

UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK

**FACULTAD DE CIENCIAS DEL TRABAJO Y DEL
COMPORTAMIENTO HUMANO**

Trabajo de fin de carrera titulado:

**“ELABORACION DE UNA HERRAMIENTA DE GESTION
PARA LA CONTRATACION DE CONDUCTORES
PROFESIONALES EN CONFORMIDAD CON LOS REQUISITOS
NORMATIVOS DE UN SISTEMA INTEGRADO DE GESTION”**

Realizado por:

PABLO ROBERTO VALLEJO MADRID

Director del proyecto:

Ing. Rubén Vásquez

Como requisito a la obtención del título de:

INGENIERO EN SEGURIDAD Y SALUD OCUPACIONAL

Quito, 13 de agosto del 2022

DECLARACIÓN JURAMENTADA

Yo Pablo Roberto Vallejo Madrid, portador del número de cédula No 1711574218, declaro bajo juramento que la presente investigación es propia de mi autoría, que no ha sido previamente presentado para ningún grado o calificación profesional; y, que ha consultado las referencias bibliográficas que se incluyen en este documento.

Mediante la presente declaración, cedo mis derechos de propiedad intelectual correspondiente a esta investigación a la UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK, de acuerdo con lo establecido a la Ley de Propiedad Intelectual, a su reglamento y a la normativa institucional vigente.

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized initial 'P' followed by the name 'PABLO R. VALLEJO' written in a cursive script.

Pablo Roberto Vallejo Madrid

C.C.: 1711574218

DECLARATORIA

El presente trabajo de investigación titulado:

**“ELABORACION DE UNA HERRAMIENTA DE GESTION PARA LA
CONTRATACION DE CONDUCTORES PROFESIONALES EN CONFORMIDAD CON
LOS REQUISITOS NORMATIVOS DE UN SISTEMA INTEGRADO DE GESTION”**

Realizado por:

PABLO ROBERTO VALLEJO MADRID

Como requisito para la obtención del título de:

INGENIERO EN SEGURIDAD Y SALUD OCUPACIONAL

ha sido dirigido por el profesor

Ing. Rubén Vásquez

quien considera que constituye un trabajo original de su-autor

Ing. Rubén Vásquez

DIRECTOR

LOS PROFESORES INFORMANTES

Los profesores informantes:

FRANZ GUZMAN

OSWALDO JARA

Luego de analizar el presente trabajo de investigación,
lo han calificado como apto para su defensa oral ante
el tribunal examinador



CI: 1707191068

Firmado electrónicamente por:
**FRANZ PAUL
GUZMAN
GALARZA**

.....
FRANZ GUZMAN

.....
OSWALDO JARA

Quito, 13 de agosto de 2022

DEDICATORIA

A mis padres, mis ángeles por siempre.

A mi esposa y mi hijo...sin su amor, ayuda y paciencia, esto no sería posible.

A mis queridas hermanas, cuñados y hermanos, su cariño y cuidado fueron un impulso para
seguir adelante.

Al cuerpo docente de la UISEK por su esfuerzo y dedicación en la formación de profesionales
íntegros y humanos.

AGRADECIMIENTO

A mi amante esposa Jackeline y ejemplar hijo Joshua, por su amor, paciencia y constante apoyo.

A mis padres cuya voz de aliento y amor nunca me abandonó.

A mis hermanos que compartieron siempre su amor y la bendición que Dios deposito en sus hogares.

A aquellas personas que más que compañeros llamo amigos.

A mis profesores y en especial al Ing. Rubén Vásconez quién con su apoyo y acertada guía hizo posible la realización del presente trabajo.

A la Universidad Internacional SEK.

TABLA DE CONTENIDO

CAPITULO I	3
INTRODUCCIÓN	3
1.1. Problema de Investigación	5
1.1.1. Planteamiento del Problema	8
1.1.1.1. Diagnóstico	8
1.1.1.2. Pronóstico	9
1.1.1.3. Control del pronóstico	10
1.1.2. Objetivo general	11
1.1.3. Objetivos específicos	11
1.1.4. Justificación	12
1.2. Marco Teórico	14
1.2.1. Conceptos Básicos	14
1.2.1.1. Riesgo	14
1.2.1.2. Impacto	15
1.2.1.3. Gestión del Riesgo	15
1.2.1.4. Administración del Talento Humano	16
1.2.1.5. Selección de Personal	16
1.2.1.6. Competencias Comportamentales	17
1.2.1.7. Delincuencia Laboral	17
1.2.1.8. Robo	18
1.2.1.9. Hurto	18
1.2.1.10. Sistema Integrado de Gestión (SGI)	18
1.2.1.11. Normas y Estándares BASC	19
1.2.1.12. Programa OEA	20
1.2.1.13. Normas ISO	21
1.2.1.14. Asociación para la Protección de Activos Transportados (TAPA)	21
1.2.2. Estado actual del conocimiento sobre el tema	22
- Administración del Talento Humano	22
- Sistemas y programas para la gestión de la seguridad en las empresas	29
- Normas TAPA	30
- Normas y Estándares BASC	30
- Programa Operador Económico Autorizado (OEA)	31

- Sistemas Integrados de Gestión (SGI)	32
CAPITULO II	35
METODO	35
2.1. Tipo de estudio	35
2.2. Modalidad de Investigación	35
2.3. Método	36
2.4. Población y muestra	36
2.5. Selección de Instrumentos de Evaluación	37
CAPITULO III	38
RESULTADOS	38
3.1. Presentación y análisis de resultados	38
3.2. Aplicación práctica	53
CAPITULO IV	54
DISCUSIÓN	54
4.1. Conclusiones	54
4.2. Recomendaciones	55
Referencias Bibliográficas:	113

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Leyes, códigos y reglamentos sobre los derechos de las personas contra la discriminación	25
Tabla 2 Tipología del evento	41
Tabla 3 Detalle de procesos judiciales	42
Tabla 4 Puntos de licencia por conductor	46
Tabla 5 Infracciones por persona	47
Tabla 6 Factores de riesgo	48
Tabla 7 Ponderación de perfiles: Penal y lista de observados	50
Tabla 8 Ponderación de perfiles: puntos de licencia y perfil de conductor	51
Tabla 9 Ponderación de perfiles: perfil judicial	52
Tabla 10 Perfil final de riesgo	52

ÍNDICE DE GRAFICOS

Gráfico 1: Siniestros por causas año 2019	34
Gráfico 2: Siniestros por causas año 2020	34
Gráfico 3 Perfiles de las empresas que participaron en la encuesta	38
Gráfico 4 Filtros aplicados para la selección del personal	40
Gráfico 5 Juicios por contravenciones	43
Gráfico 6 Juicios por contravenciones	44
Gráfico 7 Juicios por persona	45
Gráfico 8 Puntos de licencia por persona	46

INDICE DE ANEXOS

ANEXO A: FORMULARIO DE ENCUESTA	56
ANEXO B CRONOGRAMA DE SINIESTROS	58
ANEXO C POLITICAS PARA CALIFICACION DEL PERFIL TRANSITO	65
ANEXO D TIPOLOGIA DE DELITOS PERFIL JUDICIAL	69
ANEXO E CORRELACION ENTRE NORMATIVA ANALIZADA	70
ANEXO F APLICACIÓN DE LA HERRAMIENTA: PERFIL PENAL Y LISTA OBSERVADOS	97

RESUMEN

Este trabajo se realizó con el fin de desarrollar una herramienta de gestión simple y de fácil aplicación para que aquellas empresas que prestan servicios de transporte de carga pesada de cualquier tamaño puedan gestionar la contratación de conductores profesionales minimizando el impacto de las pérdidas sufridas por la vinculación de choferes catalogados como “de alto riesgo”. El estudio, aborda la contratación de personal desde una perspectiva de prevención, basado en la restricción de ingreso de choferes (sea en relación de dependencia o como proveedor independiente de transporte), potencialmente peligrosos para las operaciones de un OPL; considerando además, los requisitos de Seguridad Patrimonial establecidos por normativas mundialmente difundidas y aceptadas como BASC, TAPA, ISO y requisitos del programa OEA. Se observó que luego de la aplicación de la herramienta, el índice de siniestralidad relacionado con accidentes en carretera y eventos de deshonestidad originados por conductores disminuye significativamente, permitiendo que dicha herramienta se convierta en evidencia clara de una adecuada gestión de los riesgos de cualquier proceso de selección al interior de una organización dedicada al transporte de carga pesada por carretera.

Palabras Claves: conductor de riesgo, Programa OEA, Normas BASC, Normas TAPA, selección.

ABSTRACT

This project was carried out in purpose of developing a simple and easy-to-apply management tool so that companies which provide heavy cargo transport services of any size can manage the hiring of professional drivers minimizing the impact of the losses suffered by linking "high risk" operators. This study addresses the hiring process from a prevention perspective, based on limiting the entry of potentially dangerous drivers (either in a relationship of dependency or as an independent transport provider) for the operations of an OPL. Also considering the requirements of Patrimonial Security established by worldwide disseminated and accepted regulations such as BASC, TAPA, ISO and requirements of the AEO program. After the application of the tool, it was observed that the accident rate related to road casualties and dishonesty events involving drivers decreased significantly, allowing this tool to become clear evidence of an adequate management of the risks of any selection process within an organization dedicated to the transport of heavy load by road.

Key Concepts: Risk Manager, OEA Program, BASC policy, TAPA policy, selection.

CAPITULO I

INTRODUCCIÓN

En un mundo de comercio globalizado, la cadena de suministro es uno de los ejes centrales del sistema productivo; y es que, un proceso debidamente controlado, con información oportuna, una planificación eficiente y una ejecución eficaz de las actividades propias del flujo de productos y/o materiales, desde la compra hasta la entrega del producto al cliente final, influye decididamente en aspectos tales como la satisfacción del cliente interno y externo, en la calidad de los productos entregados o despachados, en una eficiente estimación de ingresos y/o pérdidas; y, en el crecimiento proyectado del negocio. Por lo tanto la “función del transporte se ocupa de todas las actividades relacionadas directa o indirectamente con la necesidad de situar los productos en los puntos de destino correspondientes, de acuerdo con unos condicionantes de seguridad, servicio y costo” (Mora, 2014, pág. 6).

Al igual que en cualquier otra actividad productiva, aquellas actividades inherentes a la Cadena de Suministro están sujetas a una serie de factores que generan incertidumbre sobre los objetivos planteados por la organización. El estado de la red vial del país, un tránsito comercial terrestre que se ejecuta en horario preferentemente nocturno debido a la gestión logística propia de los clientes, la crisis económica generada por la pandemia del COVID-19, la delincuencia común y organizada, el transporte y tráfico internacional de estupefacientes, la edad del equipo automotor utilizado, la corrupción y otros aspectos relacionados con la infidelidad de empleados; sin lugar a duda, son

algunos de los factores que afectan el proceso ideal para el transporte de mercaderías. (Salas, 2013)

afirma que en Ecuador:

Los robos se registran principalmente a productos contenedorizados de importación en las inmediaciones del Puerto de Guayaquil, particularmente en las vías Perimetral y Naranjal cercanas al puerto donde los camioneros son intimidados por delincuentes que se movilizan en vehículos. Respecto a los productos, corresponden a aquellos que han sufrido incremento en los aranceles y por tanto, de fácil reducción. (pág. 26)

Entonces, ¿Cuánto afecta a los objetivos organizacionales la contratación de personal deshonesto o no calificado? ¿Cuál es el impacto para las organizaciones el no implementar un adecuado estándar para la contratación de personal?

En la actualidad, existen varias organizaciones preocupadas por la administración eficiente de los riesgos relacionados con la Seguridad Patrimonial, Seguridad y Salud Ocupacional, Ambiente y Calidad (SHEQ por sus siglas en inglés) de las empresas y sus servicios o productos. Estas organizaciones han establecido una serie de estándares o buenas prácticas que permiten a las empresas que las acogen como su modelo de gestión, la capacidad de administrar los riesgos presentes en sus procesos. La International Organization for Standardization (ISO), ha establecido entre otros los siguientes estándares: ISO 9001, ISO 18788, ISO 19600, ISO 28000, ISO 31000, ISO 31010, ISO 37001, ISO 39000 e ISO 45001; así mismo la Business Alliance for Secure Commerce (BASC), a través de la World Basc Organization (WSO) que es una organización liderada por el sector empresarial que busca generar una cultura de seguridad en la cadena de suministro, ha establecido la norma BASC V5-2017 y tres estándares para la implementación de Sistemas de Gestión de Control y Seguridad aplicables al comercio nacional e internacional y otros sectores relacionados con este fin.

La Asociación de Protección de Activos Transportados (Transported Asset Protection Association-TAPA), es una asociación de profesionales de la seguridad y socios comerciales

relacionados con empresas de alta tecnología y alto valor. Procuran la protección de la cadena de suministro de la industria de alto valor, de los nuevos riesgos creados por amenazas transnacionales, identificando aquellos casos de pérdida comunes de sus miembros e impulsando las mejores prácticas de seguridad para almacenamiento y transporte de productos. (Donner, 2009). TAPA ha creado los estándares TAPA FSR y TAPA TSR que contienen normas mínimas de seguridad para reducir y prevenir las pérdidas en la gestión de almacenamiento y de transporte respectivamente.

Por otro lado, la Organización Mundial de Aduanas ha creado el Marco de Estándares para Asegurar y Facilitar el Comercio (SAFE por sus siglas en inglés) como un programa voluntario, en el cual el Operador de Comercio Exterior (OCE) puede obtener beneficios por parte de la Administración Aduanera y otras entidades gubernamentales de cada país, al ser reconocido internacionalmente como un Operador Económico Autorizado (OEA). Donner (2009) refiere que entre los objetivos principales de la adopción de este marco normativo, está el facilitar la cooperación aduanera internacional para la fácil detección de envíos de alto riesgo, promoviendo al mismo tiempo; un flujo contante de mercaderías a través de cadenas de suministro de comercio internacional seguras

El presente trabajo pretende indicar el proceso de desarrollo para una herramienta de gestión en la contratación de personal; la cuál, a más de establecer criterios mínimos de seguridad, permita homologar las consideraciones señaladas en las normas y estándares internacionales como parte de un Sistema Integrado de Gestión, logrando así conformidad con cada una de ellas y en consecuencia con dicho sistema.

1.1. Problema de Investigación

Según la Organización Mundial para la Salud (OMS), “cada día en el mundo fallecen un aproximado de 3.500 personas a causa de siniestros viales y decenas de millones sufren heridas o discapacidades como daño colateral de los mismos” (2018). En Ecuador según datos estadísticos de la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial (DNT), se registran 21.575 siniestros con 4.004 fallecidos y 6.920 lesionados entre los años 2015 al 2018. Además, señala que el 56.8% de los siniestros registrados en este periodo tienen como causa raíz la falta de atención del conductor a las condiciones de tránsito, seguida de un 8.6% por conducción es estado de embriaguez, el exceso de velocidad mantiene un 6,6% y finalmente; el adelantamiento inadecuado ocupa un 1.4% del total. Es decir que en el periodo comprendido entre el 2015 y 2018, más del 70% de los siniestros comparten causas vinculadas al conductor, sus competencias profesionales y su comportamiento frente el volante. Según estima Guillermo Abad, director de la Organización Justicia Vial, los siniestros viables han causado un impacto aproximado de \$1.000 millones de dólares en el Ecuador.

Adicionalmente a las pérdidas sufridas por las empresas a causa de la siniestralidad vial, debemos sumar otro factor de riesgo tan o más importante que el anterior; y es la “delincuencia laboral.” Generalmente se interpreta a la delincuencia laboral como el conjunto de acciones ejecutadas por empleados (o terceros de confianza vinculados a la operación), que priorizan el interés personal sobre los objetivos organizacionales, afectando su funcionamiento y causándole daños graves. En España por ejemplo, la Asociación de Fabricantes y Distribuidores (AECOC), reportó pérdidas superiores a los 1.800 millones de euros en el 2017, estas pérdidas fueron causadas en un 22% por personal interno, 60% por personal externo con ayuda interna y solo un 18% tienen como origen fallas o errores de gestión.

Según instituciones especializadas en finanzas y seguridad patrimonial en países como Colombia, México y Chile; la deshonestidad de empleados genera pérdidas anuales correspondientes al 1% del Producto Interno Bruto (PIB) de cada país. Señalando además que durante el año previo a la emergencia COVID-19, 7 de cada 10 empresas han sufrido robo interno de información. La Red Global de Conocimiento y Control Interno señala adicionalmente que en Argentina por ejemplo 8 de cada 10 empresas han sido víctimas de delincuencia laboral y que solo el 61% de los fraudes fueron detectados por controles internos.

Un tercer factor crítico en lo que se refiere a la seguridad en la cadena de abastecimiento, es el accionar de la delincuencia organizada y específicamente el repunte que ha tenido el tráfico internacional de drogas. El Ecuador ha pasado de ser considerado como un país de tránsito de estupefacientes, a ser el eje logístico del tráfico internacional de drogas con un presupuesto que bordea los \$4mil millones de dólares según organismos internacionales especializados en la materia. Esta actividad liderada principalmente por carteles mexicanos y europeos ha generado en muy corto tiempo, la creación de micro carteles de narcotráfico conformados principalmente por bandas de delincuencia organizada locales; que han cambiado el delito común por ilícitos relacionados principalmente con el sicariato y lo que es peor, por delitos especializados como aquellos dedicados a infiltrar la estructura de las empresas; especialmente de aquellas dedicadas a las actividades de logística y distribución.

Por todo lo anteriormente expuesto, se hace necesario y urgente establecer una herramienta que permita evaluar aspectos básicos de seguridad a ser considerados en la contratación de conductores profesionales; a fin de, abordar adecuadamente los riesgos operacionales presentes en una empresa como son: el fraude interno, fraude externo, malas prácticas de empleo y seguridad laboral, prácticas inadecuadas con asociados de negocio, específicamente aquellos relacionados con la

forma de ejecutar los servicios ofrecidos, daños a los activos propios o de terceros, interrupción del negocio, fallos en la ejecución y gestión de procesos, influencia de factores externos no deseados, etc.

1.1.1. Planteamiento del Problema

1.1.1.1. Diagnóstico

El factor humano es una pieza fundamental que puede generar importantes beneficios o incontables pérdidas a una organización. En este sentido cabe preguntarse ¿Es posible minimizar la incertidumbre vinculada a la contratación de personal no apto que incumple requisitos normativos o los estándares mínimos deseables establecidos y/o adoptados como propios para las organizaciones?

En la actualidad los Sistemas Integrados de Gestión (SIG) a través de normas tales como la ISO 9001, ISO 39001; BASC V5-2017, la implementación de mejores prácticas como la TAPA TSR y la TAPA FSR o programas de facilitación aduanera como OEA y C-TPAT, buscan dotar a las empresas de una visión integral para el manejo del riesgo operacional en las organizaciones; señalando como uno de los ejes fundamentales (para el éxito de dichos programas), la administración efectiva del riesgo asociado al talento humano en la organización; iniciando este proceso, por la contratación de personas bajo parámetros estrictos de seguridad que otorgan un nivel de confianza aceptable sobre los resultados esperados, siguiendo con la contribución efectiva de ese personal a los objetivos del sistema de gestión integral y finalmente a los de la organización.

Hay que considerar que si bien, las normas técnicas mencionadas anteriormente establecen lineamientos o parámetros a seguir, estos son demasiado generales permitiendo a cada responsable de cada una de las organizaciones utilizar elementos subjetivos y puramente criterios para

determinar lo que puede ser permisible o prohibitivo, recomendable o desfavorable, adecuado o inadecuado para su empresa, lo que ha provocado por ejemplo, que organizaciones con un mismo giro de negocio (operadores logísticos para nuestro caso de estudio), evidencien programas y resultados muy diversos a la hora de tratar de implementar un SIG, incluso dejando de lado aspectos normativos legales como leyes de protección de datos personales y otros por el estilo.

Por tal razón, se hace necesario contar con una herramienta ajustable al giro de negocio de cada empresa, que permita establecer un estándar para asignar un perfil de riesgo al momento de la contratación de personal. Este documento se enfocará en la contratación de conductores profesionales con licencia tipo E, dedicados al transporte de carga pesada; esto no significa que la herramienta planteada en este estudio no pueda aplicarse a la contratación de personal sobre otras áreas de gestión con leves modificaciones fáciles de implementar.

1.1.1.2. Pronóstico

Aspectos exógenos como como la crisis económica por la que atraviesa nuestro país, la corrupción de funcionarios gubernamentales que compite muy de cerca con la corrupción de los organismos estatales encargados de la administración de justicia, la impunidad de la que gozan delincuentes de cuello blanco, el incremento en el tráfico internacional de drogas, los niveles en alza de desempleo y subempleo, la competencia desleal entre industrias que luchan por sobrevivir en tiempos de crisis, la delincuencia organizada que cada día gana más terreno, el espionaje industrial y aspectos de bioseguridad; así como también procesos de contratación insuficientes o ausencia de los mismos, la deshonestidad de empleados y su vulnerabilidad ante los factores externos mencionados anteriormente, deben ser abordadas desde un punto de vista integral de manejo y administración del riesgo; caso contrario, la influencia de dichos factores exógenos sobre la empresa, incrementará el nivel de incertidumbre sobre los objetivos empresariales de una manera

irreversible generando pérdidas significativas que pueden incluso llevar al cierre permanente de las actividades productivas

1.1.1.3. Control del pronóstico

Varias organizaciones a nivel mundial se han puesto en la tarea de ayudar a las empresas a implementar una gestión por procesos con enfoque a la administración de aquellos riesgos que pudieran afectar su normal funcionamiento. Es así que, organizaciones como la International Organization for Standardization (ISO) ha creado varios estándares con este propósito; la Business Alliance for Secure Commerce (BASC) ha incorporado normativa especializada que permite controlar aspectos relacionados a los riesgos patrimoniales de las empresas; al igual que la Asociación de Protección de Activos Transportados (TAPA) con sus propias normas, la Organización Mundial de Aduanas generó el programa Operador Económico Autorizado (OEA) como respuesta a las iniciativas del Programa de Seguridad en Materia Aduanera o Customs Security Program (CSP por sus siglas en inglés) de la Comisión Europea, el programa Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT) de los Estados Unidos de Norteamérica tomando como piedra angular de soporte, el Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Mundial (SAFE) de la misma organización.

Por otra parte, instituciones como la Organización Mundial de la Salud (OMS), la Organización Internacional del Trabajo (OIT), el Instituto Ecuatoriano de Normalización (INEN), la Secretaría Técnica del Sistema Nacional de Cualificaciones Profesionales, el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC), el Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo de España (INSST), la Fundación MAPFRE, la Universidad Internacional SEK entre otros, han realizado estudios muy extensos y análisis muy detallados sobre la accidentabilidad, morbilidad y mortalidad de los accidentes de tránsito a nivel mundial y nacional, estableciendo buenas prácticas

y recomendaciones que a su juicio, permitirán reducir la cantidad de siniestros viales y el impacto humano y económico que estos generan en la sociedad.

La aplicación correcta de los requisitos y buenas prácticas expuestas por estas instituciones, mediante el establecimiento de una línea base objetiva por cada requisito relacionado con la administración de personal; influirá decididamente en la manera como las empresas pueden afrontar la incertidumbre, ponderar la ambición estratégica y conocer las capacidades reales del negocio al abordar e identificar los riesgos que amenazan hoy en día a sus procesos de vinculación del Bien Humano de cada unidad de negocio.

La herramienta técnica a desarrollar como parte de este trabajo de titulación, permitirá establecer un nivel de riesgo por cada factor analizado y en consecuencia una estimación general con la finalidad de evitar criterios subjetivos de una o varias personas empeñadas en el proceso de selección de colaboradores para la empresa; reduciendo así, la probabilidad de vinculación de empleados y/o proveedores con competencias no adecuadas y por consiguiente de la criticidad sobre aquellos eventos de pérdida que afectan a cada organización.

1.1.2. Objetivo general

Desarrollar una herramienta de gestión para la toma de decisiones, que defina un nivel de riesgo estimado con base a los antecedentes de seguridad física e industrial; como paso previo a la vinculación de conductores profesionales (licencia tipo E) en organizaciones dedicadas al transporte de carga pesada nacional o internacional en conformidad con los requisitos establecidos en el marco normativo ISO, BASC, TAPA y OEA.

1.1.3. Objetivos específicos

- Establecer una correspondencia entre requisitos de las ISO 9001, ISO 18788, ISO 19600, ISO 28000, ISO 31000, ISO 31010, ISO 37001, ISO 39000 e ISO 45001; BASC V5-2017; Estándares BASC 5.0.1, 5.0.2, y 5.0.3 V5-2017; estándares TAPA FSR 2020 y TAPA TSR 2020; requisitos normativos para la Certificación como Operador Económico Autorizado (OEA) para importadores y exportadores en el Ecuador; para la vinculación de talento humano (empleados o proveedores de servicios), a aquellas organizaciones que desean implementar o tienen implementado un Sistema Integrado de Gestión bajo este marco normativo.
- Establecer un sistema de evaluación de aquella información pública e histórica de interés para la organización, relativa con aspectos de seguridad física e industrial; para estimar y asignar un nivel de riesgo a cada candidato a ser evaluado por la herramienta.

1.1.4. Justificación

En un mundo cada vez más cambiante y competitivo, el desarrollo de factores diferenciadores que agreguen valor a los productos y/o servicios ofrecidos por las empresas pueden determinar en gran medida su supervivencia en un ambiente lleno de incertidumbre. Estos factores diferenciadores van desde el desarrollo de habilidades tanto personales hasta aquellas organizacionales que permitan una rápida adaptación a los requerimientos y exigencias del mercado.

Sin lugar a duda, un entorno cambiante puede generar enormes oportunidades para las organizaciones; sin embargo, hay que considerar que todo cambio trae implícito cierto nivel de incertidumbre sobre el impacto (positivo o negativo), que estas nuevas exigencias generarán en los objetivos planteados para la organización. Justamente la International Organization for

Standardization (ISO), define al riesgo como el “efecto de la incertidumbre sobre los objetivos” (2018). Por lo que, si consideramos que los resultados organizacionales están íntimamente relacionados con los objetivos planteados para cada uno de los departamentos que la integran; y por ende; en un nivel más profundo, con la eficiencia y eficacia que cada uno de sus empleados ejecuta sus actividades diarias; entonces, podemos ver que éste último eslabón se convierte en la piedra angular para el éxito o fracaso de la estrategia para administración del riesgo adoptada por cada organización.

Por consiguiente, si consideramos a cada colaborador como una fuente potencial de riesgo que puede impactar de manera positiva o negativa a la organización, es posible entender cuán importante es para las empresas la correcta administración del bien humano, iniciando con estrictos procesos de selección de los nuevos colaboradores, siguiendo con el mantenimiento de un ambiente laboral adecuado y finalizando con estrategias de desvinculación con enfoques preventivos y justos que eviten en lo posible resultados negativos para ambas partes.

En los últimos años, el impacto humano y económico que ha tenido tanto la delincuencia laboral como los siniestros viales, han obligado a que la administración del riesgo en las empresas sea considerada como uno de los elementos generadores de valor que ayude a alcanzar los objetivos mediante la gestión del riesgo para la toma de decisiones.

Este documento pretende abordar la incertidumbre relativa a la contratación de conductores profesionales con licencia tipo E dedicados al transporte de carga pesada en empresas que desarrollan actividades de logística empresarial (Transporte y Distribución) planteando una herramienta objetiva que brinde información para la toma de decisiones logrando que los resultados finales estén cercanos a los objetivos esperados.

Este trabajo pretende también sentar una base metodológica para ayudar en los procesos de selección del talento humano desde un enfoque en Administración del Riesgo; pudiendo ampliar su alcance a otras posiciones dentro de empresas cuyo giro de negocio no sea exclusivamente el manejo logístico de carga; para lo cual, solamente bastará con incluir los aspectos relevantes al modelo planteado.

El estudio abordará la contratación de conductores profesionales mediante el uso de una herramienta técnica, que permita asignar un riesgo estimado a cada postulante, con base a datos históricos disponibles públicamente sobre aspectos de seguridad física e industrial del candidato; pretende además establecer un marco de referencia sobre los requisitos básicos que entidades especializadas en el transporte de carga han identificado como recomendables en el perfil de estos profesionales. Esto con la finalidad de reducir el impacto que la contratación de personal no verificado puede generar en los objetivos de la organización con base a la prevención de accidentes y otros siniestros viales; y al mismo tiempo, establecer y evidenciar conformidad con los preceptos de la normativa certificable previamente detallada.

1.2. Marco Teórico

1.2.1. Conceptos Básicos

1.2.1.1. Riesgo

En párrafos anteriores se abordó una definición de riesgo, la cual es actualmente la de mayor aceptación entre las organizaciones que han optado por la implementación de sistemas integrados de gestión (SGI) como una estrategia básica de administración de sus procesos. Y es que, señalar al riesgo como el “efecto de la incertidumbre sobre los objetivos” (ISO, 2018). Resulta un lenguaje poco digerible

para aquellas empresas que mantienen estructuras alejadas de la gestión por procesos. El lector debe tener en cuenta que el presente estudio busca justamente facilitar de alguna manera, que dichas organizaciones sean capaces de entender, prevenir y manejar los riesgos inherentes a la selección y vinculación de personas cuyos antecedentes profesionales y formas comportamentales representen un potencial de pérdida para la organización.

En este sentido, el concepto de riesgo entregado por BASC que lo define como la “Probabilidad de ocurrencia de un evento, originada por la exposición a una amenaza” (WORLD BASC ORGANIZATION, 2017). Explica de una manera más sencilla los factores que intervienen en la generación de un daño o pérdida para la empresa.

1.2.1.2. Impacto

BASC también define al impacto como la: “Magnitud del daño que puede causar la materialización de un riesgo” (WORLD BASC ORGANIZATION, 2017). Para efectos del presente estudio académico, se establece como la materialización del riesgo: -la contratación inadecuada de personal que genere pérdidas financieras a la organización-; estas pérdidas podrán tener como origen actos inseguros, comportamientos irregulares, antiéticos, violentos o deshonestos.

1.2.1.3. Gestión del Riesgo

Se entiende como el “Proceso sistemático y documentado para gestionar la identificación, análisis y evaluación, tratamiento, seguimiento, actualización y comunicación de los riesgos” (WORLD BASC ORGANIZATION, 2017)

1.2.1.4. Administración del Talento Humano

Para Idalberto Chiavenato (2007):

... administrar personas significa trabajar con las personas que forman parte de las organizaciones. Más aún, significa administrar los demás recursos con las personas. Así las organizaciones y las personas constituyen la base fundamental sobre la que se mueve la administración de la Administración de Recursos Humanos. (pág. 175)

Esto significa que cada persona en la organización, por defecto tendrá bajo su responsabilidad ciertos activos que la empresa le asigna para ejecutar su trabajo. Estos bienes pueden no solo ser del tipo material (como maquinarias y/o herramientas); sino también otros activos intangibles de gran valor para la organización como, por ejemplo: la imagen organizacional o la confianza de los clientes hacia la empresa

1.2.1.5. Selección de Personal

Para Chiavenato un proceso de selección “busca entre los candidatos reclutados a los más adecuados para los puestos que existen en la empresa, con la intención de mantener o aumentar la eficiencia y el desempeño del personal, así como la eficacia de la organización.” (Chiavenato, 2007). Señala que este proceso tiene como finalidad solucionar dos problemas básicos de la organización; el primero aborda los aspectos de adaptabilidad de las personas con respecto al trabajo que ejecutan; y el segundo, obtener el mejor nivel de eficiencia y eficacia de la persona en el puesto de trabajo para el cual fue seleccionado.

Chiavenato va más allá de una simple definición del proceso y señala que la selección de personal “debe proporcionar, no solo un diagnóstico, sino especialmente un pronóstico de esas dos variables. No solo dar una idea actual, sino también una proyección de cómo serán en el futuro el nivel de aprendizaje y el nivel de realización” (Chiavenato, 2007). Esto sustenta la necesidad de establecer criterios claros, específicos, medibles y de ser posible, estandarizados para ejecutar un proceso de selección minimizando la incertidumbre sobre sus resultados y por consecuencia el riesgo de la vinculación de personal indeseable.

1.2.1.6. Competencias Comportamentales

Según el Ministerio de Educación Nacional de la República de Colombia en su Glosario de Competencias para la Evaluación Anual de Desempeño Laboral de Docentes y Directivos Docentes; señala que “las competencias comportamentales se refieren a las actitudes, los valores, los intereses y las motivaciones con los que los educadores cumplen sus funciones” (Ministerio Nacional de Educación de Colombia, 2020).

Por lo tanto, la importancia de conocer y medir los antecedentes del comportamiento de un candidato que postula a un cargo al interior de la empresa (como conductor o cualquier otra posición disponible); se transforma en un requisito fundamental para entender no solo sus valores como ser humano; sino también su desempeño real en situaciones del pasado que estén íntimamente ligadas con las funciones del perfil ocupacional del puesto a ser cubierto en la organización.

1.2.1.7. Delincuencia Laboral

De manera general, no existe una definición detallada sobre el término delincuencia laboral; por lo tanto, se la entenderá como las actividades ilícitas, antiéticas, inmorales e ilegales que ejecuta uno o varios empleados, con la finalidad de generar daño a la organización para la cual laboran; esperando o no, recibir algún tipo de beneficio personal.

1.2.1.8. Robo

La Real Academia de la Lengua define al robo como un “delito que se comete apoderándose con ánimo de lucro de una cosa mueble ajena, empleándose violencia o intimidación sobre las personas, o fuerza sobre las cosas” (Real Academia Española, 2021).

1.2.1.9. Hurto

De la misma manera la Real Academia de la Lengua describe al hurto como el “delito consistente en tomar con ánimo de lucro cosas muebles ajenas contra la voluntad de su dueño, sin que concurren las circunstancias que caracterizan el delito de robo” (Real Academia Española, 2021).

1.2.1.10. Sistema Integrado de Gestión (SGI)

Es una herramienta diseñada para administrar de manera única y eficiente (coordinada), varios aspectos de las operaciones de una organización previamente estandarizados o normados como aquellas relativas a la Seguridad, a la gestión de la calidad, etc.

1.2.1.11. Normas y Estándares BASC

El programa BASC nace como iniciativa privada en Estados Unidos en el año de 1996 a manos del señor Fermín Cuza, conocido empresario dedicado al comercio internacional en ese país, con la intención de establecer controles sobre los frecuentes robos de mercadería y la contaminación con narcóticos a los que estaba expuesta la cadena logística de su organización. Dicho programa se basaba en la implementación de varias medidas de control y gestión con enfoque preventivo hacia la seguridad (Security) por partes de empresas productoras de bienes y complementaba programas ya existentes como el Carrier Initiative Program (CIP) y el Land Border Initiative Program (LBCIP) por lo que contó con el aval del Comisionado del Servicio de Aduana de los Estados Unidos George Weise.

De esta manera nació la primera alianza público-privada, teniendo como ejes principales por un lado al Servicio de Aduana de los Estados Unidos, y por otro; empresas privadas productoras de bienes y con el firme propósito de ejercer un control más efectivo sobre actividades ilícitas como el contrabando, narcotráfico y terrorismo que afectaban a los Estados Unidos de Norteamérica y al mismo tiempo facilitar el comercio internacional con sus aliados.

En 1997 una empresa ubicada en Colombia se convirtió en la primera organización en Sudamérica en establecer el programa BASC, constituyéndose como Plan Piloto que lo que hoy, 24 años después; conocemos como la WORLD BASC ORGANIZATION (WBO) la mayor alianza mundial para la implementación

de sistemas de gestión e instrumentos aplicables al comercio internacional y sectores relacionados.

BASC es una organización líder a nivel continental y mundial que impulsa la adopción de prácticas y estándares de seguridad en la cadena de suministro; especialmente en aquellos lugares considerados tradicionalmente de alto riesgo para la actividad logística y especialmente vulnerables a la actividad delictiva organizada.

Para cumplir con la misión de “Asegurar y facilitar el comercio internacional, basado en la confianza”, la WBO ha creado un Norma y 3 estándares a seguir:

- Norma Internacional BASC V5-2017 “Sistemas de Gestión en Control y Seguridad”
- Estándar Internacional de Seguridad BASC 5.0.1 V5-2017 “Empresas con relación directa con la carga y con las unidades de transporte de carga”
- Estándar Internacional de Seguridad BASC 5.0.1 V5-2017 “Empresas con relación indirecta con la carga y con las unidades de transporte de carga”
- Estándar Internacional de Seguridad BASC 5.0.1 V5-2017 “Empresas que deseen gestionar controles operacionales básicos de seguridad”

En párrafos anteriores se abordó la definición de riesgo que actualmente es la de mayor aceptación

1.2.1.12. Programa OEA

El Programa de Operador Económico Autorizado de la Aduana del Ecuador, “es un programa voluntario y gratuito en el cual el Operador del Comercio Exterior (OCE) cumple con normas de seguridad en la cadena logística establecidas por el Marco de Estándares para Asegurar y Facilitar el Comercio (SAFE), de la Organización Mundial de Aduanas” (ADUANA DEL ECUADOR, 2019). El cumplimiento de estos requisitos permite a las empresas lograr beneficios por parte de la Administración Aduanera y otras entidades del estado.

1.2.1.13. Normas ISO

Son documentos que contienen requerimientos específicos reconocidos internacionalmente, elaborados por expertos con amplia experiencia en diversos aspectos técnico-empresariales, los cuales pueden ser utilizados por las organizaciones para garantizar que tanto sus productos, servicios o gestión empresarial, cumplen con estándares mínimos esperados por un cliente en cualquier parte del mundo (que reconozca como válidos dichos estándares ISO)

1.2.1.14. Asociación para la Protección de Activos Transportados (TAPA)

Este foro internacional de fabricantes, Operadores Logísticos, organismos de orden público y otros relacionados con las cadenas de suministro internacionales; crearon dos normas bien estructuradas para la protección de los activos de los miembros integrantes de la asociación. Su objetivo principal es minimizar las pérdidas de carga en la cadena de suministro mediante la aplicación de estándares comunes de seguridad, prácticas industriales reconocidas, tecnología, educación,

evaluaciones comparativas y la identificación proactiva de las tendencias delictivas y a amenazas a la seguridad entre otras.

1.2.2. Estado actual del conocimiento sobre el tema

- Administración del Talento Humano

En su libro Chiavenato describe que:

La entrevista de selección es la más utilizada en pequeñas y medianas empresas. A pesar de carecer de bases científicas y de considerarse como la técnica de selección más imprecisa y subjetiva; es la que mayor influencia tiene en la decisión final respecto al candidato. (2007)

Es así como, para este tipo de empresas resulta más importante la forma en la cual un candidato “se vende” o vende su "imagen” durante una o varias entrevistas de selección; que, la búsqueda misma de cualquier la información aprobatoria o derogatoria sobre los antecedentes del postulante.

En un estudio realizado en el Perú, durante el 2014 por EY (antes Ernst & Young), sobre pérdidas sufridas por las 250 principales empresas de ese país; se encontró que más del 50% fueron víctimas de fraudes cometidos por sus propios empleados (o en colusión con estos); señalando como un hecho particular que el 25% de dichas empresas sufrieron de este tipo de ilícitos más de 5 veces en un año. Rafael Huamán (2014) Socio de Consultoría de EY citado por la Revista Gestión.pe (2015) señala que “Este tipo de fraude ocurre en todos los niveles que conforman la pirámide de colaboradores de una organización. Los problemas más comunes que propician estos actos ilícitos son la ausencia o debilidad en los controles internos y la evaluación de estos riesgos”.

Sin embargo, hay que aclarar que el análisis realizado por esta empresa (al igual que la mayoría de los estudios en este sentido), abarcan únicamente el impacto generado por personal que ya fue reclutado y vinculado a las organizaciones afectadas; no se mencionan ni se estudian las debilidades u omisiones en los procesos de selección del personal que posteriormente fue vinculado con eventos de pérdida en la empresa. Es decir, no se ha considerado (quizá porque no existe); un análisis de riesgo que permita oportunamente reducir un impacto negativo a causa de la contratación de personal deshonesto, negligente o con un perfil inadecuado para la organización.

El modelo de gestión del talento humano basado en competencias es una de las tendencias más progresistas en la actualidad. Para Soledad Lopez y Eugenio Ruiz las competencias se definen como “el conjunto integrado de destrezas, habilidades, aptitudes, actitudes, rasgos de personalidad y motivaciones propios de una persona y que le predisponen para desempeñar con éxito un puesto de trabajo concreto” (Soledad Lopez, s.f.). En consecuencia, un adecuado proceso de selección; a más de evaluar las habilidades naturales de un candidato para adquirir conocimientos que le permitan desenvolverse en su trabajo, debería incluir una evaluación acertada de cuál será su manera de obrar o su comportamiento al desempeñar sus obligaciones. En este punto es necesario preguntarse: ¿Se puede exigir y sobre todo evaluar, valores y principios como competencias para un determinado cargo?; ¿Qué una persona presente una determinada tendencia (como por ejemplo hacia la deshonestidad, homosexualismo, a la mentira o la violencia), automáticamente lo descalifica para un cargo? O más bien, un detallado estudio de las evidencias de comportamientos pasados, sumado a aquellas tendencias que la

empresa previamente ha calificado como “indeseables” o de “alto riesgo” en los perfiles de los candidatos nos permitirían tener una visión mucho más objetiva y real de aquellos postulantes que realmente puedan aportar a los resultados de una organización.

Esta es la razón por la cual, este estudio, definirá un estándar mínimo aceptable para la evaluación de los antecedentes de tránsito, judiciales y delictivos de los candidatos; siendo esta actividad, un aspecto primordial de los requisitos preventivos de cualquier sistema de gestión del riesgo (y seguridad) para la prevención de pérdidas a causa de accidentes y comportamientos deshonestos de conductores profesionales dedicados al transporte de carga pesada en Ecuador.

Esta no será tarea fácil, ya que para lograr este objetivo no solo se deben abordar aspectos relativos a la seguridad de las operaciones; sino también, se debe tener en cuenta aspectos legales que en figura de derecho protegen al trabajador (incluiremos momentáneamente bajo este concepto, a los candidatos postulantes a un cargo en la organización), de actividades que pueden ser discriminatorias o interpretarse como tales. También en la búsqueda de información relevante, personal inexperto puede violar una o varias garantías con las que el estado ecuatoriano protege a los ciudadanos que buscan vincularse o reintegrarse como elementos productivos a la sociedad; como por ejemplo: el sigilo y la confidencialidad de los datos financieros de cada ciudadano y por ende de un candidato.

La Tabla 1 resume la normativa legal del Ecuador, sobre los derechos de las personas contra la discriminación.

Tabla 1: Leyes, códigos y reglamentos sobre los derechos de las personas contra la discriminación

Fuente: Revista Espacios

Leyes, Códigos y Reglamentos sobre los derechos de las personas contra la discriminación	Artículos y su campo de acción o aplicación
Constitución del Ecuador 2008	<p>Art. 11.- El ejercicio de los derechos se regirá por los siguientes principios: ...</p> <p>2. Todas las personas son iguales y gozarán de los mismos derechos, deberes y oportunidades. Nadie podrá ser discriminado por razones de etnia, lugar de nacimiento, edad, sexo, identidad de género, identidad cultural, estado civil, idioma, religión, ideología, filiación política, pasado judicial, condición socio-económica, condición migratoria, orientación sexual, estado de salud, portar VIH, discapacidad, diferencia física; ni por cualquier otra distinción, personal o colectiva, temporal o permanente, que tenga por objeto o resultado menoscabar o anular el reconocimiento, goce o ejercicio de los derechos. La ley sancionará toda forma de discriminación.</p> <p>Art. 43.- El Estado garantizará a las mujeres embarazadas y en periodo de lactancia los derechos a Art. 45.- Las niñas, niños y adolescentes gozarán de los derechos comunes del ser humano</p> <p>Art. 48.- El Estado adoptará a favor de las personas con discapacidad medidas que aseguren</p> <p>Art. 57.- Se reconoce y garantizará a las comunas, comunidades, pueblos y nacionalidades indígenas</p>

	Art. 65.- El Estado promoverá la representación paritaria de mujeres y hombres en los cargos de nominación o designación de la función pública
Código de Trabajo	Art. 79.- Igualdad de remuneración. - A trabajo igual corresponde igual remuneración, sin discriminación en razón de nacimiento, edad, sexo, etnia, color, origen social, idioma, religión, filiación política, posición económica, orientación sexual, estado de salud, discapacidad, o diferencia de cualquier otra índole; más, la especialización y práctica en la ejecución del trabajo se tendrán en cuenta para los efectos de la remuneración
Código de Procedimiento Penal	Artículo 176.- Discriminación.- La persona que salvo los casos previstos como políticas de acción afirmativa propague practique o incite a toda distinción, restricción, exclusión o preferencia en razón de nacionalidad, etnia, lugar de nacimiento, edad, sexo, identidad de género u orientación sexual, identidad cultural, estado civil, idioma, religión, ideología, condición socioeconómica, condición migratoria, discapacidad o estado de salud con el objetivo de anular o menoscabar el reconocimiento, goce o ejercicio de derechos en condiciones de igualdad, será sancionada con pena privativa de libertad de uno a tres años
Ley Orgánica de Discapacidades	Artículo 45.- Derecho al trabajo. - Las personas con discapacidad, con deficiencia o condición discapacitante tienen derecho a acceder a un trabajo remunerado en condiciones de igualdad y a no ser discriminadas en las prácticas relativas al

	<p>empleo, incluyendo los procedimientos para la aplicación, selección, contratación, capacitación e indemnización de personal y demás condiciones establecidas en los sectores público y privado</p>
<p>Ley Orgánica de los Consejos Nacionales de la Igualdad</p>	<p>Art. 3.- Finalidades. Los Consejos Nacionales para la Igualdad, tendrán las siguientes finalidades: ... 3. Participar en la formulación, transversalización, observancia, seguimiento y evaluación de las políticas públicas a favor de personas, comunas, comunidades, pueblos, nacionalidades y colectivos, dentro del ámbito de sus competencias relacionadas con las temáticas de género, étnicas, generacionales, interculturales, de discapacidad y movilidad humana, fomentando una cultura de paz que desarrolle capacidades humanas orientadas hacia la garantía del derecho de igualdad y no discriminación; medidas de acción afirmativa que favorezcan la igualdad entre las personas, comunas, comunidades, pueblos, nacionalidades y colectivos; y, la erradicación de actos, usos, prácticas, costumbres y estereotipos considerados discriminatorios</p>
<p>Ley de Comunicación</p>	<p>Art.- 61.- Contenido discriminatorio.- Para los efectos de esta Ley, se entenderá por contenido discriminatorio todo mensaje que se difunda por cualquier medio de comunicación social que connote distinción, exclusión o restricción basada en razones de etnia, lugar de nacimiento, edad, sexo, identidad de género, identidad cultural, estado civil, idioma, religión, ideología, filiación</p>

	política, pasado judicial, condición socio-económica, condición migratoria, orientación sexual, estado de salud, portar VIH, discapacidad o diferencia física y otras que tenga por objeto o resultado menoscabar o anular el reconocimiento, goce o ejercicio de los derechos humanos reconocidos en la Constitución y en los instrumentos internacionales de derechos humanos, o que incite a la realización de actos discriminatorios o hagan apología de la discriminación
--	--

Hoy en día, es una práctica común que empresas de Servicios Complementarios de Seguridad y Vigilancia en el Ecuador y otras de verificación de datos financieros, ofrezcan los llamados “Estudios de Seguridad o también los Reportes Crediticios” destinados a la verificación de los datos de filiación consignados por un candidato. Este servicio (nada barato, por cierto), pretende ser una solución de seguridad para las organizaciones, incluyendo en sus informes datos de acceso abierto y otros que están protegidos por leyes estatales. Las empresas usuarias de este servicio desconocen por completo que este proceso en la mayoría de casos los transforma en cómplices involuntarios de violaciones a la normativa legal aplicable en el Ecuador, como es el caso de la verificación de la información financiera de un postulante violando lo estipulado en el Parágrafo VII Derecho a la Protección, numerales 14.2, 14.3 y 14.4 Del Código de Derechos del Usuario Financiero; o también a los preceptos señalados en la Ley Orgánica de Protección de Datos Personales aprobada el 26 de mayo de 2021. Dichos cuerpos legales

regulan aspectos como el contenido y alcance de los derechos al acceso de la información, de rectificación, de eliminación, sobre la consulta pública y gratuita ante el Registro Nacional de Protección de Datos Personales, sobre la actualización de datos, oposición, eliminación, portabilidad de datos y principalmente a no ser objeto de una decisión basada única o parcialmente en valoraciones automatizadas; es decir, estipulan las formalidades específicas para acceder a esos datos de manera adecuada, los responsables de esa actividad y las sanciones aplicables a quienes violen dichas regulaciones.

- **Sistemas y programas para la gestión de la seguridad en las empresas**

Como fue mencionado anteriormente, durante las últimas dos décadas y en especial el último lustro, la creciente incidencia de delitos transnacionales como el narcotráfico, el lavado de activos y el terrorismo, han ocasionado que la empresa privada tome la iniciativa para la protección de sus activos y procesos productivos o servicios; mismos que, han sido afectados enormemente por el impacto de bandas delincuenciales organizadas que, aprovechando las operaciones lícitas y legales de estas organizaciones buscan de alguna manera encubrir actividades ilícitas como el tráfico internacional de drogas, el robo o hurto de productos y su comercio ilegal, el lavado de activos y el financiamiento al terrorismo.

Justamente, aquellas empresas dedicadas al comercio internacional de productos y por consiguiente, aquellas cuyo objeto social es la prestación de servicios complementarios como el transporte de carga por carretera, son el blanco preferido de delincuentes dedicados a las actividades descritas previamente; siendo una de las estrategias preferidas por estas organizaciones, el infiltrar a personas

vinculadas con sus actividades ilícitas a este tipo empresas. De ahí el por qué, organizaciones como la World Basc Organization (WBO), la Asociación para la Protección de Activos Transportados (TAPA) o instituciones estatales vinculas al comercio internacional (como las Aduanas de cada país) o al control de Seguridad Ciudadana y Delitos (como la Policía Antinarcoáticos); han creado, impulsado y promovido Sistemas de Gestión en Seguridad (para la administración de riesgos eminentemente patrimoniales); tales como las Normas TAPA, las Normas y Estándares BASC y el Programa de Operador Económico Autorizado (OEA), que orientan a las empresas, sobre la adopción de medidas de seguridad preventivas, entre las que se destacan las relacionadas con el reclutamiento, selección y administración general del talento humano de la organización.

- **Normas TAPA**

Los estándares TAPA FSR y TSR 2020 definen específicamente requisitos relacionados a la “Integridad del Personal” donde hacen referencia a un estudio de los antecedentes penales y de empleo de todas las personas involucradas en la cadena de suministro (almacenamiento y transporte respectivamente)

- **Normas y Estándares BASC**

En este acápite se analizan puntualmente los requerimientos tanto de la norma como del estándar 5.0.2 que son los relacionados directamente con el objetivo de estudio; sin embargo, también se menciona lo requerido por los otros estándares de la norma; únicamente como constancia de la conformidad del instrumento a ser planteado en este documento, con los otros estándares señalados.

- **Programa Operador Económico Autorizado (OEA)**

Este programa voluntario, busca que una empresa dedicada a la importación y/o exportación de productos cumpla con normas de seguridad en la cadena logística, las cuales fueron establecidas por el Marco de Estándares para Asegurar y Facilitar el Comercio (SAFE) de la Organización Mundial de Aduanas. En nuestro país, el Servicio de Nacional de Aduana del Ecuador señala dos tipos de formularios; uno para IMPORTADORES y otro para EXPORTADORES; cada uno de los cuales presenta un pliego de CONDICIONES y otro de REQUISITOS que deben cumplir las empresas interesadas en Certificarse como OEA.

En el primer caso (tanto para importadores como exportadores), el pliego de “condiciones” establece la obligación que tienen las empresas para cumplir requerimientos relacionados con un “HISTORIAL SATISFACTORIO” y demostrar “SOLVENCIA FINANCIERA”.

En el segundo caso; los requisitos señalados tanto para importadores como para exportadores establecen criterios muy estrictos para evidenciar una adecuada administración de riesgos, entre los que se destacan los criterios A.I: “MATRICES DE RIESGOS Y PLAN DE CONTIGENCIA”; criterio C: “SEGURIDAD DE LOS SOCIOS COMERCIALES DENTRO DEL GIRO DE NEGOCIO Y/O LA CADENA LOGISTICA” y G: “SEGURIDAD DE LA CONTRATACION Y ADMINISTRACION DEL PERSONAL” mismos que obligan a las empresas a definir esquemas de revisión del historial judicial, mercantil (entre otros) de los socios comerciales, realizar la verificación de la información entregada por el

postulante a un cargo (crítico y no crítico), realización de estudios socioeconómicos, conformidad con el código de la empresa, etc.

Es así como; a pesar de que, TAPA, BASC y OEA sean sistemas independientes, comparten aspectos comunes que buscan reducir o eliminar el impacto desfavorable de las actividades delincuenciales sobre las empresas y el comercio internacional.

- **Sistemas Integrados de Gestión (SGI)**

Sabemos ahora que un Sistema Integrado de Gestión, es una herramienta diseñada para administrar de manera única y eficiente (coordinada), varios aspectos de las operaciones de una organización previamente estandarizados o normados. Es justamente aquí, donde las normas de alto nivel como aquellas relativas a los Sistemas de Gestión de la Calidad (ISO 9001), de Seguridad y Salud en el Trabajo (ISO 45001), a la Administración de Riesgos (ISO 31000-31010), Seguridad Vial (ISO 39001), Seguridad para la Cadena de Suministro (ISO 28000), Operaciones de Seguridad Privada (ISO 18788), Antisoborno (ISO 37001) cobran importancia para prevenir tanto aspectos de seguridad patrimonial como de Seguridad y Salud Ocupacional de manera complementaria y en apalancamiento a los estándares explicados anteriormente.

Otro aspecto para considerar dentro de este punto es la siniestralidad de los medios de transporte a manos de los conductores; y por consiguiente las pérdidas sufridas a causa de actos inseguros por parte de ese personal. Un estudio realizado en España señala:

En relación al total de accidentes laborales producidos en carretea, se imputó la responsabilidad de dicho accidente en el año 2008, al conductor del vehículo destinado al transporte de mercancías... suponiendo un 82,72% de los casos... La distracción es el factor que concurre en un mayor número de accidentes de los conductores de mercancías, seguido de la infracción y la colisión, que es el tipo de accidente más frecuente con el 67,79% de los casos, seguido de la salida de la vía en un 9,78% de los casos, a continuación, el vuelco en un 9,09% de los casos, el atropello en el 8,89% y otros sin determinar 4,47% (Fundación MAPFRE, 2011, pág. 58).

En Ecuador, existen pocos estudios tendientes a caracterizar la siniestralidad de los accidentes de tránsito en el país; uno de los más relevantes es el informe presentado por docentes de la UISEK que concluye que “los altos índices de accidentalidad y morbilidad en Ecuador están directamente relacionados con la conducta tanto de conductores que de peatones” (Tapia et al, 2019).

Durante el año 2020, y a pesar de la reducción de actividad logística en el país se registró un incremento del 10% en comparación al 2019, en los accidentes originados por la falta de atención del conductor a las condiciones de tránsito. En los gráficos 1 y 2 se puede observar las causas probables de los accidentes ocurridos de enero a diciembre de 2019 y 2020 respectivamente.

Como se puede observar, el 66 y 77% de los accidentes ocurridos en las carreteras del Ecuador durante los años 2019 y 2020 respectivamente (y por consiguiente de las pérdidas asociadas a estos); están relacionados causalmente con un comportamiento inadecuado del conductor; es decir los conductores cometieron actos inseguros durante la conducción de un automotor. Para efectos de este documento, considerarán únicamente los actos temerarios y negligentes de los conductores de vehículos de carga pesada a fin de establecer la base de calificación que permita evaluar este tipo de comportamiento conforme a la gravedad de la infracción tomando en cuenta la antigüedad y tipo de infracción cometida.

Gráfico 1: Siniestros por causas año 2019

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito

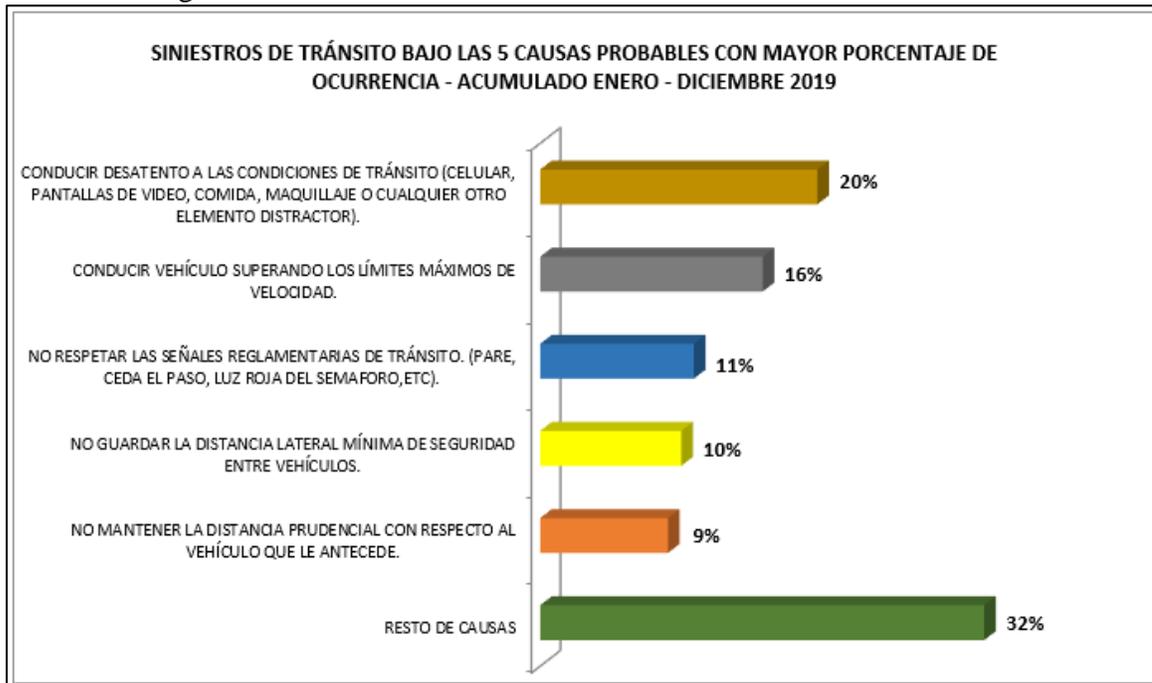


Gráfico 2: Siniestros por causas año 2020

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito



CAPITULO II

METODO

2.1. Tipo de estudio

El proyecto será abordado mediante un estudio exploratorio-descriptivo; a través del cual, inicialmente se establecerán las correlaciones necesarias entre los requisitos normativos existentes (aplicables con el objetivo de este documento), para establecer una línea base que sirva como punto de partida para definir los aspectos de estructura a ser considerados en el diseño de la herramienta, logrando de esta manera conformidad con normativa relacionada a la administración de riesgos patrimoniales y ocupacionales en las empresas que hayan implementado o deseen implementar sistemas integrados de gestión.

Posteriormente, se analizarán las causas subestándar por las cuales un conductor profesional dedicado al transporte de carga pesada puede ser considerado como de alto riesgo con respecto a la siniestralidad registrada en un operador logístico; definiendo en varios niveles, aquellos parámetros significativos “de control” en la administración del riesgo, ayudando de esta manera a las empresas dedicadas al transporte de carga pesada por carretera en el proceso de la toma de decisión sobre aspectos de vinculación de conductores profesionales con licencia tipo E.

2.2. Modalidad de Investigación

El estudio de investigación será de campo-documental-proyecto de desarrollo. Como ya se mencionó anteriormente; el estudio analizará los antecedentes de aquellos conductores

involucrados en siniestros que originaron un impacto negativo en los bienes y activos de tres de los más grandes operadores logísticos en Ecuador como elemento de entrada, para luego establecer los puntos comunes que en mayor o menor grado influyeron en la ocurrencia de dichos eventos de pérdida.

Se analizará también, aquellos elementos de control establecidos en la normativa especializada en la administración del riesgo, que juntamente con los resultados del análisis previo, permita el diseño y parametrización de nuestra herramienta; logrando que la misma sea de ayuda para prevenir la contratación de personal catalogado como de alto riesgo.

2.3. Método

Se utiliza el método Inductivo-Deductivo, con lo cual buscaremos nuevo conocimiento basado en la evidencia recopilada de los datos observados, partiendo de casos específicos relacionados con siniestros patrimoniales y accidentes vehiculares, en los que se encuentran involucrados conductores profesionales dedicados al transporte de carga pesada; relacionándolos con aquella normativa establecida por organizaciones especializadas en la gestión de riesgos, tendientes a eliminar o al menos controlar el impacto operacional negativo que la contratación de personal (choferes para efectos de este estudio) de alto riesgo genera a cualquier empresa y en especial a aquellas dedicadas al transporte de carga por carretera.

2.4. Población y muestra

Población

Angel Recalde (1979) señala como población a ... “cualquier conjunto de elementos de los que se requiere conocer o investigar alguna o algunas de sus características” (pág. 63).

Para esta investigación, referida al diseño de una herramienta que ayude a los operadores logísticos en el proceso de contratación de conductores profesionales dedicados al transporte de carga pesada minimizando el riesgo en la vinculación de conductores de alto riesgo; se ha considerado la totalidad conductores profesionales con licencia tipo “E” dedicados exclusivamente a esta actividad que durante los años 2018, 2019 y 2020 laboraron en (o para) tres de los más grandes operadores logísticos a nivel nacional que brindan servicios de distribución nacional, importación y exportación de mercadería.

Es importante señalar que la población de estudio está conformada por 948 conductores de las tres empresas y de la cual se estudiará una fracción (104) que está integrada por aquellos conductores que generaron algún tipo de siniestro (patrimonial u ocupacional), con impacto negativo a los objetivos de negocio establecidos por estos OPL´s para ese periodo de tiempo.

2.5. Selección de Instrumentos de Evaluación

Un instrumento de recolección de datos se lo puede definir como:

Cualquier recurso del que pueda valerse el investigador para acercarse a los fenómenos y extraer de ellos información. De este modo el instrumento sintetiza en sí toda la labor de investigación, resume los aportes del marco teórico al seleccionar datos que correspondan a los indicadores y, por lo tanto, a las variables o conceptos utilizados. (Sabino, 1992, pág. 88)

Mediante la técnica de la observación y análisis de registros documentales, se recopilarán datos iniciales para identificar todos eventos de pérdida relevantes para este estudio. Posteriormente se analizarán y ponderarán los posibles aspectos causales de cada pilar.

Otro instrumento a utilizar será un cuestionario con preguntas abiertas y de selección que contempla 9 dimensiones a fin de establecer los perfiles de riesgo de las empresas.

CAPITULO III

RESULTADOS

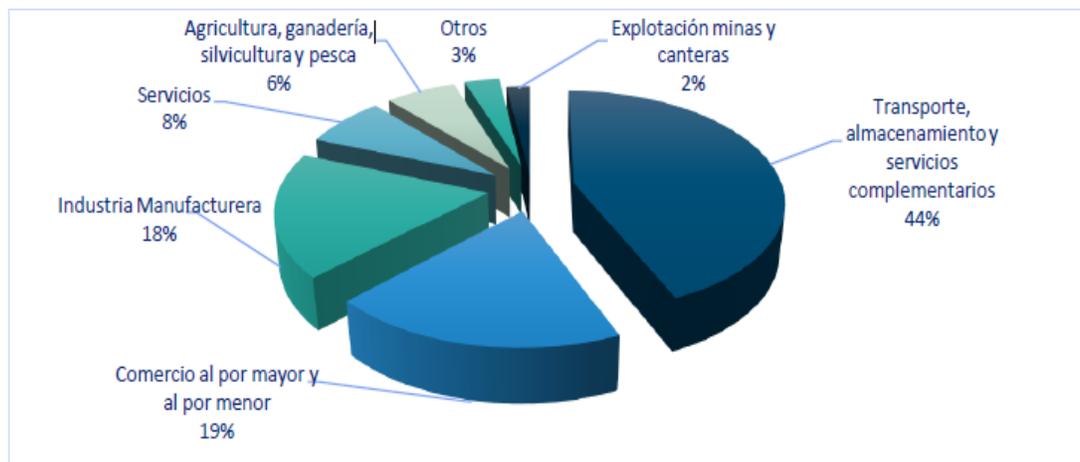
3.1. Presentación y análisis de resultados

A inicios del año 2021, la Asociación Logística del Ecuador (ASOLOG), con apoyo del autor del presente trabajo de investigación, realizó una encuesta (a través de redes sociales como LINKEDIN, FACEBOOK, WHATSAPP), dirigida a empresas generadoras de carga, Operadores Logísticos (Transporte y Logística); y, de servicios asociados con la finalidad de conocer la situación actual de los riesgos que afectan al transporte de carga por carretera y la manera en que cada empresa gestiona dichos riesgos.

En el grafico No.3 podemos ver la distribución de las empresas participantes en la encuesta. Las empresas de Transporte y logística, Comercio al por mayor y menor y aquellas relacionadas con la manufactura de productos suman el 81% del total de encuestados.

Gráfico 3 Perfiles de las empresas que participaron en la encuesta

Fuente: ASOLOG



Cabe recalcar que el 36% de los encuestados corresponden a empresas clasificadas como grandes y el 66% a mediana; y que aquellas con menos de 200 empleados, representan el 68% del total.

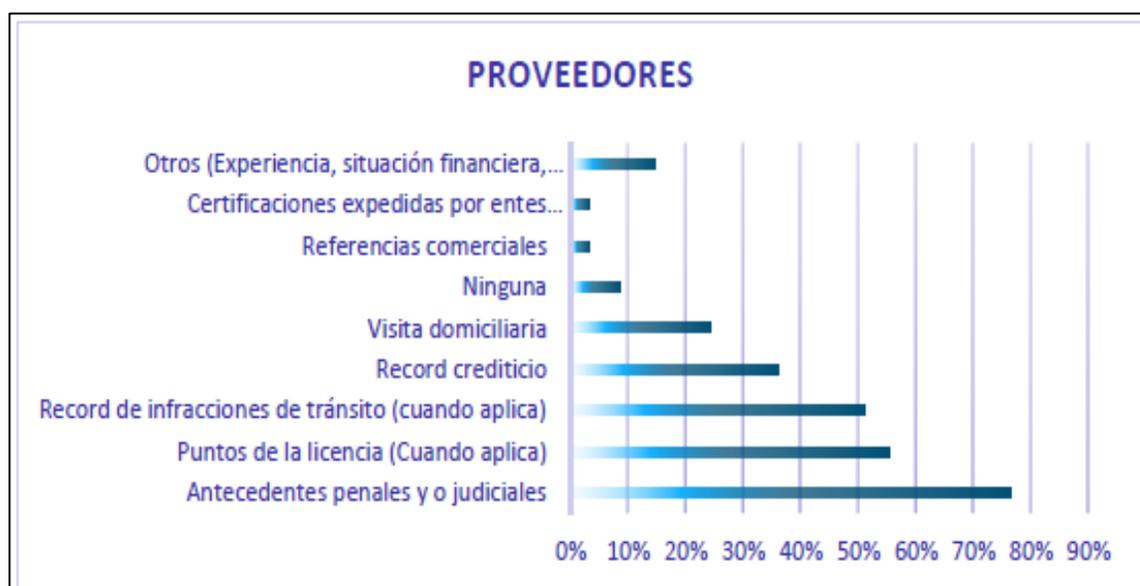
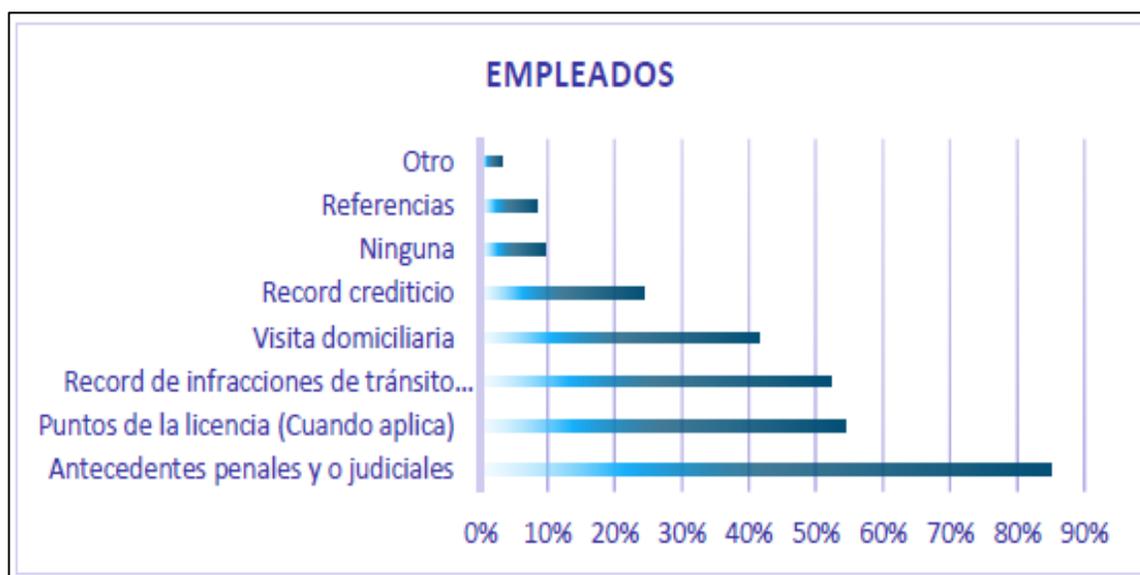
Otro dato importante es el relacionado con los Sistemas de Gestión; en este sentido el 14% de las empresas señaló que no realiza algún tipo gestión por procesos, el 37% mantiene algún sistema propio no certificable y el 49% ha implementado algún sistema certificable como ISO, BASC, OEA entre otros.

Al ser consultados sobre la manera como administran los riesgos relativos a la administración del recurso humano (empleados y proveedores); el 49% de los encuestados menciona que el control lo ejecutan mediante sistemas especializados propios o provistos por un tercero; el 31% lo gestiona por medio de un archivo Excel y el 20% no lo gestiona por ningún medio.

En el Gráfico No. 4 se presentan los filtros que están siendo actualmente aplicados por las empresas para la selección y administración tanto del recurso humano interno como de sus proveedores.

Gráfico 4 Filtros aplicados para la selección del personal

Fuente: ASOLOG



Finalmente, un 33% de las empresas señaló haber sufrido al menos un asalto durante el primer trimestre del 2021 y un 66% refirió haber sufrido algún asalto con un alto impacto financiero; el 92.6% de las empresas esperaba que el nivel de riesgo en sus operaciones sea similar o mayor durante el 2021, siendo el robo de la carga la principal preocupación con el 64% de las respuestas, seguido por los accidentes de tránsito y contaminación de carga de importación y/o exportación.

De esta manera, al analizar 104 siniestros ocurridos desde el año 2013 hasta el 2022 en tres de los Operadores Logísticos más grandes del país, se puede determinar que un 52,88% corresponde a siniestros patrimoniales como asaltos y/o robos, de los cuales solo el 1,81% tiene tipología de contrabando; y un 47,12% corresponden a accidentes de viales diferente tipología como volcamientos, choques y otros. En la tabla 2 Tipología del evento, se hace referencia al total de siniestros por tipología.

Tabla 2 Tipología del evento

Tipo de evento	Total eventos	Peso sobre total
ACCIDENTE	49	47,12%
ROBO	54	51,92%
CONTRABANDO	1	0,96%

Es importante señalar que el impacto financiero estimado de los 104 eventos supera los tres millones setecientos veinticinco mil dólares (\$3.725.000,00); siendo que un 30% del costo de dichos siniestros (\$1.117.500,00), tuvo que ser asumido por los Operadores Logísticos

debido al incumplimiento de las políticas impuestas por las aseguradoras en las pólizas de seguro por parte de los conductores propios o terceros.

En el ANEXO B se puede observar la cronología de los siniestros analizados en el presente trabajo; así como también otros datos incluido el valor estimado por cada siniestro.

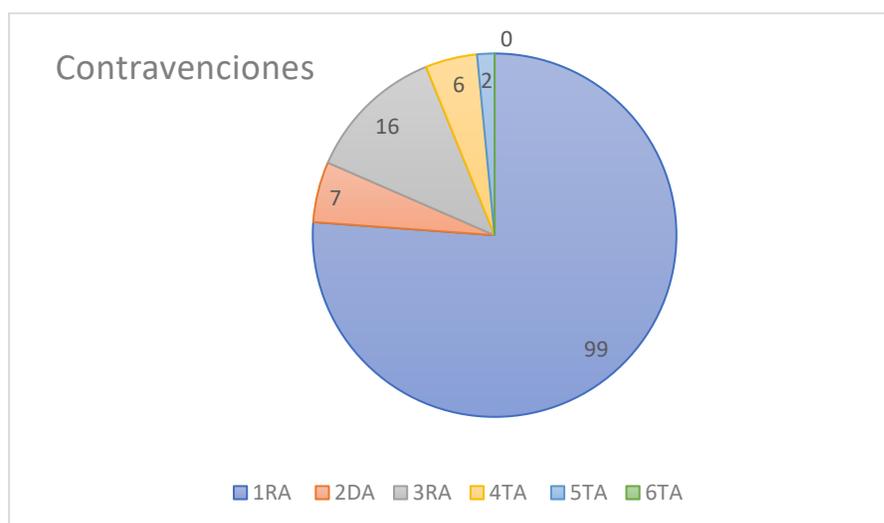
Como primer punto, al analizar el pasado judicial de los conductores involucrados en los siniestros mencionados anteriormente, se pudo identificar que existe un total de 462 juicios de los cuales el 28,12% corresponde a juicios por contravenciones de tránsito; seguido por aquellos juicios interpuestos por delitos contra la propiedad con un 14,90%. Los juicios por pensiones alimenticias ocupan el tercer lugar con el 11,08% mientras que aquellos impulsos legales con motivaciones económicas están en el cuarto puesto con un 10,19%; siguen los juicios por delitos de tránsito con un 9,31% y aquellos relacionados con el tráfico internacional de drogas con un 4,76% del total. En la tabla 3 se puede observar todos los procesos judiciales que involucran a cada una de las personas relacionadas con los siniestros bajo estudio.

Tabla 3 Detalle de procesos judiciales

CONTRAVENCION	DELITO CONTRA LA PROPIEDAD	AMILENTOS	DINERO	DELITOS DE TRANSITO	TRAFICO DE DROGAS
130	69	51	47	43	22
28,12%	14,90%	11,08%	10,19%	9,31%	4,76%
OTROS	DELITOS ADUANEROS	LABORALES	DELITOS HIDROCARBURIF.	VIOLENCIA INTRAFAMILIAR	DELITOS CONTRA LA VIDA
20	16	15	13	9	8
4,33%	3,46%	3,25%	2,81%	1,95%	1,73%
DELINCUENCIA ORGANIZADA	ARMAS	DELITOS SEXUALES	LAVADO DE ACTIVOS	PLAGIO	ENRIQUECIMIENTO ILCITO
6	5	3	2	2	1
1,30%	1,08%	0,65%	0,43%	0,43%	0,22%

Al analizar los registros judiciales por contravenciones, es posible identificar que el 100% de los juicios por este motivo, están imputados a 67 personas las cuales enfrentan procesos por haber cometido principalmente contravenciones de 1ra clase, (76,15%), de 3ra clase (12,31%) y segunda clase (5,39%).

Gráfico 5 Juicios por contravenciones

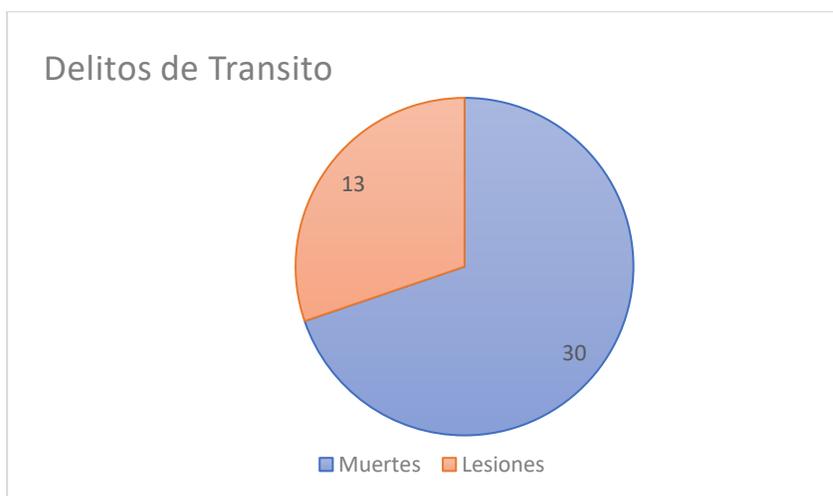


El segundo factor relevante de análisis está relacionado con registros judiciales relativos a delitos contra la propiedad, donde 39 conductores mantienen un total 69 juicios, los cuales hacen referencia a ilícitos como robo, hurto, abuso de confianza, ocultación de bienes, y otras modalidades.

Si bien los juicios por pensiones alimenticias y asuntos relativos a deudas y cobros judiciales (dinero) representan el 21,27% de los registros, estos; por sí mismo, no representan evidencia o indicio suficiente de una conducta ilícita o deshonesta de los conductores analizados. Por este motivo su análisis es complementario.

Contrariamente a lo señalado en el párrafo anterior, los juicios por delitos de tránsito juntamente con el archivo de las contravenciones permiten formar un criterio sobre la forma de conducción de los choferes; es así que en este caso, 28 conductores enfrentan un total de 43 procesos judiciales, donde el 69,77% es por muerte culposa y el 30,23% por lesiones.

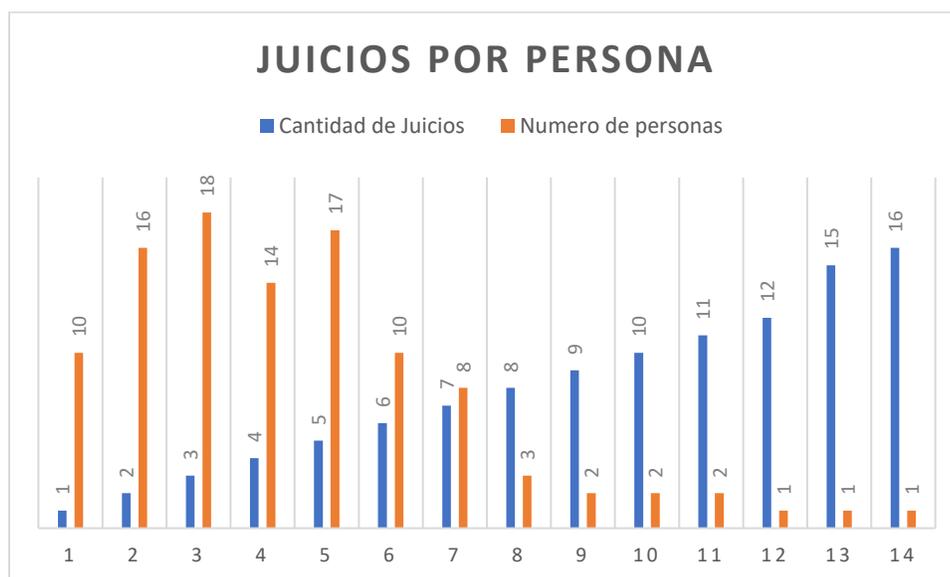
Gráfico 6 Juicios por contravenciones



Es importante señalar también que durante el estudio se pudo identificar otros registros judiciales que imputan a los conductores bajo análisis, en otro tipo de delitos graves como: delitos aduaneros, delitos hidrocarburíferos, violencia intrafamiliar, delitos contra la vida, delincuencia organizada, tenencia de armas, delitos sexuales violentos, lavado de activo, plagio y secuestro y enriquecimiento ilícito.

En relación con la cantidad de juicios por persona, se puede señalar que 27 personas mantienen el 74,4% de todos los registros identificados

Gráfico 7 Juicios por persona



Otro de los pilares observado como parte de este estudio fue el perfil de conducción, para lo cual se analizaron dos factores: el primero, los puntos de la licencia de cada conductor involucrado en cada siniestro y el segundo, el historial de tránsito o registro de infracciones cometidas por cada persona.

Es así como, con relación a las licencias de conducción de los 104 choferes se identificó que en al menos 7 casos, se permitió que conductores guíen vehículos de carga de manera irregular ya que en 4 oportunidades se usaron licencias de categorías diferentes al tipo E y en otras 3 ocasiones, los conductores no tenían puntos disponibles en su licencia. En la tabla 4 Puntos de licencia por conductor, se detallan los puntos disponibles en las licencias de los conductores analizados.

Tabla 4 Puntos de licencia por conductor

PUNTOS EN LICENCIA	Número de conductores
0	3
de 1 a 10	4
de 10,5 a 15	10
de 15, 5 a 20	14
de 20, 5 a 25	26
de 25,5 a 30	47

En el Grafico 8, se puede apreciar de mejor manera la cantidad de conductores en relación con los puntos disponibles en su licencia actualmente.

Gráfico 8 Puntos de licencia por persona

Luego de analizar el registro público de infracciones de los 104 conductores, se observó que en total estas personal han cometido 3393 infracciones; de las cuales el 50,3% corresponden a contravenciones de 1ra. Clase; el segundo lugar lo ocupan los delitos de

tránsito con el 19,2% del total, seguido por las contravenciones de 2da. Clase con un 11,8%. Especial atención merece también aquellas contravenciones relacionadas con la conducción de vehículos bajo influencia de drogas o alcohol con un 5,3% de los casos

En la tabla 5 se puede ver de mejor manera la distribución de la cantidad de infracciones cometidas por los conductores

Tabla 5 Infracciones por persona

Cantidad de infracciones	Número de personas
de 1 a 10	19
de 11 a 20	17
de 21 a 30	19
de 31 a 40	13
de 41 a 50	14
de 51 a 60	7
de 61 a 70	4
de 71 a 80	7
de 81 a 90	1
141	1

De todo lo anteriormente analizado, se puede determinar que al menos el 50% de los siniestros hubieran podido ser evitados si se hubieran establecido parámetros de contratación de conductores con criterios de rechazo claros y uniformes. El estudio deja también en evidencia que la contratación de conductores tomando en consideración únicamente los puntos disponibles en su licencia, es insuficiente y poco confiable; al igual que rechazar conductores solo por el mero hecho de mantener juicios por alimentos y/o deudas sin establecer una

adecuada correlación con otros factores que permitan identificar conductas de riesgo que puedan afectar a los intereses de la organización.

Para la elaboración de la herramienta objeto del presente trabajo se toman en cuenta los posibles aspectos causales de los siniestros estudiados con base a los factores de riesgo que se señalan a continuación:

- Antecedentes sobre el cometimiento de delitos contra la propiedad y la vida
- Antecedentes sobre el cometimiento de delitos contra la vida
- Antecedentes de vinculación con el narcotráfico y/o tráfico internacional de drogas
- Antecedentes sobre tránsito y el cometimiento de delitos de tránsito
- Antecedentes sobre aspectos de violencia doméstica
- Lista de observados (nacional e internacional)

Los aspectos señalados anteriormente se encuentran integrados en 5 pilares, los cuales se encuentran explicados brevemente en la Tabla 6: Factores de riesgo

Tabla 6 Factores de riesgo

No.	DATOS GENERALES							
	CEDULA	RUC	NOMBRES	APELLIDOS	EDAD	ESTADO CIVIL	FECHA DE CONSULTA	TIPO DE SUJETO
Número secuencial de consulta	Número de identificación del sujeto	si - no estatus	Nombres del sujeto consultado	Apellidos del sujeto consultado	Edad del sujeto consultado	Situación civil del sujeto consultado	Fecha en la que se realiza la consulta	Empleado Proveedor Contratista Otro asociado de negocio

Tabla 6 cont.

PERFIL PENAL		LISTA DE OBSERVADOS				PUNTOS EN LICENCIA	
ANTECEDENTES CRIMINALES	ANALISIS PENAL	ESTATUS LISTAS INTERNACIONALES	ANALISIS LOI	ESTATUS LISTAS NACIONALES	ANALISIS LON	PUNTOS TOTALES DISPONIBLES	ANALISIS PUNTOS EN LICENCIA
Información sobre encarcelamientos (criterios de rechazo)	Resultado perfil penal	Consta en lista de observados internacionales (Clinton)	Resultado perfil observados internacionales	Consta en lista de observados nacionales (SRI, IESS, RM, SC)	Resultado perfil observados nacionales	Cantidad de puntos	Resultado perfil puntos habilitantes

PERFIL JUDICIAL						
CAUSAS CONSEJO DE LA JUDICATURA	OBSERVACIONES	ANALISIS CAUSAS CJ	CAUSAS FICALIA GENERAL DEL ESTADO	OBSERVACIONES	ANALISIS CAUSAS FGE	ANALISIS CJ y FGE
Tipología de causas Consejo de la Judicatura	Detalle de causas registradas	Resultado parcial causas registradas en el CJ	Tipología de causas FGE	Detalle de causas registradas	Resultado parcial causas registradas en la FGE	Resultado global perfil judicial

PERFIL DE CONDUCCION			PERFIL FINAL DE RIESGO	
REGISTRO DE MULTAS	OBSERVACIONES	ANALISIS PERFIL DEL CONDUCTOR	NIVEL DE RIESGO	RESULTADO
Histórico de multas, infracciones	Detalle de los registros encontrados	Resultado del perfil de conducción del evaluado	Estimación final del riesgo para la contratación, vinculación	Resultado final

A continuación se señala los parámetros de ponderación de cada uno de los pilares o perfiles:

Perfil penal y lista de observados: Debido a que las empresas de transporte de carga en el 100% de los casos son responsables contractualmente de los activos que transportan sea en operaciones de tipo distribución o de importación y exportación, se hace indispensable garantizar que los conductores (catalogados como cargos críticos por normativa BASC por su cercanía con la carga transportada), sean personas totalmente integras; con principios y valores morales

irrestringidos y que nunca hayan sido cuestionados por autoridad alguna. Por este motivo, a aquellos conductores que presenten registros penales, se les asignará un puntaje de 100 y 0 para aquellos cuyo récord criminal este limpio.

De la misma manera, considerando que la llamada Lista Clinton recoge los nombres de empresa y personas vinculadas internacionalmente con dinero proveniente del narcotráfico, este factor se transforma en excluyente para aquellos nombres que consten en esta lista. La lista de observados nacionales tiene como objetivo verificar información relevante del cumplimiento de obligaciones de una persona ante entidades como SRI, IESS y SUPERCIAS, brindando un criterio sobre la responsabilidad con la que esas personas asumen sus obligaciones con terceros. Las personas que consten en estos listados tampoco podrán ser contratados por la empresa.

Tabla 7 Ponderación de perfiles: Penal y lista de observados

PERFIL PENAL		LISTA DE OBSERVADOS			
ANTECEDENTES CRIMINALES	ANALISIS PENAL	ESTATUS LISTAS INTERNACIONALES	ANALISIS LOI	ESTATUS LISTAS NACIONALES	ANALISIS LON
SI	100	SI	100	SI	100
NO	0	NO	0	NO	0

Puntos en licencia y perfil de conducción: En este punto se hace pertinente considerar que un chofer sin puntos en su licencia tiene prohibido por ley conducir cualquier tipo de automotor; penando incluso como agravante cualquier actuar doloso y negligente del conductor en ese sentido; por lo tanto un conductor sin puntos en su licencia no podrá ser contratado por la organización. Si bien la legislación ecuatoriana permite conducir un vehículo con 0,5 puntos disponibles en la

licencia de su chofer; esto muchas veces no es aceptado por las empresas que contratan servicios de transporte de carga, las cuales establecen puntajes mínimos aceptables que deben ser acatados por los operadores logísticos a su servicio. El incumplimiento de estos parámetros puede acarrear sanciones e incluso la resolución de contratos hacia las empresas de transporte. Este documento recoge niveles que pueden ser aplicados dependiendo de las exigencias propias de los clientes y sus contratos.

El ANEXO C contiene las políticas para la consideración y ponderación de delitos y contravenciones de tránsito.

Tabla 8 Ponderación de perfiles: puntos de licencia y perfil de conductor

PUNTOS EN LICENCIA		PERFIL DE CONDUCCION	
PUNTOS TOTALES DISPONIBLES	ANALISIS PUNTOS EN LICENCIA	REGISTRO DE MULTAS	ANALISIS PERFIL DEL CONDUCTOR
de 12,5 a 30	100	GRAVE	100
de 6,5 a 12	50	de 6 a 10	50
de 1 a 6	25	de 1 a 5	25
0	0	S/R	0

Perfil judicial: En este apartado se evalúan todos los juicios en los que los conductores han sido imputados como demandado o procesado principalmente. En el ANEXO D se señala la tipología de los delitos a ser observados en este pilar y su ponderación final. La consulta deberá realizarse complementariamente tanto en la web del Consejo de la Judicatura como en la de la Fiscalía General del Estado. Las causas serán clasificadas en: GAVES, MODERADAS y SIN REGISTROS; asignándoles los puntajes señalados en el gráfico a continuación.

Tabla 9 Ponderación de perfiles: perfil judicial

PERFIL JUDICIAL				
CAUSAS CONSEJO DE LA JUDICATURA	ANALISIS CAUSAS CJ	CAUSAS FICALIA GENERAL DEL ESTADO	ANALISIS CAUSAS FGE	ANALISIS CJ y FGE
GRAVE	100	GRAVE	100	CJ + FGE
MODERADA	25	MODERADA	25	
SIN REGISTRO	0	SIN REGISTRO	0	

PERFIL FINAL DE RIESGO: En la tabla 10 se establece la manera como deberá calcularse el perfil final de riesgo. El criterio de APTO o NO APTO es el único resultado que podrá ser difundido a cualquier interesado dentro de la organización y determinará si un conductor puede o no ser contratado por la organización desde la óptica del riesgo operacional.

Tabla 10 Perfil final de riesgo

PERFIL FINAL DE RIESGO			
TOTAL PUNTAJE	NIVEL DE RIESGO		RESULTADO
Puntos licencia + Perfil judicial + Perfil conductor	0	BAJO	APTO
	<= 100	MODERADO	
	> 100	ALTO	NO APTO

En el ANEXO E se detallan aquellos aspectos normativos en los cuales la presente herramienta puede ser considerada como parte de las evidencias que demuestran conformidad con los puntos de cada norma. Es necesario aclarar que la

herramienta no aborda por si sola un enfoque basado en el análisis de riesgos operacionales; sino más bien, es parte de los controles operacionales que deben ser implementados luego de la identificación, la evaluación y categorización de dichos riesgos.

3.2. Aplicación práctica

En la práctica, la herramienta definida en este estudio puede ser no solo utilizada para minimizar la posible contratación de conductores profesionales con licencia tipo E sino que puede ser aplicada para cualquier otro cargo dentro de una empresa con la inclusión de nuevos pilares como el crediticio, el de inducción y capacitación, calificaciones de servicio al cliente, etc. Incluso bajo este mismo concepto la herramienta puede aplicarse al proceso de selección de proveedores de servicios; solo será necesario establecer los criterios de rechazo y validación que sean de interés para la organización.

En el presente caso, luego de utilizar la herramienta para realizar la verificación de los 104 conductores involucrados en los siniestros tenemos que 96 conductores o lo que equivale al 92,31% del total obtuvieron una calificación de riesgo ALTO; para 5 conductores o el 4,81%, el nivel de riesgo alcanzado fue MODERADO y solo 3 conductores que representan el 2,88% del total lograron un nivel de riesgo BAJO. Es decir que, solamente 8 conductores que representan el 7,69% de los choferes analizados calificaron como APTOS para ser integrados a la operación normal de las empresas; mientras que el 92,31% (96 conductores) resultaron ser NO APTOS y por tal motivo nunca debieron ser integrados a estas organizaciones evitando al menos el 90% de los siniestros analizados.

CAPITULO IV

DISCUSIÓN

4.1. Conclusiones

- Mediante el estudio realizado se pudo demostrar que el uso de la presente herramienta permite en el mejor de los casos eliminar o al menos reducir el riesgo de contratación de conductores de alto riesgo basado en la información pública disponible sobre los antecedentes de tránsito, penales y judiciales de los candidatos los choferes.

- Se pudo evidenciar que en el Ecuador al menos el 51% de las empresas dedicadas al transporte y logística, al comercio al por mayor y menor y aquellas relacionadas con la manufactura de productos no tienen algún tipo de sistema de gestión certificado.

- En el Ecuador existe el 51% de las empresas con este giro de negocio del giro que no ejecutan controles de seguridad para la administración del riesgo en la vinculación de empleados y/o la contratación de servicios externos, lo que las hace muy vulnerables a eventos de pérdida que pueden ser perfectamente evitables.

- Se evidenció que la verificación de antecedentes es una práctica común en el proceso de administración del recurso humano; sin embargo, para el caso de los siniestros ocurridos en las empresas objeto de este estudio, se evidenció ausencia de criterios de rechazo definidos y

documentados, cuyo resultado fue la aplicación de múltiples criterios dependiendo de la persona que ejecutaba la verificación de antecedentes.

-Se comprobó que la herramienta sirve como evidencia documentada para lograr la conformidad en ciertos puntos de normativa de sistemas de gestión de adhesión voluntaria.

-Es posible adaptar la herramienta para lograr su aplicación para la selección de otros cargos en la organización, e incluso como parte de un proceso de selección de proveedores de servicios.

4.2. Recomendaciones

- Para obtener mejores resultados en relación con la aplicación o adaptación de esta herramienta a los fines propios de cada organización, es importante iniciar el trabajo definiendo cada uno de los pilares que la integrarán y sobre todo los criterios de rechazo y ponderación a ser utilizados en cada pilar.

- A fin de evitar que la herramienta contenga elementos que pueden ser calificados como discriminatorios dentro de sus pilares, es fundamental tener presente la legislación ecuatoriana referente a este particular; al igual que la Ley de Protección de Datos, en todo caso es pertinente mantener autorizaciones firmadas por los evaluados donde certifican conocimiento y autorizan a la organización para ejecutar el proceso de verificación de datos y antecedentes.

- Es recomendable que solo una persona en la organización (preferiblemente del área de seguridad) maneje la herramienta y comunique los resultados basándose en la necesidad del saber. Todos los integrantes de la organización deben entender que los resultados de APTO y NO APTO no son de libre discusión y son mandantes al interior de los procesos que requieran de dichos resultados.

ANEXO A: FORMULARIO DE ENCUESTA

EXTRACTO ENCUESTA EMPRESAS TRANSPORTE PESADO

Cantidad de empleados

- Menor a 50 personas
- Entre 51 y 200 personas
- Más de 200 personas

¿Con qué tipo de carga opera su empresa?

¿Cuál es el alcance de su red de distribución o venta?

- Urbano
- Nacional
- Internacional

¿Cómo se desarrolla la gestión por procesos dentro de la empresa?

- Sistema propio no certificado por entes externos
- Certificación BASC
- Certificación ISO
- No contamos con gestión por procesos
- Otros

Para vincular empleados se evalúa:

- Antecedentes penales y/o judiciales
- Récord de infracciones de tránsito (cuando aplica)
- Puntos de la licencia (cuando aplica)
- Récord crediticio
- Visita domiciliaria
- Ninguna
- Otras

Detalle que proporción de la flota vehicular con la que trabaja es subcontratada (pertenece a terceros)

- Menos del 10%
- Entre 10% y el 50%
- Entre 50% y el 75%
- Más del 75%

Para vincular contratistas o proveedores se evalúa:

- Antecedentes penales y/o judiciales
- Récord de infracciones de tránsito (cuando aplica)
- Puntos de la licencia (cuando aplica)
- Récord crediticio
- Visita domiciliaria
- Ninguna
- Otros

¿Administra la veracidad y vigencia de documentos críticos de su personal y contratistas/proveedores?

- No lo administra
- Lo hace en Excel
- Sistema propio o tercero especializado (Document Management System.)

Los vehículos en los que transporta mercadería, qué tipo de sistema GPS/AVL utiliza?

¿Cómo se realiza el control y trazabilidad de los traslados de sus productos o mercadería?

¿Para el transporte de su carga en el territorio ecuatoriano, con qué tipo de información cuenta sobre las rutas a transitar, a fin de prevenir riesgos?

De los siguientes riesgos, ¿cuáles son su mayor preocupación? (máximo 4)

- Empleados y/o proveedores en contra de los intereses de la organización
- Robo de carga/productos
- Robo de activos productos (camiones, maquinaria)
- Contaminación de carga de importación (contrabando/narcotráfico)
- Contaminación de carga de exportación (contrabando/narcotráfico)
- Accidentes laborales
- Accidentes de tránsito durante la distribución de sus productos
- Bioseguridad
- Otros

¿En qué horarios realiza sus actividades de transporte y distribución con mayor frecuencia?

¿Ha sufrido robos, pérdidas de sus productos o activos productivos en carretera durante los 3 últimos meses?

- Sí
- No

En el caso que haya sucedido, ¿cuántos eventos ha sufrido en el último trimestre?

- 1 a 3
- 3 o más

¿Cuál ha sido la severidad financiera o comercial de los eventos?

- Bajo impacto (Menor a 5.000)
- Medio impacto (Entre 5.000 a 20.000)
- Alto impacto (Mayor a 20.0000)

Considera que el 2021 en el entorno de la seguridad en sus operaciones será:

- Menos riesgoso que el 2020
- Similar que el 2020
- Más riesgoso que el 2020

ANEXO B CRONOGRAMA DE SINIESTROS

SINIESTROS TOTALES 2013-2022													
Día	Mes	Año	Clave	Nombre de Conductor	PLACA	Tipo de vehículo	Ruta	Hora del evento	Cantón	Sector del evento	Monto	Tipo Siniestro	Causa raíz
17	FEB	2013	P	WILSON	TBCxxx	MULA	GYE - IRRRA	MADRUGADA	EL EMPALME	BYPAS	40K	ROBO	POSIBLE AUTOROBO
3	ABR	2013	K	CARLOS	PBCxxx	SENCILLO	GYE - UIO	MADRUGADA	MEJIA	TAMBILLO	40K	ROBO	POSIBLE AUTOROBO
14	ABR	2013	P	FREDDY	GQTxxx	SENCILLO	GYE - UIO	TARDE	EL EMPALME	RECINTO SAN ANTONIO	25K	ROBO	FORTUITO
16	AGO	2013	K	CARLOS	PBCxxx	MULA	GYE - LIB	MAÑANA	LA LIBERTAD	LA LIBERTAD	25K	ROBO	FORTUITO
19	AGO	2013	K	LORENZO	GSBxxx	MULA	GYE - GYE	MAÑANA	GUAYAQUIL	MUCHO LOTE	15K	ROBO	POSIBLE AUTOROBO
4	SEP	2013	K	MIGUEL	GSDxxx	SENCILLO	GYE - MLA	MAÑANA	PUERTO INCA	LOS MANGOS	65K	ROBO	POSIBLE AUTOROBO
5	SEP	2013	D	RONNY	GSJxxx	MULA	GYE - UIO	MADRUGADA	MEJIA	ALOAG	250K	ROBO	POSIBLE AUTOROBO
2	ABR	2014	DR	LUIS	CADxxx	CABEZAL	GYE - UIO	MADRUGADA	MEJIA	TANDAPI	35K	CHOQUE POR ALCANCE	CONDUCTOR DISTRAIDO
22	MAY	2014	P	ROBINSON	PACxxx	CAMION	GYE - UIO	MADRUGADA	NO REGISTRADO	NO REGISTRADO	6K	ROBO	POSIBLE AUTOROBO
8	AGO	2014	N	DIEGO	IAAxxx	CABEZAL	CUM - LAG	MADRUGADA	GONZALO PIZARRO	LUMBAQUI	35K	CHOQUE	NO RESPETAR SEÑALES
28	AGO	2014	P	ANTONIO	GQAxxx	SENCILLO	GYE - UIO	MAÑANA	QUITO	FUERA BODEGAS RANSA	20K	ROBO	POSIBLE AUTOROBO
29	OCT	2014	N	DANIEL	XAAxxx	CABEZAL	PAS - S EL	NOCHE	GUAYAQUIL	PROGRESO	35K	CHOQUE	NO RESPETAR SEÑALES

16	ENE	2015	P	CARLOS	PQYxxx	CABEZAL	GYE - UIO	MADRUGADA	QUITO	CONOCOTO	3K	ROBO	POSIBLE AUTOROBO
19	AGO	2015	K	JHONNY	PVPxxx	SENCILLO	GYE - UIO	NOCHE	NO REGISTRADO	NO REGISTRADO	25K	ROBO	POSIBLE AUTOROBO
18	OCT	2015	P	LEINNER	JBAxxx	SENCILLO	GYE - UIO	NOCHE	NO REGISTRADO	NO REGISTRADO	30K	ROBO	POSIBLE AUTOROBO
29	DIC	2015	P	FAUSTINO	GBNxxx	SENCILLO	GYE - UIO	NOCHE	SANTA LUCIA	SANTA LUCIA	62K	VOLCAMIENTO	EXCESO VELOCIDAD
4	ABR	2016	N	JAIME	PACxxx	CABEZAL	PAS - ESM	MAÑANA	SANTO DOMINGO	VALLE HERMOSO	35K	VOLCAMIENTO	NO RESPETAR SEÑALES
6	JUN	2016	N	ROLANDO	QAAxxx	CABEZAL	CUM - SUC	NOCHE	MERA	MERA	35K	VOLCAMIENTO	EXCESO VELOCIDAD
14	JUN	2016	H	CARLOS	PClxxx	CABEZAL	GYE - UIO	NOCHE	GUAYAQUIL	AV. PERIMETRAL	16K	ROBO	POSIBLE AUTOROBO
23	JUN	2016	N	JOSE	PAAxxx	CABEZAL	CUMB - PIF	NOCHE	QUITO	PIFO	35K	ROBO	POSIBLE AUTOROBO
23	JUN	2016	N	DANIEL	XAAxxx	CABEZAL	PAS - MLA	NOCHE	PUERTO INCA	EL MANGO	35K	VOLCAMIENTO	NO RESPETAR SEÑALES
15	SEP	2016	N	OSCAR	PACxxx	CABEZAL	CUM - PUY	MADRUGADA	MEJIA	MACHACHI	35K	VOLCAMIENTO	EXCESO VELOCIDAD
1	OCT	2016	N	MARCELO	QAAxxx	CABEZAL	CUMB - PIF	MADRUGADA	QUITO	VÍA PAPALLACTA	35K	CAIDA DE PRODUCTO	CAMBIO BRUSCO DE CARRIL
18	OCT	2016	P	LEINER	JBAxxx	SENCILLO	GYE - GYE	MADRUGADA	GUAYAQUIL	FLORIDA NORTE	35K	ROBO	POSIBLE AUTOROBO
28	OCT	2016	L	LEONARDO	GSQxxx	SENCILLO	GYE - GYE	MAÑANA	GUAYAQUIL	GUAYAQUIL	15K	VOLCAMIENTO	CAMBIO BRUSCO DE CARRIL
28	NOV	2016	N	DIEGO	QAAxxx	CABEZAL	CUM - OTA	MAÑANA	QUITO	AV. SIMON BOLIVAR	35K	VOLCAMIENTO	EXCESO VELOCIDAD
14	DIC	2016	N	JAIME	PACxxx	CABEZAL	CUM - STO D	MAÑANA	QUITO	AV. SIMON BOLIVAR	35K	VOLCAMIENTO	CAMBIO BRUSCO DE CARRIL
20	DIC	2016	L	VICTOR	PACxxx	SENCILLO	LAT - UIO	MAÑANA	LATACUNGA	VÍA MACHACHI	15K	VOLCAMIENTO	CAMBIO BRUSCO DE CARRIL

27	DIC	2016	N	JUAN	PAAxxx	CABEZAL	S DO - CUM	NOCHE	QUITO	INTERCAMBIADOR AV. SIMON BOLIVAR	35K	VOLCAMIENTO	EXCESO VELOCIDAD
10	ENE	2017	P	JOSE	GSFxxx	SENCILLO	GYE - UIO	NOCHE	NO REGISTRADO	NO REGISTRADO	70K	VOLCAMIENTO	CAMBIO BRUSCO DE CARRIL
22	FEB	2017	T	VICTOR	CACxxx	CABEZAL	TLCN-GYE	NOCHE	NO REGISTRADO	NO REGISTRADO	50K	VOLCAMIENTO	CAMBIO BRUSCO DE CARRIL
24	ABR	2017	P	GALO	PACxxx	SENCILLO	GYE - UIO	NOCHE	NO REGISTRADO	NO REGISTRADO	15K	VOLCAMIENTO	CAMBIO BRUSCO DE CARRIL
23	MAY	2017	TP	CHRISTIAN	IAKxxx	CABEZAL	GYE - UIO	NOCHE	BUENA FE	BYPAS	23K	VOLCAMIENTO	CAMBIO BRUSCO DE CARRIL
13	JUL	2017	P	HERNAN	HBBxxx	SENCILLO	GYE - ATO	MAÑANA	AMBATO	AMBATO	5K	CHOQUE	NO MANTENER DISTANCIA
23	SEP	2017	G	LIBANIEL	XEJxxx	SENCILLO	TLCN-GYE	MAÑANA	SANTO DOMINGO	SANTO DOMINGO	5K	ROBO	POSIBLE AUTOROBO
9	ENE	2018	N	FERNANDO	IAAxxx	CABEZAL	CUM - RIO	MADRUGADA	QUITO	PIFO	35K	VOLCAMIENTO	CAMBIO BRUSCO DE CARRIL
10	ENE	2018	K	JOSE	GSFxxx	SENCILLO	GYE - UIO	MADRUGADA	NO REGISTRADO	NO REGISTRADO	40K	VOLCAMIENTO	EXCESO VELOCIDAD
22	FEB	2018	K	CARLOS	CACxxx	CABEZAL	GYE - UIO	MADRUGADA	NO REGISTRADO	NO REGISTRADO	6K	CHOQUE	NO MANTENER DISTANCIA
24	FEB	2018	K	GALO	PACxxx	SENCILLO	GYE - UIO	NOCHE	NO REGISTRADO	NO REGISTRADO	15K	VOLCAMIENTO	EXCESO VELOCIDAD
28	FEB	2018	K	SEGUNDO	XAAxxx	CABEZAL	GYE - UIO	NOCHE	NO REGISTRADO	NO REGISTRADO	10K	INCENDIO	DAÑO MECANICO
3	MAR	2018	N	LUIS	RBAxxx	CABEZAL	CUM - S LO	NOCHE	CALDERON	BYPAS	35K	VOLCAMIENTO	EXCESO VELOCIDAD
10	MAR	2018	GO	FERNANDO	CAExxx	PLATAFORMA	MNTA - TLCN	MAÑANA	SANTO DOMINGO	CARRETERA	19K	ROBO	POSIBLE AUTOROBO
8	JUL	2018	T	MIGUEL	PZTxxx	CABEZAL	TLCN-GYE	TARDE	MEJIA	TANDAPI	50K	VOLCAMIENTO	EXCESO VELOCIDAD
13	JUL	2018	P	HERNAN	HBBxxx	SENCILLO	GYE - UIO	TARDE	NO REGISTRADO	NO REGISTRADO	5K	CHOQUE	NO MANTENER DISTANCIA

27	JUL	2018	P	SANTIAGO	PACxxx	SENCILLO	GYE - UIO	NOCHE	BALZAR	BALZAR	140K	CHOQUE	NO MANTENER DISTANCIA
8	AGO	2018	P	CARLOS	PACxxx	SENCILLO	GYE - UIO	MAÑANA	MEJIA	ALOAG	32K	CHOQUE POR ALCANCE	EXCESO VELOCIDAD
3	SEP	2018	N	EDDY	IAAxxx	CABEZAL	CUM - LAG	NOCHE	QUIJOS	PAPALLACTA	35K	VOLCAMIENTO	CONDUCTOR DISTRAIDO
14	SEP	2018	D	JUAN	GBOxxx	SENCILLO	UIO -GYE	NOCHE	QUEVEDO	LA MANA	150K	DAÑO MERCADERIA	EXCESO VELOCIDAD
23	SEP	2018	D	LIBANIEL	XEJxxx	SENCILLO	UIO -GYE	NOCHE	NO REGISTRADO	NO REGISTRADO	3K	ROBO	FORTUITO
10	ENE	2019	P	EDISON	GBOxxx	MULA	GYE - UIO	MADRUGADA	SANTO DOMINGO	BYPAS	35K	ROBO	POSIBLE AUTOROBO
22	MAY	2019	U	CARLOS	PACxxx	SENCILLO	GYE - UIO	MADRUGADA	QUITO	TAMBILLO	35K	ROBO	POSIBLE AUTOROBO
24	MAY	2019	U	WILSON	XAAxxx	CABEZAL	UIO -GYE	DÍA	MEJIA	TANDAPI	35K	CHOQUE	EXCESO VELOCIDAD
31	MAY	2019	N	WILMER	PACxxx	CABEZAL	CUM - PAS	MAÑANA	MEJIA	TANDAPI	35K	VOLCAMIENTO Y ROBO	CONDUCTOR DISTRAIDO
30	JUL	2019	P	WILLIAM	GBOxxx	SENCILLO	GYE - UIO	NOCHE	BALZAR	LA GUAYAQUIL	25K	ROBO	POSIBLE AUTOROBO
9	AGO	2019	P	RAMIRO	PACxxx	MULA	GYE - UIO	MADRUGADA	MEJIA	VÍA MACHACHI	40K	ROBO	POSIBLE AUTOROBO
18	SEP	2019	P	NESTOR	PABxxx	MULA	GYE - UIO	MADRUGADA	SAN MIGUEL	LOS BANCOS	17K	VOLCAMIENTO	CONDUCTOR DISTRAIDO
29	SEP	2019	P	HECTOR	PABxxx	MULA	GYE - ATO	MADRUGADA	TISALEO	TISALEO	45k	VOLCAMIENTO	NO RESPETAR SEÑALES
14	OCT	2019	P	TELMO	PABxxx	MULA	UIO -GYE	MADRUGADA	QUITO	NORTE DE QUITO	45k	ROBO	POSIBLE AUTOROBO
26	OCT	2019	U	MANUEL	PABxxx	SENCILLO	GYE - UIO	MADRUGADA	BUENA FE	PATRICIA PILAR	35K	VOLCAMIENTO	EXCESO VELOCIDAD
27	OCT	2019	U	MANUEL	PABxxx	CAMION	GYE - UIO	NOCHE	LUZ DE AMERICA	Sector Luz de América	40K	CHOQUE	CONDUCTOR DISTRAIDO
3	OCT	2019	GM	EDISON	PCExxx	CAMION	GYE - UIO	NOCHE	NOBOL	Sector peaje de Chivería	37K	ROBO	FORTUITO

9	NOV	2019	UF	CARLOS	PABxxx	CAMION	GYE - UIO	NOCHE	EL EMPALME	Sector el Empalme	75K	ROBO	FORTUITO
19	NOV	2019	U	CHRISTIAN	PWKxxx	TRAILER	UIO -GYE	MADRUGADA	BUENA FE	Sector Bypass Buena Fé	26K	CHOQUE	NO MANTENER DISTANCIA
13	DIC	2019	P	FRANKLIN	PABxxx	CAMION	GYE - IRRRA	TARDE	IBARRA	Sector Natabuela	13K	CHOQUE	EXCESO VELOCIDAD
9	ENE	2020	P	ROBERTO	PAAxxx	CAMION	GYE - IRRRA	NOCHE	PALESTINA	Sector Palestina	23K	ROBO	POSIBLE AUTOROBO
17	ENE	2020	U	ROBERTO	PACxxx	CAMION	GYE - UIO	DÍA	SANTO DOMINGO	Santo Domingo	35K	CHOQUE	CONDUCTOR DISTRAIDO
23	ENE	2020	UF	WILSON	PDUxxx	Sencillo	GYE - UIO	MADRUGADA	COLIMES	COLIMES	75K	ROBO	POSIBLE AUTOROBO
28	ENE	2020	P	JOSE	PABxxx	Sencillo	GYE - UIO	MADRUGADA	QUITO	CONOCOTO	40K	ROBO	POSIBLE AUTOROBO
10	FEB	2020	K	JAIRO	PUJxxx	TRAILER	GYE - UIO	MADRUGADA	QUEVEDO	Sector Bypass Quevedo	35K	ROBO	POSIBLE AUTOROBO
7	FEB	2020	U	SEGUNDO	PABxxx	CAMION	GYE - UIO	MADRUGADA	PUNZARA	Sector la Argelia	35K	ROBO	POSIBLE AUTOROBO
20	MAR	2020	U	JONATHAN	PABxxx	Sencillo	GYE - UIO	no registrado	NO REGISTRADO	NO REGISTRADO	35K	CHOQUE POR ALCANCE	NO MANTENER DISTANCIA
9	ABR	2020	K	WILSON	XAAxxx	SENCILLO	GYE - UIO	NOCHE	EL EMPALME	BYPAS	40K	ROBO	POSIBLE AUTOROBO
21	MAY	2020	U	HECTOR	JAAxxx	MULA	GYE - UIO	MAÑANA	QUITO	FUERA BODEGAS RANSA	70K	ROBO	POSIBLE AUTOROBO
16	JUN	2020	K	Sin Registro	Sin Registro	MULA	TLCN-GYE	MADRUGADA	TULCAN	OBELISCO	50K	CONTRABANDO	POSIBLE AUTOROBO
28	JUN	2020	AA	LUIS	CAAxxx	CABEZAL	GYE INT	TARDE	NO REGISTRADO	NO REGISTRADO	40K	ROBO	POSIBLE AUTOROBO
12	JUL	2020	AA	DARWIN	GSCxxx	MULA	GYE INT	TARDE	NO REGISTRADO	NO REGISTRADO	22K	ROBO	POSIBLE AUTOROBO
15	JUL	2020	P	VICTOR	GBNxxx	SENCILLO	GYE - ATO	NOCHE	DURAN	EL P.A.N	33K	ROBO	POSIBLE AUTOROBO
17	JUL	2020	P	VICTOR	Sin Registro	SENCILLO	GYE - ATO	TARDE	NO REGISTRADO	NO REGISTRADO	40K	ROBO	POSIBLE AUTOROBO

26	AGO	2020	AA	CARLOS	GRTxxx	SENCILLO	GYE INT	TARDE	NO REGISTRADO	NO REGISTRADO	10K	ROBO	POSIBLE AUTOROBO
26	AGO	2020	AA	EDISON	GRTxxx	SENCILLO	GYE INT	TARDE	NO REGISTRADO	NO REGISTRADO	10K	ROBO	POSIBLE AUTOROBO
26	AGO	2020	AA	PABLO	GRTxxx	SENCILLO	GYE INT	TARDE	NO REGISTRADO	NO REGISTRADO	10K	ROBO	POSIBLE AUTOROBO
26	AGO	2020	AA	JUL	GRTxxx	SENCILLO	GYE INT	TARDE	NO REGISTRADO	NO REGISTRADO	10K	ROBO	POSIBLE AUTOROBO
26	AGO	2020	AA	JUL	GRTxxx	SENCILLO	GYE INT	TARDE	NO REGISTRADO	NO REGISTRADO	10K	ROBO	POSIBLE AUTOROBO
29	SEP	2020	P	HECTOR	Sin Registro	MULA	GYE - ATO	NOCHE	TISALEO	TISALEO	34K	VOLCAMIENTO	CONDUCTOR CANSADO
28	NOV	2020	K	EDWIN	Sin Registro	MULA	GYE - UIO	NOCHE	QUEVEDO	QUEVEDO	40K	CHOQUE POR ALCANCE	NO MANTENER DISTANCIA
23	DIC	2020	AA	JOAN	OBAxxx	SENCILLO	GYE INT	TARDE	NO REGISTRADO	NO REGISTRADO	15K	ROBO	POSIBLE AUTOROBO
23	DIC	2020	AA	FRANKLIN	OBAxxx	SENCILLO	GYE INT	TARDE	NO REGISTRADO	NO REGISTRADO	15K	ROBO	POSIBLE AUTOROBO
23	DIC	2020	AA	SANTO	OBAxxx	SENCILLO	GYE INT	TARDE	NO REGISTRADO	NO REGISTRADO	15K	ROBO	POSIBLE AUTOROBO
23	DIC	2020	AA	DEYVI	OBAxxx	SENCILLO	GYE INT	TARDE	NO REGISTRADO	NO REGISTRADO	15K	ROBO	POSIBLE AUTOROBO
23	DIC	2020	AA	BARTOLO	OBAxxx	SENCILLO	GYE INT	TARDE	NO REGISTRADO	NO REGISTRADO	15K	ROBO	POSIBLE AUTOROBO
23	DIC	2020	AA	GONZALO	OBAxxx	SENCILLO	GYE INT	TARDE	NO REGISTRADO	NO REGISTRADO	15K	ROBO	POSIBLE AUTOROBO
17	ENE	2021	U	DANIEL	PACxxx	TRAILER	UIO -GYE	NOCHE	BALZAR	CERRITOS	70K	VOLCAMIENTO	EXCESO VELOCIDAD
4	FEB	2021	P	OSCAR	PABxxx	MULA	UIO -GYE	NOCHE	NO REGISTRADO	NO REGISTRADO	40K	CHOQUE LATERAL	NO MANTENER DISTANCIA
27	FEB	2021	P	ALEX	PABxxx	SENCILLO	GYE - UIO	MADRUGADA	MEJIA	ALOAG	25K	CHOQUE Y ROBO	CONDUCTOR DISTRAIDO
31	MAR	2021	DC	JOSE	JAAxxx	TRAILER	TLN - UIO	NOCHE	PIFO	PIFO	35K	VOLCAMIENTO Y ROBO	EXCESO VELOCIDAD

5	MAY	2021	P	EDISON	JBExxx	SENCILLO	GYE - JOYA	TARDE	JONDACHI	JONDACHI	40K	VOLCAMIENTO Y ROBO	NO MANTENER DISTANCIA
11	JUN	2021	U	ROBERTO	XAAxxx	TRAILER	GYE - UIO	TARDE	ALOAG	ALOAG	70K	VOLCAMIENTO Y ROBO	CONDUCTOR DISTRAIDO
14	JUN	2021	M	SANTIAGO	PACxxx	SENCILLO	GYE - UIO	TARDE	NO REGISTRADO	NO REGISTRADO	35K	ROBO	POSIBLE AUTOROBO
26	AGO	2021	M	JAVIER	BAAxxx	MULA	GYEL - PIÑ	TARDE	NO REGISTRADO	NO REGISTRADO	40K	ROBO	POSIBLE AUTOROBO
27	OCT	2021	M	CHRISTIAN	GBPxxx	MULA	GYE - MLA	TARDE	NO REGISTRADO	NO REGISTRADO	45k	ROBO	POSIBLE AUTOROBO
9	NOV	2021	M	DARIO	GBPxxx	SENCILLO	GYE - LAT	TARDE	NO REGISTRADO	NO REGISTRADO	25K	ROBO	POSIBLE AUTOROBO
4	ENE	2022	M	JOSE	PSBxxx	SENCILLO	GYE - ATO	TARDE	NO REGISTRADO	NO REGISTRADO	40K	ROBO	POSIBLE AUTOROBO
21	MAR	2022	M	SERGIO	PBSxxx	MULA	GYE - ATO	TARDE	NO REGISTRADO	NO REGISTRADO	40K	ROBO	POSIBLE AUTOROBO
12	ABR	2022	M	DIEGO	PBZxxx	MULA	GYE - CCA	TARDE	NO REGISTRADO	NO REGISTRADO	35K	ROBO	POSIBLE AUTOROBO

ANEXO C POLITICAS PARA CALIFICACION DEL PERFIL TRANSITO

POLITICAS DE PUNTUACION PERFIL CONDUCCION						Penalización por Antigüedad	
Penalidad Puntos	TIPO	CLASE	Art.	Descripción	0 a 3 años	+ 3 años	
				Limpio, sin antecedentes			
	AGRAVANTES		374	causar infracción con licencia caducada o suspendida	SI	NO	
	AGRAVANTES		374	causar infracción sin estar legalmente autorizada para conducir o usando licencia inferior a la necesaria, según el vehículo	SI	NO	
	AGRAVANTES		374	ocasionar un accidente y huir del lugar de los hechos	SI	NO	
	AGRAVANTES		374	ocasionar accidente con vehículo sustraído	SI	SI	
	AGRAVANTES		374	usar automotor como medio para comisión de un delito	SI	SI	
	DELITO CULPOSO		376	Muerte causada por conductor en embriaguez o efectos de estupefacientes o psicotrópicos	SI	SI	
	DELITO CULPOSO		377	Muerte causada por infringir un deber objetivo de cuidado	SI	SI	
	DELITO CULPOSO		377	Muerte causada por acciones innecesarias, peligrosas e ilegítimas (exceso velocidad, conocimiento de malas condiciones mecánicas del vehículo, llantas en mal estado, conducir más allá de las horas permitidas o con malas condiciones físicas, inobservancia de normativas o de ordenes de agentes de tránsito)	SI	SI	
	DELITO CULPOSO		378	Muerte provocada por negligencia de contratista o ejecutor de obra	SI	SI	
10	DELITO CULPOSO		379	Lesiones causadas por accidente de tránsito: daño, enfermedad o incapacidad de 4 a 8 días	SI	SI	
10	DELITO CULPOSO		379	Lesiones causadas por accidente de tránsito: daño, enfermedad o incapacidad de 9 a 30 días	SI	SI	
10	DELITO CULPOSO		379	Lesiones causadas por accidente de tránsito: daño, enfermedad o incapacidad de 31 a 90 días	SI	SI	
10	DELITO CULPOSO		379	Lesiones causadas por accidente de tránsito: grave enfermedad o disminución de facultades físicas o mentales o incapacidad de + 90 d	SI	SI	
10	DELITO CULPOSO		379	Lesiones causadas por accidente de tránsito: enajenación mental, pérdida de sentido o facultad de habla, inutilidad para trabajo, incapacidad permanente, pérdida o inutilización de órgano, enfermedad grave transmisible e incurable	SI	SI	
	DELITO CULPOSO		379	si fue por conductor en estado de embriaguez o sustancias psicotrópicas o estupefacientes, todos los casos de arriba	SI	SI	
6	DELITO CULPOSO		380	daños materiales con costo mayor a 2 salarios y menor a 6	SI	SI	
	DELITO CULPOSO		380	daños materiales con costo mayor a 2 salarios y menor a 6, conduciendo con licencia suspendida	SI	SI	
9	DELITO CULPOSO		380	daños materiales con costo mayor a 6 salarios	SI	SI	
	DELITO CULPOSO		380	daños materiales con costo mayor a 6 salarios, conduciendo con licencia suspendida	SI	NO	
	DELITO CULPOSO		381	vehículo de transporte público con exceso de pasajeros	NO	NO	
	DELITO CULPOSO		382	vehículo con daños mecánicos previsible, poniendo en peligro la seguridad de los pasajeros	NO	NO	
5	CONTRAVENCION		383	Llantas en mal estado	NO	NO	
10	CONTRAVENCION		383	Llantas en mal estado - transporte público	NO	NO	
15	CONTRAVENCION		384	Conducir bajo efectos de sustancias psicotrópicas o estupefacientes	SI	SI	
5	CONTRAVENCION		385	Conducir bajo efectos de alcohol 0.3 a 0.8 g	SI	SI	
10	CONTRAVENCION		385	Conducir bajo efectos de alcohol 0.8 a 1.2 g	SI	SI	
	CONTRAVENCION		385	Conducir bajo efectos de alcohol más de 1.2 g	SI	SI	
30	CONTRAVENCION		385	Conductor de servicio público, comercial o de carga, tolerancia es cero, máximo 0.1 g alcohol	SI	SI	
	CONTRAVENCION	1	386	Conducir sin haber obtenido licencia	SI	NO	
10	CONTRAVENCION	1	386	Faltar de obra a autoridad o agente de tránsito	SI	NO	
10	CONTRAVENCION	1	386	Exceder límites de velocidad fuera del rango moderado	SI	NO	

10	CONTRAVENCION	1	386	transportar pasajeros o bienes sin título habilitante, autorización de frecuencia o realizar servicio distinto al que fue autorizado / si estaba pintado indebidamente, el vehículo es retenido hasta que lo pinte	NO	NO
10	CONTRAVENCION	1	386	Conducir con una licencia de categoría diferente a la requerida según el vehículo	SI	NO
10	CONTRAVENCION	1	386	Participar en competencias en la vía pública	SI	SI
9	CONTRAVENCION	2	387	Accidente con solo daños materiales inferiores a 2 RMU	SI	NO
9	CONTRAVENCION	2	387	Conducir con licencia caducada, anulada, revocadas o suspendida (esta será retenida por el agente de tránsito)	SI	NO
9	CONTRAVENCION	2	387	Adolescente mayor de 16 que tenga permiso que requiera compañía de adulto con licencia y no cumpla con esto	NO	NO
9	CONTRAVENCION	2	387	Extranjero legal en el país que brinde servicio de transporte comercial dentro de zonas con frontera	SI	SI
9	CONTRAVENCION	2	387	Exceder el número de pasajeros o volumen de carga de capacidad del vehículo	NO	NO
	CONTRAVENCION	2	387	Ciclistas y peatones en que corresponda contravención 2	NO	NO
7,5	CONTRAVENCION	3	388	Detenerse o estacionar en sitios o zonas que entrañen peligro, sin tomar debidas medidas de seguridad	SI	NO
7,5	CONTRAVENCION	3	388	Causar daños o deterioro a la superficie de la vía pública con vehículo o carga	NO	NO
7,5	CONTRAVENCION	3	388	Derramar en la vía sustancias o materiales deslizantes, inflamables o contaminantes, salvo caso fortuito o fuerza mayor comprobados	NO	NO
7,5	CONTRAVENCION	3	388	transportar material inflamable, explosivo o peligros o en vehículos no acondicionados o sin permiso o con conductor no profesional	SI	NO
7,5	CONTRAVENCION	3	388	construir o mandar a construir reductores de velocidad sin autorización	NO	NO
7,5	CONTRAVENCION	3	388	dañar o romper vías sin autorización, dejar escombros o no retirar desperdicios al fin de la obra	NO	NO
7,5	CONTRAVENCION	3	388	circular con personas en los estribos, baldes de camionetas, parachoques o colgados de carrocerías	NO	NO
7,5	CONTRAVENCION	3	388	conductor de transporte público, comercial o independiente que transporte de pasajeros y carga sin portar franjas reflectoras reglamentarias	SI	NO
7,5	CONTRAVENCION	3	388	conductor de transporte público o comercial que se niegue a brindar el servicio	NO	NO
	CONTRAVENCION	3	388	Ciclistas o peatones en casos que corresponda contravención 3	NO	NO
6	CONTRAVENCION	4	389	Desobedecer órdenes de agentes de tránsito, o no respetar sus señales manuales o señalización en vías públicas	SI	NO
6	CONTRAVENCION	4	389	adelantar a otro vehículo en zonas o sitios peligrosos o contraviniendo expresas normas reglamentarias o de señalización	SI	NO
6	CONTRAVENCION	4	389	alterar la circulación o seguridad del tránsito por colocar obstáculos en vía pública sin autorización o avisos correspondientes	NO	NO
6	CONTRAVENCION	4	389	transporte escolar sin portar elementos distintivos y luces especiales de parqueo	NO	NO
6	CONTRAVENCION	4	389	faltar de palabra a autoridad o agente de tránsito	SI	NO
6	CONTRAVENCION	4	389	exceder dentro del rango moderado los límites de velocidad permitidos	SI	NO
6	CONTRAVENCION	4	389	conducir vehículo que no cumpla condiciones y normas técnico mecánicas adecuadas	SI	SI
6	CONTRAVENCION	4	389	conductor profesional que sin autorización preste servicio de transporte público, comercial o por cuenta propia fuera del ámbito geográfico autorizado, excepto taxi o transporte mixto fletado en servicio excepcional, sin rutas ni frecuencias	NO	NO
6	CONTRAVENCION	4	389	propietario que confié vehículo a personas no autorizadas	SI	NO
6	CONTRAVENCION	4	389	transportar carga sin colocar en extremos sobresalientes banderines rojos en día o luces en la noche o sin observar requisitos	SI	NO
6	CONTRAVENCION	4	389	conductor y acompañante en motos o similares sin casco de seguridad homologado o no usar prendas visibles o retro reflectivas en la noche	NO	NO
6	CONTRAVENCION	4	389	conducir sin placas o con placas alteradas u ocultas	SI	NO
6	CONTRAVENCION	4	389	Ciclistas o peatones en casos que corresponda contravención 4	NO	NO
4,5	CONTRAVENCION	5	390	apagar el motor al descender en una pendiente	SI	NO
4,5	CONTRAVENCION	5	390	evadir el pago de peajes	SI	NO

4,5	CONTRAVENCION	5	390	conducir en sentido contrario estando la señalización clara y visible	SI	NO
4,5	CONTRAVENCION	5	390	vehículo a diésel con tubo de escape no instalado de conformidad con los reglamentos	NO	NO
4,5	CONTRAVENCION	5	390	negarse a prestar ayuda requerida en caso de emergencia o calamidad pública	NO	NO
4,5	CONTRAVENCION	5	390	no dejar vía libre ante señales de alarma o sirena de un vehículo de emergencia	SI	NO
4,5	CONTRAVENCION	5	390	detener o estacionar un vehículo en lugares no permitidos para dejar o recoger pasajeros o carga o cualquier otro motivo	NO	NO
4,5	CONTRAVENCION	5	390	estacionar en cualquier tipo de vías sin tomar precauciones para evitar un accidente o dejarlo abandonado en la vía pública	SI	SI
4,5	CONTRAVENCION	5	390	no usar taxímetro las 24 horas, alterar su funcionamiento o no ubicarlo de forma visible	NO	NO
4,5	CONTRAVENCION	5	390	no exigir el uso del cinturón de seguridad a usuarios o acompañantes, teniendo la obligación de contar con cinturones	SI	NO
4,5	CONTRAVENCION	5	390	cambio brusco o indebido de carril	SI	NO
4,5	CONTRAVENCION	5	390	cargar combustible en vehículo público de transporte masivo mientras brinda el servicio	NO	NO
4,5	CONTRAVENCION	5	390	conductor que lleve en brazos o sitios no adecuados a personas animales u objetos	NO	NO
4,5	CONTRAVENCION	5	390	conducir sin luces, en mal estado, no realizar cambio de luces en horas y circunstancias establecidos en reglamentos o no usar direccionales antes de viraje o estacionamiento	SI	NO
4,5	CONTRAVENCION	5	390	adelantar a vehículo de transporte escolar mientras este esté estacionado en lugares autorizados y sus pasajeros estén embarcando o desembarcando	SI	NO
4,5	CONTRAVENCION	5	390	conducir vehículos públicos del estado fuera de horas de oficina, sin el respectivo salvoconducto	NO	NO
4,5	CONTRAVENCION	5	390	vehículo transporte público masivo que se niegue a transportar a ciclistas con sus bicicletas si el vehículo cuenta con las facilidades para el transporte	NO	NO
4,5	CONTRAVENCION	5	390	no respetar el derecho preferente de ciclistas en desvíos, avenidas y carreteras, cruces, intersecciones no señalizadas y ciclovías	SI	NO
4,5	CONTRAVENCION	5	390	invadir circulando o estacionándose las vías exclusivas para ciclistas	SI	NO
4,5	CONTRAVENCION	5	390	motos o similares que transporte más personas que la capacidad permitida según el reglamento	NO	NO
4,5	CONTRAVENCION	5	390	quien altere la circulación y seguridad peatonal con obstáculos en la vía pública sin autorización o sin avisos correspondientes	NO	NO
4,5	CONTRAVENCION	5	390	quien deje niños solos en el vehículo, sin supervisión de un adulto	NO	NO
	CONTRAVENCION	5	390	Ciclistas o peatones en casos que corresponda contravención 5	NO	NO
3	CONTRAVENCION	6	391	circular contraviniendo las normas de los reglamentos y disposiciones aplicables relacionadas con emanación de gases	NO	NO
3	CONTRAVENCION	6	391	no conducir por la derecha en vías de doble dirección	SI	NO
3	CONTRAVENCION	6	391	invadir vías exclusivas para buses de transporte rápido	SI	NO
3	CONTRAVENCION	6	391	no llevar botiquín de primeros auxilios equipado y extintor cargado y funcionando	SI	NO
3	CONTRAVENCION	6	391	estacionar en sitios prohibidos o, sin derecho, estacionar en espacios para personas con discapacidad, embarazadas, obstaculizando rampas, garajes o zonas de circulación peatonal	SI	NO
3	CONTRAVENCION	6	391	obstaculizar el tránsito al quedarse sin combustible	SI	NO
3	CONTRAVENCION	6	391	transportar a niños sin correspondientes seguridades	NO	NO
3	CONTRAVENCION	6	391	no detenerse antes de cruzar línea férrea, de buses de transporte rápido envías exclusivas o similares	SI	NO
3	CONTRAVENCION	6	391	instalar sin autorización sirenas o balizas de cualquier tipo	SI	NO
3	CONTRAVENCION	6	391	no colocar triángulos de seguridad en caso de desperfecto mecánico	SI	NO
3	CONTRAVENCION	6	391	vidrios polarizados o adhesivos que impidan visibilidad del conductor, excepto los autorizados o de fábrica	NO	NO
3	CONTRAVENCION	6	391	usar el celular mientras conduce sin dispositivo manos libres	SI	SI
3	CONTRAVENCION	6	391	conductor de transporte público masivo que incumpla con tarifas preferenciales	NO	NO
3	CONTRAVENCION	6	391	no usar las luces en las noches o sitios oscuros	SI	NO
3	CONTRAVENCION	6	391	conductor, controlador o ayudante de transporte público que maltrate de obra o palabra a usuarios	SI	SI

3	CONTRAVENCION	6	391	realizar actividades o competencias deportivas en vías públicas con vehículos de tracción humana o animal, sin permiso de autoridad competente	SI	SI
3	CONTRAVENCION	6	391	mecánicas o estaciones de servicio que presten servicios en vía pública	NO	NO
3	CONTRAVENCION	6	391	tener equipos de tv o video en sitios que puedan distraer al conductor	SI	NO
3	CONTRAVENCION	6	391	conducir servicio de transporte urbano con puertas abiertas	NO	NO
3	CONTRAVENCION	6	391	conducir vehículo pesado en zonas restringidas	NO	NO
3	CONTRAVENCION	6	391	conducir sin licencia	SI	NO
	CONTRAVENCION	6	391	Ciclistas o peatones en casos que corresponda contravención 6	NO	NO
1,5	CONTRAVENCION	7	392	Uso inadecuado de bocina u otros dispositivos sonoros	SI	NO
1,5	CONTRAVENCION	7	392	vehículo de servicio masivo de personas y comercial sin distintivos e identificación reglamentarios sobre el tipo de servicio que presta la unidad	NO	NO
1,5	CONTRAVENCION	7	392	persona con discapacidad que conduzca un vehículo adaptado pero sin la identificación o distintivo correspondiente	NO	NO
1,5	CONTRAVENCION	7	392	vehículo de servicio público interprovincial o internacional que no presente lista de pasajeros	NO	NO
1,5	CONTRAVENCION	7	392	no mantener la distancia prudente de seguimiento	SI	NO
1,5	CONTRAVENCION	7	392	no utilizar cinturón de seguridad	SI	NO
1,5	CONTRAVENCION	7	392	transporte público o comercial que no disponga de basureros o fundas para basura	NO	NO
1,5	CONTRAVENCION	7	392	peatón que no transite por las aceras o sitios de seguridad	NO	NO
1,5	CONTRAVENCION	7	392	peatón que no deje la vía libre ante sirenas o señales de alarma	NO	NO
1,5	CONTRAVENCION	7	392	arrojar desperdicios a la vía pública desde el interior de un vehículo	NO	NO
1,5	CONTRAVENCION	7	392	ejercer actividad comercial o de servicio sobre zonas de seguridad peatonal o calzadas	NO	NO
1,5	CONTRAVENCION	7	392	ciclista o motociclista que circule por sitios donde no está permitido	NO	NO
1,5	CONTRAVENCION	7	392	comprador de un vehículo que no registre el traspaso dentro del plazo debido	SI	SI
1,5	CONTRAVENCION	7	392	ciclista y conductor de vehículos de tracción animal que no respete la señalización reglamentaria respectiva	NO	NO
1,5	CONTRAVENCION	7	392	instalar luces, faros o neblineros en sitios prohibidos del automotor, sin la respectiva autorización	SI	NO
	CONTRAVENCION	7	392	Ciclistas o peatones en casos que corresponda contravención 6	NO	NO

ANEXO D TIPOLOGIA DE DELITOS PERFIL JUDICIAL

TIPOLOGIA DELITOS JUDICIALES		
TIPO	DENUNCIA DELITO CAUSA	PENALIZACIÓN
	Limpio, sin antecedentes	
GRAVE	Robo, Hurto	NO APTO
GRAVE	Asalto	NO APTO
GRAVE	Contrabando, delitos aduaneros	NO APTO
GRAVE	Narcotráfico, terrorismo, enriquecimiento ilícito	NO APTO
GRAVE	Indicios o declarado como Consumidor de Drogas	NO APTO
GRAVE	Causa de Muerte (asesinato, sicariato, tentativa)	NO APTO
GRAVE	Lavado de activos o dinero, insolvencia fraudulenta	NO APTO
GRAVE	Asociación Ilícita, delincuencia organizada	NO APTO
GRAVE	Estafa, abuso de confianza, extorsión * Solo juicios, no denuncias	NO APTO
GRAVE	Tenencia, ocultamiento o comercialización ilícita de bienes	NO APTO
GRAVE	Trata de personas * Solo juicios	NO APTO
GRAVE	Secuestro (cualquier modalidad y tipo)	NO APTO
GRAVE	Delitos por tenencia ilegal de armas, explosivos, accesorios (y relacionados)	NO APTO
GRAVE	Delitos hidrocarburíferos (venta, transporte, ocultamiento ilegal de combustibles y derivados)	NO APTO
GRAVE	Otros delitos graves con penas de más de 3 años	NO APTO
GRAVE	Delitos Sexuales * Solo juicios, no denuncias	NO APTO
MODERADO	Deudas mayores a \$5000	SI
MODERADO	Escándalo en la vía pública	SI
MODERADO	Letra de cambio	NO
MODERADO	Otros delitos con penas de hasta 1 a 3 años	NO
MODERADO	Denuncia por alimentos	NO
MODERADO	Denuncia por temas laborales (denunciante y denunciado)	NO
GRAVE	Delitos culposos de tránsito, conducir ebrio	SI
GRAVE	Violencia intrafamiliar	SI
GRAVE	Maltrato infantil	SI

ANEXO E CORRELACION ENTRE NORMATIVA ANALIZADA

NORMAS TAPA		FORMULARIOS OEA	
TSR 2020	FSR 2020	OEA IMP	OEA EXP
9	8.5	A.1	A.1
9.5.1	8.5.1	4	4
9.9	7.7	A	A
9.9.1	7.7.1	1 F1 F4	1 F1 F4
9.9.2	7.7.2		
9.9.3	7.7.3	C1	C1
9.9.4	7.7.4	C3	C3
9.9.7	7.7.7	F3	F3
9.9.8	7.7.8		
9.9.9			
	8		
	8.9		
	8.9.1		
	8.9.2		
10			
A			
A.1.4			
A.1.6			

NORMAS BASC		NORMAS ISO				
N BASC V5 2017	N BASC V6 2022	ISO 9001 2015	ISO 45001 2018	NTC-ISO 39001 2014	NTC-ISO 28000 2008	ISO 31000 2018
4				4		
4.2	4.4			4.1		
4.4				4.2		
				4.1		
5	5			5		
5.1	5.1			5.1		
	6	6	6.1.1	6	4.3	6
	6.1	6.1	6.1.2	6.2	4.3.1	6.5
	6.1	6.1.1	6.1.2.1	6.3		6.5.1
			6.1.2.3			6.5.2
7	7		7	7.3		
7.1	7.1	7.2	7.2			
7.1.2	7.1.2					
		8				
		8.1	8			
		8.2.2	8.1			
		8.4	8.1.2	8		
		8.4.1	8.1.4	8.1		
		8.4.3	8.1.4.2			
		8.5				
		8.5.1				

ESTANDARES BASC					
EST. 501 2017	EST 601 2022	EST. 502 2017	EST 602 2022	EST. 503 2017	EST 603 2022
1	1	1	1	1	1
1.1	1.1 1.1.1	1.1	1.1 1.1.1	1.1	1.1 1.1.1
1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2
1.2.1	1.2.1 1.2.2	1.2.1	1.2.1 1.2.2	1.2.1	1.2.1 1.2.2
2	3				
2.5	3.4				
4	4	2	3	3	3
4.1	4.1	2.1	3.1	3.1	3.1
4.1.1	4.1.1	2.1.1	3.1.1	3.1.1	3.1.1
4.1.2	4.1.2	2.1.2	3.1.2	3.1.2	3.1.2
	4.1.3	2.1.3	3.1.3	3.1.3	3.1.3

ANEXO E 1 CORRESPONDENCIA ENTRE ESTANDARES TAPA TSR-FSR

ESTANDARES TAPA (Transported Asset Protection Association)			
TSR		FSR	
Sección Integridad del personal		Sección Integridad del personal	
9.5	Análisis de riesgo y estacionamiento seguro		
9.5.1	El LSP/Solicitante debe realizar la evaluación de riesgo en las rutas y paradas al menos una vez al año		
9.9	Selección/investigación de historial/verificación de antecedentes/rescisión del contrato laboral (según lo permita la legislación local)	7.7	Selección/investigación de historial/verificación de antecedentes/rescisión del contrato laboral (según lo permita la legislación local)
9.9.1	El LSP/Solicitante debe tener un proceso de selección/investigación de historial que incluya verificaciones de antecedentes penales y de empleo. La selección/investigación de historial se aplica a todos los solicitantes, incluidos empleados y contratistas. El LSP/Solicitante también requerirá que se aplique un proceso equivalente en las empresas contratantes que suministren personal temporal de la agencia (Temporary Agency Staff, TAS)	7.7.1	El LSP/Solicitante debe tener un proceso de selección/investigación de historial/antecedentes que incluya, como mínimo, verificaciones de antecedentes penales y de empleo. La selección/investigación de historial se aplica a todos los solicitantes, incluidos empleados y contratistas. El LSP/Solicitante también requerirá que se aplique un proceso equivalente en las empresas contratantes que suministren personal temporal de la agencia (Temporary Agency Staff, TAS).
9.9.2	El trabajador TAS debe firmar una declaración de que no tiene condenas penales actuales y que cumplirá con los procedimientos de seguridad del LSP/Solicitante	7.7.2	El trabajador TAS debe firmar una declaración de que no tiene condenas penales actuales y que cumplirá con los procedimientos de seguridad del LSP/Solicitante.
9.9.3	El LSP/Solicitante dispondrá de acuerdos para contar con la información requerida proporcionada por la agencia y/o subcontratista que provea trabajadores TAS o realizarán dicha selección ellos mismo. La selección debe incluir la verificación de los antecedentes penales y las verificaciones de empleo	7.7.3	El LSP/Solicitante dispondrá de acuerdos para tener la información requerida de selección/investigación de historial/antecedentes suministrada por la agencia y/o subcontratista que proporciona los trabajadores TAS o deberá llevar a cabo dicha selección por sí mismo. La selección debe incluir la verificación de los antecedentes penales y las verificaciones de empleo.

9.9.4	Procedimiento para lidiar con la falsa declaración del LSP/solicitante/personal antes y después de la contratación	7.7.4	Procedimiento para lidiar con la falsa declaración del solicitante/personal antes y después de la contratación.
9.9.7	Lista del personal actual (LSP, subcontratados) disponible para la validación del LSP frente a los procedimientos de integridad del personal	7.7.7	Debe haber una lista de control del personal para verificación
9.9.8	Recontratación: existen procedimientos para evitar que el LSP/Solicitante recontrate personal si los criterios por los que se rescindió el contrato laboral siguen siendo válidos. Nota: los registros se revisan antes de recontractar a alguien (por ejemplo, antecedentes de personal con contrato previamente rescindido o solicitantes rechazados [empleo previamente denegado])	7.7.8	Recontratación: existen procedimientos para evitar que el LSP/Solicitante recontrate personal si los criterios por los que se rescindió el contrato laboral siguen siendo válidos. Nota: los registros se revisan antes de recontractar a alguien (por ejemplo, antecedentes de personal con contrato previamente rescindido o solicitantes rechazados [empleo previamente denegado])
9.9.9	El LSP mantendrá una lista actualizada de todos los conductores propios y subcontratados cualificados/capacitados para conducir vehículos enumerados en el registro de vehículos		
		8	Requisitos de la función principal
		8.5	Evaluaciones de riesgos de todos los sitios
		8.5.1	La función principal deberá contar con procedimientos para garantizar que se realizan las evaluaciones y gestión de riesgos adecuadas en todos los sitios y que se mantienen sus registros.
		8.9	Selección/investigación de historial de registros
10	Opciones de mejora TSR	8.9.1	La función principal deberá contar con procedimientos para garantizar que todos los sitios realizan la selección e investigación de los registros en intervalos regulares para garantizar la integridad y efectividad de los sistemas de gestión de seguridad
	Sección Monitorización: opción mejorada	8.9.2	La función principal deberá contar con procedimientos para garantizar que se mantienen registros de revisiones, incluidos sus hallazgos y medidas correctivas/preventivas 8.1.6.
A	Requisitos obligatorios		

A.1.4	6. Los niveles de la administración y el personal deben evaluarse como adecuados para desempeñar las funciones y responsabilidades requeridas.
A.1.6	Los procedimientos propios y de la agencia de investigación de personal para incluir verificaciones sobre el historial laboral, períodos de desempleo, condenas penales, terminaciones de empleo en el sector similar/igual, cualificaciones laborales (dentro de las restricciones de la legislación local)

ANEXO E 2 CORRESPONDENCIA NORMA BASC V5 – V6

NORMATIVA BASC (Business Alliance for Secure Commerce)			
NORMA BASC V5 2017		NORMA BASC V6 2022	
4	Contexto de la empresa		
4.2	Comprensión de las necesidades y expectativas de las partes interesadas		
	La empresa debe determinar: b) Los requisitos y expectativas de estas partes interesadas La empresa debe realizar el seguimiento y la revisión periódica de la información sobre estas partes interesadas y sus requisitos		
4.4	Enfoque en procesos	4.4	Enfoque en procesos
	La empresa debe determinar los procesos que incluyen todos los elementos declarados en el alcance. Debe documentar: f) Los riesgos relacionados con estos procesos		La empresa debe establecer un procedimiento documentado para identificar todos los procesos declarados en el alcance, que incluya: g) Los riesgos relacionados con sus procesos
5	Liderazgo	5	Liderazgo
5.1	Liderazgo y compromiso	5.1	Liderazgo y compromiso
	La alta dirección debe ejercer y demostrar liderazgo y compromiso con respecto al SGCS BASC al: c) Asegurar la integración de los requisitos en los procesos de la empresa e) Promover el uso del enfoque en procesos y la gestión de riesgos		La alta dirección debe ejercer y demostrar liderazgo y compromiso con respecto al SGCS BASC al: e) Promover la integración de los requisitos del SGCS con el propósito de la empresa f) Fomentar el uso del enfoque de procesos y la gestión del riesgo en la cadena de suministro g) Adoptar un enfoque de supervisión basado en el riesgo de delitos de corrupción, lavado de activos y financiamiento del terrorismo, para fortalecer la cultura de seguridad. i) Establecer un código de ética y conducta que respalde

			la política de control y seguridad y otras políticas de la empresa en el marco de un buen gobierno corporativo.
		6	planificación
		6.1	<p>Gestión del Riesgo</p> <p>La empresa debe establecer un procedimiento documentado para la gestión del riesgo con base en el enfoque de procesos y su rol en la cadena de suministro. Debe asegurar el cumplimiento e incluir los siguientes elementos:</p> <p>d) Tratamiento de riesgos:</p> <p>La empresa debe establecer, documentar e implementar opciones de tratamiento y controles operacionales para abordar el riesgo de manera eficaz, con base en la evaluación previamente realizada.</p>
7	Apoyo	7	Apoyo
7.1	Recursos	7.1	Recursos
7.1.2	Personal	7.1.2	Personal
	<p>La empresa debe establecer y documentar de acuerdo a la autoridad y responsabilidad:</p> <p>a) Los requisitos de competencia, incluyendo requisitos de educación, formación, habilidades y experiencia, y asegurar por medio de evaluaciones periódicas el cumplimiento de estos requisitos.</p> <p>b) Los criterios para determinar cargos críticos, acordes con la gestión del riesgo</p>		<p>La empresa debe establecer y documentar de acuerdo con la autoridad y responsabilidad:</p> <p>a) Los requisitos de competencia, incluyendo requisitos de educación, formación, habilidades y experiencia, y asegurar por medio de evaluaciones periódicas el cumplimiento de estos requisitos.</p> <p>b) Los criterios para determinar cargos críticos, acordes con la gestión del riesgo</p>

ANEXO E 3 CORRESPONDENCIA ESTANDARES BASC 501 V5 – 601 V6

ESTANDARES BASC			
ESTANDAR BASC 501 V5-2017		ESTANDAR BASC 601 V6-2022	
1	Requisitos de asociados de negocio	1	Requisitos de asociados de negocio
1.1	Gestión de asociados de negocio	1.1	Gestión de asociados de negocio
	La empresa debe establecer un procedimiento documentado que defina la metodología para la selección y revisión periódica de sus asociados de negocio, conforme a su capacidad para cumplir los requisitos de seguridad relacionados a la cadena de suministro, este debe incluir: a) Nivel de criticidad con base en la gestión de riesgos b) Una lista actualizada de los asociados de negocio	1.1.1	La empresa debe establecer un procedimiento documentado para la selección, evaluación y contratación de asociados de negocio respecto al SGCS BASC, con base en la gestión del riesgo, la debida diligencia y la legislación vigente. Debe incluir: a) El nivel de criticidad con base en a la gestión del riesgo e) Lista actualizada de los asociados de negocio.
1.2	prevención del lavado de activos y financiación del terrorismo	1.2	prevención del lavado de activos y financiación del terrorismo
1.2.1	El procedimiento para la selección de los asociados de negocio debería incluir criterios de prevención tales como: a) Conocimiento de sus asociados de negocio, identidad y legalidad de la empresa y sus socios b) Antecedentes legales, penales y financieros c) Monitoreo de sus operaciones (actividad económica...) e) Verificación de pertenencia a gremios o asociaciones	1.2.1	La empresa debe establecer un procedimiento de acuerdo con la legislación vigente, para prevenir el lavado de activos, financiamiento del terrorismo y otros delitos relacionados con el comercio internacional...Este procedimiento debe incluir: a) Conocimiento de sus asociados de negocio, que incluya: identidad y legalidad de la empresa, socios y representantes b) Antecedentes legales, penales y financieros teniendo en cuenta las listas nacionales e internacionales
		1.2.2	El procedimiento documentado para la selección de asociados de negocio debe, con base en la gestión del riesgo, contemplar como mínimo los siguientes factores (señales de alerta) para la identificación de operaciones sospechosas:

			f) inconsistencias en la información proporcionada por los asociados de negocio.
2	Seguridad de las unidades de carga y unidades de transporte de carga		
2.5	Seguridad en el proceso de manejo de la carga La empresa debe: a) Mantener registros que evidencien el personal involucrado en el proceso de manejo de carga		
		3	Seguridad en los procesos de manejo de la carga y otros procesos definidos en el alcance del SGCS
		3.4	Debe establecer un procedimiento documentado para: a) Mantener registros que evidencien el personal involucrado en el proceso de manejo de carga
4	Seguridad en los procesos relacionados con el personal	4	Seguridad en los procesos relacionados con el personal
4.1	Procedimiento para la gestión del personal La empresa debe contar con un procedimiento documentado, conforme a la legislación, que regule las siguientes actividades:	4.1	Procedimiento para la gestión del personal La empresa debe establecer un procedimiento documentado, con base en la gestión del riesgo y la legislación vigente, que regule las siguientes actividades:
4.1.1	Verificar antes de la contratación: a) Información suministrada por el candidato b) Referencias Laborales y personales c) Antecedentes	4.1.1	Selección del personal: La empresa debe verificar y analizar en el proceso de selección: a) Información suministrada por el candidato b) Referencias Laborales y personales c) Antecedentes de los candidatos que ocuparán cargos críticos d) Las competencias requeridas para el cargo determinadas por la empresa. e) Los resultados de: i. Pruebas de confiabilidad ii. Pruebas para detectar el consumo de alcohol y drogas ilícitas iii. Visitas domiciliarias

4.1. 2	Selección y contratación La empresa debe: a) Verificar las competencias	4.1. 2	Contratación del personal La empresa debe: f) Definir requisitos de seguridad asociados al perfil de cargo, para todos los cargos críticos determinados por la empresa y cuando se presenten cambios.
	4.1. 3	Administración del personal: La empresa debe: b) Verificar los antecedentes del personal que ocupa cargos críticos, como mínimo una vez al año. g) Evidenciar el cumplimiento del código de ética, conducta y política de compromiso social de la empresa.	

ANEXO E 4 CORRESPONDENCIA ESTANDAR BASC 502 V5 – 602 V6

ESTANDARES BASC			
ESTANDAR BASC 502 V5-2017		ESTANDAR BASC 602 V6-2022	
1	Requisitos de asociados de negocio	1	Requisitos de asociados de negocio
1.1	Gestión de asociados de negocio	1.1	Gestión de asociados de negocio
	La empresa debe establecer un procedimiento documentado que defina la metodología para la selección y revisión periódica de sus asociados de negocio, conforme a su capacidad para cumplir los requisitos de seguridad relacionados a la cadena de suministro, este debe incluir: a) Nivel de criticidad con base en la gestión de riesgos b) Una lista actualizada de los asociados de negocio	1.1.1	La empresa debe establecer un procedimiento documentado para la selección, evaluación, contratación y sensibilización de asociados de negocio respecto al SGCS BASC, con base en a la gestión del riesgo, la debida diligencia y la legislación vigente. Debe incluir: a) El nivel de criticidad con base en a la gestión del riesgo e) Lista actualizada de los asociados de negocio.
1.2	prevención del lavado de activos y financiación del terrorismo	1.2	prevención del lavado de activos y financiación del terrorismo
1.2.1	El procedimiento para la selección de los asociados de negocio debería incluir criterios de prevención tales como: a) Conocimiento de sus asociados de negocio, identidad y legalidad de la empresa y sus socios b) Antecedentes legales, penales y financieros c) Monitoreo de sus operaciones (actividad económica...) e) Verificación de pertenencia a gremios o asociaciones	1.2.1	La empresa debe establecer un procedimiento de acuerdo con la legislación vigente, para prevenir el lavado de activos, financiamiento del terrorismo y otros delitos relacionados con el comercio internacional...Este procedimiento debe incluir: a) Conocimiento de sus asociados de negocio, que incluya: identidad y legalidad de la empresa, socios y representantes b) Antecedentes legales, penales y financieros teniendo en cuenta las listas nacionales e internacionales
		1.2.2	El procedimiento documentado para la selección de asociados de negocio debe, con base en la gestión del riesgo, contemplar como mínimo los siguientes factores (señales de alerta) para la identificación de operaciones sospechosas: f) inconsistencias en la información proporcionada por los asociados de negocio.
3	Seguridad en los procesos relacionados con el personal	3	Seguridad en los procesos relacionados con el personal

3.1	<p>Procedimiento para la gestión del personal</p> <p>La empresa debe contar con un procedimiento documentado, conforme a la legislación, que regule las siguientes actividades:</p>	3.1	<p>Procedimiento para la gestión del personal</p> <p>La empresa debe establecer un procedimiento documentado, con base en la gestión del riesgo y la legislación vigente, que regule las siguientes actividades:</p>
3.1.1	<p>Verificar antes de la contratación:</p> <p>a) Información suministrada por el candidato</p> <p>b) Referencias Laborales y personales</p> <p>c) Antecedentes</p>	3.1.1	<p>Selección del personal:</p> <p>La empresa debe verificar y analizar en el proceso de selección:</p> <p>a) Información suministrada por el candidato</p> <p>b) Referencias Laborales y personales</p> <p>c) Antecedentes de los candidatos que ocuparán cargos críticos</p> <p>d) Las competencias requeridas para el cargo determinadas por la empresa.</p> <p>e) Los resultados de:</p> <p>i. Pruebas de confiabilidad</p> <p>ii. Pruebas para detectar el consumo de alcohol y drogas ilícitas</p> <p>iii. Visitas domiciliarias</p>
3.1.2	<p>Selección y contratación</p> <p>La empresa debe:</p> <p>a) Verificar las competencias</p>	3.1.2	<p>Contratación del personal</p> <p>La empresa debe:</p> <p>f) Definir requisitos de seguridad asociados al perfil de cargo, para todos los cargos críticos determinados por la empresa y cuando se presenten cambios.</p>
3.1.3	<p>Mantenimiento del personal:</p> <p>La empresa debe:</p> <p>b) Verificar los antecedentes del personal que ocupa cargos críticos, mínimo una vez al año</p>	3.1.3	<p>Administración del personal:</p> <p>La empresa debe:</p> <p>b) Verificar los antecedentes del personal que ocupa cargos críticos, como mínimo una vez al año.</p> <p>g) Evidenciar el cumplimiento del código de ética, conducta y política de compromiso social de la empresa.</p>

ANEXO E 5 CORRESPONDENCIA ESTANDAR BASC 503 V5 – 603 V6

ESTANDARES BASC			
ESTANDAR BASC 503 V5-2017		ESTANDAR BASC 603 V6-2022	
1	Requisitos de asociados de negocio	1	Requisitos de asociados de negocio
1.1	Gestión de asociados de negocio	1.1	Gestión de asociados de negocio
	La empresa debe establecer un procedimiento documentado para implementar y verificar periódicamente controles operacionales a sus asociados de negocio. La extensión, detalle y enfoque de los mismos, debería estar alineado con el impacto de cada asociado de negocio en la gestión de riesgos. La empresa debe mantener un listado actualizado de sus asociados de negocio.	1.1.1	La empresa debe establecer un procedimiento documentado para la selección, evaluación, contratación y sensibilización de asociados de negocio respecto al SGCS BASC, con base en a la gestión del riesgo, la debida diligencia y la legislación vigente. Debe incluir: a) El nivel de criticidad con base en a la gestión del riesgo e) Lista actualizada de los asociados de negocio.
1.2	prevención del lavado de activos y financiación del terrorismo	1.2	prevención del lavado de activos y financiación del terrorismo
1.2.1	El procedimiento para la selección de los asociados de negocio debería incluir criterios de prevención tales como: a) Conocimiento de sus asociados de negocio, identidad y legalidad de la empresa y sus socios b) Antecedentes legales, penales y financieros c) Monitoreo de sus operaciones (actividad económica...) e) Verificación de pertenencia a gremios o asociaciones	1.2.1	La empresa debe establecer un procedimiento de acuerdo con la legislación vigente, para prevenir el lavado de activos, financiamiento del terrorismo y otros delitos relacionados con el comercio internacional...Este procedimiento debe incluir: a) Conocimiento de sus asociados de negocio, que incluya: identidad y legalidad de la empresa, socios y representantes b) Antecedentes legales, penales y financieros teniendo en cuenta las listas nacionales e internacionales
		1.2.2	El procedimiento documentado para la selección de asociados de negocio debe, con base en la gestión del riesgo, contemplar como mínimo los siguientes factores (señales de alerta) para la identificación de operaciones sospechosas: f) inconsistencias en la información proporcionada por los asociados de negocio.
2	Seguridad en los procesos relacionados con el personal	3	Seguridad en los procesos relacionados con el personal

2.1	<p>Procedimiento para la gestión del personal La empresa debe contar con un procedimiento documentado, conforme a la legislación, que regule las siguientes actividades:</p>	3.1	<p>Procedimiento para la gestión del personal La empresa debe establecer un procedimiento documentado, con base en la gestión del riesgo y la legislación vigente, que regule las siguientes actividades:</p>
2.1.1	<p>Verificar antes de la contratación: a) Información suministrada por el candidato b) Referencias Laborales y personales c) Antecedentes</p>	3.1.1	<p>Selección del personal: La empresa debe verificar y analizar en el proceso de selección: a) Información suministrada por el candidato b) Referencias Laborales y personales c) Antecedentes de los candidatos que ocuparán cargos críticos d) Las competencias requeridas para el cargo determinadas por la empresa. e) Los resultados de: i. Pruebas de confiabilidad ii. Pruebas para detectar el consumo de alcohol y drogas ilícitas iii. Visitas domiciliarias</p>
2.1.2	<p>Selección y contratación La empresa debe: a) Verificar las competencias</p>	3.1.2	<p>Contratación del personal La empresa debe: f) Definir requisitos de seguridad asociados al perfil de cargo, para todos los cargos críticos determinados por la empresa y cuando se presenten cambios.</p>
2.1.3	<p>Mantenimiento del personal: La empresa debe: b) Verificar los antecedentes del personal que ocupa cargos críticos, mínimo una vez al año</p>	3.1.3	<p>Administración del personal: La empresa debe: b) Verificar los antecedentes del personal que ocupa cargos críticos, como mínimo una vez al año. g) Evidenciar el cumplimiento del código de ética, conducta y política de compromiso social de la empresa.</p>

ANEXO E 6 CORRESPONDENCIA FORMULARIOS OEA

FORMULARIOS OEA (Operador Económico Autorizado)			
EXPORTADORES		IMPORTADORES	
A	Historial satisfactorio	A	Historial satisfactorio
1	Los postulantes, personas naturales o personas jurídicas, accionistas o socios mayoritarios del OCE, no deben haber tenido sentencia ejecutoriada en su contra en ningún momento por delitos contra el régimen de desarrollo, delitos contra la administración aduanera, delitos contra la fe pública, delitos contra la seguridad pública, delitos económicos y delitos por la producción o tráfico ilícito de sustancias catalogadas sujetas a fiscalización, contemplados en la normativa penal vigente.	1	Los postulantes, personas naturales o personas jurídicas, accionistas o socios mayoritarios del OCE, no deben haber tenido sentencia ejecutoriada en su contra en ningún momento por delitos contra el régimen de desarrollo, delitos contra la administración aduanera, delitos contra la fe pública, delitos contra la seguridad pública, delitos económicos y delitos por la producción o tráfico ilícito de sustancias catalogadas sujetas a fiscalización, contemplados en la normativa penal vigente.
REQUISITOS PARA LA CALIFICACION OEA			
A.I	Matrices de gestión de riesgos y plan de contingencia	A.I	Matrices de gestión de riesgos y plan de contingencia
4	Contar con procedimientos documentados y verificables que permitan identificar y gestionar los riesgos dentro de la cadena logística	4	Contar con procedimientos documentados y verificables que permitan identificar y gestionar los riesgos dentro de la cadena logística
C	Seguridad de los socios comerciales dentro del giro de negocio y/o la cadena logística	C	Seguridad de los socios comerciales dentro del giro de negocio y/o la cadena logística
1	Contar con procedimientos documentados y verificables para la selección y contratación de socios comerciales	1	Contar con procedimientos documentados y verificables para la selección y contratación de socios comerciales
3	Realizar evaluaciones periódicas de seguridad en el giro del negocio y/o cadena logística a los socios comerciales	3	Realizar evaluaciones periódicas de seguridad en el giro del negocio y/o cadena logística a los socios comerciales
F	seguridad de la contratación y administración del personal	F	seguridad de la contratación y administración del personal
1	Contar con procedimientos documentados y verificables que permitan la selección y contratación de personal, cambios de área y desvinculación del personal	1	Contar con procedimientos documentados y verificables que permitan la selección y contratación de personal, cambios de área y desvinculación del personal
3	Mantener un registro actualizado del personal que labora en la empresa	3	Mantener un registro actualizado del personal que labora en la empresa
4	Contar con procedimientos documentados y verificables que permitan realizar estudios socioeconómicos del patrimonio del personal que desempeña cargos críticos en la empresa	4	Contar con procedimientos documentados y verificables que permitan realizar estudios socioeconómicos del patrimonio del personal que desempeña cargos críticos en la empresa

ANEXO E 7 CORRESPONDENCIA ESTANDARES ISO

ESTANDARES ISO (International Organization for Standardization)	
39001	
31000	
4	Contexto de la organización
4.1	<p>Conocimiento de la organización y de su contexto La organización debe determinar las cuestiones internas y externas que son pertinentes para su propósito y que afectan a su capacidad para lograr los resultados previstos de su sistema de gestión en la SV La organización debe:</p> <ul style="list-style-type: none"> - identificar los procesos, actividades asociadas y funciones de la organización que tienen impacto en la SV
4.2	<p>Comprensión de las necesidades y expectativas de las partes interesadas La organización debe determinar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - las partes interesadas que son pertinentes al sistema de gestión de la SV - los requisitos de las partes interesadas - los requisitos legales y otros requisitos relacionados con la SV, que la organización suscribe
5	Liderazgo
5.1	<p>Liderazgo y compromiso La alta dirección debe mostrar liderazgo y compromiso con respecto al sistema de gestión de la SV:</p> <ul style="list-style-type: none"> - adoptando la eliminación de la muerte y las lesiones graves en accidentes de tráfico en la vía como objetivo..... - priorizando acciones estratégicas y seleccionando cursos de acción específicos basados en la mejor información disponible para lograr los resultados previstos del SGSV

6 planificación	6 Proceso
<p>6.2 Acciones para tratar riesgos y oportunidades Al planificar el SGSV, la organización debe considerar los aspectos a que se hace referencia en 4.1 y los requisitos referidos en el numeral 4.2 y determinar los riesgos y oportunidades que es necesario tratar con el fin de:</p> <ul style="list-style-type: none"> - prevenir o reducir los efectos indeseados <p>La organización debe planificar.</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Las acciones para tratar estos riesgos y oportunidades; y b) la manera de integrar e implementar las acciones en sus procesos del sistema de gestión de la SV 	<p>6.5 Tratamiento del riesgo</p>
	<p>6.5.1 Generalidades El propósito del tratamiento del riesgo es seleccionar e implementar opciones para abordar el riesgo El tratamiento del riesgo implica un proceso iterativo de:</p> <ul style="list-style-type: none"> - formular y seleccionar opciones para el tratamiento del riesgo - planificar e implementar el tratamiento del riesgo
<p>6.3 Factores de desempeño de la SV La organización debe identificar los factores de desempeño de la SV de la siguiente lista de exposición al riesgo, los factores de resultados de seguridad finales y los factores de resultados de seguridad intermedios</p> <ul style="list-style-type: none"> b) Factores de resultados de seguridad finales, por ejemplo, el número de muertes y lesiones graves c) Factores de resultados de seguridad intermedios: <ul style="list-style-type: none"> - el uso de una velocidad de conducción segura, considerando también el tipo de vehículo, el tráfico y las condiciones climáticas - una buena condición de los conductores, considerando especialmente las distracciones, el alcohol y las drogas - la autorización apropiada para conducir un tipo de vehículo determinado - el retiro de la red vial de los vehículos y conductores que no se encuentren en buenas condiciones <p>La organización debe desarrollar factores de desempeño de la SV</p>	

	<p>adicionales cuando los factores ya mencionados no tengan suficiente pertinencia. Los factores de desempeño de la SV adicionales se deben desarrollar investigando los incidentes de tráfico en la vía pertinentes e identificando las deficiencias en la SV.</p>	
		<p>6.5.2 Selección de las opciones para el tratamiento del riesgo - eliminar la fuente de riesgo</p>
<p>7</p>	<p>Soporte</p>	
<p>7.3</p>	<p>CompetenciaLa organización debe:- determinar la competencia necesaria de las personas que realizan, bajo su control, un trabajo que afecta a su desempeño SV- asegurarse de que estas personas sean competentes, basándose en la educación, formación o experiencia adecuadas- conservar la información documentada apropiada, como evidencia de la competencia</p>	
<p>8</p>	<p>Operación</p>	

planificación y control operacional

La organización debe planificar, implementar y controlar los procesos necesarios para cumplir los requisitos y para implementar las acciones determinadas en el numeral 6.2 para abordar los factores de desempeño de la SV identificados en 6.3 y los objetivos y las metas de la SV en 6.4 mediante lo siguiente:

8.1

- estableciendo criterios para los procesos
- implementando el control de los procesos de acuerdo con los criterios
- manteniendo información documentada en la medida necesaria para tener confianza en que los procesos se han llevado a cabo según lo planificado

ESTANDARES ISO (International Organization for Standardization)

45001		28000		9001	
6	Planificación	4.3	Evaluación del riesgo de seguridad y Planificación	6	planificación
6.1.1	<p>Generalidades</p> <p>Al planificar el sistema de gestión de la SST, la organización debe considerar las cuestiones referidas en el apartado 4.1, los requisitos referidos en los apartados 4.2 y 4.3 y determinar los riesgos y oportunidades que es necesario abordar con el fin de:</p> <p>b) prevenir o reducir efectos no deseados</p>	4.3.1	<p>La organización debe establecer y mantener procedimientos para la identificación y evaluación continua de las amenazas a la seguridad y de las amenazas y riesgos relacionados con la gestión de la seguridad y la identificación e implementación de medidas necesarias de control de gestión.... Esta evaluación debe considerar la probabilidad de un evento y todas sus consecuencias, que deben incluir:</p> <p>a) amenazas y riesgos de falla física, tales como falla funcional, daño incidental, daño malicioso terrorista o acción criminal</p> <p>b) amenazas y riesgos operacionales, incluidos el control de la seguridad, los factores humanos y otras actividades que afectan el desempeño, la condición o la seguridad de las organizaciones.</p> <p>e) amenazas y riesgos de las partes involucradas, tales como falla en cumplir los requisitos de reglamentación o daño a la reputación o al marca</p> <p>La organización debe asegurarse que se consideren los resultados de estas evaluaciones y los efectos de estos controles y, cuando resulte apropiado, debe proporcionar elementos de entrada a:</p> <p>d) la identificación de recursos adecuados, incluidos los niveles de contratación de personal.</p> <p>f) el desarrollo de controles operacionales</p>	6.1 6.1.1	<p>Acciones para abordar riesgos y oportunidades</p> <p>c) prevenir o reducir los efectos no deseados</p>
6.1.2	Identificación de peligros y evaluación de los riesgos y oportunidades				

6.1.2.1	<p>Identificación de peligros</p> <p>La organización debe establecer, implementar y mantener procesos de identificación continua y proactiva de los peligros. Los procesos deben tener en cuenta pero no limitarse a:</p> <ul style="list-style-type: none"> b) las actividades y situaciones rutinarias y no rutinarias, incluyendo los peligros que surjan de: 3) los factores humanos 4) como se realiza el trabajo c) los incidentes pasados pertinentes internos o externos a la organización, incluyendo emergencias y sus causas d) las situaciones de emergencia potenciales e) las personas 			
6.1.2.3	Evaluación de las oportunidades para la SST y otras		6.1.2	<p>La organización debe planificar:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) las acciones para

	<p>oportunidades para el SGSST</p> <p>La organización debe establecer, implementar y mantener procesos para evaluar:</p> <p>2) las oportunidades de eliminar los peligros y reducir los riesgos para la SST</p>
7	Apoyo
7.2	<p>Competencia</p> <p>La organización debe.</p> <p>a) determinar la competencia necesaria de los trabajadores que afecta o puede afectar a su desempeño de la SST</p> <p>b) asegurarse que los trabajadores sean competentes, basándose en la educación, formación o experiencia apropiadas.</p> <p>d) Conservar la información documentada apropiada, como evidencia de la competencia</p>

	<p>abordar estos riesgos y oportunidades</p>
7.2	<p>Competencia</p> <p>La organización debe:</p> <p>a) determinar la competencia necesaria de las personas que realizan, bajo su control, un trabajo que afecta al desempeño y eficacia del sistema de gestión de la calidad;</p> <p>b) asegurarse de que estas personas sean competentes, basándose en la educación, formación o experiencias apropiadas;</p> <p>d) conservar la información documentada apropiada como</p>

8	Operación
8.1.1	<p>La organización debe planificar...</p> <p>a) el establecimiento de los criterios para los procesos</p>

	evidencia de la competencia.
8	Operación
8.1	<p>planificación y control operacional</p> <p>La organización debe planificar, implementar y controlar los procesos (véase 4.4) necesarios para cumplir los requisitos para la provisión de productos y servicios, y para implementar las acciones determinadas en el capítulo 6 mediante:</p> <p>a) la determinación de los requisitos para los productos y servicios;</p> <p>b) el establecimiento de criterios para:</p> <p>1) los procesos;</p> <p>c) la determinación de los recursos necesarios para lograr la conformidad con los</p>

			<p>requisitos de los productos y servicios; d) la implementación del control de los procesos de acuerdo con los criterios e) la determinación, el mantenimiento y la conservación de la información documentada en la extensión necesaria para: 1) tener confianza en que los procesos se han llevado a cabo según lo planificado; 2) demostrar la conformidad de los productos y servicios con sus requisitos.</p>
<p>8.1.2</p>	<p>Eliminar peligros y reducir riesgos para la SST La organización debe..... a) Eliminar el peligro</p>		<p>8.2.2</p> <p>Determinación de los requisitos para los productos y servicios Cuando se determinan los requisitos de los productos y servicios que se van a ofrecer a los clientes, la organización debe asegurarse de que: a) los requisitos para los productos y servicios se definen,</p>

					incluyendo: 1) cualquier requisito legal y reglamentario aplicable; 2) aquellos considerados necesarios por la organización;
8.1.4	Compras			8.4	Control de los procesos, productos y servicios suministrados externamente
8.1.4.2	<p>Contratistas La organización debe coordinar sus procesos de compras con sus contratistas para identificar los peligros y evaluar y controlar los riesgos para la SST, que surgen de:</p> <p>a) las actividades y operaciones de los contratistas que impactan en la organización</p> <p>La organización debe asegurarse de que los requisitos de su sistema de gestión de la SST se cumplen por los contratistas y sus trabajadores. Los procesos de compra</p>			8.4.1	<p>Generalidades La organización debe asegurarse de que los procesos, productos y servicios suministrados externamente son conformes a los requisitos.</p> <p>La organización debe determinar los controles a aplicar a los procesos, productos y servicios suministrados externamente cuando:</p> <p>a) los productos y servicios de proveedores externos están destinados a incorporarse dentro de los propios productos y</p>

	<p>de la organización deben definir y aplicar los criterios de la seguridad y salud en el trabajo para la selección de contratistas</p>		<p>servicios de la organización; b) los productos y servicio son proporcionados directamente a los clientes por proveedores externos en nombre de la organización; c) un proceso, o una parte de un proceso, es proporcionado por un proveedor externo como resultado de una decisión de la organización. La organización debe determinar y aplicar criterios para la evaluación, la selección, el seguimiento del desempeño y la reevaluación de los proveedores externos, basándose en su capacidad para proporcionar procesos o productos y servicios de acuerdo con los requisitos. La organización debe</p>
--	---	--	--

				<p>conservar la información documentada de estas actividades y de cualquier acción necesaria que surja de las evaluaciones.</p>
			<p>8.4.3</p>	<p>Información para los proveedores externos La organización debe asegurarse de la adecuación de los requisitos antes de su comunicación al proveedor externo. La organización debe comunicar a los proveedores externos sus requisitos para: c) la competencia, incluyendo cualquier calificación requerida de las personas; f) las actividades de</p>

		<p>verificación o validación que la organización, o su cliente, pretende llevar a cabo en las instalaciones del proveedor externo</p>
	8.5	<p>Producción y provisión del servicio</p>
	8.5.1	<p>Control de la producción y de la provisión del servicio La organización debe implementar la producción y provisión del servicio bajo condiciones controladas. Las condiciones controladas deben incluir, cuando sea aplicable: e) la designación de personas competentes, incluyendo cualquier calificación requerida</p>

ANEXO F APLICACIÓN DE LA HERRAMIENTA: PERFIL PENAL Y LISTA OBSERVADOS

No.	DATOS GENERALES								PERFIL PENAL		LISTA DE OBSERVADOS			
	CEDULA	RUC	NOMBRES	APELLIDOS	EDAD	ESTADO CIVIL	FECHA DE CONSULTA	TIPO DE SUJETO	ANTECEDENTES CRIMINALES	ANALISIS PENAL	ESTATUS LISTAS INTERNACIONALES	ANALISIS LOI	ESTATUS LISTAS NACIONALES	ANALISIS LON
1	05026xxxxx	no	WILSON	NN	37	Casado	20/5/2022	Proveedor	SI	100	NO	0	NO	0
2	04008xxxxx	no	CARLOS	NN	39	Soltero	20/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
3	10025xxxxx	no	FREDDY	NN	56	Casado	20/5/2022	Proveedor	SI	100	NO	0	SI	100
4	17103xxxxx	no	CARLOS	NN	68	Casado	20/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
5	04011xxxxx	no	LORENZO	NN	41	Casado	20/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
6	17530xxxxx	no	MIGUEL	NN	30	Casado	20/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
7	04012xxxxx	no	RONNY	NN	35	Divorciado	20/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
8	04015xxxxx	no	LUIS	NN	35	Casado	20/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	SI	100
9	09183xxxxx	no	ROBINSON	NN	28	Divorciado	20/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
10	09310xxxxx	no	DIEGO	NN	59	Soltero	20/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
11	04011xxxxx	no	ANTONIO	NN	45	Divorciado	20/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
12	17118xxxxx	no	DANIEL	NN	38	Casado	20/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
13	04006xxxxx	no	CARLOS	NN	39	Casado	20/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
14	06012xxxxx	no	JHONNY	NN	25	Casado	20/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
15	17150xxxxx	no	LEINNER	NN	28	Divorciado	20/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
16	18020xxxxx	no	FAUSTINO	NN	55	Divorciado	21/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
17	06036xxxxx	no	JAIME	NN	38	Casado	21/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
18	09313xxxxx	no	ROLANDO	NN	40	Divorciado	21/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
19	09165xxxxx	no	CARLOS	NN	51	Casado	21/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
20	06024xxxxx	no	JOSE	NN	39	Soltero	21/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
21	04009xxxxx	no	DANIEL	NN	52	Soltero	21/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
22	09199xxxxx	no	OSCAR	NN	47	Casado	21/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	SI	100
23	17101xxxxx	no	MARCELO	NN	26	Casado	21/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
24	090797xxxxx	no	LEINER	NN	42	Casado	21/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0

25	13022xxxx	no	LEONARDO	NN	36	Casado	21/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
26	06025xxxx	no	DIEGO	NN	40	Soltero	21/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
27	23007xxxx	no	JAIME	NN	30	Casado	21/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
28	04006xxxx	no	VICTOR	NN	38	Casado	21/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
29	10040xxxx	no	JUAN	NN	46	Casado	21/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
30	20000xxxx	no	JOSE	NN	61	Casado	21/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
31	17530xxxx	no	VICTOR	NN	65	Casado	22/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
32	06038xxxx	no	GALO	NN	43	Casado	22/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
33	09186xxxx	no	CHRISTIAN	NN	56	Casado	22/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
34	17216xxxx	no	HERNAN	NN	40	Divorciado	22/5/2022	Proveedor	SI	100	NO	0	NO	0
35	04016xxxx	no	LIBANIEL	NN	26	Soltero	22/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
36	04014xxxx	no	FERNANDO	NN	39	Viudo	22/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
37	17137xxxx	no	JOSE	NN	53	Casado	22/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
38	17230xxxx	no	CARLOS	NN	50	Casado	22/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
39	09034xxxx	no	GALO	NN	40	Divorciado	22/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
40	05020xxxx	no	SEGUNDO	NN	54	Casado	22/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
41	17091xxxx	no	LUIS	NN	65	Casado	22/5/2022	Proveedor	SI	100	NO	0	SI	100
42	09612xxxx	no	FERNANDO	NN	66	Soltero	22/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
43	06041xxxx	no	MIGUEL	NN	51	Soltero	22/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
44	18037xxxx	no	HERNAN	NN	26	Casado	22/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
45	09246xxxx	no	SANTIAGO	NN	27	Casado	22/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
46	09320xxxx	no	CARLOS	NN	36	Soltero	22/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
47	18039xxxx	no	EDDY	NN	26	Soltero	22/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
48	09052xxxx	no	JUAN	NN	28	Soltero	22/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
49	09228xxxx	no	LIBANIEL	NN	45	Casado	22/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
50	09256xxxx	no	EDISON	NN	29	Soltero	22/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
51	10019xxxx	no	CARLOS	NN	55	Divorciado	22/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
52	09504xxxx	no	WILSON	NN	33	Casado	22/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
53	20100xxxx	no	WILMER	NN	41	Soltero	22/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
54	04015xxxx	no	WILLIAM	NN	35	Casado	22/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0

55	17164xxxx	no	RAMIRO	NN	74	Casado	22/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
56	04008xxxx	no	NESTOR	NN	49	Casado	22/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
57	09186xxxx	no	HECTOR	NN	53	Divorciado	22/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
58	06028xxxx	no	TELMO	NN	28	Soltero	22/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
59	17157xxxx	no	MANUEL	NN	36	Divorciado	22/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
60	09156xxxx	no	MANUEL	NN	38	Casado	22/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
61	17246xxxx	no	EDISON	NN	38	Casado	28/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
62	400719688	no	CARLOS	NN	26	Casado	28/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
63	18009xxxx	no	CHRISTIAN	NN	38	Divorciado	28/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
64	05020xxxx	no	FRANKLIN	NN	66	Divorciado	28/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
65	919930859	no	ROBERTO	NN	39	Casado	28/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
66	05023xxxx	no	ROBERTO	NN	33	Divorciado	28/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
67	08002xxxx	no	WILSON	NN	51	Casado	28/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
68	18028xxxx	no	JOSE	NN	31	Soltero	28/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
69	12009xxxx	no	JAIRO	NN	56	Soltero	28/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
70	17215xxxx	no	SEGUNDO	NN	29	Casado	28/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
71	100136xxxx	no	JONATHAN	NN	43	Casado	28/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
72	17197xxxx	no	WILSON	NN	55	Casado	28/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
73	17134xxxx	no	HECTOR	NN	45	Soltero	28/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
74	05034xxxx	no	Sin Registro	NN	48	Soltero	28/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
75	18030xxxx	no	LUIS	NN	44	Casado	28/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
76	17184xxxx	no	DARWIN	NN	43	Casado	28/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
77	10021xxxx	no	VICTOR	NN	25	Soltero	28/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
78	04011xxxx	no	VICTOR	NN	57	Soltero	28/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
79	17179xxxx	no	CARLOS	NN	63	Casado	28/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
80	19004xxxx	no	EDISON	NN	47	Casado	28/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
81	17108xxxx	no	PABLO	NN	42	Soltero	29/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
82	04005xxxx	no	JUL	NN	45	Divorciado	29/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
83	04006xxxx	no	JUL	NN	69	Casado	29/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
84	04009xxxx	no	HECTOR	NN	48	Soltero	29/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
85	10022xxxx	no	EDWIN	NN	64	Casado	29/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0

86	06022xxxx	no	JOAN	NN	36	Casado	29/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
87	17149xxxx	no	FRANKLIN	NN	58,2	Casado	29/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
88	17139xxxx	no	SANTO	NN	28,7	Divorciado	29/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
89	17093xxxx	no	DEYVI	NN	43	Casado	29/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	SI	100
90	17099xxxx	no	BARTOLO	NN	31,8	Casado	29/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
91	17167xxxx	no	GONZALO	NN	42,8	Casado	29/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
92	17134xxxx	no	DANIEL	NN	26,7	Casado	29/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
93	16002xxxx	no	OSCAR	NN	42	Casado	29/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
94	17085xxxx	no	ALEX	NN	40,3	Casado	29/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
95	04009xxxx	no	JOSE	NN	32,5	Casado	29/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
96	09151xxxx	no	EDISON	NN	31,2	Casado	29/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
97	17027xxxx	no	ROBERTO	NN	46,9	Casado	29/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
98	06032xxxx	no	SANTIAGO	NN	61,4	Casado	29/5/2022	Proveedor	SI	100	NO	0	NO	0
99	17073xxxx	no	JAVIER	NN	54,5	Casado	29/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
100	03013xxxx	no	CHRISTIAN	NN	43,5	Casado	29/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
101	10028xxxx	no	DARIO	NN	44,5	Casado	29/5/2022	Proveedor	SI	100	NO	0	NO	0
102	15008xxxx	no	JOSE	NN	49,9	Casado	29/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
103	04006xxxx	no	SERGIO	NN	40,6	Casado	29/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0
104	10030xxxx	no	DIEGO	NN	42,2	Casado	29/5/2022	Proveedor	NO	0	NO	0	NO	0

ANEXO F 1 APLICACIÓN DE LA HERRAMIENTA: PERFIL JUDICIAL

No.	PERFIL JUDICIAL						
	CAUSAS CONSEJO DE LA JUDICATURA	OBSERVACIONES	ANALISIS CAUSAS CJ	CAUSAS FICALIA GENERAL DEL ESTADO	OBSERVACIONES	ANALISIS CAUSAS FGE	ANALISIS CJ y FGE
1	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS EN LOS ULTIMOS TRES AÑOS	0	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS EN LOS ULTIMOS TRES AÑOS	0	0
2	MODERADA	19/02/2021 - 17230-2021-02721 COBRO DE PAGARÉ A LA ORDEN 04/02/2020 - 17230-2020-02315 COBRO DE LETRA DE CAMBIO 25/10/2010 - 17452-2010-0456 ARROLLAMIENTO - MUERTE	25	GRAVE	2010 - ACCIDENTE DE TRANSITO CON MUERTE POR NEGLIGENCIA IMPRUDENCIA, EXCESO DE VELOCIDAD, CON CONOCIMIENTO DE LAS MALAS CONDICIONES MECANICAS DEL VEHICULO, O POR INOBSERVANCIA DE LAS NORMAS UNIDAD FISCALIA DE ACCIDENTES DE TRANSITO - NORTE	100	125
3	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	GRAVE	2020-11-19 - ESTAFA - MANABI - ROCAFUERTE UNIDAD: FISCALIA DE PATRIMONIO CIUDADANO 2020-12-16 - ESTAFA - CARCHI - TULCAN UNIDAD: FISCALIA DE PATRIMONIO CIUDADANO 2020-12-03 - ESTAFA - GUAYAS - MILAGRO UNIDAD: FISCALIA DE PATRIMONIO CIUDADANO 2020-12-22 - ESTAFA - IMBABURA - IBARRA UNIDAD: FISCALIA DE PATRIMONIO CIUDADANO	100	100
4	GRAVE	20/08/2017 delito de TRÁFICO ILÍCITO DE SUSTANCIAS CATALOGADAS SUJETAS A FISCALIZACIÓN	100	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	100
5	GRAVE	2008 - ROBO CALIFICADO	100	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	100
6	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	0
7	MODERADA	2011 - ATROPELLO - MUERTE FISCALIA DE TRANSITO DE PICHINCHA	25	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	25
8	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	0
9	GRAVE	2018 - ARCHIVO DE LA INVESTIGACIÓN PREVIA ART. 586	100	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	100
10	GRAVE	2019 - ARCHIVO DE LA INVESTIGACIÓN PREVIA ART. 586	100	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	100
11	GRAVE	16/09/2021 - ALIMENTOS 28/05/2021 - 379 LESIONES CAUSADAS POR ACCIDENTE DE TRÁNSITO 07/02/2021 - 360 TENENCIA Y PORTE DE ARMAS, INC.2 07/02/2021 - 220 TRÁFICO ILÍCITO DE SUSTANCIAS CATALOGADAS SUJETAS A FISCALIZACIÓN, NUM. 1, LITERAL C)	100	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	100
12	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS EN LOS ULTIMOS TRES AÑOS	0	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	0
13	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	0
14	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS EN LOS ULTIMOS TRES AÑOS	0	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	0
15	MODERADA	2011 - CONTRAVENCION GRAVE 2010 - CONTRAVENCIONES DE SEGUNDA CLASE	25	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	25
16	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	0
17	MODERADA	2015 - 385 CONDUCCIÓN DE VEHÍCULO EN ESTADO DE EMBRIAGUEZ, NUM. 3	25	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	25

18	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	0
19	GRAVE	2007 - ROBO CALIFICADO	100	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	100
20	GRAVE	2009 - ASALTO Y ROBO	100	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	100
21	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS EN LOS ULTIMOS TRES AÑOS	0	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	0
22	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS EN LOS ULTIMOS TRES AÑOS	0	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	0
23	MODERADA	2020 - PRESCRIPCIÓN EXTRAORDINARIA ADQUISITIVA DE DOMINIO 2016 - 387 CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO DE SEGUNDA CLASE, INC.1, NUM. 1 2014 - CONTRAVENCIONES LEVES -TERCERA CLASE 2012 - VIOLENCIA INTRAFAMILIAR 2009 - CONTRAVENCION 2009 - ALIMENTOS 2008 - CONTRAVENCION	25	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	25
24	MODERADA	2017 - ARCHIVO DE LA INVESTIGACIÓN PREVIA ART. 586 AGRESION INTRAFAMILIAR 2017 - ALIMENTOS	25	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	25
25	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	0
26	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS EN LOS ULTIMOS TRES AÑOS	0	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	0
27	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	0
28	GRAVE	2013 - TENENCIA ILEGAL DE ARMAS	100	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	100
29	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS EN LOS ULTIMOS TRES AÑOS	0	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	0
30	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	0
31	GRAVE	EXTRAJERO	100	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	100
32	GRAVE	2021 - presunto delito de ABUSO DE CONFIANZA	100	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	100
33	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	0
34	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	0
35	GRAVE	2021 - 377 MUERTE CULPOSA, INC.1 2013 - CHOQUE 2012 - CHOQUE	100	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	100
36	SIN REGISTRO	SIN REGISTRO EN LOS ULTIMOS TRES AÑOS	0	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	0
37	GRAVE	ROBO	100	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	100
38	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	GRAVE	EXTRANJERO SIN EL TIEMPO ESTABLECIDO	100	100
39	GRAVE	SIN REGISTROS	0	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	0
40	GRAVE	2015 - 220 TRÁFICO ILÍCITO DE SUSTANCIAS CATALOGADAS SUJETAS A FISCALIZACIÓN - NUM. 1, LITERAL B)	100	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	100
41	GRAVE	1999 - TENENCIA DE ARMAS	100	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	100
42	MODERADA	2016 - 385 CONDUCCIÓN DE VEHÍCULO EN ESTADO DE EMBRIAGUEZ, NUM. 1	25	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	25

43	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	0
44	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	0
45	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	0
46	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	0
47	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	0
48	GRAVE	2018-189 ROBO, INC.1	100	GRAVE	2018_ROBO	100	200
49	GRAVE	2021-INDEMNIZACIÓN POR DESPIDO INTEMPESTIVO 2021-COBRO DE LETRA DE CAMBIO 2021-COBRO DE PAGARÉ A LA ORDEN 2021-189 ROBO, INC.1	100	GRAVE	2019-SOSPECHOSO ROBO	100	200
50	GRAVE	2018-220 TRÁFICO ILÍCITO DE SUSTANCIAS CATALOGADAS SUJETAS A FISCALIZACIÓN - NUM. 2	100	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	100
51	MODERADA	2010-ALIMENTOS 2017-APLICACIÓN DEL PRINCIPIO DE OPORTUNIDAD 2020-ARCHIVO DE LA INVESTIGACIÓN PREVIA ART. 586	25	GRAVE	2016-ROBO	100	125
52	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	0
53	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	MODERADA	2015-DENUNCIANTE DE HURTO	25	25
54	MODERADA	2014-EJECUTIVO ART. 413 C.P.C.	25	MODERADA	2019-ROBO DENUNCIANTE AFECTADO	25	50
55	SIN REGISTRO	2020-DIVORCIO POR CAUSAL	0	MODERADA	2016-ROBO DENUNCIANTE 2019-DAÑOS MATERIALES	25	25
56	MODERADA	2015-379 LESIONES CAUSADAS POR ACCIDENTE DE TRÁNSITO, NUM. 1 2012-ATROPELLO - HERIDO 2011-CHOQUE	25	MODERADA	2011-ACCIDENTE DE TRÁNSITO CON SOLO DANOS MATERIALES QUE EXCEDAN DE SEIS REMUNERACIONES BASICAS 2011-ROBO VICTIMA 2014-LESIONES CAUSADAS POR ACCIDENTE DE TRÁNSITO	25	50
57	MODERADA	2016-394 CONTRAVENCIONES DE SEGUNDA CLASE, INC.1, NUM. 2 2015-386 CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO DE PRIMERA CLASE, NUM. 3 2012-ALIMENTOS	25	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	25
58	SIN REGISTRO	2016-391 CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO DE SEXTA CLASE, INC.1, NUM. 20	0	MODERADA	2012-ROBO DENUNCIANTE 2015-TRANSFERENCIA ELECTRÓNICA DE ACTIVO PATRIMONIAL DENUNCIANTE 2016-DAÑOS MATERIALES DENUNCIANTE 2017-ROBO	25	25
59	SIN REGISTRO	2009-DESESTIMACION	0	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	0
60	MODERADA	2011-CHOQUE - ESTRELLAMIENTO - MUERTE	25	MODERADA	2011-ROBO DENUNCIANTE	25	50
61	MODERADA	2018-DIVORCIO POR CAUSAL 2018-ALIMENTOS 2018-CONTRATO DE MUTUO O PRESTAMO 2018-DOCUMENTOS 2013-LA USURPACIÓN	25	MODERADA	2013-HURTO 2014-ROBO 2014-ACCIDENTE DE TRÁNSITO CON SOLO DANOS MATERIALES INDETERMINADOS.	25	50
62	SIN REGISTRO	2015-COBRO DE PAGARÉ A LA ORDEN	0	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	0
63	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	0

64	SIN REGISTRO	2013-QUIÉN CONDUZCA UN VEHÍCULO PRESTANDO SERVICIOS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS O BIENES SIN CONTAR CON EL TÍTULO HABILITANTE CORRESPONDIENTE O REALICE UN SERVICIO DIFERENTE PARA EL QUE FUE AUTORIZADO SI ADEMÁS EL VEHÍCULO HUBIERE SIDO PINTADO CON EL MISMO COL	0	MODERADA	2013-ESTAFA DENUNCIANTE 2013-ACCIDENTE DE TRANSITO CON SOLO DANOS MATERIALES INDETERMINADOS SOSPECHOSO 2014-ACCIDENTE DE TRANSITO CON SOLO DANOS MATERIALES INDETERMINADOS. DENUNCIANTE 2016-DAÑOS MATERIALES DENUNCIANTE 2017-DAÑOS MATERIALES DENUNCIANTE	25	25
65	MODERADA	2019-COBRO DE PAGARÉ A LA ORDEN 2016-COBRO DE PAGARÉ A LA ORDEN 2012-LESIONES	25	SIN REGISTRO	2014-HURTO DENUNCIANTE	0	25
66	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	0
67	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	0
68	MODERADA	2022-COBRO DE PAGARÉ A LA ORDEN 2021-COBRO DE DINERO 2019-COBRO DE DINERO 2013-ALIMENTOS 2012-ESTAFA 2012-COBRO DE PAGARÉ A LA ORDEN	25	MODERADA	2021-ESTAFA SOSPECHOSO 2013-AMENAZA DE DELITO QUE MEREZCA PENA DE RECLUSION MENOR 2012-ABUSO DE CONFIANZA SOSPECHOSO 2011-AMENAZA DE DELITO QUE MEREZCA PENA DE RECLUSION MENOR SOSPECHOSO	25	50
69	GRAVE	2018 MUERTE CULPOSA, INC.1 PRESO	100	MODERADA	2018-MUERTE CULPOSA SOSPECHOSO 2013-ABUSO DE CONFIANZA DENUNCIANTE 2014-ACCIDENTE DE TRANSITO CON SOLO DANOS MATERIALES INDETERMINADOS. DENUNCIANTE	25	125
70	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	0
71	GRAVE	2015-196 HURTO, INC.1	100	GRAVE	2015-HURTO SOSPECHOSO 2016-ROBO DENUNCIANTE	100	200
72	GRAVE	2017-386 CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO DE PRIMERA CLASE, INC.3, NUM. 1 2017-385 CONDUCCIÓN DE VEHÍCULO EN ESTADO DE EMBRIAGUEZ, NUM. 3 PRESO	100	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	100
73	SIN REGISTRO	2012-CONTRAVENCION MUY GRAVE	0	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	0
74	SIN REGISTRO	2015-ALIMENTOS	0	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	0
75	MODERADA	2018-DAÑO MORAL 2017-DEPRECATARIO 2016-COBRO DE LETRA DE CAMBIO 2014-PAGARE A LA ORDEN ART. 486 CODIGO DE COMERCIO ART. 413.CPC.	25	MODERADA	2012-ROBO DENUNCIANTE 2017-FALSIFICACIÓN DE FIRMAS DENUNCIANTE 2022-HURTO SOSPECHOSO	25	50
76	MODERADA	2021-ARCHIVO DE LA INVESTIGACIÓN PREVIA ART. 586 2019-379 LESIONES CAUSADAS POR ACCIDENTE DE TRÁNSITO, NUM. 3 2017-COBRO DE PAGARÉ A LA ORDEN	25	MODERADA	2020-DAÑO A BIEN AJENO DENUNCIANTE 2019-LESIONES CAUSADAS POR ACCIDENTE DE TRÁNSITO 2020-SUPLANTACIÓN DE IDENTIDAD DENUNCIANTE	25	50
77	SIN REGISTRO	2022-COBRO DE PAGARÉ A LA ORDEN 2020-COBRO DE LETRA DE CAMBIO	0	MODERADA	2015-ROBO DENUNCIANTE 2020-ABUSO DE CONFIANZA	25	25
78	MODERADA	2014-EJECUTIVO ART. 413 C.P.C.	25	MODERADA	2019-ROBO DENUNCIANTE AFECTADO	25	50
79	MODERADA	2013-EMBRIAGUEZ	25	SIN REGISTRO	2016-DAÑOS MATERIALES 2017-ACCIDENTE DE TRANSITO CON SOLO DANOS MATERIALES INDETERMINADOS. 2018-ACCIDENTE DE TRANSITO CON SOLO DANOS MATERIALES INDETERMINADOS.	0	25
80	MODERADA	2021-FACTURAS O DOCUMENTOS ART. 356 NUM.2 2019-282 INCUMPLIMIENTO DE DECISIONES LEGÍTIMAS DE AUTORIDAD COMPETENTE, INC.1	25	SIN REGISTRO	2019-INTIMIDACIÓN DENUNCIANTE	0	25
81	GRAVE	2019-NULIDAD DE INSTRUMENTO PÚBLICO 2013-USO INDEBIDO DE DERIVADOS DE HIDROCARBUROS 2009-OTRO 2005-TENENCIA DE ARMAS 2005-TENENCIA ILEGAL DE ARMAS 2014-385 CONDUCCIÓN DE VEHÍCULO EN ESTADO DE EMBRIAGUEZ, NUM. 1	100	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	100
82	MODERADA	2015-379 LESIONES CAUSADAS POR ACCIDENTE DE TRÁNSITO	25	SIN REGISTRO	2015-LESIONES CAUSADAS POR ACCIDENTE DE TRÁNSITO	0	25

83	GRAVE	2012-ATROPELLO - MUERTE ARTS. 127, 128, 129, 137, 153 L.T.T.T. S. V Y 167 DEL CPP	100	MODERADA	2015-LESIONES CAUSADAS POR ACCIDENTE DE TRÁNSITO	25	125
84	MODERADA	2017-COBRO DE LETRA DE CAMBIO 2014-PAGARE A LA ORDEN ART. 486 CODIGO DE COMERCIO ART. 413.CPC. 2013-DELITOS DE TRANSITO 2013-ACTA TRANSACCIONAL 2013-CONTRAVENCION MUY GRAVE	25	MODERADA	2013-ROBO DENUNCIANTE 2021-MUERTE CULPOSA SOSPECHOSO	25	50
85	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	0
86	GRAVE	2019-ALIMENTOS 2013-ROBO 2012-ROBO	100	GRAVE	2012-OCULTACION DE COSAS ROBADAS	100	200
87	SIN REGISTRO	2013-ALIMENTOS CON PRESUNCIÓN DE PATERNIDAD 2013-LETRA DE CAMBIO ART. 410 CODIGO DE COMERCIO ART. 413.CPC.	0	MODERADA	2012-ACCIDENTE DE TRANSITO CON SOLO DANOS MATERIALES QUE NO EXCEDAN DE SEIS REMUNERACIONES BASICAS 2012-ROBO DENUNCIANTE 2016-DAÑOS MATERIALES	25	25
88	GRAVE	2020-377 MUERTE CULPOSA, INC.1	100	MODERADA	2017-ACCIDENTE DE TRANSITO CON SOLO DANOS MATERIALES Y LESIONES INDETERMINADOS. 2018-ACCIDENTE DE TRANSITO CON SOLO DANOS MATERIALES INDETERMINADOS. 2020-MUERTE CULPOSA SOSPECHOSO	25	125
89	MODERADA	2022-INDEMNIZACIÓN POR DESPIDO INTEMPESTIVO 2017-380 DAÑOS MATERIALES, INC.1 2014-HABERES E INDEMNIZACIONES LABORALES	25	SIN REGISTRO	2012-HURTO DENUNCIANTE 2015-ABUSO DE CONFIANZA DENUNCIANTE 2016-VIOLACIÓN A LA INTIMIDAD SOSPECHOSO 2017-DAÑOS MATERIALES	0	25
90	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	0
91	MODERADA	2017-389 CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO DE CUARTA CLASE, INC.1, NUM. 1	25	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	25
92	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	0
93	GRAVE	SIN REGISTROS	100	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	100
94	GRAVE	SIN REGISTROS	100	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	100
95	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	0
96	GRAVE	SIN REGISTROS	100	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	100
97	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	0
98	GRAVE	2015 - DELITOS CONTRA LA PROPIEDAD	100	GRAVE	HURTO	100	200
99	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	0
100	GRAVE	2009 - TENENCIA DE ARMAS	100	GRAVE	ROBO	100	200
101	GRAVE	2021 - presunto delito de ABUSO DE CONFIANZA	100	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	100
102	GRAVE	2012 - DELITOS CONTRA LA PROPIEDAD	100	GRAVE	ACCIDENTE CON MUERTE	100	200
103	MODERADA	2010-EMBRIAGUEZ	25	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	25
104	GRAVE	ROBO	100	GRAVE	ACCIDENTE CON MUERTE	100	200

ANEXO F 2 APLICACIÓN DE LA HERRAMIENTA: PERFIL FINAL DE RIESGO

No.	PUNTOS EN LICENCIA		PERFIL DE CONDUCCION			PERFIL FINAL DE RIESGO		
	PUNTOS TOTALES DISPONIBLES	ANALISIS PUNTOS EN LICENCIA	REGISTRO DE MULTAS	OBSERVACIONES	ANALISIS PERFIL DEL CONDUCTOR	TOTAL PUNTAJE	NIVEL DE RIESGO	RESULTADO
1	3	25	GRAVES	2020 - Art. 389 - Lit. 01. COND.QUE DESOBEDEZCA ORD.DE AGNT.DE TRANS. Y SENAL 2019 - Art. 392 - Lit. 06. COND. QUE NO UTILICE CINTURON DE SEGURIDAD 2019 - Art. 390 - Lit. 11. COND. QUE HAGA CAMBIO BRUSCO O INDEBIDO DE CARRIL	100	225	ALTO	NO APTO
2	22	100	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS EN LOS ULTIMOS TRES AÑOS	0	225	ALTO	NO APTO
3	20	100	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS EN LOS ULTIMOS TRES AÑOS	0	400	ALTO	NO APTO
4	11	50	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS EN LOS ULTIMOS TRES AÑOS	0	150	ALTO	NO APTO
5	19	100	DE 1 A 5	2019 - Art. 391 - Lit. 21. PERSONA CONDUZCA VEHI.AUTOM.SIN PORTAR LICENC.DE COND. 2019 - Art. 387 - Lit. 02. CONDUCIR CON LIC. CADUCADA/ANULADA/REVOCA 2019 - Art. 391 - Lit. 21. PERSONA CONDUZCA VEHI.AUTOM.SIN PORTAR LICENC.DE COND. 2019 - Art. 392 - Lit. 06. COND. QUE NO UTILICE CINTURON DE SEGURIDAD.	25	225	ALTO	NO APTO
6	0	0	GRAVES	NO REGISTRA LICENCIA EN ANT	100	100	MODERADO	APTO
7	2.5	100	GRAVES	2020 - Art. 380 - Lit. 01. ACCIDENTE DAÑOS MAT. COSTO ENTRE 2 Y 6 SBU	100	225	ALTO	NO APTO
8	28	100	GRAVES	2021 - Art. 391 - Lit. 21. PERSONA CONDUZCA VEHI.SIN PORTAR LICENCIA DE COND. 2019 - Art. 392 - Lit. 13. COMP.DE UN VEH.NO REGISTRE TRASP.DOMINIO DENTRO DE 30 NO REGISTRA TIPO LICENCIA EN ANT	100	300	ALTO	NO APTO
9	8	50	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS EN LOS ULTIMOS TRES AÑOS	0	150	ALTO	NO APTO
10	25	100	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS EN LOS ULTIMOS TRES AÑOS	0	200	ALTO	NO APTO
11	20	100	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS EN LOS ULTIMOS TRES AÑOS	0	200	ALTO	NO APTO
12	4.5	100	GRAVES	2021 - Art. 391 - Lit. 20. COND. DE VEHÍCULO PESADO QUE CIRCULE POR ZONAS RESTRINGI 2020 - Art. 392 - Lit. 06. COND. QUE NO UTILICE CINTURON DE SEGURIDAD. 2020 - Art. 388 - Lit. 07. COND.CIRC.CON PERSONAS EN ESTRIBOS/BALDE 2019 - Art. 388 - Lit. 07. COND.CIRC.CON PERSONAS EN ESTRIBOS/BALDE 2019 - Art. 390 - Lit. 10. COND.SIN CINT.DE SEG.NO EXIJA EL USO A USUARIOS/ACOMPAÑA.	100	200	ALTO	NO APTO
13	12	50	DE 6 A 10	2021 - Art. 392 - Lit. 06. COND. QUE NO UTILICE CINTURON DE SEGURIDAD. 2020 - Art. 392 - Lit. 06. COND. QUE NO UTILICE CINTURON DE SEGURIDAD. 2020 - Art. 389 - Lit. 06. COND.EXCEDA DENTRO RANGO MODERADO LIMITES DE VELOCIDAD 2020 - Art. 391 - Lit. 05. COND. ESTACIONE EN SITIOS PROHIBIDOS POR LA LEY Y REGLAM 2029 - Art. 391 - Lit. 21. PERSONA CONDUZCA VEHI.AUTOM.SIN PORTAR LICENC.DE CONDUCI 2019 - Art. 389 - Lit. 06. COND.EXCEDA DENTRO RANGO MODERADO LIMITES DE VELOCIDAD	50	100	MODERADO	APTO
14	30	100	GRAVES	LICENCIA E - Especie anulada por resolución No. 067-DE-ANT-2021	100	200	ALTO	NO APTO

15	30	100	DE 6 A 10	2020 - Art. 386 - Lit. 03. EXCEDER LÍMITE DE VELOCIDAD FUERA DEL RANGO MODERADO 2021 - Art. 386 - Lit. 03. EXCEDER LÍMITE DE VELOCIDAD FUERA DEL RANGO MODERADO 2020 - Art. 389 - Lit. 06. COND.EXCEDA DENTRO RANGO MODERADO LIMITES DE VELOCIDAD 2020 - Art. 389 - Lit. 06. COND.EXCEDA DENTRO RANGO MODERADO LIMITES DE VELOCIDAD 2020 - Art. 386 - Lit. 03. EXCEDER LÍMITE DE VELOCIDAD FUERA DEL RANGO MODERADO	50	175	ALTO	NO APTO
16	30	100	GRAVES	TIPO DE LICENCIA NO ADECUADA	100	200	ALTO	NO APTO
17	8.5	100	DE 6 A 10	2021 - Art. 385 - Lit. 01. COND. VEHÍCULO EN ESTADO DE EMBRIAGUEZ 0.3 A 0.8 GL 2020 - Art. 392 - Lit. 06. COND. QUE NO UTILICE CINTURON DE SEGURIDAD. 2020 - Art. 392 - Lit. 06. COND. QUE NO UTILICE CINTURON DE SEGURIDAD. 2019 - Art. 389 - Lit. 01. COND.QUE DESOBEDEZCA ORD.DE AGNT.DE TRANS. Y SENAL.EN GR 2019 - Art. 390 - Lit. 03. COND. SENTIDO CONTRARIO A LA VÍA NORMAL DE CIRCULACIÓN	50	175	ALTO	NO APTO
18	13,5	100	GRAVES	NO REGISTRA EN LA ANT	100	200	ALTO	NO APTO
19	19.5	100	DE 1 A 5	2020 - Art. 389 - Lit. 06. COND.EXCEDA DENTRO RANGO MODERADO LIMITES DE VELOCIDAD 2019 - Art. 392 - Lit. 06. COND. QUE NO UTILICE CINTURON DE SEGURIDAD. 2019 - Art. 392 - Lit. 06. COND. QUE NO UTILICE CINTURON DE SEGURIDAD.	25	225	ALTO	NO APTO
20	30	100	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS EN LOS ULTIMOS TRES AÑOS	0	200	ALTO	NO APTO
21	16.5	100	GRAVES	TIPO DE LICENCIA NO ADECUADA	100	200	ALTO	NO APTO
22	2	25	GRAVES	TIPO DE LICENCIA NO ADECUADA	100	225	ALTO	NO APTO
23	8	50	DE 6 A 10	2021 - Art. 389 - Lit. 06. COND.EXCEDA DENTRO RANGO MODERADO LIMITES DE VELOCIDAD 2021 - Art. 389 - Lit. 06. COND.EXCEDA DENTRO RANGO MODERADO LIMITES DE VELOCIDAD 2021 - Art. 389 - Lit. 06. COND.EXCEDA DENTRO RANGO MODERADO LIMITES DE VELOCIDAD 2021 - Art. 390 - Lit. 02. COND. QUE EVADA PAGO DE PEAJE 2021 - Art. 392 - Lit. 06. COND. QUE NO UTILICE CINTURON DE SEGURIDAD. 2020 - Art. 392 - Lit. 06. COND. QUE NO UTILICE CINTURON DE SEGURIDAD. 2019 - Art. 389 - Lit. 06. COND.EXCEDA DENTRO RANGO MODERADO LIMITES DE VELOCIDAD 2019 - Art. 389 - Lit. 06. COND.EXCEDA DENTRO RANGO MODERADO LIMITES DE VELOCIDAD 2019 - Art. 392 - Lit. 06. COND. QUE NO UTILICE CINTURON DE SEGURIDAD.	50	125	ALTO	NO APTO
24	24.5	100	DE 6 A 10	2021 - Art. 389 - Lit. 01. COND.QUE DESOBEDEZCA ORD.DE AGNT.DE TRANS. Y SENAL.EN GR 2021 - Art. 389 - Lit. 01. COND.QUE DESOBEDEZCA ORD.DE AGNT.DE TRANS. Y SENAL.EN GR 2020 - Art. 389 - Lit. 06. COND.EXCEDA DENTRO RANGO MODERADO LIMITES DE VELOCIDAD 2020 - Art. 389 - Lit. 06. COND.EXCEDA DENTRO RANGO MODERADO LIMITES DE VELOCIDAD 2020 - Art. 389 - Lit. 06. COND.EXCEDA DENTRO RANGO MODERADO LIMITES DE VELOCIDAD 2020 - Art. 389 - Lit. 06. COND.EXCEDA DENTRO RANGO MODERADO LIMITES DE VELOCIDAD 2020 - Art. 389 - Lit. 06. COND.EXCEDA DENTRO RANGO MODERADO LIMITES DE VELOCIDAD 2020 - Art. 389 - Lit. 06. COND.EXCEDA DENTRO RANGO MODERADO LIMITES DE VELOCIDAD 2019 - Art. 389 - Lit. 06. COND.EXCEDA DENTRO RANGO MODERADO LIMITES DE VELOCIDAD	50	175	ALTO	NO APTO

25	21.5	100	GRAVES	TIPO DE LICENCIA NO ADECUADA	100	200	ALTO	NO APTO
26	4.5	100	GRAVES	2020 - Art. 390 - Lit. 11. COND. QUE HAGA CAMBIO BRUSCO O INDEBIDO DE CARRIL 2020 - Art. 392 - Lit. 06. COND. QUE NO UTILICE CINTURON DE SEGURIDAD. 2020 - Art. 392 - Lit. 01. COND. UTILICE INADECUADAMENTE BOCINA/DISPOSITIVOS SONORO 2020 - Art. 390 - Lit. 14. COND. VEH.SIN LUCES, MAL ESTADO, NO REALICE CAMBIO CONF.REGLA, PUNTOS LICENCIA	100	200	ALTO	NO APTO
27	4	25	GRAVES	2021 - Art. 389 - Lit. 06. COND.EXCEDA DENTRO RANGO MODERADO LIMITES DE VELOCIDAD 2021 - Art. 390 - Lit. 10. COND.SIN CINT.DE SEG.NO EXIJA EL USO A USUARIOS/ACOMPAÑA 2021 - Art. 390 - Lit. 14. COND. VEH.SIN LUCES, MAL ESTADO, NO REALICE CAMBIO CONF.REGLA. 2021 - Art. 392 - Lit. 06. COND. QUE NO UTILICE CINTURON DE SEGURIDAD.	100	125	ALTO	NO APTO
28	13	100	DE 1 A 5	2020 - Art. 391 - Lit. 21. PERSONA CONDUZCA VEHI.AUTOM.SIN PORTAR LICENC.DE CONDUCI	25	225	ALTO	NO APTO
29	18	100	GRAVES	EXCESOS DE VELOCIDAD REITERATIVOS	100	200	ALTO	NO APTO
30	30	100	GRAVES	SIN REGISTROS EN LOS ULTIMOS TRES AÑOS - TIPO DE LICENCIA	100	200	ALTO	NO APTO
31	30	100	SIN REGISTRO	EXTRANIERO	0	200	ALTO	NO APTO
32	5	25	DE 1 A 5	2021 - Art. 389 - Lit. 01. COND.QUE DESOBEDEZCA ORD.DE AGNT.DE TRANS. Y SENAL.EN GR	25	150	ALTO	NO APTO
33	18.5	100	GRAVES	2022 - Art. 389 - Lit. 01. COND.QUE DESOBEDEZCA ORD.DE AGNT.DE TRANS. Y SENAL. 2021 - Art. 389 - Lit. 06. COND.EXCEDA DENTRO RANGO MODERADO LIMITES DE VELOCIDAD 2021 - Art. 389 - Lit. 06. COND.EXCEDA DENTRO RANGO MODERADO LIMITES DE VELOCIDAD 2021 - Art. 389 - Lit. 06. COND.EXCEDA DENTRO RANGO MODERADO LIMITES DE VELOCIDAD 2021 - Art. 389 - Lit. 01. COND.QUE DESOBEDEZCA ORD.DE AGNT.DE TRANS. Y SENAL. 2020 - Art. 389 - Lit. 06. COND.EXCEDA DENTRO RANGO MODERADO LIMITES DE VELOCIDAD 2020 - Art. 391 - Lit. 21. PERSONA CONDUZCA VEHI.AUTOM.SIN PORTAR LICENC.DE CONDUCI 2029 - Art. 390 - Lit. 02. COND. QUE EVADA PAGO DE PEAJE 2019 - Art. 390 - Lit. 03. COND. SENTIDO CONTRARIO A LA VÍA NORMAL DE CIRCULACIÓN 2019 - Art. 392 - Lit. 06. COND. QUE NO UTILICE CINTURON DE SEGURIDAD. 2019 - Art. 389 - Lit. 01. COND.QUE DESOBEDEZCA ORD.DE AGNT.DE TRANS. Y SENAL.EN GR - Especie anulada por resolución No. 067-DE-ANT-2021	100	200	ALTO	NO APTO
34	30	100	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS EN LOS ULTIMOS TRES AÑOS	0	200	ALTO	NO APTO
35	30	100	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS EN LOS ULTIMOS TRES AÑOS	0	200	ALTO	NO APTO
36	3	25	GRAVES	2021 - Art. 392 - Lit. 06. COND. QUE NO UTILICE CINTURON DE SEGURIDAD PUNTOS INSUFICIENTES Especie anulada por resolución No. 067-DE-ANT-2021	100	125	ALTO	NO APTO
37	8	50	DE 1 A 5	2021 - Art. 389 - Lit. 01. COND.QUE DESOBEDEZCA ORD.DE AGNT.DE TRANS. Y SENAL. 2020 - Art. 390 - Lit. 11. COND. QUE HAGA CAMBIO BRUSCO O INDEBIDO DE CARRIL 2019 - Art. 392 - Lit. 15. PROP.DE VEH.QUE INSTALE LUCES, FAROS, NEB.EN SITIOS PROHIB	25	175	ALTO	NO APTO
38	0	0	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	100	MODERADO	APTO
39	0	0	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	0	BAJO	APTO
40	25	100	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	200	ALTO	NO APTO
41	27	100	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	400	ALTO	NO APTO

42	14.5	100	GRAVES	2020 - Art. 385 - Lit. 03. COND. VEHÍCULO EN ESTADO DE EMBRIAGUEZ MAYOR A 1,2 GL 2019 - Art. 390 - Lit. 10. COND.SIN CINT.DE SEG.NO EXIIA EL USO A USUARIOS/ACOMPAÑA	100	225	ALTO	NO APTO
43	30	100	GRAVES	2022 - Art. 389 - Lit. 06. COND.EXCEDA DENTRO RANGO MODERADO LIMITES DE VELOCIDAD 2021 - Art. 389 - Lit. 06. COND.EXCEDA DENTRO RANGO MODERADO LIMITES DE VELOCIDAD 2020 - Art. 386 - Lit. 03. EXCEDER LÍMITE DE VELOCIDAD FUERA DEL RANGO MODERADO 2020 - Art. 389 - Lit. 06. COND.EXCEDA DENTRO RANGO MODERADO LIMITES DE VELOCIDAD	100	200	ALTO	NO APTO
44	19	100	GRAVES	2022 - Art. 389 - Lit. 01. COND.QUE DESOBEDEZCA ORD.DE AGNT.DE TRANS. Y SENAL. 2022 - Art. 389 - Lit. 01. COND.QUE DESOBEDEZCA ORD.DE AGNT.DE TRANS. Y SENAL. 2022 - Art. 389 - Lit. 01. COND.QUE DESOBEDEZCA ORD.DE AGNT.DE TRANS. Y SENAL. 2021 - Art. 392 - Lit. 06. COND. QUE NO UTILICE CINTURON DE SEGURIDAD. 2021 - Art. 392 - Lit. 06. COND. QUE NO UTILICE CINTURON DE SEGURIDAD. 2021 - Art. 389 - Lit. 06. COND.EXCEDA DENTRO RANGO MODERADO LIMITES DE VELOCIDAD 2020 - Art. 392 - Lit. 06. COND. QUE NO UTILICE CINTURON DE SEGURIDAD. 2020 - Art. 389 - Lit. 06. COND.EXCEDA DENTRO RANGO MODERADO LIMITES DE VELOCIDAD 2020 - Art. 386 - Lit. 03. EXCEDER LÍMITE DE VELOCIDAD FUERA DEL RANGO MODERADO	100	200	ALTO	NO APTO
45	8	50	GRAVES	2022 - Art. 389 - Lit. 06. COND.EXCEDA DENTRO RANGO MODERADO LIMITES DE VELOCIDAD 2021 - Art. 389 - Lit. 06. COND.EXCEDA DENTRO RANGO MODERADO LIMITES DE VELOCIDAD 2021 - Art. 389 - Lit. 06. COND.EXCEDA DENTRO RANGO MODERADO LIMITES DE VELOCIDAD 2020 - Art. 390 - Lit. 11. COND. QUE HAGA CAMBIO BRUSCO O INDEBIDO DE CARRIL 2020 - Art. 386 - Lit. 03. EXCEDER LÍMITE DE VELOCIDAD FUERA DEL RANGO MODERADO 2020 - Art. 389 - Lit. 06. COND.EXCEDA DENTRO RANGO MODERADO LIMITES DE VELOCIDAD 2020 - Art. 389 - Lit. 06. COND.EXCEDA DENTRO RANGO MODERADO LIMITES DE VELOCIDAD 2020 - Art. 392 - Lit. 01. COND. UTILICE INADECUADAMENTE BOCINA/DISPOSITIVOS SONORO	100	150	ALTO	NO APTO
46	24	100	GRAVES	2020 - Art. 389 - Lit. 01. COND.QUE DESOBEDEZCA ORD.DE AGNT.DE TRANS. Y SENAL.EN GR 2020 - Art. 389 - Lit. 01. COND.QUE DESOBEDEZCA ORD.DE AGNT.DE TRANS. Y SENAL.EN GR 2020 - Art. 389 - Lit. 06. COND.EXCEDA DENTRO RANGO MODERADO LIMITES DE VELOCIDAD 2019 - Art. 389 - Lit. 06. COND.EXCEDA DENTRO RANGO MODERADO LIMITES DE VELOCIDAD 2020 - Art. 389 - Lit. 06. COND.EXCEDA DENTRO RANGO MODERADO LIMITES DE VELOCIDAD	100	200	ALTO	NO APTO
47	25.5	100	GRAVES	2020 - Art. 389 - Lit. 06. COND.EXCEDA DENTRO RANGO MODERADO LIMITES DE VELOCIDAD 2020 - Art. 392 - Lit. 01. COND. UTILICE INADECUADAMENTE BOCINA/DISPOSITIVOS SONORO 2020 - Art. 386 - Lit. 03. EXCEDER LÍMITE DE VELOCIDAD FUERA DEL RANGO MODERADO 2019 - Art. 389 - Lit. 01. COND.QUE DESOBEDEZCA ORD.DE AGNT.DE TRANS. Y SENAL 2019 - Art. 389 - Lit. 06. COND.EXCEDA DENTRO RANGO MODERADO LIMITES DE VELOCIDAD 2019 - Art. 389 - Lit. 06. COND.EXCEDA DENTRO RANGO MODERADO LIMITES DE VELOCIDAD 2019 - Art. 389 - Lit. 06. COND.EXCEDA DENTRO RANGO MODERADO LIMITES DE VELOCIDAD 2019 - Art. 391 - Lit. 02. NO CONDUCIR POR LA DERECHA EN VÍAS DE DOBLE DIRECCIÓN	100	200	ALTO	NO APTO

48	28.5	100	DE 1 A 5	2020-Art. 392 - Lit. 15. PROP.DE VEH.QUE INSTALE LUCES, FAROS, NEB.EN SITIOS PROHIB	25	325	ALTO	NO APTO
49	17	100	DE 1 A 5	2019-Art. 390 - Lit. 07. DETEN.ESTAC.VEH.LUGAR NO PERMITIDO DEJAR/RECIBIR PASJ.CARG. 2019-Art. 390 - Lit. 07. DETEN.ESTAC.VEH.LUGAR NO PERMITIDO DEJAR/RECIBIR PASJ.CARG.	25	325	ALTO	NO APTO
50	10.5	100	DE 1 A 5	2021-Art. 389 - Lit. 12. COND. SIN PLACAS DE IDENTIFICACIÓN/PLACAS ALTERADAS/OCUL 2021-Art. 391 - Lit. 11. COND. VEH. CON PELICULAS ANTISOLARES OSCURAS, POLARIZADO	25	225	ALTO	NO APTO
51	30	100	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	225	ALTO	NO APTO
52	21.5	100	GRAVES	TIPO DE LICENCIA NO ADECUADA	100	200	ALTO	NO APTO
53	16.5	100	GRAVES	Especie anulada por resolución No. 067-DE-ANT-2021	100	225	ALTO	NO APTO
54	0	0	GRAVES	SIN PUNTOS, CADUCADA LICENCIA 23/08/2019	100	150	ALTO	NO APTO
55	0.5	100	GRAVES	SIN PUNTOS DE LICENCIA	100	225	ALTO	NO APTO
56	0	0	GRAVES	LICENCIA CADUCADA 10-10-2021	100	150	ALTO	NO APTO
57	5	25	GRAVES	2019-Art. 392 - Lit. 06. COND. QUE NO UTILICE CINTURON DE SEGURIDAD. 2019-Art. 391 - Lit. 12. COND.UTILICE TEF.CEL.MIENTRAS CONDUCE/NO UTILIC DISP.HOM 2019-Art. 392 - Lit. 06. COND. QUE NO UTILICE CINTURON DE SEGURIDAD. 2019-Art. 392 - Lit. 05. COND.QUE NO MANTENGA DIST.PRUDENTE DE CONFOR.CON EL REG.	100	150	ALTO	NO APTO
58	5	25	GRAVES	2019-Art. 392 - Lit. 06. COND. QUE NO UTILICE CINTURON DE SEGURIDAD. 2019-Art. 391 - Lit. 12. COND.UTILICE TEF.CEL.MIENTRAS CONDUCE/NO UTILIC DISP.HOM 2019-Art. 392 - Lit. 06. COND. QUE NO UTILICE CINTURON DE SEGURIDAD. 2019-Art. 392 - Lit. 05. COND.QUE NO MANTENGA DIST.PRUDENTE DE CONFOR.CON EL REG.	100	150	ALTO	NO APTO
59	29.5	100	GRAVES	TIPO DE LICENCIA NO ADECUADA	100	200	ALTO	NO APTO
60	18	100	DE 1 A 5	2019-Art. 390 - Lit. 07. DETEN.ESTAC.VEH.LUGAR NO PERMITIDO DEJAR/RECIBIR PASJ.CARG.	25	175	ALTO	NO APTO
61	3	25	GRAVES	2021-Art. 391 - Lit. 20. COND. DE VEHÍCULO PESADO QUE CIRCULE POR ZONAS RESTRINGI 2020-Art. 392 - Lit. 01. COND. UTILICE INADECUADAMENTE BOCINA/DISPOSITIVOS SONORO 2019-Art. 390 - Lit. 07. DETEN.ESTAC.VEH.LUGAR NO PERMITIDO DEJAR/RECIBIR PASJ.CARG.	100	175	ALTO	NO APTO
62	4	25	GRAVES	2022-Art. 392 - Lit. 06. COND. QUE NO UTILICE CINTURON DE SEGURIDAD. 2021-Art. 391 - Lit. 20. COND. DE VEHÍCULO PESADO QUE CIRCULE POR ZONAS RESTRINGI 2020-Art. 391 - Lit. 05. COND. ESTACIONE EN SITIOS PROHIBIDOS POR LA LEY Y REGLAM 2020-Art. 391 - Lit. 05. COND. ESTACIONE EN SITIOS PROHIBIDOS POR LA LEY Y REGLAM 2020-Art. 392 - Lit. 15. PROP.DE VEH.QUE INSTALE LUCES, FAROS, NEB.EN SITIOS PROHIB	100	125	ALTO	NO APTO
63	9	50	GRAVES	2019-Art. 389 - Lit. 07. COND. QUE CONDUZCA VEH.QUE NO CUMPLA COND.TÉCN. MECÁNICA 2020-Art. 390 - Lit. 10. COND.SIN CINT.DE SEG.NO EXIJA EL USO A USUARIOS/ACOMPAÑA 2019-Art. 389 - Lit. 01. COND.QUE DESOBEDEZCA ORD.DE AGNT.DE TRANS. Y SENALEN GR	100	150	ALTO	NO APTO
64	10.5	100	GRAVES	2022-Art. 390 - Lit. 11. COND. QUE HAGA CAMBIO BRUSCO O INDEBIDO DE CARRIL 2020-Art. 389 - Lit. 01. COND.QUE DESOBEDEZCA ORD.DE AGNT.DE TRANS. Y SENALEN GR	100	225	ALTO	NO APTO
65	20	100	GRAVES	2021-Art. 392 - Lit. 06. COND. QUE NO UTILICE CINTURON DE SEGURIDAD. 2020-Art. 389 - Lit. 06. COND.EXCEDA DENTRO RANGO MODERADO LIMITES DE VELOCIDAD 2019-Art. 391 - Lit. 20. COND. DE VEHÍCULO PESADO QUE CIRCULE POR ZONAS RESTRINGI 2019-Art. 391 - Lit. 20. COND. DE VEHÍCULO PESADO QUE CIRCULE POR ZONAS RESTRINGI	100	225	ALTO	NO APTO
66	14	100	GRAVES	20219-Art. 392 - Lit. 06. COND. QUE NO UTILICE CINTURON DE SEGURIDAD.	100	200	ALTO	NO APTO

67	7.5	100	GRAVES	LICENCIA CADUCADA 01-12-2021	100	200	ALTO	NO APTO
68	30	100	DE 1 A 5	2019-Art. 389 - Lit. 06. COND.EXCEDA DENTRO RANGO MODERADO LIMITES DE VELOCIDAD	25	175	ALTO	NO APTO
69	0	0	GRAVES	NO REFLEJA LICENCIA ACTIVA EN ATM	100	225	ALTO	NO APTO
70	1.5	100	GRAVES	TIPO DE LICENCIA NO ADECUADA	100	200	ALTO	NO APTO
71	28.5	100	DE 1 A 5	2022-Art. 389 - Lit. 06. COND.EXCEDA DENTRO RANGO MODERADO LIMITES DE VELOCIDAD	25	325	ALTO	NO APTO
72	28	100	GRAVES	2018-Art. 392 - Lit. 06. COND. QUE NO UTILICE CINTURON DE SEGURIDAD. 2017-Art. 386 - Lit. 04. CONDUCTOR QUE TRANSPORTE PASJ. BIENES SIN AUTORIZACION 2017-Art. 385 - Lit. 04. COND.TRANSP. PÚBLICO ESTADO EMBRIAGUEZ-EST.PSICO. O/ A O.	100	300	ALTO	NO APTO
73	0	0	GRAVES	SIN REGISTROS	0	0	BAJO	APTO
74	0	0	GRAVES	SIN REGISTROS	0	0	BAJO	APTO
75	15.5	100	DE 1 A 5	2021-Art. 391 - Lit. 12. COND.UTILICE TEF.CEL.MIENTRAS CONDUCE/NO UTILIC DISP.HOM 2022-Art. 392 - Lit. 02. COND.TRANSP.PÚBL.MASIVO/COM.CIRCULE SIN DIST.SERV.C.QUE PR	25	175	ALTO	NO APTO
76	22.5	100	DE 6 A 10	2022-Art. 389 - Lit. 06. COND.EXCEDA DENTRO RANGO MODERADO LIMITES DE VELOCIDAD 2022-Art. 391 - Lit. 21. PERSONA CONDUZCA VEHI.AUTOM.SIN PORTAR LICENC.DE CONDUCCI 2022-Art. 391 - Lit. 05. COND. ESTACIONE EN SITIOS PROHIBIDOS POR LA LEY Y REGLAM 2021-Art. 389 - Lit. 06. COND.EXCEDA DENTRO RANGO MODERADO LIMITES DE VELOCIDAD 2021-Art. 389 - Lit. 06. COND.EXCEDA DENTRO RANGO MODERADO LIMITES DE VELOCIDAD 2021-Art. 390 - Lit. 07. DETEN.ESTAC.VEH.LUGAR NO PERMITIDO DEJAR/RECIBIR PASJ.CARG. 2020-Art. 389 - Lit. 06. COND.EXCEDA DENTRO RANGO MODERADO LIMITES DE VELOCIDAD x 2019-Art. 390 - Lit. 11. COND. QUE HAGA CAMBIO BRUSCO O INDEBIDO DE CARRIL	50	200	ALTO	NO APTO
77	0	0	GRAVES	EXCESOS DE VELOCIDAD REITERATIVOS	100	125	ALTO	NO APTO
78	0	0	GRAVES	SIN PUNTOS, CADUCADA LICENCIA 23/08/2019	100	150	ALTO	NO APTO
79	30	100	GRAVES	2022-Art. 389 - Lit. 01. COND.QUE DESOBEDEZCA ORD.DE AGNT.DE TRANS. Y SENALEN GR 2021-Art. 385 - Lit. 03. COND. VEHÍCULO EN ESTADO DE EMBRIAGUEZ MAYOR A 1,2 GL 2021-Art. 389 - Lit. 06. COND.EXCEDA DENTRO RANGO MODERADO LIMITES DE VELOCIDAD 2020-Art. 392 - Lit. 06. COND. QUE NO UTILICE CINTURON DE SEGURIDAD. 2020-Art. 386 - Lit. 03. EXCEDER LÍMITE DE VELOCIDAD FUERA DEL RANGO MODERADO	100	225	ALTO	NO APTO
80	21.5	100	GRAVES	2021-Art. 391 - Lit. 21. PERSONA CONDUZCA VEHI.AUTOM.SIN PORTAR LICENC.DE CONDUCCI 2021-Art. 391 - Lit. 21. PERSONA CONDUZCA VEHI.AUTOM.SIN PORTAR LICENC.DE CONDUCCI 2021-Art. 392 - Lit. 15. PROP.DE VEH.QUE INSTALE LUCES, FAROS, NEB.EN SITIOS PROHIB 2020-Art. 391 - Lit. 21. PERSONA CONDUZCA VEHI.AUTOM.SIN PORTAR LICENC.DE CONDUCCI	100	225	ALTO	NO APTO
81	30	100	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS LOS ULTIMOS 3 AÑOS	0	200	ALTO	NO APTO
82	30	100	GRAVES	2021-Art. 389 - Lit. 01. COND.QUE DESOBEDEZCA ORD.DE AGNT.DE TRANS. Y SENALEN GR 2021-Art. 389 - Lit. 06. COND.EXCEDA DENTRO RANGO MODERADO LIMITES DE VELOCIDAD 2019-Art. 389 - Lit. 01. COND.QUE DESOBEDEZCA ORD.DE AGNT.DE TRANS. Y SENALEN GR	100	225	ALTO	NO APTO
83	13,5	100	DE 1 A 5	2019-Art. 392 - Lit. 13. COMP.DE UN VEH.NO REGISTRE TRASP.DOMINIO DENTRO DE 30 D	25	250	ALTO	NO APTO
84	25,5	100	DE 1 A 5	2020-Art. 390 - Lit. 11. COND. QUE HAGA CAMBIO BRUSCO O INDEBIDO DE CARRIL 2019-Art. 391 - Lit. 05. COND. ESTACIONE EN SITIOS PROHIBIDOS POR LA LEY Y REGLAM	25	175	ALTO	NO APTO
85	30	100	GRAVES	Especie anulada por resolución No. 067-DE-ANT-2021	100	200	ALTO	NO APTO
86	30	100	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS LOS ULTIMOS 3 AÑOS	0	300	ALTO	NO APTO

87	0	0	GRAVES	SIN REGISTRO EN LA ATM	100	125	ALTO	NO APTO
88	7	50	DE 6 A 10	2022-Art. 389 - Lit. 06. COND.EXCEDA DENTRO RANGO MODERADO LIMITES DE VELOCIDAD 2022-Art. 389 - Lit. 06. COND.EXCEDA DENTRO RANGO MODERADO LIMITES DE VELOCIDAD 2022-Art. 389 - Lit. 06. COND.EXCEDA DENTRO RANGO MODERADO LIMITES DE VELOCIDAD 2021-Art. 389 - Lit. 06. COND.EXCEDA DENTRO RANGO MODERADO LIMITES DE VELOCIDAD 2020-Art. 389 - Lit. 01. COND.QUE DESOBEDEZCA ORD.DE AGNT.DE TRANS. Y SENAL 2020-Art. 390 - Lit. 11. COND. QUE HAGÁ CAMBIO BRUSCO O INDEBIDO DE CARRIL	50	225	ALTO	NO APTO
89	20	100	GRAVES	Especie anulada por resolución No. 067-DE-ANT-2021	100	325	ALTO	NO APTO
90	10,5	50	GRAVES	Especie anulada por resolución No. 067-DE-ANT-2021	100	150	ALTO	NO APTO
91	12,5	100	GRAVES	2022-Art. 391 - Lit. 05. COND. ESTACIONE EN SITIOS PROHIBIDOS POR LA LEY Y REGLAM 2021-Art. 389 - Lit. 06. COND.EXCEDA DENTRO RANGO MODERADO LIMITES DE VELOCIDAD 2022-Art. 389 - Lit. 01. COND.QUE DESOBEDEZCA ORD.DE AGNT.DE TRANS. Y SENAL EN GR 2021-Art. 389 - Lit. 06. COND.EXCEDA DENTRO RANGO MODERADO LIMITES DE VELOCIDAD 2020-Art. 391 - Lit. 21. PERSONA CONDUZCA VEHI.AUTOM.SIN PORTAR LICENC.DE COND. 2020-Art. 391 - Lit. 21. PERSONA CONDUZCA VEHI.AUTOM.SIN PORTAR LICENC.DE COND.	100	225	ALTO	NO APTO
92	28	100	GRAVES	NO REGISTRA LICENCIA EN ANT	100	200	ALTO	NO APTO
93	20	100	GRAVES	NO REGISTRA LICENCIA EN ANT	100	300	ALTO	NO APTO
94	17	100	GRAVES	NO REGISTRA LICENCIA EN ANT	100	300	ALTO	NO APTO
95	20	100	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	100	MODERADO	APTO
96	30	100	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	200	ALTO	NO APTO
97	25,5	100	SIN REGISTRO	SIN REGISTROS	0	100	MODERADO	APTO
98	24	100	GRAVES	NO REGISTRA LICENCIA EN ANT	100	500	ALTO	NO APTO
99	14	100	DE 6 A 10	Registra 6 infracciones de tránsito entre 2004 y 2018, por: no respetar las señales de tránsito u órdenes de los agentes, no usar cinturón de seguridad.	50	150	ALTO	NO APTO
100	12	50	GRAVES	NO REGISTRA LICENCIA EN ANT	100	350	ALTO	NO APTO
101	20	100	DE 6 A 10	Registra 8 infracciones de tránsito entre 2012 y 2013, por: no usar cinturón de seguridad, uso indebido de bocina, conducir sin luces o utilizar mal el cambio de luces, exceso de velocidad dentro del rango moderado, transporte ilegal de personas o bienes	50	350	ALTO	NO APTO
102	20	100	GRAVES	Registra 8 infracciones de tránsito entre 2016 y 2018, por: no usar cinturón de seguridad, conducir por zonas restringidas, conducir sin portar licencia.	100	400	ALTO	NO APTO
103	27	100	DE 6 A 10	Registra 8 infracciones de tránsito entre 2016 y 2018, por: no usar cinturón de seguridad, conducir por zonas restringidas, conducir sin portar licencia.	50	175	ALTO	NO APTO
104	16,5	100	GRAVES	NO REGISTRA LICENCIA EN ANT	100	400	ALTO	NO APTO

Referencias Bibliográficas:

- Tapia et al. (2019). *Accidentes de Tránsito en el Ecuador 2016-2017*. Universidad Internacional SEK.
- ADUANA DEL ECUADOR. (2019). *www.aduana.gob.ec*. Obtenido de <https://www.aduana.gob.ec/oea/>
- Alcaide, A. (1979). *Estadística Aplicada a las Ciencias Sociales*. España: Ediciones Pirámide.
- Balestrini, M. (2006). *Como se Elabora el Proyecto de Investigación*. Caracas: BL Consultores Asiciados.
- Chiavenato, I. (2007). *Administración de recursos Humanos* (Octava edición ed.). Mexico D.F.: McGraw-Hill/Interamericana Editores S.A. de C.V.
- Donner, M. (2009). *SUPPLY CHAIN SECURITY GUIDE*. WASHINGTON: The International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank.
- Fundación MAPFRE. (2011). *Seguridad y Salud para Conductores de Mercancías*.
- Gestión.pe. (28 de 04 de 2015). *www.gestión.pe*. Obtenido de <https://gestion.pe/tendencias/management-empleo/ey-80-casos-deshonestos-empresa-debe-fraude-colaboradores-87724-noticia/>
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2006). *Metodología de la Investigación*. Mexico: McGraw-Hill Interamericana.
- ISO. (2018). *Online Browsing Platform (OBP)*. Obtenido de <https://www.iso.org/obp/ui#iso:std:iso:31000:ed-2:v1:es>
- Ministerio Nacional de Educación de Colombia. (2020). *www.mineduacion.gov.co*. Obtenido de https://www.mineduacion.gov.co/1621/articles-246098_archivo_doc_glosario_competencias.doc
- Mora, L. A. (2014). *Logística del transporte y distribución de carga*. BOGOTA, COLOMBIA: ECOE EDICIONES.
- Real Academia Española. (2021). *Diccionario de la Lengua Española*. Obtenido de <https://dle.rae.es/robo?m=form>
- Sabino, C. (1992). *El proceso de investigación*. Caracas: PANAPO.
- Salas, G. P. (2013). *Seguridad de la cadena logística terrestre en America Latina*. Santiago de Chile: CEPAL.
- Soledad Lopez, E. R. (s.f.). *Operaciones Administrativas de Recursos Humanos*. Obtenido de <https://www.mheducation.es/bcv/guide/capitulo/8448196252.pdf>
- WORLD BASC ORGANIZATION. (2017). *ANEXO 1 GLOSARIO DE TERMINOS Y DEFINICIONES*.
- World Health Organization, OMS. (2018). *GLOBAL STATUS REPORT ON ROAD SAFETY*.