Dentro de esta técnica existen variantes: de selección limitada, donde puede elegir un número determinado de respuestas y el de selección única donde puede escoger una sola respuesta posible.

La elaboración estadística en este caso resulta sencilla, donde se reduce al conteo de frecuencia de selección de cada respuesta sobre la cual se realiza la gradación de la actitud que muestran los encuestados hacia las respuestas.

En los cuestionarios se pueden aplicar preguntas que miden actitudes del individuo hacia un determinado hecho. Cuando se mide actitud, es necesario tener en cuenta la dirección de la misma así como su intensidad, para lo cual se aplican diversos tipos de escalas.

De manera más general la pregunta se formula de forma positiva y se dan 5 alternativas de posibles respuestas, designándose una escala de valores de 1 a 5, dando la respuesta más favorable a la afirmación que tenga el máximo de puntuación. Ejemplo: "Las actividades de desconsolidación que se realizan en el distrito aéreo de Guayaquil, son acertadas".

Muy de acuerdo ..... (5)

De acuerdo ..... (4)

Ni de acuerdo, ni en desacuerdo..... (3)

En desacuerdo ..... (2)

Muy en desacuerdo ..... (1)

Si por el contrario las afirmaciones son negativas en la formulación de la pregunta, la evaluación de la pregunta debe resultar opuesta al anterior caso. Ejemplo: "La nueva estructura administrativa de desconsolidadoras del distrito aéreo de Guayaquil han permitido la incorporación de nuevas actividades logísticas".

Totalmente de acuerdo .....	(1)
De acuerdo .....	(2)
Ni de acuerdo ni en desacuerdo.....	(3)
En desacuerdo .....	(4)
Totalmente en desacuerdo .....	(5)

Para el desarrollo del presente trabajo, serán consideradas las siguientes reglas básicas para su construcción:

- a. Se partirá de la hipótesis formulada y específicamente de los indicadores de las variables definidas en ésta, los que se traducirán en preguntas específicas para el cuestionario.
- b. Se establecerá la necesidad de cooperación del encuestado; lo que dependerá de que los individuos participen o no, o que contribuyan o no favorablemente en la investigación.
- c. Las preguntas serán claras.
- d. Cada término será comprendido.
- e. No se plantearán dos preguntas en una.
- f. La pregunta se formulará de manera positiva.
- g. La construcción de la respuesta no inducirá expresiones ambiguas.
- h. Las preguntas no serán tendenciosas, es decir, no estarán confeccionadas de manera tal que lleven al individuo a responder de una manera determinada o que lo predispongan en contradicción con su sentir ante la pregunta a responder.
- i. Las preguntas no exigirán mucho esfuerzo de la memoria.
- j. Al abordar aspectos controvertidos o embarazosos las preguntas serán construidas de forma tal que no constituirán un conflicto para el sujeto.
- k. Se contrarrestarán el efecto de monotonía en la variante de respuesta.

Se plantea así, para el desarrollo del presente trabajo una encuesta que será dirigida a las personas que se desempeñan en empresas desconsolidadoras del distrito aéreo de Guayaquil. La encuesta aplicada, tiene la característica de usar un lenguaje técnico

pero al mismo tiempo muy sencillo y claro de entender; lo cual brinda facilidades a la persona encuestada y precisa obtención de la información.

Para poder realizar la primera encuesta se consideró como población, el número de consolidadoras que constan como OCESS en el listado de la aduana, la cual es de 107 empresas consolidadoras; por lo tanto, la muestra fue calculada a partir de la fórmula estadística estándar de muestreo para poblaciones finitas, sería:

Cálculos para la obtención y determinación de la muestra

$$n = (Z^2pqN) / (Ne^2 + Z^2pq)$$

De donde se tiene que:

N: población objetivo (107).

Z: parámetro de la función de distribución de probabilidad para Poblaciones normales al 90% de confianza, según la tabla Z (1.65)

p: probabilidad de ocurrencia de un evento (50%)

q: probabilidad de que no ocurra un evento (1-P) (50%)

e: Nivel de error de los datos estimados (6.5%)

n: número de encuestas que se utilizará para la recolección de datos

$$n = ((1.65)^2 (0.5) (0.5) (107)) / ((107) (0.065)^2 + (1.65)^2 (0.5) (0.5))$$

$$n = ((2.72) (0.25) (107)) / ((107) (0.01) + (2.72) (0.25))$$

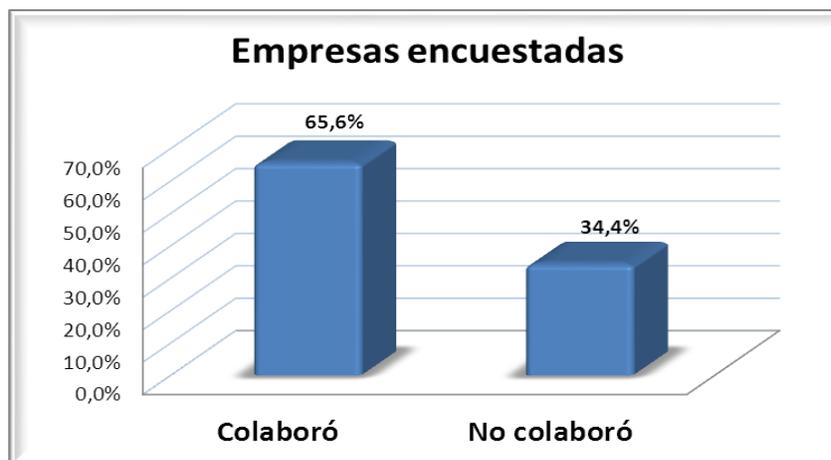
$$n = 72.83 / 0.45 + 0.68$$

$$n = 72.83/1.13$$

$$n = 64$$

El presente capítulo se centra en el levantamiento de datos a través de una investigación de campo. Mediante una encuesta a 64 empresas consolidadoras según el resultado de la muestra, se intentó entrevistar a un funcionario de cada una de ellas; sin embargo por motivos como: falta de tiempo, indisposición, o bajo el argumento de la confidencialidad de la información, se consiguió entrevistar a 42 personas de distintas empresas; es decir, se tuvo un alcance del 65% del tamaño de la muestra.

**Gráfico 4**



**Fuente:** Encuesta aplicada

**Elaborado por:** Las autoras

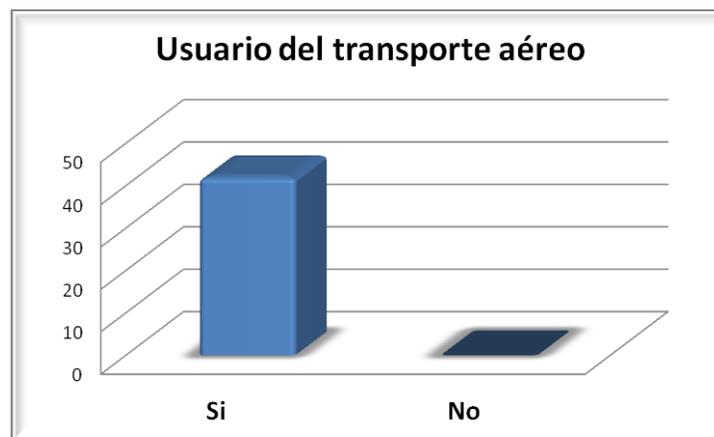
Adicionalmente las representantes de las empresas consolidadoras explicaron cuáles eran los procesos desde que el agente en el exterior se responsabiliza de la carga según el término de negociación acordado entre el importador y el exportador hasta que la mercancía arriba a las bodegas de TCE (Terminal De Carga Ecuador), e indicaron al mismo tiempo, los riesgos más frecuentes que se dan en los procesos de carga y consolidación de las mercaderías. Cabe indicar que los riesgos que se mencionan a continuación representan para las empresas consolidadoras de cargas pérdidas de dinero, tiempo y clientes, al ser estas empresas pequeñas estos riesgos no se pueden dar debido a la gran competencia que existe en Guayaquil.

### 3.5. Análisis de los resultados

De una población total de 42 empresas consolidadoras; de las cuales 13 se desempeñan directamente en el distrito aéreo de Guayaquil y 1 opera tanto en Quito como en Guayaquil, se logró entrevistar a 42 funcionarios de cada una de ellas; es decir, se obtuvo una cobertura del 100% de la muestra; a continuación los resultados:

Cuando se les preguntó si ellos son usuario del transporte aéreo; el 100% de los encuestados respondió que sí lo son. De haber obtenido una respuesta negativa, automáticamente tal persona debía finalizar la encuesta, dado que el propósito de esta herramienta es conseguir datos de las desconsolidadoras del distrito aéreo. El siguiente gráfico muestra los resultados de tal pregunta.

**Gráfico 5**



**Fuente:** Encuesta aplicada

**Elaborado por:** Las autoras

Era prioritario también conocer si la empresa en la que trabaja el funcionario opera en Guayaquil; esto tiene como propósito asegurarse de las irregularidades que se cometen en el distrito aéreo de ésta ciudad. Cuando se les preguntó si la empresa en la que

trabaja, se desempeña en el distrito aéreo de Guayaquil, el 93% de los encuestados dijo que sí.

**Gráfico 6**



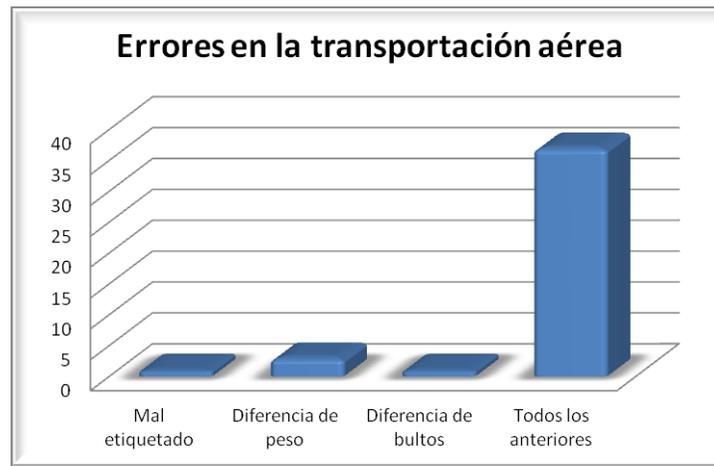
**Fuente:** Encuesta aplicada

**Elaborado por:** Las autoras

El 7% de los encuestados no operan de forma directa en el distrito aéreo de Guayaquil; esto corresponde a 3 casos. Sin embargo, aunque los mismos tienen sus oficinas centrales en el distrito aéreo de Quito, tienen dependencias en el Distrito aéreo de Guayaquil. El entrevistar a este grupo, era necesario para medir un poco si la situación es exclusiva de Guayaquil o se repite en el resto del país.

Cuando se les preguntó a los encuestados ¿Cuál error, es el más frecuente en la transportación de carga aérea?, la gran mayoría, esto es equivalente al 88% respondió que errores como el mal etiquetado, diferencia en los pesos y diferencia en los bultos son problemas frecuentes que se experimentan en sus labores diarias. Este grupo coincide en que todos los problemas mencionados son comunes en la transportación aérea.

**Gráfico 7**



**Fuente:** Encuesta aplicada

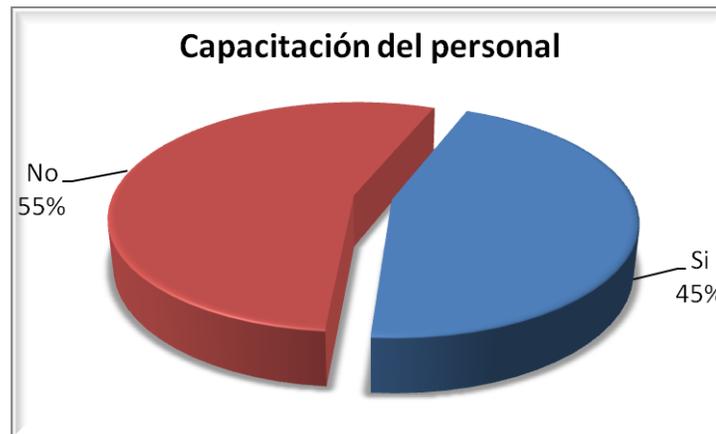
**Elaborado por:** Las autoras

Fueron pocos los casos de quienes mencionaron de forma exclusiva uno de los problemas mencionados; aún así, se puede decir que el de mayor frecuencia es la diferencia en el peso, representada por el 7% de los encuestados.

De esta forma se evidencia que no son problemas puntuales los que aquejan las desconsolidadoras del distrito aéreo de Guayaquil, sino que es la suma de varios de problemas. Durante la encuesta, se profundizó en esta pregunta y se dijo que existen otros problemas como la falta de comunicación entre el agente en el exterior y el agente local, se dijo incluso que se ha evidenciado, diferencia en la descripción de la mercadería, lo cual representa un problema muy grave en la gestión logística.

De esta forma, se planteó una nueva pregunta que permita conocer si los problemas logísticos son ocasionados en por la falta de capacitación del personal. Así se les preguntó si ¿el personal encargado de la logística, está debidamente capacitado? El gráfico a continuación presenta los resultados de esta pregunta:

**Gráfico 8**



**Fuente:** Encuesta aplicada

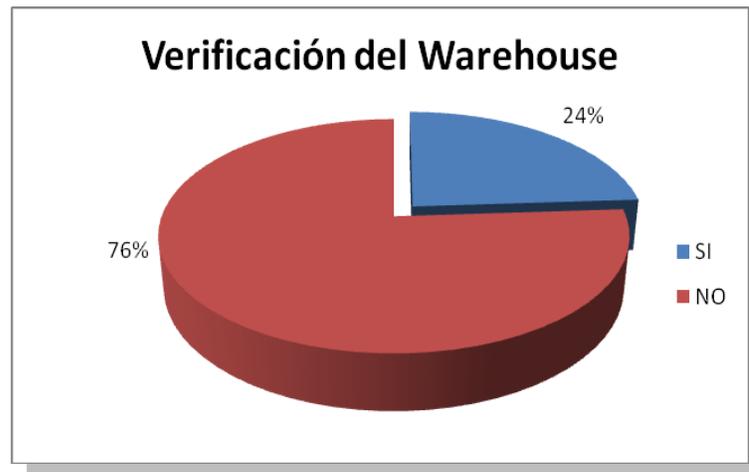
**Elaborado por:** Las autoras

Los resultado mostraron que aproximadamente la mitad de los encuestados coinciden que el personal encargado de la logística no se encuentra debidamente capacitado en el desempeño de sus funciones. Se evidencia sin embargo que ligeramente predomina el grupo de quienes creen que sí están capacitados; esto es el 55%, el resto de los encuestados consideran que realmente el personal no se encuentra capacitado.

De determinarse que el problema es ocasionado por la falta de capacitación, se estima que se podría solucionar con inversión en cuanto a actualizaciones aduaneras o instructivos que permitan a cada colaborador conocer la forma adecuada de solucionar los problemas que se pueden presentar.

La encuesta, también incluyó la siguiente pregunta: ¿verifica con el cliente, el contenido del warehouse?

**Gráfico 9**



**Fuente:** Encuesta aplicada

**Elaborado por:** Las autoras

La respuesta a esta pregunta entregó resultados alarmantes; el 76% de los encuestados consideran que el agente de aduana no revisa el contenido del warehouse argumentado que no es necesario hacerlo. Manifiestan que el motivo por el que no se lo hace obedece a que la emisión del mismo es realizada por el cliente y que la información luego puede ser validada por el packing list. Aun así, el 24% de los encuestados creen que el agente de aduana, si revisa con el cliente el contenido del warehouse.

Al profundizar en esta respuesta, se dijo que aunque el warehouse no es revisado con el cliente, éste si es revisado individualmente por el agente cada vez que tiene la oportunidad de hacerlo y luego verifica que el contenido coincida con el packing list. Ante la respuesta anterior, fue indispensable preguntar, si algo similar ocurre con el packing list. La pregunta exacta fue, la siguiente: ¿comprueba usted el peso anotado en el packing list con la mercadería física? El siguiente gráfico permite visualizar la respuesta a esta pregunta:

**Gráfico 10**

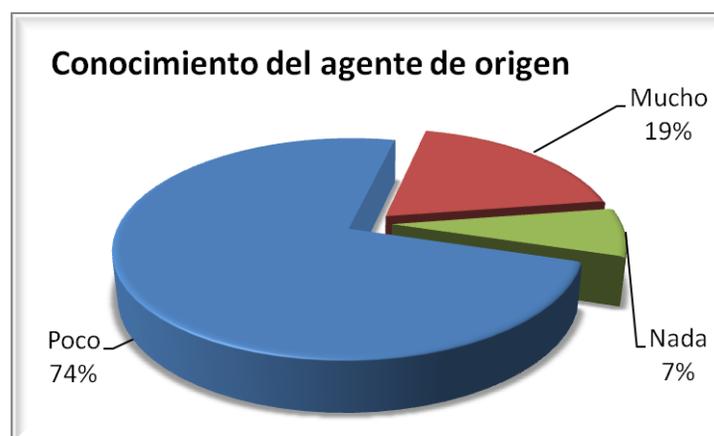


**Fuente:** Encuesta aplicada

**Elaborado por:** Las autoras

Debido a que la normativa aduanera varía de un país a otro, fue necesario preguntar a los encuestados lo siguiente: ¿el agente en origen, conoce la normativa aduanera en el Ecuador, respecto de las sanciones aplicadas a la carga mal manifestada?

**Gráfico 11**



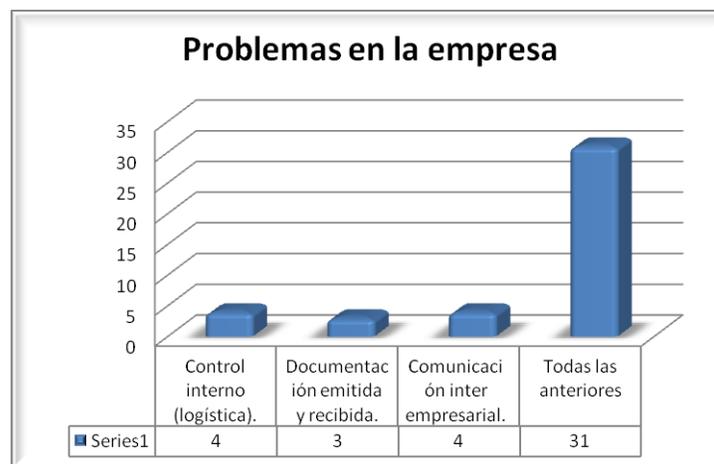
**Fuente:** Encuesta aplicada

**Elaborado por:** Las autoras

Los resultados indican que las tres cuartas partes de los encuestados (74%) consideran que el agente de origen conoce poco las disposiciones aduaneras del Ecuador. Esto explicaría la falta de documentación emitida en ciertos casos; al desconocer la normativa aduanera nacional se corre el riesgo de no emitir los soportes suficientes para la nacionalización de la mercancía. Otro grupo importante, representado por el 19% de los encuestados cree que el agente de origen sí conoce las disposiciones aduaneras del Ecuador, y consideran que el conocimiento de estos es óptimo, es decir, conocen mucho. De conocer mejor la normativa, se minimiza las probabilidades de cometer errores. De todas formas, el 7% de los encuestados considera que el agente de origen, nada conoce de la normativa ecuatoriana.

Con estos antecedentes, fue posible identificar cuáles son los problemas más comunes mediante la siguiente pregunta: ¿con cuál de los siguientes problemas relaciona usted a su empresa?

**Gráfico 12**



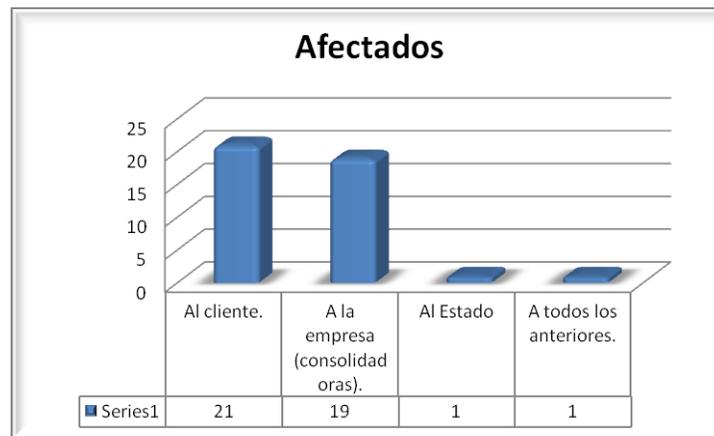
**Fuente:** Encuesta aplicada

**Elaborado por:** Las autoras

El 73,81% de los encuestados cree que los principales problemas que se comenten en las empresas desconsolidadoras del distrito aéreo de Guayaquil son: falta de control

interno, incorrecta documentación emitida y la falta de comunicación entre la desconsolidadora y el agente en el exterior. En otras palabras, los encuestados creen que las empresas presentan todos los problemas mencionados. El 9% de los encuestados relaciona a su empresa con la falta de control interno y la poca comunicación como un problema común en su empresa, el resto de los encuestados, representado por el 7% relacionan a la mala documentación emitida como problema de su empresa. Lógicamente, todos estos problemas tienen repercusiones, por ello fue indispensable preguntar ¿a quién consideran que el problema identificado afecta principalmente? El siguiente gráfico muestra los resultados de esta pregunta.

**Gráfico 13**



**Fuente:** Encuesta aplicada

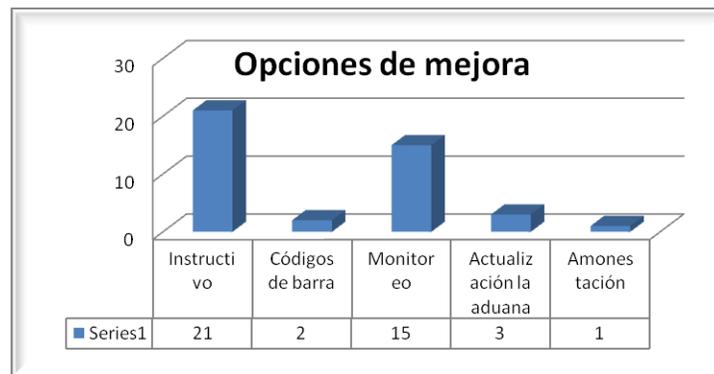
**Elaborado por:** Las autoras

La mayoría de los encuestados cree que los problemas afectan especialmente tanto al cliente como a la empresa desconsolidadora. Los resultados de la encuesta revelan que el 50% de los colaboradores creen que el problema principalmente afecta al cliente, quién al final deberá resignarse con pagar un flete por reembarque o las multas y sanciones que se generan dependiendo de la dificultad. Otro grupo importante representado por el 45% considera que los problemas generados afectan principalmente a la empresa desconsolidadora. Como se puede observar, estos dos grupos representan el 95% del total de encuestados.

En menor proporción hubo quienes manifestaron que el problema afectan principalmente al Estado, esto es el 2.4%; en la misma proporción hubo quienes consideran que el problema afecta a todos; es decir: cliente, empresa y Estado.

Finalmente, se preguntó: ¿qué cree que ayudarían a solucionar el problema de las consolidadoras?

**Gráfico 14**



**Fuente:** Encuesta aplicada

**Elaborado por:** Las autoras

Esta pregunta tuvo resultados inesperados, y evidenció diversidad de criterios, lo cual ayudará al planteamiento de las recomendaciones para el presente trabajo.

El 50% de los encuestados cree que la elaboración de instructivos permitirá en gran medida solucionar los problemas que se originan; es decir, se debe contar con indicaciones específicas para cada involucrado en el proceso, de esta forma cada uno sabrá lo que debe hacer, la forma correcta de hacerlo y como solucionar los problemas que se puedan presentar.

Otro grupo muy importante, representado por el 35% de los encuestados considera que realizando el monitoreo continuo y adecuado se puede corregir el problema. Ellos, indican que haciendo el seguimiento desde la contratación hasta la puesta en destino se podrá anticipar posibles problemas y se podrá corregir a tiempo. De esta forma, se

evitaría llegar a la penosa necesidad de realizar un reembarque, el mismo que siempre termina afectando al cliente.

Ambas propuestas son muy interesantes y provienen directamente de los involucrados. Sin embargo, existen otros grupos que también proponen soluciones al problema de las desconsolidadoras; así, el 7% de los encuestados piensa que es indispensable que todos los colaboradores de este tipo de empresas se encuentran al día con las modificaciones que propone al Corporación Aduanera Nacional. De esta forma, se cometerían menos errores ya que estarían anticipados y no serían sorprendidos por nuevas normativas o exigencias propias del organismo encargado.

Hubo también un 4% que propuso la implementación de un código de barras. Si tanto el agente de origen como la Aerolínea y la empresa consolidadora contasen con este sistema, sería más preciso el cruce de información y se podría llevar este control. Este grupo cree que esta opción solucionaría definitivamente el problema de las desconsolidadoras, pero al mismo tiempo están conscientes que es complicado que todas las empresas relacionadas cuenten con este sistema ya que implementarlo sería verdaderamente costoso. Aun así, existen empresas que sí lo emplean y con muy buenos resultados.

Finalmente, un grupo minoritario (2%) cree que la aplicación de amonestaciones, multas y sanciones serían la solución definitiva al problema.

### **3.6. Diagnóstico situacional de las consolidadoras de Guayaquil**

#### **3.6.1. Principales dificultades encontradas**

La encuesta aplicada a las 42 empresas desconsolidadoras puso en evidencia varios resultados que permiten identificar claramente, los principales problemas que ocurren

en las mismas. A fin de poder realizar un mejor análisis, se hará una revisión de los más frecuentes.

### **3.6.2. Dificultades en el control interno (logística)**

Se determina así que las principales dificultades en cuanto lo logístico, se agrupan especialmente en tres situaciones: el mal etiquetado, diferencia de peso, diferencia en el número de bultos.

De acuerdo a las entrevistas realizadas el mal etiquetado de las carga se origina por la ausencia de comunicación fluida entre el agente en el exterior y la empresa consolidadora. Este error, es posible corregirlo si la empresa consolidadora pide al exterior ayuda en cuanto al envío electrónico de fotos de la cargas una vez etiquetadas. De esta forma, la consolidadora puede revisar los números de guía, nombre del importador y exportador y los números de bultos, también podrá revisar que toda la información concuerde con los documentos requeridos. En la práctica, esta situación no se da; el agente en el exterior maneja innumerables cargas lo que le dificulta tomar evidencia fotográfica de todas las cargas. Aun así, esta práctica es común en empresas que trabajan con cliente VIP<sup>22</sup> como es el caso de la empresa Permonsa, quienes tienen poca cantidad de carga (embarca aproximadamente de dos a tres veces por semana).

Otro problema identificado es la diferencia de peso. Las entrevistas determinaron que entre lo que indica la guía aérea y el peso que verdaderamente tiene la carga, en repetidas ocasiones no coinciden. Tal peso es indicado por el almacén en origen donde llega la carga. Nuevamente, este error es provocado por la falta de comunicación entre el agente en el exterior y la empresa consolidadora. Generalmente, el agente en el exterior trabaja con la factura o con algún documento que la reemplace; en el mismo se

---

<sup>22</sup> VIP (Very important people), se refiere a un grupo de personas (clientes) selectas; su traducción al español sería *gente muy importante*

indica la información básica de la carga; estos datos presentan errores en su declaración y de forma frecuente ocurre en las especificaciones de cantidades, peso, color del producto, entre otros. Esta situación sería superada si el exportador entregara copia del packing list junto a cada carga que se embarca.

El tercer error logístico que se encontró de forma común, corresponde a la diferencia respecto al número de bultos y el peso detallado entre la guía máster (emitida por la aerolínea) y la guía hija (la cual es emitida por la empresa consolidadora). Se repite la mala comunicación como el vector que ocasiona este error. Es frecuente que el agente en el exterior se equivoque, como también es común que la empresa consolidadora no revisa la información; es decir, si esta última asignara esfuerzo en realizar la comparación respectiva de las guías, se podría detectar las falencias a tiempo y sobre todo se podrían tomar medidas adecuadas que eviten el posible reembarque de la mercadería. En este sentido se puede concluir que los problemas logísticos que dificultan el correcto funcionamiento tienen su origen en la falta de comunicación adecuada entre el agente en el exterior y la empresa consolidadora.

- Emiten los documentos internacionales de acuerdo con el medio de transporte.
- Planean y organizan la consolidación de diversos envíos de uno o varios clientes, obteniendo mejores condiciones económicas.
- Supervisan la ejecución del transporte y el seguimiento de la carga.
- Pueden actuar como operadores de transporte internacional.
- Pueden proporcionar el servicio puerta a puerta.
- Tienen corresponsales en el extranjero a disposición del cliente.
- Son representantes de Agentes de Carga extranjeros en su país.
- Emiten los documentos homologados internacionalmente según sea el caso.
- Asesoran por sus conocimientos y experiencia en comercio exterior a exportadores e importadores.

Como se pudo detectar mediante la aplicación de la encuesta, entre las principales dificultades de las consolidadoras que operan en el distrito aéreo de Guayaquil, se tiene un inadecuado control interno; es decir, la logística de estas empresas presentan errores en su actividad, los mismos que se detallan a continuación.

### **3.6.3. Errores en la documentación emitida y recibida**

Otra de las dificultades que se evidenció en la encuesta es la falencia en la documentación emitida como en la documentación recibida.

Los errores más frecuentes respecto a la documentación son los siguientes:

- Envío incompleto de la documentación
- Envío de documentación mal registrada
- Envío de documentación que no corresponde a la carga enviada

Estos errores son provocados por diferentes aspectos:

En cuanto al envío incompleto de la documentación, se origina en que no siempre llega toda la documentación que se necesita para la respectiva nacionalización. El número de documentos varía dependiendo del tipo de carga y del puerto de destino. La documentación mal registrada redactada incorrectamente, consiste en errores en el llenado de las mismas; por ejemplo se escriben valores incorrectos, se coloca inadecuadamente número de guías, número de facturas, nombres del destinatario y otros.

El envío de la documentación ajena a la carga, generalmente se origina cuando la documentación es confundida o mal distribuida entre una carga y otra.

Todos estos errores son generalmente de carácter humano y pueden ser corregidos con un poco más de concentración por parte de los colaboradores tanto del agente en el exterior como de quienes laboran en la consolidadora.

A continuación se detalla la documentación que el vendedor debe aportar:

- Factura comercial.
- Lista de contenido (en el supuesto de que la expedición esté compuesta por más de un bulto).
- Otros documentos dependiendo de las características del producto:
- Certificado Sanitario.
- Certificado de Pesos.
- Certificado de calidad
- Otras Certificaciones relativas al producto a tramitar en el país de origen.

#### **3.6.4. Falta de comunicación inter empresarial, Inadecuado envío electrónico**

Dado que el agente en el exterior es el encargado de coordinar con la aerolínea la reserva y el itinerario del vuelo para el respectivo flete; es necesario notificar a la aduana electrónicamente el arribo de la mercadería. Esta información debe darla tanto el agente en el exterior como la empresa consolidadora que recibirá la carga; esto es lo que se conoce como manifiesto. El procedimiento adecuado para el embarque es el siguiente:

- El agente en el exterior recibe las cargas; una vez puesta en bodega la carga es medida y pesada. De acuerdo al peso de la misma, se determina el valor del flete. Completada esta actividad, el agente en el exterior envía la información a la consolidadora.
- El agente en el exterior toma fotos de la carga y recibe los documentos que justifican la procedencia de la misma; esta información es enviada electrónicamente a la consolidadora.
- De presentarse alguna novedad en cuanto al estado de la carga, el agente en el exterior informa inmediatamente a la empresa consolidadora y ésta a su vez notifica

al cliente para que este último confirme si desea recibir o no la carga en las condiciones en que se encuentra.

- La empresa consolidadora informa al importador el número de cargas por recibir y espera de instrucciones para proceder con el embarque.
- Una vez que la consolidadora recibe aprobación por parte del importador para el embarque, ésta confirma al agente en el exterior que se proceda con el envío.
- El agente en el exterior coordina con la aerolínea la reserva de vuelo y el itinerario para el flete.
- Dado que el agente tiene varios clientes; éste consolida las cargas y las etiqueta en el orden que van siendo embarcadas.
- Luego el agente en el exterior envía a la consolidadora las evidencias fotográficas de las cargas con su respectiva etiqueta.
- Finalmente el agente confirma la entrega de la carga a la aerolínea y la consolidadora se encarga de hacer el respectivo seguimiento hasta el arribo en el aeropuerto.

Todos estos son los pasos que se debería seguir para un correcto embarque y arribo de la carga; sin embargo, se determinó que no todos estos pasos se cumplen. Como se pudo notar, cada actividad depende de la anterior y el incumplimiento de una de ellas repercute en la gestión logística de todo el proceso.

### **3.6.5. Errores en la declaración de envío y del peso**

Este tipo de errores por lo general son ocasionados involuntariamente por los encargados del llenado y emisión de los documentos. Se evidenció que existen casos en los que se declara un producto y se recibe algo similar; por ejemplo, se declara envío de teléfonos inalámbricos pero se recibe teléfonos celulares. Otro error en la declaración se comete al indicar especificaciones propias del producto como: tamaño, color; ejemplo de ello: se declara el envío de televisores de 32'' y se reciben televisores de 28''. Un error muy frecuente es la declaración del peso del producto; su origen

puede darse por equivocación de quien pesa la carga o por error de quien digita. Este último caso, se puede ejemplificar de la siguiente forma: se quiere declarar el envío de botellas de vino con un peso unitario de 750cc pero por error en el ingreso del dato, se colocó que cada botella pesa 75cc.

Todos estos errores son provocados por diferentes factores y mucho tiene que ver el número de personal encargado frente la cantidad de carga diaria que se realiza.

### **3.6.6. Diferencia en la exigencia aduaneras de los distintos puertos**

Finalmente, cada país tiene su propia legislación aduanera por lo que se entiende que el agente en el exterior no siempre conozca los cambios que se realizan en la legislación aduanera nacional; sin embargo, es importante que exista un intercambio constante de información entre éste y la empresa consolidadora que opera en el distrito aéreo de Guayaquil; de tal forma que se pueda tener presente todo lo requerido por la Aduana del Ecuador y así evitar sanciones o reembarques que terminan perjudicando tanto a la empresa como al cliente.

## **CAPÍTULO IV**

### **PROPUESTA PARA LA APLICACIÓN DE CONTROL INTERNO DE LAS CONSOLIDADORAS DE GUAYAQUIL**

#### **4.1. Planteamiento de la Propuesta**

El análisis de los resultados obtenidos en el levantamiento y proceso de datos, permite conocer la situación problemática por la que atraviesan la mayoría de las consolidadoras de carga aérea de Guayaquil, de donde se observa que: la falta comunicación, la escasa capacitación del personal logístico y documentación incorrecta, son los problemas más comunes en estas empresas. Razón por la cual, es importante entonces, diseñar una propuesta que ayude a reducir el impacto negativo que traen consigo estos problemas, afectando directamente a los clientes, por la pérdida de tiempo e insatisfacción del servicio recibido; y a los empresarios, por la disminución de su rentabilidad por que al brindar un servicio deficiente se pierde clientes, dinero y competitividad en el mercado.

Ante esta realidad, se cree conveniente plantear soluciones que se adapten a las necesidades de cada empresa, según su estructura organizacional; es decir, si son pequeñas, medianas o grandes empresas y el contacto que tienen con sus clientes y socios comerciales en el exterior, a fin de fomentar una cultura empresarial ordenada y eficiente que le permita tomar decisiones acertadas, prever posibles errores, y ofrecer un servicio de mejor calidad a sus clientes. Para ello, las acciones planteadas deben complementarse a tal punto que mejoren los procesos internos de cada empresa; es así como las soluciones propuestas son las siguientes:

- Mejoramiento en la Comunicación.
- Utilización de Implementos Electrónicos.

- Integración horizontal con empresas aliadas.
- Monitoreo y seguimiento de los procesos.

#### **4.1.1. Mejoramiento en la comunicación**

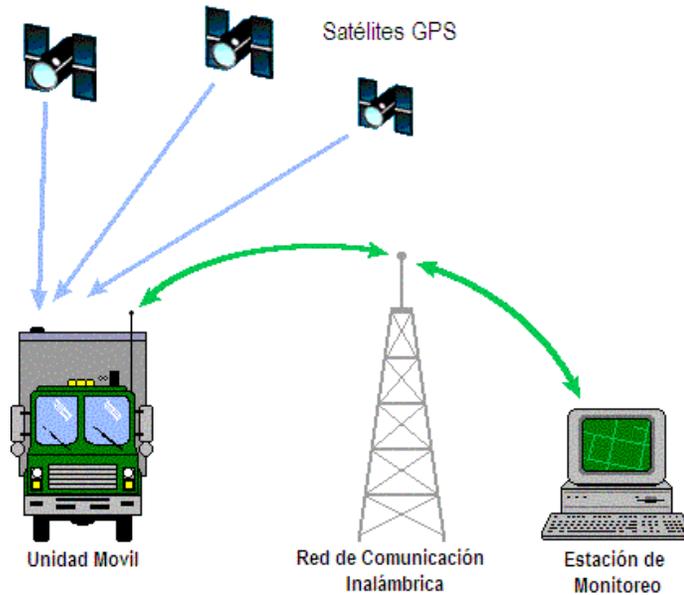
El principal problema para el cometimiento de errores en la documentación de la carga consolidada tiene su origen en la comunicación, puesto que inicialmente el agente localizado en el exterior maneja sus cargas a su manera y al momento de enviarlas, existen inconsistencias en la información proporcionada, ya sea en peso, etiquetas, cantidad de bultos de acuerdo a lo que se indica en las guías, etc. Por su parte, el problema se agrava cuando la desconsolidadora de carga omite revisiones y deja pasar errores, que afectan directamente al cliente.

Lo que se propone para mejorar la comunicación entre las empresas y evitar errores y discrepancias en la información manejada, es realizar una lista de verificación y confirmación la cual debe ser exactamente igual tanto para el agente en el exterior como para la desconsolidadora local. En dicha lista de verificación el agente del exterior (que envía una cantidad determinada de cargas), tiene la obligación de completar la información correcta del peso, etiquetas, guías y demás información relacionada a la carga; de tal forma que se eviten inconsistencias.

Una vez completada la información, el documento debe ser revisado en el exterior y aprobado por un supervisor de logística que compruebe que la carga ha sido consolidada correctamente; en caso de encontrar errores se debe corregir y enviar una copia escaneada del documento de verificación; de esta forma la desconsolidadora de carga en Guayaquil, tendrá la garantía de que la información es correcta. No obstante, es importante que los agentes locales verifiquen una vez más que dicha información coincida antes de ser aprobada.

Por otra parte, para tener una mejor comunicación inter-empresarial es importante que los agentes involucrados se conecten a una red donde constantemente se envíen información de la carga; esta plataforma debe alimentarse con información proporcionada tanto por el agente en el exterior, líneas aéreas, aduanas y desconsolidadora local, de tal forma que sea posible verificar la ejecución de cada una de las actividades y se eviten inconsistencias. Este tipo de mecanismo es lo que actualmente se conoce como rastreo satelital y ayuda a mantener información continua y actualizada de lo que ocurre con el movimiento de la carga, desde su origen hasta su destino, utilizando un código específico asignado una vez que la carga ingresa en el sistema de consolidación, mediante ese código inteligente la empresa puede saber la ubicación, tamaño y peso exacto de la carga, así como el número de bultos asignados. En la siguiente gráfica permite comprender de mejor forma este proceso:

**Gráfico 1. Rastreo Satelital de Carga**



**Fuente:** Detegis

Poniendo en marcha este sistema la comunicación mejoraría de manera sustancial, ya que los datos de la carga serían actualizados constantemente y su disponibilidad sería de inmediata, así se evitarían problemas de inconsistencias y retrasos en la entrega de

la carga por errores en documentación, ya que esta información fluiría continuamente por la red y tanto consolidador como desconsolidador compartirían la misma información, a tal punto que se suprimirían los errores por falta de comunicación.

#### **4.1.2. Utilización de implementos electrónicos**

Como las propuestas van de la mano, evidentemente para llevar a cabo la ejecución de un sistema que controle y mejore la información que fluye entre las empresas consolidadoras, es importante que se cuente con los siguientes implementos electrónicos:

- ✓ Computador (de escritorio o portátiles)
- ✓ Modem con acceso a internet
- ✓ Escáner
- ✓ Impresora
- ✓ Servidores
- ✓ Sistema de GPS (Satelital)
- ✓ Intercomunicadores
- ✓ Sistema de Videoconferencia

Estos equipos permitirían estar en contacto permanente con los agentes en el exterior, que dada su localización en zonas muy alejadas, es importante contar con sistemas que ayuden a acortar distancias y agilicen procesos. Si bien es cierto, estos serían los equipos electrónicos a ser utilizados en la propuesta, es cierto también que las empresas consolidadoras de carga pueden contratar los servicios de empresas que brinden estos servicios de rastreo y mejora de comunicación, tal como el caso de la empresa SUPERTRACK S.A., la cual se enfoca en la administración de flotas o unidades de transportes de cualquier índole con servicio de rastreo en tiempo real, la cual ofrece servicios como:

- ✓ Seguimiento de unidades de transporte las 24 horas

- ✓ Control de paradas
- ✓ Reportes históricos
- ✓ Botón de pánico (en caso de robos).
- ✓ Desenganche de plataforma
- ✓ Otros servicios acordes a las necesidades de los clientes.

#### **4.1.3. Integración horizontal con empresas aliadas**

En igual sentido es recomendable tomar acciones que le permitan a la empresa tomar ventajas competitivas, a fin de tener resultados satisfactorios; generalmente estas acciones tienden a concentrar la carga en un solo punto o en un solo medio de transporte, de aquí surge la habilidad al momento de desarrollar funciones que mejoren la calidad del servicio en ciertos mercados, para ello y en relación a la integración horizontal, las consolidadoras pueden aplicar algunas de las siguientes acciones:

- ✓ **Convenios con otras agentes intervinientes en el proceso logístico:** con el fin de obtener ventajas en términos de eficiencia, ya que el objetivo es compartir equipamiento, infraestructura, rutas, carga, procedimientos, etc.
- ✓ **Modernización de equipamiento:** la automatización o ingreso de nuevas técnicas para mejorar el movimiento de la carga y fluidez de la información resulta indispensable para alcanzar niveles óptimos de competitividad en los mercados.
- ✓ **Exploración de nuevos mercados:** el éxito de explorar nuevos mercados permite buscar nuevas formas de intercambio con los actuales clientes o clientes potenciales, y esto es posible mediante la especialización, la calidad o precio que pueden tener una gran incidencia para la prestación de los servicios.

- ✓ **Coordinación Multinacional:** Consiste en la realización de acuerdos y convenios entre países para optimizar el transporte, así como en la aplicación de acciones conjuntas en materia de infraestructura, equipo, asistencia técnica y rutas. Al integrarse bloques comerciales internacionales, este tipo de acciones requiere cada vez mayor importancia para propiciar una libre circulación del transporte internacional.

#### **4.1.4. Programa de Capacitación a Empresarios y Empleados sobre el manejo de los equipos y sistemas.**

Desarrollados los sistemas y puesto en marcha el proyecto, el paso más importante es el de la capacitación a las personas que utilizaran dichos sistemas, estos pueden ser los mismos empresarios, como sus empleados.

Esto se hace a fin de que el personal tenga pleno conocimiento de las actividades que son capaces de realizar mediante el correcto manejo de los sistemas, es decir que ellos comprendan como guardar la información, elaborar los reportes, como comunicarse simultáneamente, como buscar la información que necesitan, etc. Todo esto, a fin de que no solo mantengan en óptimas condiciones los equipos y el software implementado, sino que les permita desarrollar su trabajo de forma eficaz, ágil y precisa; teniendo en cuenta de los riesgos por los malos usos (virus, averías de equipos, pérdida de información) y las soluciones que podrían plantearse ante dichos riesgos.

#### **4.1.5. Monitoreo y seguimiento de los procesos**

Con la puesta en marcha de los sistemas y equipos respectivos, es importante que un auditor se reúna al menos los tres primeros meses para hacer un seguimiento de cómo están funcionando los procesos y verificar el uso adecuado de los sistemas implementados, debido a que podría darse el caso que se presenten fallas, o la oportunidad de implementar nuevas tecnologías que respondan a los lineamientos de

las empresas y así hacer una evaluación detallada de la infraestructura y de servicio de comunicaciones, considerando especificaciones de mejora de rendimiento y disminución de costos.

A este seguimiento sería importante agregar alternativas que permitan mejorar los procesos ya establecidos considerando algunas de las siguientes opciones:

- ✓ Determinar el nivel de satisfacción de las personas que utilizan los sistemas en base a criterios personales y la experiencia adquirida, para evaluar mejoras.
- ✓ Conocer las principales dificultades o errores cometidos al momento de usar los sistemas y así corregirlos oportunamente.
- ✓ Brindar una capacitación periódica donde a más de reforzar los conocimientos sobre el uso de los sistemas, se evalúe la agilidad de respuesta ante las situaciones que se presenten.
- ✓ Realizar reuniones de trabajo donde se concluyan los aportes que la nueva tecnología ha generado a la empresa.

Ante esto, la mejor forma de evaluar las mejoras planteadas, se hace a través del uso de indicadores de gestión que entre otras cosas permiten ver estadísticamente como ha ido evolucionando el desempeño de la empresa respecto al manejo de sus procesos logísticos. Para ello a continuación se detallan estos indicadores:

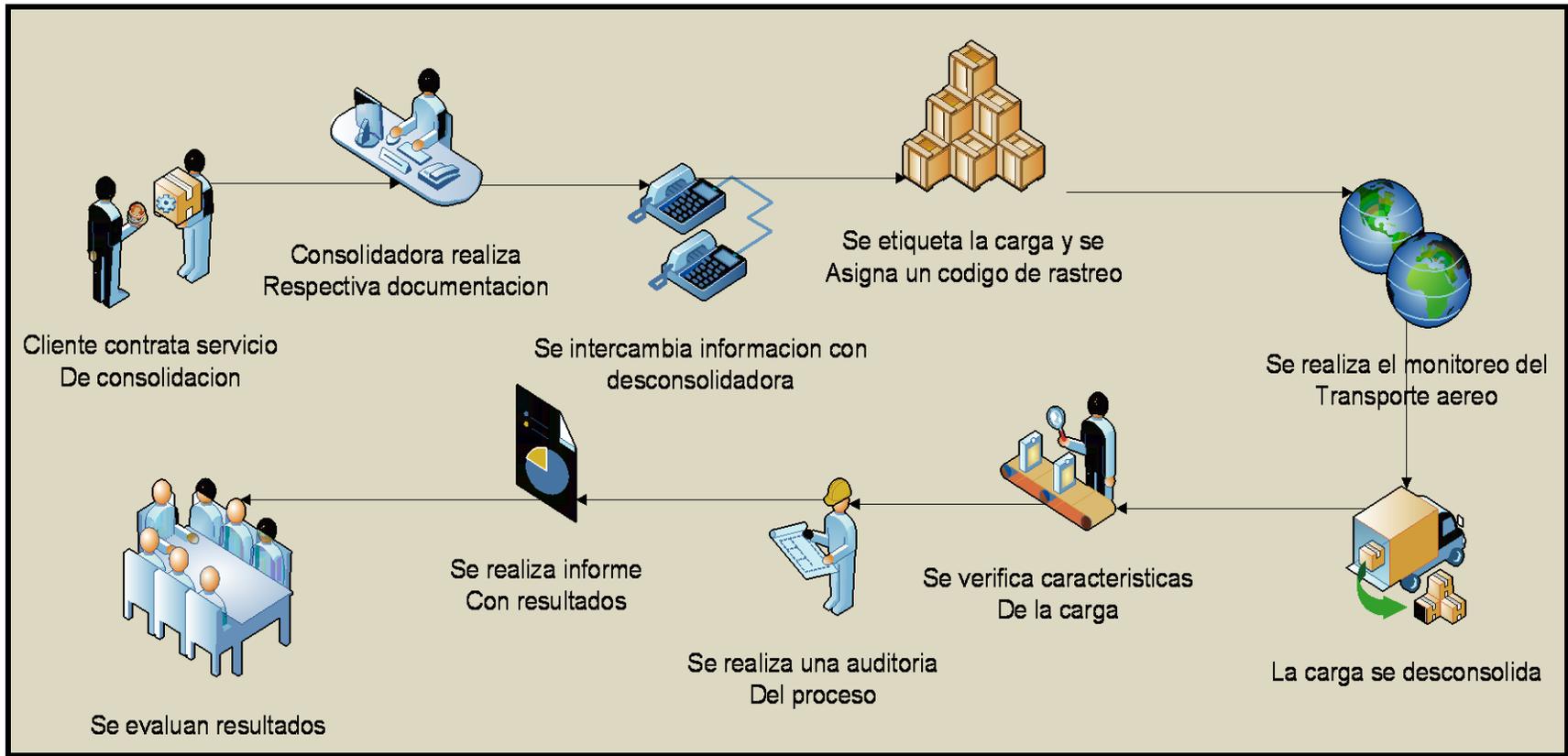
### Indicadores de Gestión

FACTORES	OBJETIVOS	INDICADOR DE RESULTADOS	METAS	INICITATIVAS ESTRATEGICAS
<b>FINANCIERO</b>	Reducción de Costos y Gastos	Ratio Financiero de Gestión: Impacto de Gastos: Gastos Operacionales /Ventas	Disminuir anualmente los costos y gastos en 5%	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Agilizar procesos logísticos.</li> <li>• Reducir incremento de papeles por trámites.</li> <li>• Digitalizar la mayor cantidad de información.</li> </ul>
<b>CLIENTES</b>	Satisfacer necesidades de los clientes	Confianza del cliente: Número de veces en el mes que el cliente adquiere el servicio	El cliente debe adquirir al menos 4 veces al mes el servicio.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hacer seguimiento a los clientes</li> <li>• Ofrecer nuevos servicios</li> <li>• Realizar promociones y descuentos personalizados</li> <li>• Atender ágilmente sus reclamos</li> <li>• Gestionar eficientemente los recursos logísticos.</li> </ul>
<b>PROCESOS CLAVES</b>	Ofrecer Nuevas Alternativas a los clientes Determinar principales Costos Mejorar atención al cliente	Nuevas necesidades Detectadas Calificación del servicio por parte del cliente	Innovar al menos en 2 servicios. Obtener una calificación de 8 puntos sobre 10 (como mínimo)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Realizar un nuevo estudio de mercado</li> <li>• Hacer un programa de innovación continua</li> <li>• Desarrollar estrategias a través de medios informáticos como internet.</li> <li>• Desarrollar nuevos procesos que agilicen el servicio</li> <li>• Hacer un sondeo, retroalimentación</li> </ul>
<b>APRENDIZAJE Y CRECIMIENTO</b>	Capacitación del Personal Auditorías Internas a procesos Mejoramiento del Ambiente Laboral	Número de empleados capacitados/Total de empleados Número de errores en procesos operativos Satisfacción del empleado	Capacitar al menos al 80% de empleados Error en procesos al menos 15% como máximo. Nivel de satisfacción del 75%	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Realizar seminarios de aprendizaje</li> <li>• Hacer programas de difusión de los procesos, hacerlos más fáciles de comprender</li> <li>• Hacer concurso del mejor empleado.</li> </ul>

## 4.2. Ventajas de la propuesta

- ✓ Fácil y adecuado manejo de la información de la carga a ser transportada.
- ✓ Optimización de tiempos de entrega de la carga y/o información entre empresa y clientes.
- ✓ Aumento de la competitividad de la empresa mediante el manejo de eficaz de sus recursos.
- ✓ Minimización de los costos de los servicios brindados.
- ✓ Agilitar procesos internos y externos, de tal forma que la información fluya digitalmente mediante el escaneo de la documentación necesaria, y así evitar pérdida de papeles fundamentales (permisos, certificados, facturas, etc.)
- ✓ Personal capacitado y con mayores oportunidades de desarrollo laboral.
- ✓ Ayuda en la toma de decisiones de los ejecutivos, mediante gráficos, estadísticas, pronósticos de ventas, presupuestos y demás herramientas que aporten a llevar a cabo esta acción.
- ✓ Seguimientos para implementar nuevas tecnologías, fomentando a su vez al mejoramiento continuo.
- ✓ Mayor control de los recursos de la empresa, activos fijos, mercaderías, personal, etc.
- ✓ Confidencialidad de la información.
- ✓ Correcta documentación de la información.
- ✓ Plena satisfacción de las necesidades de los clientes.
- ✓ Coordinar los procesos concernientes al traslado de la carga, únicamente con un asesor que a su vez es responsable de proporcionar la información necesaria y garantizar el correcto avance de los procesos.
- ✓ Tomar decisiones acertadas respecto al manejo de la carga a fin de abaratar costos logísticos.

### 4.3. Flujo grama de la propuesta



Elaboración: Las Autoras

#### 4.4. Análisis Costo Beneficio de la propuesta

Finalmente para determinar en términos cuantitativos, que tan conveniente es llevar a cabo esta propuesta, se ha desarrollado un análisis costo-beneficio, a fin de determinar el retorno que recibirían las empresas en relación al costo que implicaría llevar a cabo este proyecto.

Como primer paso para establecer el análisis se hizo una estimación de los costos que implicaría la puesta en marcha del proyecto, para lo cual se ha considerado una inversión inicial relacionada a compra de equipos de computación, software para el rastreo y honorarios por auditoría internas de procesos, teniendo así el siguiente detalle:

COSTO DEL PROYECTO		
Descripción	Valor Anual	%
Adquisición de Equipos de Computación	\$ 3,000.00	58.82%
Uso de Internet (Anual)	\$ 600.00	11.76%
Sistema de Rastreo Satelital	\$ 500.00	9.80%
Honorarios Auditorías Internas	\$ 1,000.00	19.61%
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 5,100.00</b>	<b>100.00%</b>

**Elaboración:** Las Autoras

Por su parte, los beneficios que traería consigo la implementación de esta propuesta están dados de la siguiente manera:

BENEFICIOS		
Descripción	Valor Anual	%
Ahorro de Tiempo	\$ 803.00	9%
Ahorro de Multas y sanciones	\$ 2,400.00	26%
Incremento de Ventas	\$ 6,000.00	65%
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 9,203.00</b>	<b>100.00%</b>

**Elaboración:** Las Autoras

Vale destacar que los valores de costos y beneficios están dados en relación a la capacidad de una empresa consolidadora aérea de dimensión pequeña. Considerando como ahorro de tiempo, el equivalente a 2 horas diarias perdidas de un salario básico durante todo un año ( $\$ 264/240 \text{ horas} = \text{valor hora} \times 2\text{hrs} \times 365 \text{ meses}$ ). El ahorro de las multas se estableció en un promedio de \$ 200.00 mensuales durante un año y el incremento de ventas sería mínimo de \$ 500.00 mensuales.

Teniendo de esta forma el siguiente coeficiente:

$$\text{B/C} = \frac{\text{BENEFICIOS}}{\text{COSTO}} = \frac{\$ 9,203.00}{\$ 5,100.00} = \$ 1.80$$

**Elaboración:** Las Autoras

La interpretación de este indicador permite determinar que por cada dólar invertido, la empresa recibiría \$ 0.80 adicional como beneficio por la inversión realizada en el lapso de un año. Por lo que se puede establecer que la propuesta es bastante conveniente ya que numéricamente los beneficios son verificables.

#### 4.5. Comparación de resultados

Con los resultados obtenidos es posible hacer una comparación del beneficio cualitativo que obtendría la empresa objeto de estudio al momento de implementar la propuesta, considerando algunos aspectos:

SIN PROPUESTA	CON PROPUESTA
Retraso del Trabajo	Agilidad del Trabajo
Uso ineficiente de los recursos	Eficiencia al manejar recursos propios
Información Inconsistente	Información Organizada
Falta de herramientas de apoyo en la toma de decisiones	Gráficos, Estadísticas que ayuden a la toma de decisiones
Perdida de Dinero	Ahorro de Dinero

**Elaborado por:** Las Autoras

Es así, como los resultados obtenidos por esta propuesta serían positivos y beneficiosos para el desarrollo adecuado de los procesos de la empresa, garantizando no solo un trabajo eficiente y una información organizada, sino también satisfacción a los clientes mediante un servicio ágil y de calidad. Es importante añadir, que si bien es cierto se ha tomado como ejemplo una empresa pequeña no quiere decir que no sea aplicable a otro tipo de empresas, la propuesta va inclusive para empresas de mediano y gran tamaño.

Con esto se puede concluir también, que el objetivo de la propuesta no es solo implementar máquinas y software, sino convertirse en una herramienta de apoyo en la toma de decisiones de los ejecutivos, generación de oportunidades para expandir las fronteras del negocio, y además ahorro de dinero para la empresa, acciones que traen consigo beneficios empresariales tales como aumento de competitividad, reducción de costos de operación, mejor utilización de los recursos y planteamiento de nuevos proyectos de reinversión, asegurando así el mejoramiento continuo de la empresa y el personal involucrado.

## CONCLUSIONES

En la segunda década del siglo XX inicia en Europa la construcción masiva de aviones y con ello la transportación aérea tomo otro rumbo más dinámico. Se viabiliza el comercio y con el desarrollo del comercio internacional, la movilización de cargas aéreas desde un país a otro se vuelve más cotidiana.

La regulación del tráfico aéreo está controlada a través de la IATA<sup>23</sup>, quedando el mundo subdividido en tres zonas de tráfico de conferencia denominadas: TC1: América, TC2: Europa, África y Oriente Medio, TC3: Resto de Asia y Oceanía. Alrededor del mundo existen un sin número de aeropuertos; por su parte, Ecuador tiene cuatro de gran importancia nacional e internacional:

1. Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de la ciudad de Quito
2. Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo de la ciudad de Guayaquil
3. Aeropuerto Mariscal Lamar de la ciudad de Cuenca
4. Aeropuerto San Cristóbal en la ciudad de Puerto Baquerizo Moreno, (Galápagos).

El Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo de Guayaquil es el lugar donde arriban y salen las cargas correspondientes al distrito aéreo de la ciudad del mismo nombre.

Con el aumento en el flujo de cargas en el transporte aéreo empiezan a surgir problemas como: mal etiquetados de bultos, diferencias en la descripción de la carga y en el peso, falta de documentación y demás problemas que han provocado malestar en los usuarios del transporte aéreo.

---

<sup>23</sup> Asociación Internacional de Transporte Aéreo, (en inglés "*International Air Transport Association*" o IATA)

Para determinar cuáles son las dificultades en las que incurren las empresas consolidadoras del distrito aéreo de Guayaquil, se aplicó una encuesta. De un total de 107 empresas registradas por la Aduana del Ecuador y aplicando la técnica de muestreo, se determinó un tamaño de la muestra equivalente a 64 consolidadoras. De este número fue posible aplicar la encuesta a los funcionarios de 42 empresas; es decir, se consiguió una cobertura del 65% con respecto al tamaño de la muestra.

Tras la aplicación de la encuesta, se evidenciaron los errores en los que incurren frecuentemente las empresas consolidadoras del distrito aéreo de Guayaquil, entre las principales falencias, se detectó:

- Mal etiquetado
- Diferencia en los bultos
- Diferencia de peso

También se pudo conocer que todos los errores mencionados tienen su origen en la falta de comunicación existente entre el agente en el exterior y la empresa consolidadora. Al no existir una comunicación constantemente, ocurren situaciones que provocan tales falencias. Los encuestados, consideran que el cliente es quien aparece como primer perjudicado.

## RECOMENDACIONES

Para efectos de mejorar los resultados obtenidos o en su defecto mantenerlos, es importante que se tomen algunas recomendaciones posteriores al desarrollo del proyecto:

- **Diseño de Políticas de Control:** Se debería fomentar una cultura de orden y control al personal, a fin de que se cree un ambiente de conciencia y el personal comprenda la importancia de establecer controles que a más de proteger los intereses de la institución, también los resguarde a ellos de posibles malos entendidos y errores al momento de respaldar la información que se maneja.
- **Capacitaciones Periódicas:** Con el propósito de lograr el mejoramiento continuo del personal y el proceso en general, es importante capacitar al personal periódicamente, para así garantizar el trabajo eficiente del personal y optimizar el manejo de los recursos propios.
- **Auditorías Internas:** con el objetivo de evaluar los resultados de la mejora, corrigiendo de forma oportuna las falencias operativas y gestionando los riesgos que se puedan generar en el proceso logístico.

## BIBLIOGRAFIA

1. Revista Aeroplano. Revista de Historia Aeronáutica. Año 2002. N° 21. MINISTERIO DE DEFENSA. MADRID – ESPAÑA.
2. Wikipedia (2009). Definición de Transitorio. Extraído el 24 de octubre de 2011, del sitio web <http://es.wikipedia.org/wiki/Transitorio>
3. Wikipedia (2009). Definición de NVOCC. Extraído el 23 de octubre del 2011, del sitio web <http://es.wikipedia.org/wiki/NVOCC>
4. Enciclopedia Jurídica (2008). Organización Internacional del Transporte Aéreo (I.A.T.A.). Extraído el 23 de octubre del 2011, del sitio web <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/organizacion-internacional-del-transporte-aereo-iata/organizacion-internacional-del-transporte-aereo-iata.htm>
5. Guía de Orientación al usuario del transporte aéreo Volumen II (2009). Guías Aéreas. Extraído el 21 de octubre del 2011, del sitio web <http://www.siicex.gob.pe/siicex/documentosportal/188937685radB4C00.pdf>
6. Importar de China (2011). Sedeenchina Blog. Revisión en la lista Incoterms. Extraído el 30 de octubre de 2011, del sitio web <http://www.importarproductosdechina.com/blog/logistica/revision-en-la-lista-incoterms/>
7. Wikipedia (2009). Transporte marítimo. Extraído el 21 de octubre del 2011, del sitio web [http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte\\_mar%C3%ADtimo](http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte_mar%C3%ADtimo)
8. Todocarga (2010). Definición de Transporte Multimodal. Extraído el 21 de octubre del 2011, del sitio web <http://todocarga.com/transporte-multimodal/definicion-de-transporte-multimodal/>
9. Guía de Orientación al usuario del transporte aéreo Volumen II (2009). La carga en el transporte aéreo. Extraído el 21 de octubre del 2011, del sitio web <http://www.siicex.gob.pe/siicex/documentosportal/188937685radB4C00.pdf>

10. Colección Mi Negocio (2006). Guía de Exportación. Extraído el 30 de octubre del 2011, del sitio web <http://www.invesca.com/capacitacion-pyme/INVESCA-EXPORTACIONES/INVESCA-EXPORTACION-GUIA.pdf>
11. El mundo del comercio internacional (2009). Agente de Carga Internacional. Extraído el 30 de octubre del 2011, del sitio web <http://elmundocomercial.blogspot.com/2009/03/definicion-de-agente-de-carga.html>
12. Colección Mi Negocio (2006). Guía de Exportación. La decisión de exportar. Extraído el 30 de octubre del 2011, del sitio web <http://www.invesca.com/capacitacion-pyme/INVESCA-EXPORTACIONES/INVESCA-EXPORTACION-GUIA.pdf>
13. Agente de Aduana RSL (2010). Conceptos Aduaneros. Importación. Extraído el 30 de octubre del 2011, del sitio web <http://www.rsl.cl/conceptos.htm>
14. Slideshare (2011). Escuela de Comercio Exterior y Aduanas. Manifiesto de Carga. Extraído el 31 de octubre del 2011, del sitio web <http://www.slideshare.net/CESARCH/taller-de-manifiesto-de-carga>
15. Wikipedia (2009). Warehouse. Extraído el 31 de octubre del 2011, del sitio web <http://translate.google.com.ec/?hl=es&tab=wT>
16. Diccionario Aduanero (2009). Definición de Nota de Tarja. Extraído el 31 de octubre del 2011, del sitio web <http://www.aitfa.org/attachments/File/Diccionario/Aduanero/N.pdf>
17. Star Media (2000). Embalaje. Extraído el 01 de noviembre del 2011, del sitio web <http://html.rincondelvago.com/envase-y-embalaje-de-mercancias.html>
18. Slideshare (2010). Empaques y embalajes para exportación. Extraído el 01 de noviembre de 2011, del sitio web <http://www.slideshare.net/gutierrezbautista/empaques-y-embalajes>
19. Asociación Latinoamericana de Integración (2007). Integración y Comercio. Almacenamiento. Extraído el 01 de noviembre del 2011, del sitio web <http://www.aladi.org/nxfaladi/integracion.nsf/8f70fad97989e41a03256e600050e57d/11a432b3feda67a903256e5a0063ad29?OpenDocument>

20. Carga Info (2009). Tipos de contenedores aéreos. Extraído el 01 de noviembre del 2011, del sitio web [http://cargainfo.com/front\\_content.php?idart=4378](http://cargainfo.com/front_content.php?idart=4378)
21. Scribd (2006). Envase y embalaje en la logística de exportación. Marcado del embalaje para exportación. Extraído el 01 de noviembre del 2011, del sitio web <http://www.scribd.com/doc/2306013/Envase-y-embalaje-en-la-logistica-de-Exportacion->
22. Slideshare (2010) Etiquetado, Marcado y Codificación. Extraído el 01 de noviembre del 2011, del sitio web <http://www.slideshare.net/kathe1606/5729-etiqueta-envaseempaqueeembalaje>

## ANEXO 1

### GLOSARIO DE TÉRMINOS ADUANEROS

**Actividades aduaneras:** Actos necesarios para que la operación aduanera se pueda realizar. Entre las actividades aduaneras podemos destacar: la confrontación, el reconocimiento, la liquidación, el desaduanamiento, etc.

**Admisión temporal:** Régimen mediante el cual se introducen mercancías al territorio aduanero nacional, con suspensión del pago de los impuestos de importación y otros recargos o impuestos adicionales que fueren aplicables, con una finalidad determinada, a condición de que sean reexpedidas luego de su utilización, sin haber experimentado modificación alguna.

Admisión temporal para perfeccionamiento activo: régimen mediante el cual se introducen al territorio aduanero nacional insumos, materias primas, partes o piezas de origen extranjero, con suspensión de los impuestos aplicables a la importación, para ser reexpedidas después de haber sufrido transformación, combinación, mezcla, reparación o ensamblaje.

**Aduana:** Ver oficina aduanera.

**Aduana de destino:** Oficina aduanera donde termina la operación de tránsito aduanero.

**Aduana de entrada:** Oficina aduanera por donde entran al territorio aduanero mercancías en tránsito aduanero.

**Aduana de partida:** Oficina aduanera por donde comienza la operación de tránsito aduanero.

**Aduana de paso de frontera:** Oficina aduanera ubicada en frontera, que interviene en el control de una operación de Tránsito Aduanero Internacional, por la cual las mercancías cruzan con motivo de tal operación.

**Aduana principal:** Oficina aduanera que tiene jurisdicción en una circunscripción determinada y centraliza las funciones fiscales y administrativas de las aduanas subalternas adscritas a ella.

**Aduana subalterna:** Oficina aduanera adscrita a una aduana principal y habilitada para realizar determinadas operaciones aduaneras dentro de la respectiva circunscripción.

**Agente de aduanas:** Persona (natural o jurídica) autorizada por el Ministerio de Finanzas, para actuar ante los órganos competentes en nombre y por cuenta de aquél que contrata sus servicios, en el trámite de una operación o actividad aduanera. Según la legislación venezolana es un auxiliar de la Administración Aduanera.

**Agentes marítimos o agentes navieros:** Representantes legales en el país, de los vehículos que practican operaciones de tráfico internacional. Personas o entidades que en concepto de mandatarios del propietario o del armador del buque, intervienen en operaciones mercantiles relativas al transporte marítimo de personas y de mercancías.

**Almacén libre de Impuestos (Duty Free Shops):** Establecimientos ubicados en las zonas primarias de las aduanas localizadas en los puertos o aeropuertos internacionales, que tienen por objeto el depósito de determinadas mercancías nacionales y extranjeras, exclusivamente para ser expedidas a aquellas personas que están en tránsito en el país o que vayan a entrar o salir del mismo, en calidad de pasajeros.

**Almacenaje:** Derecho que se causa por guardar las mercancías en un almacén o depósito.

**Almacenes generales de depósito:** Establecimientos que tienen por objeto la guarda y conservación de toda clase de productos y la expedición de certificados de depósito y bonos de prenda. En Venezuela existen tres tipos de almacenes generales de depósito destinados a: 1) graneros o depósitos especiales para semillas y frutos o productos

agrícolas; 2) graneros o depósitos especiales para semillas y frutos o productos agrícolas, así como mercancías o efectos de cualquier clase nacionales o nacionalizados; y, 3) artículos con diferimiento de derechos, es decir, por los que no se hayan satisfecho los derechos de importación que los graven.

**Año de producción:** Año calendario en que el vehículo es ensamblado o manufacturado.

**Año modelo:** Año signado por el fabricante para hacer referencia a un determinado modelo, conforme al serial de identificación del vehículo.

**Arancel de Aduanas:** Instrumento legal que comprende la nomenclatura para la clasificación oficial de las mercancías susceptibles de comercio; así como los gravámenes aplicables a las mismas y las restricciones u otros requisitos que deben ser cumplidos con motivo de la operación aduanera. En Venezuela el Arancel de Aduanas debe ser promulgado por el Presidente de la República, en Consejo de Ministros, según lo establece el numeral 2 del artículo 3° de la Ley Orgánica de Aduanas y puede ser modificado por el Ministro de Finanzas, según lo establece el numeral 9 del artículo 4° de la misma ley.

**Arancel Externo Común (AEC):** Mecanismo dentro del Acuerdo de Integración Subregional Andino.

Instrumento mediante el cual los países miembros de la Comunidad Andina de Naciones, fijan los gravámenes aplicables en sus aranceles nacionales, a las importaciones de terceros países en forma anual, lineal y automática.

**Arrumaje:** Distribución o colocación de la carga de una embarcación. Este concepto es extensible a la distribución o colocación de las mercancías en almacenes, depósitos, patios, etc.

**Autoliquidación:** Acto mediante el cual el consignatario efectúa la liquidación de los gravámenes y demás derechos causados con ocasión de la operación aduanera, para el momento de la declaración a la aduana.

**Autotransporte:** Vehículo considerado como mercancías que por sus características excepcionales, no puede ser transportado en unidades de transporte habilitadas y que se desplaza por sus propios medios.

**Base imponible:** Cantidad sobre la cual se aplicarán las tarifas correspondientes a los tributos a liquidar. En aduanas, la base imponible puede ser el valor, el peso o cualquier otra medida de las mercancías.

**Bonos de prenda:** Documentos expedidos por los almacenes generales de depósito, a los fines de acreditar la constitución de garantía prendaria sobre las mercancías bajo su guarda.

**Bultos en retorno:** Mercancías transportadas al puerto o aeropuerto de destino, por haber faltado en la descarga del vehículo en el cual se manifestaron originalmente.

**Bultos faltantes:** Mercancías que no aparecen en los arrumajes de los almacenes, pero si figuran en el manifiesto de Carga o sobordo respectivo, una vez que se haya concluido la confrontación general de la carga.

**Bultos postales:** Servicio que comprende las operaciones de importación, exportación y tránsito de mercancías por correo - ya sea por vía marítima, aérea o terrestre-, entre los países miembros de la Unión Postal Universal.

**Bultos sobrantes:** Mercancías que aparecen demás con relación a las registradas en el Manifiesto de Carga o sobordo, una vez que se haya concluido la confrontación general de la carga.

**Cabotaje:** Tráfico marítimo, lacustre, fluvial, o aéreo de mercancías nacionales o nacionalizadas, entre diversos lugares del territorio nacional. En Venezuela está clasificado como servicio aduanero.

**Carga consolidada:** Carga agrupada y transportada bajo nombre y responsabilidad de un consolidador de carga.

**Carga courier:** Carga agrupada y trasladada bajo nombre y responsabilidad de alguna empresa operadora de mensajería internacional "Courier".

**Cargas peligrosas:** Mercancías consideradas como peligrosas por organismos internacionales, legislaciones nacionales de los Países Miembros y normas comunitarias, según corresponda, incluyendo sus envases, empaques y embalajes.

**Cargamento especial:** Mercancías que por razón de su peso, de sus dimensiones o naturaleza, no puedan ser transportadas en unidades de carga o de transporte cerradas, bajo reserva de que puedan ser fácilmente identificadas.

**Categoría:** A los efectos de la normativa relacionada con el funcionamiento de la industria automotriz nacional, se entiende por categoría, los tipos de vehículos establecidos por el Ejecutivo Nacional.

**Categoría 1:** A los efectos de la normativa relacionada con el funcionamiento de la industria automotriz nacional, esta categoría incluye los vehículos automóviles, sus chasis con motor y carrocerías, vehículos automóviles proyectados para transportar un máximo de 16 personas, incluido el conductor, y los vehículos automóviles para el transporte de mercancías, de peso total con carga máxima inferior o igual a 4.537 toneladas.

**Categoría 2:** A los efectos de la normativa relacionada con el funcionamiento de la industria automotriz nacional, esta categoría incluye todos los vehículos automóviles no comprendidos en la categoría 1 y los chasis con motor comprendidos en la subpartida 8706.00.90.

**Causación:** De acuerdo a la legislación venezolana, las mercancías causarán los impuestos y estarán sometidas al régimen aduanero vigente para la fecha de su llegada a la zona primaria de cualquier aduana nacional habilitada para la respectiva operación. Cuando se trate de exportación de mercancías a ser reconocidas fuera de la zona primaria de la aduana, se aplicará el impuesto y el régimen aduanero vigente para la fecha de recibo de la declaración formulada ante la oficina aduanera. En caso de zonas, puertos o almacenes libres o francos, o almacenes aduaneros (in bond), cuando las mercancías vayan a ser destinadas a uso o consumo en el territorio aduanero nacional,

se aplicará el impuesto y el régimen aduanero vigente para la fecha del registro de la declaración formulada ante la aduana del respectivo manifiesto.

**Certificado de Depósito:** Documento que acredita el dominio de las mercancías y productos en los Almacenes Generales de Depósito, expedido por su dueño o representante legal debidamente autorizado.

**Certificado de Normas COVENIN:** Constancia de registro de un producto, ante el Servicio Autónomo Dirección de Normalización y Certificación de Calidad (SENORCA), adscrito al Ministerio de la Producción y el Comercio. Requisito previsto en la legislación venezolana para la importación de ciertos bienes.

**Certificado de origen:** Documento expedido por la autoridad competente, para dar fe de que cierta mercancía ha sido producida, cosechada, etc., en determinado país; en Venezuela se utiliza con la finalidad de aprovechar ventajas impositivas o preferencias arancelarias.

**Certificados de Reintegro Tributario (C.E.R.T.):** Documentos al portador libremente negociables; son emitidos por el Ministerio de Finanzas y aceptados por las oficinas recaudadoras de fondos nacionales, para el pago de impuestos nacionales, siempre que fueren presentados para tales fines dentro de un plazo de dos (2) años contados a partir de la fecha de su entrega al beneficiario. A través de estos certificados se hace el pago por concepto de reintegro de los impuestos de importación (Draw Back), así como el reintegro de impuestos de importación pagados en exceso.

**Circunscripción aduanera:** Territorio aduanero delimitado para cada aduana principal, dentro del cual ésta ejercerá la potestad aduanera.

**Clasificación arancelaria:** Método lógico y sistemático que de acuerdo a normas y principios establecidos en la nomenclatura del Arancel de Aduanas, permiten identificar a través de un código numérico y su correspondiente descripción, todas las mercancías susceptibles de comercio, a fin de determinar el correspondiente tributo y las respectivas formalidades y requisitos a que están sometidas en el curso de alguna operación aduanera, en atención a su origen.

---

**Clasificación arancelaria única:** Autorización expedida por el SENIAT, para importar en un solo embarque o embarques parciales, bajo una sola identidad arancelaria, el conjunto o combinaciones de máquinas o aparatos destinados a desarrollar un proceso productivo continuo plenamente identificado como tal, utilizado para la fabricación de un bien o la prestación de un servicio conforme a las normas y demás disposiciones contenidas en el Arancel de Aduanas. Cuando se considere que la importación de mercancías trate de combinaciones de máquinas o aparatos destinados a funcionar conjuntamente, o de una máquina constituida por elementos individualizados para realizar conjuntamente una función definida y que la operación aduanera sólo puede efectuarse en embarques fraccionados, parciales o único, ésta podrá sujetarse a la Clasificación Arancelaria

Única, a fin de que las mercancías se declaren bajo una sola identidad arancelaria, régimen tarifario y régimen legal, conforme a las disposiciones establecidas en la Sección XVI del Arancel de Aduanas.

**Código de Valoración en Aduanas del G.A.T.T:** Denominado "Acuerdo Relativo a la Aplicación del Artículo VII del Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio"; tiene por objeto establecer un sistema equitativo, uniforme y neutral para la valoración de las mercancías en aduana. En él se definen seis (6) métodos de valoración, clasificados por orden jerárquico, y que deben ser aplicados por los funcionarios de aduana de los países signatarios. Estos métodos son: a) El Valor de Transacción: consiste en basar el valor de las mercancías en el valor de transacción expresado en la factura; b) Mercaderías Idénticas: descansa en el valor de las mercancías exportadas a un mismo país importador, tomando en consideración, que la exportación se haya efectuado en la misma fecha, o en fecha aproximada, con el mismo nivel comercial y aproximadamente en las mismas condiciones; c) Mercaderías Similares: consiste en mercancías con características parecidas al método anterior, conservando además las consideraciones para su valoración; d) Deductivo: el valor incluye dos posibilidades, la primera (mercancías no transformadas), se basa en el precio unitario al que se venda la mayor cantidad total de las mercancías importadas u otras que sean idénticas o similares a las

valoradas, en la misma fecha de importación o en fecha aproximada, a personas que no estén vinculadas con aquellas a las que comprenden dichas mercancías y la segunda posibilidad, está relacionada con mercancías transformadas, teniendo en cuenta la deducción del valor agregado nacional; e) Reconstruido: tiene como base el valor reconstruido de las mercancías, que engloba el costo de los materiales de fabricación, los beneficios y los gastos generales correspondientes a los bienes objeto de valoración; y, f) Último Recurso: en el cual se prevé que cuando no se haya logrado la valoración mediante la aplicación de los métodos anteriores, se deben utilizar otros criterios razonables, compatibles con los principios y disposiciones del Acuerdo.

**Código numérico:** Identificación numérica de cada mercancía en el Arancel de Aduanas. En Venezuela, está compuesto por ocho (8) o diez (10) dígitos, según se trate de Subpartidas Subregionales o Subpartidas Nacionales. Los dos (2) primeros dígitos identifican, el Capítulo; el tercero (3) y el cuarto (4), la Partida; el quinto (5) y el sexto (6), las Subpartidas del Sistema Armonizado; el séptimo (7) y el octavo (8), las Subpartidas Subregionales; y el noveno (9) y décimo (10), las Subpartidas Nacionales.

**Comiso:** Sanción administrativa prevista en la legislación venezolana, referida a la pérdida de las mercancías y pago de los impuestos, tasas y demás contribuciones causados.

**Conocimiento de embarque:** Contrato de transporte de carga marítimo o fluvial. Documento que expiden las empresas de transporte, como constancia de haber recibido del embarcador o del despachador las mercancías que allí se determinan, para transportarlas de un puerto a otro en las condiciones que allí se establecen. En Venezuela constituye un título de propiedad de las mercancías.

**Consignatario:** Persona natural o jurídica a cuyo nombre son despachadas las mercancías.

**Consignatario aceptante:** Persona natural o jurídica que acepta la consignación de las mercancías, convirtiéndose de acuerdo a la legislación venezolana, en el sujeto pasivo de la obligación tributaria y propietario de las mismas.

**Consolidador de carga:** Operador distinto del porteador, que transporta carga en forma agrupada, bajo su nombre y responsabilidad, destinada a uno o más consignatarios finales.

**Consulta de clasificación arancelaria:** Solicitud formulada ante la Intendencia de Aduanas del SENIAT, para que se determine la clasificación arancelaria de la mercancía que la origina.

**Contingente de importación:** Restricción comercial cuantitativa, mediante la cual se fija la cantidad física (volumen, peso o número de unidades) que el país está dispuesto a importar, durante un periodo determinado.

**Contrabando:** Ilícito aduanero. Circulación de productos o mercancías que han sido objeto de prohibición legal. Comercio que se hace en forma clandestina, contra lo dispuesto en las leyes, para evadir los impuestos fiscales, constituyendo un fraude contra el Fisco Nacional.

**Contrato de transporte multimodal internacional:** Contrato en virtud del cual un Operador de Transporte Multimodal Internacional se obliga, por escrito y contra el pago de un flete, a ejecutar el transporte multimodal de mercancías.

**Correspondencia:** Comunicación de carácter documental o personal, cuya circulación está regulada por Tratados, Convenios Internacionales y por la Ley de Correos.

**Declaración courier:** Documento simplificado mediante el cual se manifiesta ante la aduana la voluntad de realizar la operación aduanera.

**Declaración de aduanas:** Acto por el cual el consignatario o exportador, manifiesta a la aduana su voluntad de realizar una operación aduanera.

**Declaración de tránsito:** Documento que ampara la operación de tránsito aduanero. Documento aduanero en el que constan todos los datos e informaciones requeridos para la operación de tránsito aduanero.

**Declaración de tránsito aduanero internacional (DTAI):** Documento aduanero único de los Países Miembros de la Comunidad Andina de Naciones, en el que constan todos

los datos e informaciones requeridos para la operación de tránsito aduanero internacional.

**Decomiso:** Ver comiso.

**Depósito aduanero in bond:** Régimen especial mediante el cual, las mercancías extranjeras, nacionales o nacionalizadas, son depositadas en un lugar destinado a este efecto, bajo control y potestad de la aduana, sin estar sujetas al pago de impuestos de importación y tasa por servicios de aduana, para su venta en los mercados nacionales e internacionales, previo cumplimiento de los requisitos legales.

**Depósito courier:** Lugares habilitados como depósito fiscal por el Ministerio de Finanzas, por órgano del SENIAT, a los efectos de que las Empresas Operadoras de Mensajería Internacional "Courier" puedan relacionar sus encomiendas y los demás envíos.

**Depósito previo:** Modalidad de garantía prevista en la Ley Orgánica de Aduanas. Depósito bancario efectuado por el importador en una cuenta indicada por la oficina aduanera respectiva, para asegurar a satisfacción de la autoridad, el pago de los gravámenes, tasas y demás tributos eventualmente exigibles.

**Depósito temporal:** Régimen mediante el cual las mercancías objeto de operaciones aduaneras son depositadas provisionalmente bajo potestad aduanera, en recintos cerrados, silos, áreas cercadas o delimitadas, ubicadas dentro de las zonas primarias de las aduanas, o en espacios geográficos próximos a las Oficinas Aduaneras; hasta tanto los interesados cumplan con los trámites respectivos para perfeccionar la operación aduanera.

**Derechos Ad Valorem:** Derechos establecidos en el Arancel de Aduanas, en porcentajes que se aplican sobre el valor de las mercancías.

**Derechos antidumping:** Gravamen especial que se establece provisional o permanentemente, para equilibrar los efectos dañinos de las importaciones efectuadas en condiciones de dumping.

**Derechos causados:** Ver causación.

**Derechos compensatorios:** Gravamen especial que se establece provisional o permanentemente, para contrapesar algún subsidio directo o indirecto, que se haya otorgado a la fabricación, producción, almacenamiento, transporte o exportación ya sea de un bien terminado o las materias primas o insumos.

**Derechos de aduana:** Tributos que gravan la importación, exportación o el paso de mercancías extranjeras a través del territorio; pueden ser ad-valoren, específicos o mixtos.

**Derechos de importación:** Tributos que gravan la importación de mercancías.

**Derechos de exportación:** Tributos que gravan la exportación de mercancías.

**Derechos específicos:** tributos establecidos por los aranceles de aduana, en montos fijos que se aplican sobre unidades físicas de las mercancías.

**Derechos preferenciales:** Aranceles aduaneros menores que los aranceles aduaneros nacionales, que un país donante de un sistema generalizado de preferencias o un país miembro de una zona de libre comercio, establece a favor de otros u otros países.

**Derechos Variables del Sistema Andino de Franjas de Precios (DV):** Porcentaje adicional a la tarifa arancelaria del Arancel Externo Común (AEC) de los países miembros de la Comunidad Andina de Naciones, cuando los precios internacionales de un grupo de productos agropecuarios sujetos al Sistema Andino de Franjas de Precios, sean inferiores a determinados niveles de pisos. Los DV se aplicarán a dos (2) clases de productos agropecuarios: a) productos marcadores: aquellos productos agropecuarios cuyos precios internacionales son utilizados para el cálculo de la franja de precios y b) productos derivados y sustitutos: productos obtenidos mediante transformación o mezcla de los productos marcadores o que pueden reemplazarse en el uso industrial o en el consumo.

**Descarga directa:** Desembarque directo de mercancías del vehículo transportador a un almacén, depósito, patio o local del consignatario ubicado fuera de la zona portuaria o

aeroportuaria, donde permanecerán bajo potestad aduanera y sin derecho a uso, mientras se cumple el trámite aduanero respectivo.

**Descripción arancelaria:** Descripción de una mercancía según los términos de la nomenclatura arancelaria.

**Documento Andino de Transporte Multimodal Internacional (DATMI):** Documento que prueba la existencia de un Contrato de Transporte Multimodal Internacional y acredita que el Operador de Transporte Multimodal Internacional ha tomado las mercancías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con las cláusulas de ese contrato.

**Documentos:** A los fines del régimen que regula los servicios de mensajería internacional "courier", los documentos son aquellos impresos en papel o los registrados en cualquier soporte, tales como: medios magnéticos, discos compactos, microfichas, películas y cualquier otro soporte que se logre con los avances tecnológicos, que no tengan valor comercial.

**Draw Back:** Régimen de devolución de los impuestos arancelarios que hayan gravado a las mercancías utilizadas en el proceso productivo de bienes exportados, que hubiesen sido pagados directamente por el exportador, o cuyo pago haya sido soportado por éste en el precio de adquisición.

**Embalaje:** Material utilizado para servir de envoltorio o protección a las mercancías, pudiendo también cumplir funciones como separar o individualizar efectos, facilitar su movilización o transporte, permitir hacer marcas o señales de identificación, evitar la dispersión o desaparición, entre otras.

**Empresa ensambladora:** A los efectos de la normativa relacionada con el funcionamiento de la industria automotriz nacional, la empresa ensambladora es aquella con capacidad de ejecutar en el país un proceso productivo para fabricar, bien en sus propias instalaciones o en las de terceros, vehículos automotores totalmente terminados, listos para funcionar.

**Empresas Operadoras de Mensajería Internacional "Courier" (EOMIC):** Personas Jurídicas legalmente establecidas o representadas en el país, responsables de la organización y ejecución del servicio de mensajería internacional "courier", las cuales actuarán como principal, no como agentes del expedidor, ni en representación de los portadores que participen en las operaciones de mensajería internacional "courier", y asumirán la responsabilidad del contrato.

**Encomienda:** Envíos de mercancías transportadas por Empresas Operadoras de Mensajería Internacional "Courier" (EOMIC).

**Ensamblaje:** Proceso productivo que consiste en la reunión y acoplamiento de partes y piezas (elaboradas en otros procesos), con el objeto de obtener una nueva mercancía de utilidad distinta a la de las partes y piezas empleadas.

**Equipaje:** Conjunto de efectos de uso o consumo personal y los obsequios que trasladen los pasajeros y tripulantes al arribar o salir del país, que por su naturaleza, cantidades y valores no demuestren finalidad comercial.

**Equipaje acompañado:** Equipaje que el pasajero o tripulante trae consigo al momento de su arribo o que llega con él en el mismo vehículo que lo ha transportado al país.

**Equipaje no acompañado:** Equipaje que llega con anterioridad o posterioridad a la fecha de llegada del pasajero, cualquiera que sea el medio de transporte utilizado.

**Exportación:** Despacho de mercancías nacionales o nacionalizadas hacia el extranjero, para su uso o consumo definitivo.

**Exportación temporal:** Régimen aduanero que permite exportar temporalmente mercancías que se encuentren legalmente en libre circulación en el territorio aduanero nacional y reintroducirlas sin pago de los impuestos de importación, cuando no hayan experimentado modificación alguna.

**Exportación temporal para perfeccionamiento pasivo (ETPP):** Régimen mediante el cual se permite exportar mercancías temporalmente a objeto de que sean sometidas en el extranjero a transformación, elaboración, reparación o ensamblaje, para luego ser

reintroducidas causando los gravámenes correspondientes, según la ubicación arancelaria de los bienes o productos a ingresar, sobre el valor incorporado en el exterior, más el total de los gastos causados hasta el puerto de llegada.

**Fabricante de autopartes:** Empresas con capacidad de ejecutar en el país un proceso productivo para fabricar partes, accesorios, piezas y componentes que formarán parte física del vehículo ensamblado.

**Facilidad diplomática:** Liberación de gravámenes concedida a los efectos que traigan al país con motivo de su regreso definitivo, por traslado o por cese de actividades, quienes hayan desempeñado funciones permanentes en el extranjero como funcionarios del Servicio Exterior de la República, representantes del Gobierno de Venezuela o en una Organización Internacional u Organismo establecido conforme a Tratados de los cuales sea parte Venezuela.

**Factura comercial:** Documento expedido por el vendedor, en el cual se relacionan las mercancías a exportar o importar con los precios unitarios y totales y demás anotaciones requeridas por el comercio exterior. Documento que ampara las mercancías que se importen, con los datos y declaraciones necesarias para su reconocimiento.

**Factura proforma:** Proyecto de factura, que se expide a los fines de facilitarle al comprador las gestiones previas, propias de una compra internacional: liberaciones de gravámenes, licencias, permisos, entre otras.

**Fianza:** Modalidad de garantía prevista en la Ley Orgánica de Aduanas. Documento emitido por empresas de seguros o compañías bancarias establecidas en el país, mediante documento autenticado y con carácter permanente o eventual, para asegurar a satisfacción de la autoridad aduanera, el pago de los gravámenes, tasas y demás tributos eventualmente exigibles.

**Flete:** Precio pagado por el transporte de mercancías terrestre, marítimo o aéreo. Precio que cobra el transportista al usuario por la prestación del servicio de transporte.

**Franquicia diplomática:** Liberación de gravámenes concedida a los efectos destinados al uso y consumo personal, consignados a los funcionarios diplomáticos y consulares o a las misiones acreditadas ante el Gobierno Nacional, conforme al principio de reciprocidad y a las normas internacionales sobre la materia.

**Franquicia postal:** Exención del pago de los derechos correspondientes a la utilización del servicio de correos.

**Garantía:** Obligación que se contrae a satisfacción de la autoridad aduanera, con el objeto de asegurar el pago de los gravámenes, tasas y demás tributos eventualmente exigibles, aplicados a la importación o exportación y tributos internos a que estén sujetas las mercancías, así como el cumplimiento de otras obligaciones contraídas con ella.

**Grados de elaboración:** Número de veces que una materia prima o producto intermedio ha sido objeto de transformación en un producto o ha sido incorporado en otro eslabón de la cadena productiva.

**Gravámenes:** Derechos aduaneros y cualquier otro recargo de efectos equivalentes, sean de carácter fiscal, monetario, cambiario o de otra naturaleza, que incidan sobre las importaciones, con excepción de las tasas y recargos análogos cuando correspondan al costo aproximado de los servicios prestados.

**Grupo familiar:** A los efectos de la declaración de equipaje a la aduana, el grupo familiar está integrado por un pasajero, su cónyuge, sus ascendientes y descendientes directos.

**Guía aérea:** Contrato de transporte de carga aéreo. Documento que expiden las empresas de transporte aéreo, como constancia de haber recibido del embarcador o del despachador, determinadas mercancías para transportarlas de un aeropuerto a otro.

**Guía courier:** Documento de embarque que sirve como constancia del contrato entre el embarcador y la Empresa de Mensajería Internacional "Courier" por cada envío courier.

**Guía de encomienda:** Contrato de transporte de carga terrestre. Documento que expiden las empresas de transporte de encomienda (terrestre), como constancia de haber recibido del embarcador, determinadas mercancías para ser transportadas.

**Habilitación:** Lapsos durante el cual se practican operaciones aduaneras fuera de las horas hábiles, en los días feriados o en sitios distintos a las zonas primarias.

**Ilícito aduanero:** Hecho contrario a las disposiciones legales aduaneras. En Venezuela los ilícitos aduaneros son el contrabando y la infracción aduanera.

**Importación:** Operación aduanera. Introducción al territorio nacional, para su uso o consumo definitivo y por las vías habilitadas, mercancías extranjeras, previo cumplimiento de los registros y formalidades pautadas en la Ley Orgánica de Aduanas, sus reglamentos y demás disposiciones correspondientes, vinculadas a la materia aduanera.

**Incoterms:** Reglas internacionales para la interpretación de los términos comerciales fijados por la Cámara de Comercio Internacional. La palabra INCOTERM viene de la contracción del inglés de: Internacional Comercial Terms (Términos de Comercio Internacional).

**Infracción aduanera:** Hecho violatorio de la legislación aduanera calificado como tal; entre ellas tenemos la declaración incorrecta del código arancelario, tarifa, valor, etc.

**Insumos:** materias primas, partes, piezas, elementos y accesorios a partir de los cuales se elabora una mercancía.

**Integración económica:** Proceso a través del cual dos o más mercados nacionales previamente separados, se unen para formar un mercado de mayor dimensión. Las posibles formas de integración económica son: a) Zonas de Preferencias; b) Zonas de Libre Comercio; c) Uniones Aduaneras; d) Mercado Común; y e) Uniones Económicas.

**Internación al territorio nacional:** Introducción de mercancías al territorio aduanero del país desde una zona franca, puerto libre, zona libre, etc.

**Libre competencia:** Situación en la que existen condiciones para que cualquier sujeto económico, oferente o demandante, tenga completa libertad de entrar o salir del mercado y que quienes estén dentro de él, no tengan posibilidad de imponer alguna condición en las relaciones de intercambio.

**Licencia:** Autorización que el Ejecutivo Nacional concede a los particulares, para realizar operaciones aduaneras con ciertas mercancías determinadas previamente en el Arancel de Aduanas.

**Liquidación:** Acto administrativo mediante el cual la oficina aduanera respectiva calcula y fija el monto del tributo a pagar, emitiendo la Planilla de Liquidación de Gravámenes.

**Lista previa:** Ver relación descriptiva.

**Manifiesto de carga courier:** Documento simplificado que contiene la individualización de cada una de las Guías Courier que transporta un vehículo o un mensajero a bordo, mediante el cual las encomiendas se presentan y se entregan a la aduana a fin de acceder al tratamiento de mensajería internacional "Courier".

**Manifiesto de exportación:** Conjunto de documentos que para cada exportación debe presentarse a la oficina aduanera con el objeto que se formalice el trámite de despacho de la mercancía que se exporta. Declaración de Aduanas Forma "D".

**Manifiesto de importación:** Conjunto de documentos que para cada importación debe presentarse a la oficina aduanera con el objeto que se formalice el trámite de nacionalización de la mercancía que se importa.

**Manifiesto especial:** Escrito que se dirige al Jefe de la Oficina Aduanera respectiva, para retirar las mercancías consideradas como abandonadas.

**Materia prima:** Producto que se comercializa en su forma natural o que tenga como máximo un segundo grado de transformación.

**Material de Ensamblaje Importado para Vehículos (M.E.I.V.):** Partes, accesorios, piezas y componentes automotrices importados de terceros países, destinados a la

producción nacional de cualquiera de los modelos de las categorías 1 y 2., señaladas en las Normas para el Funcionamiento de la Industria Automotriz Nacional.

**Menaje de casa:** Muebles y artefactos de uso y economía domésticos.

**Mensajeros a bordo:** Personas naturales que actúan como portadores de correspondencias, documentos y encomiendas por cuenta de una empresa de mensajería internacional "courier".

**Mensajeros Internacionales "Courier":** Representantes designados por las empresas de mensajería internacional "courier" para todas las operaciones que se realicen.

**Mercado común:** Forma de integración que implica la libre circulación de servicios y factores productivos, a través de la eliminación de los derechos aduaneros y restricciones arancelarias, la adopción de un arancel externo común frente a terceros países y la combinación de políticas macroeconómicas y sectoriales que abarcan áreas de comercio exterior, agrícola, industrial, fiscal, monetaria, cambiaria, entre otras.

**Mercancía:** Todo género vendible. Cualquier cosa mueble que se hace objeto de trato o venta. A los efectos del tráfico de perfeccionamiento, se entiende por mercancía todos aquellos insumos, materias primas, partes o piezas que sean necesarios en el proceso productivo, aunque se consuman sin incorporarse al producto reexpedido, exportado o reintroducido y siempre que pueda determinarse su cantidad.

**Mercancías extranjeras:** Mercancías que han sido producidas, cosechadas, capturadas, manufacturadas, o que han nacido en otro territorio aduanero, sin que hayan cumplidos los trámites necesarios para su nacionalización.

**Mercancías nacionales:** Mercancías que han sido producidas, fabricadas, cosechadas, capturadas, manufacturadas, creadas o que han nacido en el territorio aduanero nacional, no exportadas definitivamente, o las que han debido regresar a dicho territorio por no encontrar mercado en el territorio.

**Mercancías nacionalizadas:** Mercancías cuya importación o internación al país ha cumplido todos los trámites inherentes a su nacionalización, es decir, los relativos y necesarios para su aceptación, liquidación, pago y retiro.

**Mezcla:** Proceso productivo que consiste en la combinación de dos o más sustancias diferentes para obtener una nueva sustancia de propiedades físicas y químicas distintas a las de las sustancias mezcladas.

**Muestra:** Artículo representativo de una clase de mercancía ya producida o modelo de mercancía cuya producción se proyecta; no comprende, artículos idénticos importados por una misma persona o remitidos a un solo consignatario, en cantidad tal, que tomados globalmente, configuren una importación ordinaria sujeta al pago de derechos aduaneros.

**Multas:** Sanción pecuniaria por infracción de diversas disposiciones legales contenidas dentro del ordenamiento legal aduanero.

**NANDINA:** Nomenclatura arancelaria común de los Países Miembros de la Comunidad Andina; está basada en el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías (SA), aprobada por la Decisión 507 de la Comisión de la Comunidad Andina, publicada en la Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena, el 03 de julio de 2001. Modificada por la Decisión 507 sobre su actualización. La NANDINA es aplicada a la universalidad de los productos y a la totalidad del comercio de cada uno de los Países Miembros de la Comunidad Andina, podrán crear Notas Complementarias y desdoblamientos a diez dígitos, para la elaboración de sus aranceles, siempre que no contravengan la NANDINA, utilizando para esos efectos dos dígitos adicionales a los 8 del código numérico de la Nomenclatura Arancelaria Común.

**Normas COVENIN:** Ver Certificado de Normas COVENIN.

**Notas explicativas del Sistema Armonizado:** Compendio de datos que contribuyen a una mejor comprensión e interpretación del Sistema Armonizado.

**Número de Registro E.O.M.I.C.:** Número correlativo de identificación y registro en el Ministerio de Finanzas por órgano del SENIAT, otorgado a las Empresas Operadoras de Mensajería Internacional Courier.

**Oficina aduanera:** Oficina pública encargada de determinar y aplicar el régimen jurídico al tráfico de mercancías.

**Oficio de Clasificación Arancelaria:** Respuesta a la consulta de clasificación arancelaria. Se emite en oficio de carácter público con pleno valor legal; por lo cual otorga seguridad siempre que exista coincidencia entre la mercancía consultada y la que sea objeto de la operación aduanera.

**Operaciones aduaneras:** Conjunto de actividades de tráfico de mercancías sometidas a la potestad aduanera.

**Operador de transporte multimodal internacional:** Persona autorizada que, por sí o por medio de otra que actúa en su nombre, celebra un Contrato de Transporte Multimodal Internacional, actúa como principal, no como agente o por cuenta del expedidor o de los porteadores que participan en las operaciones de transporte, y asume la responsabilidad de su cumplimiento.

**Orden de exoneración:** Providencia dictada por el Ministerio de Finanzas, por órgano del SENIAT, mediante la cual libera total o parcialmente del pago de tributos aduaneros, al propietario de mercancías de importación.

**Países miembros de la Comunidad Andina:** Son los países que conforman la Subregión Andina (Acuerdo de Cartagena): Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela.

**Pasajero:** Persona nacional o residente que entre o salga del territorio nacional, por los lugares habilitados para operaciones aduaneras, a bordo de vehículo de transporte público o privado.

**Pasavante:** Documento de navegabilidad exigido por las autoridades mercantes de un país.

**Potestad aduanera:** Facultad de las autoridades competentes para intervenir sobre los vehículos, medios de transporte y mercancías que sean objeto de tráfico internacional o de tránsito nacional, así como sobre los objetos que formen parte del equipaje de pasajeros y tripulantes a los fines previstos en la Ley Orgánica de Aduanas; autorizar o impedir su desaduanamiento, ejercer los privilegios fiscales, determinar los tributos exigibles, aplicar las sanciones procedentes y, en lo general, ejercer los controles previstos en la legislación aduanera nacional.

**Precinto aduanero:** Conjunto formado por un fleje, cordel o elemento análogo y un sello, que dada su naturaleza y características ofrece seguridad a las mercancías contenidas en una unidad de carga o unidad de transporte, que permite a la autoridad aduanera efectuar su control.

**Preferencia arancelaria:** Reducción total o parcial que un país aplica a su arancel nacional, exclusivamente a favor de otro u otros países socios dentro de un determinado tipo de acuerdo (acuerdo de preferencias comerciales, sistema generalizado de preferencias, zona de libre comercio, entre otros).

**Proceso productivo:** Conjunto de operaciones y transformaciones requeridas para obtener un producto.

**Producto agrícola:** Según la Comisión Antidumping y sobre Subsidios, se entiende por producto agrícola, aquél proveniente de actividades agrícolas, pecuarias, forestales o pesqueras que no haya sido sometido a ningún procesamiento industrial o que habiendo sufrido un proceso, no ha sido modificado sustancialmente en sus características esenciales.

**Producto totalmente producido:** Mercancía elaborada en procesos de producción íntegramente efectuados dentro del territorio aduanero de un país (o zona), sin emplear insumos importados (extra zonales).

**Provisiones de a bordo:** Régimen que permite el ingreso bajo potestad aduanera, de víveres y provisiones liberados del pago de impuestos de importación, destinados al

uso y consumo de los pasajeros y tripulantes de vehículo que realicen transporte internacional de carga o pasajeros.

**Providencia:** Acto administrativo que se genera de una decisión de algún órgano de la administración pública, cuando no le corresponda la forma de decreto o resolución.

**Puerto libre:** Territorio sometido a régimen aduanero especial, en el cual pueden ingresar mercancías procedentes del exterior, libres de los gravámenes aduaneros, impuesto internos y restricciones cuantitativas, dentro de los términos y limitaciones previstas.

**Reconocimiento:** Procedimiento selectivo o aleatorio, mediante el cual se verifica el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el régimen aduanero y demás disposiciones legales a las que se encuentra sometida la introducción o la extracción de las mercancías declaradas por los interesados, conforme a la documentación exigida por la Ley Orgánica de Aduanas y su Reglamento.

**Reembarque:** Acción material de volver a embarcar una mercancía ya descargada.

**Reexpedición:** Salida al extranjero de aquellas mercancías sujetas a algunos regímenes aduaneros especiales.

**Reexportación:** Operación aduanera accesoria. Consiste en el retorno al extranjero, de mercancías de importación que por determinadas circunstancias y bajo ciertas condiciones, no pudieron ser nacionalizadas. En Venezuela, toda mercancía de importación podrá ser reexportada siempre que concorra alguna de las siguientes circunstancias: a) Que no se haya aceptado a consignación; b) Que no se haya designado a otro consignatario; y, c) Que el embarque no haya caído en abandono legal.

**Régimen aduanero:** Tratamiento aplicable a las mercancías sometidas al control de la aduana, de acuerdo con las leyes y reglamentos aduaneros, según la naturaleza y objetivos de la operación.

---

**Régimen de equipaje de pasajeros:** Régimen mediante el cual los nacionales o residentes, pueden ingresar al país, el conjunto de efectos de uso o consumo personal menaje de casa y vehículo de su propiedad.

**Régimen de reintegro de los impuestos de importación:** Ver Draw Back.

**Régimen general u ordinario:** Régimen aplicable a la importación de mercancías, salvo aquellas para las cuales se haya acordado un tratamiento favorable. Está formado por la tarifa y el régimen legal indicados en las columnas N° 3, 4,5 y 6 del Arancel de Aduanas venezolano.

**Régimen legal:** Régimen aplicable a la importación de mercancías; está indicado en las columnas 5 y 6 del Arancel de Aduanas de Venezuela. Se ajusta a la siguiente codificación: Nota 1. Importación Prohibida; Nota 2. Importación Reservada al Ejecutivo Nacional; Nota 3. Permiso del Ministerio del Ministerio de Salud y Desarrollo Social; Nota 4. Permiso del Ministerio de la Producción y el Comercio; Nota 5. Certificado Sanitario del País de Origen; Nota 6. Permiso Sanitario del Ministerio de la Producción y el Comercio; Nota 7. Permiso del Ministerio de la Defensa; Nota 8. Permiso del Ministerio de Finanzas; Nota 9. Permiso del Ministerio del Interior y Justicia; y, Nota 10. Permiso del Ministerio del Ambiente y de los Recursos Naturales.

**Régimen tarifario:** Tratamiento aplicable a las mercancías sometidas al control de la aduana, de acuerdo a la tarifa que le corresponda según el Arancel de Aduanas.

**Reglas Generales para la Interpretación de la Nomenclatura:** Establecen los principios de clasificación aplicables al conjunto de la Nomenclatura del Sistema Armonizado, salvo disposiciones expresas en contrario que se desprendan del texto mismo de las partidas o subpartidas o de las Notas de Sección o de Capítulo. El Sistema Armonizado está regido por seis (6) Reglas Generales de Interpretación la Regla N°1, sirve para clasificar por textos de Partidas y Notas de Sección o de Capítulo; las Reglas N°2<sup>a</sup>) y 2b), amplían los textos de partidas; la Regla N°3<sup>a</sup>) tiende a la especificidad; la Regla N° 3b) tiende a la esencia; la Regla N° 3c) tiende a la ubicación; la Regla N°4 tiende a la analogía; la Regla N°5<sup>a</sup>) está relacionada con la clasificación de

los estuches y continentes similares; la Regla N°5b) contempla la forma de clasificación de los envases utilizados comúnmente para las mercancías o productos que lo requieran; y la Regla N°6 permite la clasificación a nivel de subpartidas.

**Reimportación:** Operación derivada de la exportación. Consiste en un retorno al territorio aduanero nacional, de las mercancías exportadas a título definitivo, que dadas determinadas circunstancias, términos y condiciones, legalmente establecidas, son exceptuadas del cumplimiento de los requisitos y obligaciones que rigen la importación. En la legislación venezolana, la reimportación procede cuando concurre alguna de las circunstancias siguientes: a) Que las mercancías hayan sido rechazadas por alguna autoridad del país a donde fueron exportadas; b) Que las mercancías hayan sido rechazadas por el importador extranjero; c) Que las mercancías hayan salido del país por causas fortuitas o de fuerza mayor siempre que no hayan abandonado la aduana o puerto extranjero, hasta el momento de su retorno al país; d) Que no se hayan acogido, por causa justificada, al régimen de exportación temporal; e) Que existiese falta de pago o de cumplimiento de las cláusulas del contrato por parte del importador; y, f) Que haya sobrevenido una fuerza mayor o un caso fortuito, durante el viaje, que haya impedido su transporte hasta el país de destino o su importación en este último.

**Relación descriptiva:** Nómina en la cual se especifican los artículos que se vayan a importar con el beneficio de exoneración, sin perjuicio de los requisitos que para tal fin establezcan las leyes y reglamentos.

**Remate aduanero:** Procedimiento mediante el cual se adjudica al mejor postor, en pública subasta, la mercancía abandonada o voluntariamente por sus propietarios o consignatarios en las dependencias aduaneras.

**Renuncia a la consignación de mercancías:** Acto de traspasar la consignación de mercancías, mediante documento que permite designar un nuevo consignatario.

**Reposición con franquicia arancelaria:** Régimen aduanero que permite importar, por una sola vez, con liberación del pago de los impuestos de importación, mercancías equivalentes en cantidad, descripción, calidad y características técnicas, a aquellas

respecto a las cuales fueron pagados los impuestos de importación, y que fueron utilizadas en la producción de mercancías exportadas previamente, con carácter definitivo.

**Restricciones comerciales:** Medidas utilizadas por los diferentes gobiernos para impedir o aminorar el intercambio de determinados tipos de bienes y servicios. Se clasifican en arancelarias, cuantitativas y otras restricciones, tales como permisos, normas de valoración aduanera, normas técnicas y de calidad, cláusulas de salvaguarda, normas de origen, etc.

**Restricciones cuantitativas:** Medidas administrativas mediante las cuales se fija un volumen determinado de importaciones ya sea en unidades físicas o en valores.

**Rutas legales:** Vías de transporte autorizadas por las disposiciones legales y reglamentarias, para el tráfico de las mercancías objeto de operaciones aduaneras.

**Servicios de bultos postales:** Servicio que comprende las operaciones de importación, exportación y tránsito de mercancías por correo, conforme a los acuerdos internacionales.

**Servicio de mensajería internacional courier:** Servicio que comprende el transporte expreso de correspondencia, documentos y encomiendas, consignados a una Empresa Operadora de Mensajería Internacional, para ser entregados a terceras personas, bajo modalidad "puerta a puerta" por vía aérea, terrestre, marítima o "mensajero a bordo", mediante el sistema de carga agrupada, para ser aduanada o desaduanada rápidamente y con prioridad, debido a la naturaleza y urgencia del envío.

**Sistema Andino de Franjas de Precios:** Mecanismo de estabilización que consiste en la fijación de un precio piso y un precio techo, entre los cuales se desea mantener el costo de importación. La estabilización se consigue aumentando el arancel ad-valorem, cuando el precio internacional cae por debajo del nivel del piso, y rebajando dicho arancel, hasta cero cuando dicho precio aumenta por encima del techo. La franja de precios equivale a convertir el arancel, en un factor variable que se ajusta automáticamente para contrarrestar las fluctuaciones extremas del precio internacional,

estabilizando el costo de importación de un grupo especial de productos agropecuarios caracterizados por una marcada inestabilidad de sus precios internacionales, o por graves distorsiones de los mismos.

**Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías o Sistema**

**Armonizado:** Nomenclatura que comprende las partidas, subpartidas y los códigos numéricos correspondientes, las notas de las secciones, de los capítulos y de las subpartidas, así como las Reglas Generales para la interpretación del sistema Armonizado. Se estableció a través del Convenio internacional del sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías, que entró en vigencia el 1 de enero de 1998, en sus idiomas oficiales: inglés y francés. Por la extensión y naturaleza técnica del Sistema Armonizado, el Consejo de Cooperación Aduanera emitió las "Notas Explicativas del Sistema", las cuales ayudan a clasificar las mercancías conforme a la estructura del mismo.

**Sistema Generalizado de Preferencias (SGP):** Mecanismo de política de comercio exterior por el cual un país donante, que generalmente es un país desarrollado, reduce total o parcialmente sus aranceles nacionales a favor de las importaciones provenientes de cierto número de países, llamados países beneficiarios, que habitualmente son países en vías de desarrollo.

**Sobordo:** Documento que contiene la lista de las mercancías que constituyen el cargamento de la nave, aeronave y demás vehículos de transporte, en el momento de su llegada o salida, a o desde el territorio aduanero. También se denomina manifiesto de carga, manifiesto comercial y manifiesto de mercancías.

**Sobrefacturación:** Acción de declarar en la factura correspondiente un precio de compraventa superior al precio real pagado en la transacción.

**Subfacturación:** Acción de declarar en la factura correspondiente un precio de compraventa inferior al efectivamente pagado en la transacción.

**Sustitución de mercancías:** Régimen aduanero que permite introducir al territorio aduanero nacional con liberación de impuestos, mercancías extranjeras que

reemplazan a aquéllas previamente nacionalizadas, que por haber resultado defectuosas o con diferentes especificaciones a las convenidas, deban retornar al extranjero.

**Tarifa aduanera:** Alícuota del impuesto a la que están sujetas las mercancías de importación, referida en el Arancel de Aduanas.

**Tasa de rendimiento:** Requisito indispensable en la matriz insumo producto, a los efectos de otorgar autorizaciones bajo los regímenes aduaneros especiales de Admisión Temporal para Perfeccionamiento Activo, Exportación Temporal para Perfeccionamiento Pasivo, Draw Back y Reposición con Franquicia Arancelaria. La tasa de rendimiento se expresa en términos de porcentaje y debe indicar la cantidad de mercancías que se aprovecharán y las mermas, subproductos y desperdicios, con indicación de sí estos últimos son comercializables o no.

**Tasa de requerimiento:** Requisito indispensable en la matriz insumo producto, a los efectos de otorgar autorizaciones bajo los regímenes aduaneros especiales de Admisión temporal para Perfeccionamiento Activo, Exportación Temporal para Perfeccionamiento Activo, Exportación Temporal para Perfeccionamiento Pasivo, Draw Back y Reposición con Franquicia Arancelaria. La tasa de requerimiento se expresa en términos de porcentaje y debe indicar la cantidad de mercancía importada, admitida o exportada temporalmente, que se necesite para elaborar el producto que será exportado, reexpedido o reintroducido.

**Terceros países:** Países no pertenecientes a un determinado acuerdo de integración económica o cualquier otro tipo de acuerdo o convenio comercial.

**Territorio aduanero:** Territorio de un estado en el cual son plenamente aplicables las disposiciones de su legislación aduanera.

**Territorio político:** Extensión física donde ejerce soberanía o jurisdicción un estado, un municipio o un distrito.

**Tráfico:** Transporte de personas, animales y cosas.

**Tránsito aduanero internacional:** Régimen aduanero con arreglo al cual las mercancías son transportadas, bajo control aduanero, desde una aduana de partida hasta una aduana de destino en una misma operación en el curso de la cual se cruzan una o varias fronteras.

**Tránsito aduanero nacional:** Operación aduanera con arreglo a la cual las mercancías son transportadas bajo control aduanero, desde una aduana de partida hasta una aduana de destino, ubicadas en el mismo país.

**Transporte combinado:** Transporte intermodal que permite el transporte de mercancías utilizando varios modos de transporte, bajo un documento de transporte combinado origen destino, con un régimen fraccionado de responsabilidad.

**Transporte multimodal:** Porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un único Contrato de Transporte Multimodal, desde un lugar en que el Operador de Transporte Multimodal toma las mercancías bajo su custodia y responsabilidad hasta otro lugar designado para su entrega.

**Transporte multimodal internacional:** Porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un único Contrato de Transporte Multimodal Internacional, desde un lugar en que el Operador de Transporte Multimodal Internacional toma las mercancías bajo su custodia y responsabilidad hasta otro lugar designado para su entrega, en el cual se cruza como mínimo una frontera.

**Transporte puerta a puerta:** Servicio que prestan las empresas de Mensajería Internacional "Courier ", por medio del cual se encargan de recoger, transportar internacionalmente, desaduanar, distribuir y entregar al destinatario final, envíos de correspondencias, documentos y encomiendas.

**Transportista:** Aquel autorizado por el organismo competente de su país de origen, para ejecutar o hacer ejecutar el transporte de mercancías.

**Trasbordo:** Traslado de mercancías efectuado bajo control aduanero de una misma aduana, desde una unidad de transporte o de carga a otra, o a la misma en distinto

viaje, incluida su descarga a tierra, con el objeto de que continúe hasta el lugar de su destino.

**Tripulante:** Personas que al arribar o salir un vehículo del territorio nacional, por cualquier lugar habilitado para operaciones aduaneras, se encuentre a bordo del mismo, prestando servicios en calidad de empleado del transportador.

**Turista:** Persona extranjera que entre al territorio nacional bajo tal carácter, la cual podrá introducir como equipaje acompañado o no acompañado, efectos usados propios a su condición.

**Ubicación arancelaria:** Determinación del código arancelario correspondiente a las respectivas mercancías, según el Arancel de Aduanas.

**Unidad de carga:** Continente utilizado para el acondicionamiento de mercancías con el objeto de posibilitar o facilitar su transporte, susceptible de ser remolcado, pero que no tenga tracción propia. Las unidades de carga pueden ser entre otras: barcazas o planchones, contenedores, furgones, paletas, remolques, semi-remolques, tanques y vagones o plataformas de ferrocarril.

**Unidad de transporte:** Unidad que permite el transporte de las mercancías y/o unidades de carga, que tenga tracción propia o autopropulsión. Estas unidades de transporte pueden ser entre otras: aeronaves, barcos o buques, camiones o tracto camiones, gabarras y demás embarcaciones destinadas a la navegación interior y otros medios de transporte similares.

**Unión aduanera:** Forma de integración entre dos o más estados que consiste fundamentalmente, en la supresión de las barreras arancelarias y comerciales a la circulación de mercancías entre ellos, así como la construcción y adopción de un arancel externo común (frente a terceros países).

**Unión económica:** Máxima expresión de integración, que consiste en la consolidación de una unión aduanera, además de la unificación de los diferentes elementos económicos de los países miembros: sistema fiscal, monetario, etc.

**Valija:** A los efectos de la Resolución que regula los servicios de mensajería internacional courier, se entiende por valija cualquier medio de embalaje (paletas, contenedores, atados, jaulas y otras formas de unitarización) a ser utilizado por las Empresas Operadoras de Mensajería Internacional "Courier", para transportar correspondencia, documentos y encomiendas, las cuales deben estar marcadas visiblemente con el nombre comercial de la Empresa de que se trata, diferenciando con una etiqueta verde los envíos de correspondencias o documentos y con una etiqueta roja los envíos de encomiendas (mercancías).

**Valor agregado:** Término que indica la sumatoria de los valores parciales creados en las distintas y sucesivas operaciones y procesos productivos requeridos para la elaboración de una mercancía.

**Vehículo nuevo:** A los efectos de la normativa relacionada con el funcionamiento de la industria automotriz nacional, vehículo nuevo es aquel ensamblado con partes, accesorios, piezas y componentes nuevos y sin uso y que mantiene su condición de nuevo y sin uso.

**Vehículo habilitado:** Vehículo que ha recibido el Certificado de Habilitación del organismo nacional competente.

**Zona aduanera o zona primaria:** Área de la circunscripción aduanera integrada por las respectivas oficinas, patios, zonas de depósitos, almacenes, atracaderos, fondeaderos, pistas de aterrizaje, avanzadas, y en general todos los lugares donde los vehículos o medios de transporte realizan operaciones inmediatas y conexas con la carga y descarga y en donde las mercancías que no hayan sido objeto de desaduanamiento quedan depositadas.

**Zona de almacenamiento:** Área integrada por patios, depósitos y demás lugares de almacenamiento de mercancías.

**Zona de preferencia:** Forma de integración mediante la cual un conjunto de territorios aduaneros se conceden entre sí, una serie de ventajas aduaneras, no extensibles a

terceros países debido a la suspensión internacionalmente aceptada de la Cláusula de la Nación más Favorecida.

**Zona de libre comercio:** Forma de integración que implica la supresión de barreras arancelarias y comerciales a la circulación de mercancías entre los países que la constituyan.

**Zona de vigilancia aduanera:** Zona que comprende una extensión de cuarenta kilómetros de anchura del territorio nacional, desde la línea fronteriza, hacia el interior, en lo que respecta a la vigilancia terrestre, y desde el litoral hasta un límite exterior situado en el mar a veinte kilómetros de las costas, en cuanto a la vigilancia marítima.

**Zona franca o puerto franco:** Área de terreno físicamente delimitada, sujeta a un régimen fiscal especial establecido en la Ley de Zonas Francas de Venezuela, en el cual las personas jurídicas se pueden instalar, previa autorización, para dedicarse a la producción y comercialización de bienes para la exportación, así como a la prestación de servicios vinculados con el comercio internacional. Las Zonas Francas en Venezuela pueden ser: industriales, comerciales, de servicios y mixtas. Las zonas francas favorecen el intercambio comercial, propendiendo al desarrollo industrial y estimulando el progreso económico de determinada región y, en general, del país.

**Zona franca comercial:** Área de terreno físicamente delimitada, a la que se concede un régimen aduanero especial, menos restrictivo que el régimen general imperante en el país, para desarrollar el comercio de bienes de consumo, los cuales se importan al territorio de la zona gozando de liberación total o pagando muy bajo arancel, con relación al resto del país. Esta modalidad de zona franca, fue creada entre otras, con las finalidades de: atraer turismo, obtener divisas y generar empleos directos e indirectos.

**Zona franca industrial:** Área de terreno físicamente delimitada, en el cual las industrias se pueden instalar, previa autorización, obteniendo diversas ventajas en cuanto a régimen aduanero, política tributaria, monetaria, industrial, crediticia, etc.; a los fines de producir a bajo costo y a precios competitivos, mercancías exportables, empleando

***“Diseño de un mecanismo de control interno que permita brindar mejoras logísticas para las consolidadoras en las importaciones del Distrito aéreo de Guayaquil.”***

**Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil      Andrea Guartatanga Cedeño - Adriana García Gutiérrez.**

---

generalmente insumos importados, los cuales se introducen a la zona franca bajo régimen de liberación total o cancelando un arancel muy bajo.

## **ANEXO 2**

### **ENCUESTA APLICADA**

- **¿Cuál error, es el más frecuente en la transportación de carga aérea?**
  - Mal etiquetado
  - Diferencia de peso
  - Diferencia de bultos
  - Todos los anteriores
  
- **¿El personal encargado de la logística, está debidamente capacitado?**
  - Sí
  - No
  
- **¿Verifica con el cliente, el contenido del warehouse?**
  - Sí
  - No
  
- **¿Comprueba usted el peso anotado en el packing list con la mercadería física?**
  - Sí
  - No
  
- **¿El agente en origen, conoce la normativa aduanera en el Ecuador, respecto de las sanciones aplicadas a la carga mal manifestada?**
  - Mucho
  - Poco
  - Nada

➤ **¿Con cuál de los siguientes problemas relaciona usted a su empresa?**

- Control interno (logística)
- Documentación emitida y recibida
- Comunicación inter empresarial
- Todas las anteriores

➤ **¿A quién consideran que el problema identificado afecta principalmente?**

- Al cliente
- A la empresa consolidadora
- Al Estado
- A todos los anteriores

➤ **¿Qué cree que ayudarían a solucionar el problema de las consolidadoras?**

- Instructivo
- Códigos de barra
- Monitoreo
- Actualización aduanera
- Amonestaciones