

GUÍA DE ORIENTACIÓN AL USUARIO DEL TRANSPORTE ACUÁTICO

Volumen I



UNIÓN EUROPEA



PERÚ

Ministerio
de Comercio Exterior
y Turismo

GUÍA DE ORIENTACIÓN AL USUARIO DEL TRANSPORTE ACUÁTICO

SEPTIEMBRE 2009

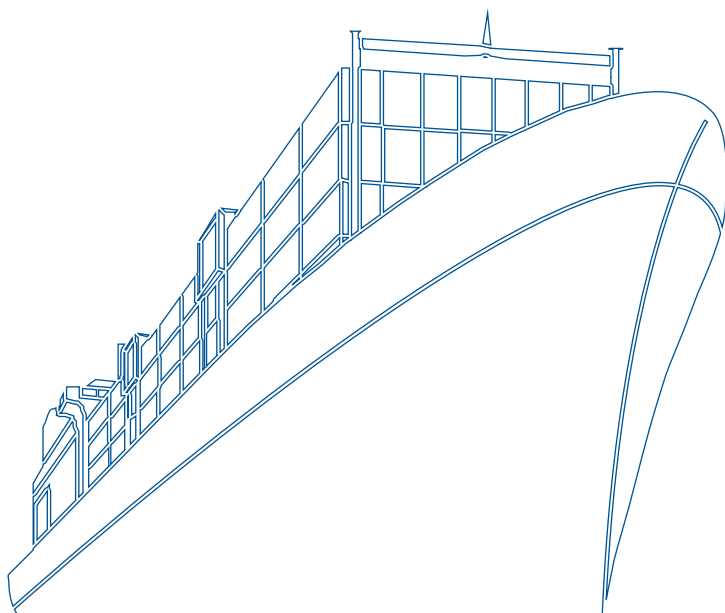


UNIÓN EUROPEA



PERÚ

Ministerio
de Comercio Exterior
y Turismo



GUÍA DE ORIENTACIÓN AL USUARIO DEL TRANSPORTE ACUÁTICO

© Primera edición: septiembre 2009.
Distribución gratuita.
Reproducción autorizada citando la fuente.
Depósito Legal: 2009-12759.

Ministerio de Comercio Exterior y Turismo.
Viceministerio de Comercio Exterior.
Dirección Nacional de Desarrollo de Comercio Exterior.
Supervisión de Edición: Martín Higa Tanohuye, Pedro Monzón Izquierdo.

Calle Uno Oeste N° 50,
Urbanización Córpac.
San Isidro, Lima - Perú.
Telf.: 513-6100.
www.mincetur.gob.pe.

La presente publicación ha sido impresa con el financiamiento de la Unión Europea a través del Proyecto de Cooperación UE-Perú en Materia de Asistencia Técnica Relativa al Comercio-Apoyo al Plan Estratégico Nacional Exportador (PENX) 2003-2013. El contenido de la misma es responsabilidad exclusiva del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo y en ningún caso debe considerarse que refleja los puntos de vista de la Unión Europea.

Contenidos



Ministro de Comercio Exterior y Turismo	05
Viceministro de Comercio Exterior	06
Introducción	07
PRIMERA PARTE: EL TRANSPORTE MARÍTIMO.	08
CAPÍTULO PRIMERO	
ASPECTOS GENERALES DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA	08
¿Qué es el transporte marítimo internacional?	08
¿Cuáles son las características del transporte marítimo internacional?.	08
¿Cuáles son las ventajas y desventajas del transporte marítimo?.	08
¿Qué es un barco y qué es un buque?	09
¿Cuáles son los tipos de buques mercantiles utilizados en el transporte marítimo internacional?	09
¿Cuáles son las modalidades del transporte marítimo internacional?	09
¿Qué es el transporte por línea regular o “liner”?.	10
Tráfico conferenciado	10
“Outsiders”	10
Consortios	10
¿Qué es el régimen de fletamentos o “tramp”?	10
CAPÍTULO SEGUNDO	
SUJETOS OPERADORES DE TRANSPORTE MARÍTIMO	11
¿Quiénes son los operadores de transporte marítimo?	11
¿Quién es el transportista?	11
¿Quiénes son Las Agencias Generales?	11
¿Quiénes son las agencias marítimas?	11
¿Quiénes son las empresas de estiba y desestiba?.	11
¿Quién es el usuario o “shipper”?	11
CAPÍTULO TERCERO	
CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO	12
¿Qué es el contrato de transporte marítimo?	12
¿Qué es el conocimiento de embarque o “bill of lading”?	13
¿Qué son los conocimientos de embarque “clean” y “dirty”?	13
¿Cuáles son los tipos de conocimiento de embarque?.	14
¿Qué es el flete marítimo?	14
¿Cómo se determina la tarifa del flete, los recargos y los cargos adicionales?	14
¿Cómo se cotiza el flete en el transporte marítimo por línea regular?	15
¿Cómo se cotiza el flete en el transporte marítimo por fletamento?	17
CAPÍTULO CUARTO	
MERCANCÍAS O CARGA MARÍTIMA.	18
¿Qué es la carga marítima?.	18
¿Qué tipos de carga pueden ser transportadas por vía marítima?	18
¿Qué mercancías no pueden transportarse por vía marítima?	19
¿Qué son las mercancías peligrosas?	19
¿Qué son las mercancías restringidas? ¿Qué autoridades las controlan?.	22

¿Qué es el contenedor?	23
¿Cuáles son los tipos de contenedor?	23
¿Cómo se realizan las expediciones en los contenedores?	23
SEGUNDA PARTE: LOS SERVICIOS PORTUARIOS	26
CAPÍTULO PRIMERO	
EL PUERTO Y LOS SERVICIOS PORTUARIOS	26
¿Qué es el puerto?	26
¿Cuáles son las áreas y zonas que conforman los puertos?	26
¿Cómo se clasifican los puertos?	27
¿En qué puertos puede ingresar o salir carga del país?	28
¿Qué son los servicios portuarios?	28
¿Quiénes intervienen en el desarrollo de los servicios portuarios?	28
¿Cuáles son los servicios marítimoportuarios?	29
CAPÍTULO SEGUNDO	
LAS OPERACIONES PORTUARIAS	32
¿Cuáles son las modalidades de operación?	32
¿Cómo se realiza el embarque directo?	32
¿Cómo se realiza la descarga directa?	32
¿Cómo se realiza el embarque indirecto vía ENAPU?	32
¿Cómo se realiza la descarga indirecta vía ENAPU?	33
¿Cómo se realiza el embarque indirecto vía zonas de almacenamiento?	33
¿Cómo se realiza la descarga indirecta vía zonas de almacenamiento?	33
¿Cómo se realiza el embarque indirecto vía terminal de almacenamiento extraportuario?	34
¿Cómo se realiza la descarga indirecta vía terminal de almacenamiento extraportuario?	34
¿Cuáles son los conceptos facturados en las operaciones portuarias?	38
CAPÍTULO TERCERO	
PROCEDIMIENTO DE EXPORTACIÓN VÍA MARÍTIMA	40
¿Qué tipo de mercancías puede exportarse?	40
¿Qué tipo de mercancías no puede exportarse?	40
¿Cuál es el procedimiento de exportación por vía marítima?	40
¿Cuáles son los errores más frecuentes cometidos en la exportación?	43
CAPÍTULO CUARTO	
PROCEDIMIENTO DE IMPORTACIÓN VÍA MARÍTIMA	44
¿Qué mercancías son susceptibles de importación?	44
¿Qué tipo de mercancías no puede ser importada?	44
¿Cuál es el procedimiento de importación por vía marítima?	45
¿Cuáles son los errores más frecuentes cometidos en la importación?	46
RECOMENDACIONES FINALES	47
ANEXO 1: Glosario de términos aplicables en el transporte marítimo y el sistema portuario	49
ANEXO 2: Relación de los servicios y conceptos ofrecidos por los distintos prestadores de servicios marítimoportuarios por tipo de despacho	52
ANEXO 3: Entidades del transporte marítimo y de los servicios portuarios.	54
ANEXO 4: Resumen de los Incoterms CCI 2000	55
ANEXO 5: Matriz de distribución de servicios y conceptos entre comprador y vendedor según incoterms	58



Ministro de Comercio Exterior y Turismo SR. MARTÍN PÉREZ MONTEVERDE

El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR), como parte de su objetivo de insertar al Perú en el mercado global, desarrolla dos estrategias: la suscripción e implementación de acuerdos de promoción comercial que permitan un acceso preferencial y permanente de los productos peruanos a nuestros principales socios comerciales, y el fortalecimiento de capacidades en materia de comercio exterior a nivel interno, mediante la implementación del Plan Estratégico Nacional Exportador (PENX) 2003-2013.

Así, como parte de la difusión de las actividades que rodean las operaciones de exportación e importación, y con el apoyo del Programa de Cooperación UE-Perú/PENX, el MINCETUR ha elaborado la **Guía de Capacidades Logísticas de Comercio Exterior**, que integra tres volúmenes (Acuático, Aéreo y Terrestre) orientados a consolidar los conocimientos sobre el comportamiento del sector.

La Guía que presentamos se suma a las anteriormente publicadas, como la de Envases y Embalajes, la Serie PEPE MYPE, la de Competitividad Cambiaria del Sector Exportador y el ABC del Comercio Exterior, que representan el compromiso del MINCETUR con la comunidad exportadora e importadora, los centros académicos y la sociedad en general.

Estamos seguros que esta Guía constituye un documento de consulta necesario para estudiantes, agentes, operadores y empresarios, y que, de manera conjunta, los sectores público y privado del Perú la promoverán con el fin de hacer inclusivo y sostenible el crecimiento del comercio exterior.

Viceministro de Comercio Exterior
SR. EDUARDO FERREYROS KUPPERS



Saber y conocer en detalle sobre el desarrollo operativo y administrativo del comercio exterior es una tarea permanente debido a los cambios normativos y avances que se generan como consecuencia de la evolución constante del sector y, por supuesto, de la implementación de mejores prácticas a favor del desarrollo del comercio.

Uno de nuestros principales compromisos, como parte del Estado, es lograr a través de nuestro sector el desarrollo sostenido de la economía y el mejoramiento de la calidad de vida de la población. Por ello, promovemos una serie de actividades a nivel interno y externo a fin de mantener la competitividad del sector comercio exterior con adecuados instrumentos financieros, aduaneros y logísticos.

En ese sentido, la Guía de Capacidades Logísticas de Comercio Exterior es un instrumento de consulta necesario sobre los servicios prestados a la carga para operaciones de comercio exterior y, junto a un importante número de publicaciones, simboliza el esfuerzo del MINCETUR por generar competitividad en el sector para posicionar al Perú en los principales mercados mundiales.

El arduo trabajo por el desarrollo del país necesita de una alianza estratégica entre el Ejecutivo, la sociedad civil y el sector privado. Por ello, agradecemos a las instituciones públicas y privadas que brindaron su apoyo para la elaboración de la presente Guía y confiamos en que se difundirá ampliamente entre la comunidad de comercio exterior.

Introducción

En el 2005, dentro del marco del Plan Estratégico Nacional Exportador (PENX) 2003-2013, se publicó la Guía de Orientación al Usuario del Transporte Marítimo y de los Servicios Portuarios con el propósito de difundir, capacitar y orientar a los usuarios de comercio exterior.

La Guía de Orientación al Usuario del Transporte Acuático, entre otros temas, explica los diferentes agentes que prestan servicios marítimoportuario, el contrato de transporte marítimo, flete y condiciones del transporte marítimo, "liner terms", así como las recomendaciones al contratar los servicios, es decir, se abordan varios y diversos conceptos y herramientas básicas que debe conocer el usuario de transporte marítimo en general.

Considerando la utilidad e importancia de guía, resulta necesaria su actualización, debido esto a que se han producido diversos cambios en el contexto del comercio exterior, en lo referente a las normas y leyes, los tratados internacionales, simplificación administrativa, entre otros. Asimismo, debemos resaltar que se han producido cambios generados por factores externos favorables como la modernización de la infraestructura portuaria (mediante concesiones y la utilización de "grúas pórtico"), así como también la incorporación de una basta normativa internacional sobre Protección y Seguridad de la Cadena Logística Internacional, incluido lo referente a la infraestructura y naves involucradas.

De esta forma, la "Guía de Orientación al Usuario del Transporte Acuático", procura brindar información adecuada y oportuna al usuario final, es decir, al dueño o consignatario de la carga en el comercio exterior.

Finalmente, debemos advertir que esta Guía trata las actividades desarrolladas en el transporte marítimo y los servicios portuarios existentes, solamente con fines informativos. En tal sentido, su contenido no constituye un pronunciamiento oficial ni mucho menos una norma legal que respalde alguna de estas actividades.



El Transporte Marítimo



CAPÍTULO PRIMERO

ASPECTOS GENERALES DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

¿Qué es el transporte marítimo internacional?

¿Cuáles son las características del transporte marítimo internacional?

¿Cuáles son las ventajas y desventajas del transporte marítimo?

¿Qué es un barco y qué es un buque?

¿Cuáles son los tipos de buques mercantiles utilizados en el transporte marítimo internacional?

¿Cuáles son las modalidades del transporte marítimo internacional?

¿Qué es el transporte por línea regular o “liner”?

Tráfico conferenciado

“Outsiders”

Consortios

¿Qué es el régimen de fletamentos o “tramp”?

1.1. TRANSPORTE MARÍTIMO

¿Qué es el transporte marítimo internacional?

El **transporte marítimo internacional** es el traslado de carga o pasajeros a través del mar de un país a otro, utilizando medios de transporte como barcos u otra clase de embarcaciones.

¿Cuáles son las características del transporte marítimo internacional?

Las características esenciales del tráfico marítimo son las siguientes:

a) **Carácter Internacional:** ya que es prácticamente el único medio económico de transportar grandes volúmenes de mercancías entre puntos distantes geográficamente.

b) **Capacidad:** los tonelajes de los buques llegaron hace muchos años a superar el medio millón de toneladas de peso muerto (TPM en español o DWT en inglés) en los grandes petroleros.

c) **Flexibilidad:** esta característica viene dada por la posibilidad de emplear buques desde pequeños tamaños (100 TPM) hasta los Very large crude carriers (VLCC).

d) **Competencia:** a pesar de las tendencias proteccionistas de algunos países, la mayor parte del tráfico internacional se realiza en régimen de libre competencia según las leyes del mercado de fletes.

e) **Versatilidad:** por los diferentes tipos de buques adaptados a todo tipo de cargas.

¿Cuáles son las ventajas y desventajas del transporte marítimo internacional?

En el tráfico internacional, este transporte permite desarrollar el comercio exterior en gran escala y a un costo relativamente económico en comparación con otros transportes. Considerando que nuestro planeta está cubierto por agua en las dos terceras partes, el hombre ha buscado la manera de viajar sobre el agua. Entre todos los medios de transporte, el marítimo es el que, por su capacidad, mueve el mayor volumen de mercancías en el tráfico internacional.

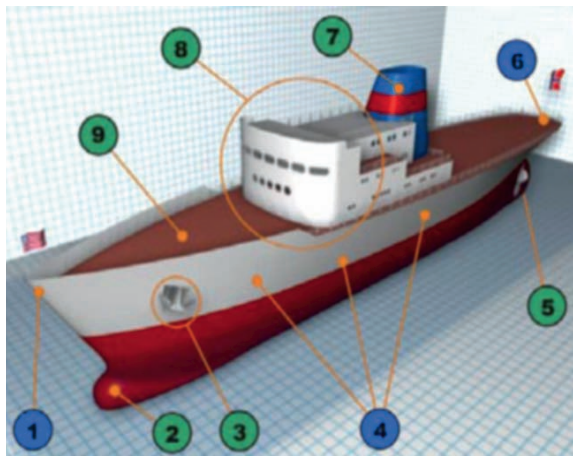




1.2. BUQUES MERCANTES

¿Qué es un Barco y qué es un Buque?

Un **barco** o barca es cualquier construcción cónca y fusiforme, de madera, metal u otro material, capaz de flotar en el agua y que se utiliza como medio de transporte. Barco, por consiguiente, es un término genérico con el que se puede referir tanto a una ligera canoa como a un imponente portaaviones. No obstante, siendo estrictos con esta definición, una balsa formada con maderos o troncos unidos no se considera una embarcación (es una plataforma flotante). Aquellos barcos con una o varias cubiertas, cuyo tamaño, solidez o fuerza es adecuado para actividades marítimas importantes, reciben el nombre de buques.



Partes básicas de una embarcación:

- | | |
|---------------------------|---------------------|
| 1. Proa | 2. Bulbo de Proa |
| 3. Ancla | 4 Costado de Babor. |
| 5. Hélice | 6. Popa |
| 7. Chimenea | 8. Superestructura |
| 9. Cubierta. ¹ | |

El **buque** es un barco con cubierta que por su tamaño, solidez y fuerza es apropiado para navegaciones o empresas marítimas de importancia. Para aclarar este concepto podemos decir que cualquier buque es una embarcación o barco, pero que cualquier embarcación o barco no es necesariamente un buque.

En función a su utilización, podemos mencionar los buques de pasajeros (cruceros), buques de guerra (fragatas, portaaviones armados) y a los buques mercantiles.

¿Cuáles son los tipos de buques mercantiles utilizados en el transporte marítimo internacional?

La expansión de la economía mundial y la mayor demanda de productos entre las naciones ha generado el incremento de buques mercantes, los que vienen adaptándose a viajes más largos y al transporte de mayores cargas.

- Buques de carga general: para carga suelta no unitarizada o no consolidada (sin paleta y sin contenedor) y para carga unitarizada (con paleta y contenedor).
- Buques tanques o "tankers": para carga a granel líquida (crudo de petróleo, productos refinados o químicos, gases licuados, etc.).
- Buques graneleros o "bulk carriers": para carga a granel sólida (minerales y preferentemente cereales).
- Buques portacontenedores o "container carriers": para transportar los TEU (unidad de medida equivalente a un contenedor de 20 TM) entre los grandes puertos mundiales.
- Buques de transbordo rodado o "roll-on/rolloff": para la carga rodante (automóviles, camiones, tractores, etc.).
- Buques para transporte de barcazas: las que se sueltan a la cercanía del puerto y son conducidas al puerto de destino por barcos remolcadores.

La nacionalidad de los buques depende del pabellón que enarbolan, debiendo tener un nombre debidamente registrado. Los buques mercantes están inscritos en un registro de naves mercantes que lleva la autoridad competente de cada país. Para que una nave mercante se haga a la mar necesita que un estado soberano la reconozca y le permita izar su pabellón.



Portacontenedor



Cubierta de buque granelero



Carguero Roll-On

¹ http://es.wikipedia.org/wiki/Buque#Buques_de_guerra_y_buques_mercantes

1.3. MODALIDADES DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

¿Cuáles son las modalidades del transporte marítimo internacional?

Los buques pueden explotarse de acuerdo con las condiciones o formas operativas que establezcan sus armadores. El transporte marítimo en su cobertura amplia para cualquier tipo de mercancía, incluso carga peligrosa, ofrece comercialmente dos formas de explotación del buque:

- El transporte marítimo de línea regular.
- El transporte marítimo de régimen de fletamentos.

1.3.1. EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE LÍNEA REGULAR

¿Qué es el transporte por línea regular o “liner”?

Conocido en inglés como transporte “liner”, se orienta a la explotación de buques a través de líneas regulares ofreciendo un servicio de carácter permanente en un tráfico determinado que cubre rutas y frecuencias habituales, con salidas y entradas a puertos que integran el itinerario y escalas a intervalos regulares y tarifas fijadas de antemano. Cobran normalmente lo que se llama “liners terms”.

El transporte marítimo de línea regular es adecuada para la carga general y contenedorizada. Puede ser realizada a través de tráfico conferenciado, de armadores independientes (outsiders) o bajo la modalidad de consorcios.

i) Tráfico conferenciado

Es aquel que se realiza como consecuencia de un o acuerdo de fletes en virtud del cual dos o más empresas armadoras se unen en lo que se denomina **conferencia** y se obligan a servir determinada ruta con cierta regularidad, a cobrar fletes uniformes y a cumplir con un número mínimo de salidas hacia o desde los puertos que integran el itinerario marítimo.

La característica de esta modalidad radica en la habitualidad del tráfico y en la igualdad de fletes para las mismas mercaderías, lo que implica el aporte de buques que quedan adscritos a la línea regular con el compromiso de respetar el reglamento del servicio conferenciado establecido de común acuerdo por los armadores intervenientes. Las conferencias pueden ser abiertas a la admisión de nuevos miembros o cerradas.

ii) Compañías o Outsiders

Es el caso de armadores que no se hayan ligados por acuerdo alguno para regular las frecuencias de entrada y salida de los puertos, itinerarios pre-establecidos o tarifas predeterminadas.

Son armadores que operan en competencia directa con las conferencias, libremente, sin ataduras, pero desarrollando el tráfico de manera paralela a ellas, sin obligación alguna de cumplir con las reglas que comprometen a los armadores conferenciados. Por lo tanto, el itinerario podrá realizarse con regularidad o no y las tarifas podrán ser similares o menores, todo lo cual no impide que su operatoria y los servicios que se presten puedan ser tan eficientes como los que ofrezcan los armadores conferenciados.

iii) Consorcios

Se tratan de una forma de explotación de línea regular que consiste en que varias compañías aportan buques o medios financieros para constituir una entidad con un único centro de control de gestión.

1.3.2. TRANSPORTE MARÍTIMO EN RÉGIMEN DE FLETAMENTOS

¿Qué es el régimen de fletamentos o “tramp”?

Es el que se realiza contratando el espacio de carga de un buque, total o parcialmente, para efectuar uno o varios viajes determinados, o bien para utilizarlo por un periodo de tiempo. En el mercado de fletes la relación contractual de transporte entre fletador (cargador que tiene grandes volúmenes de mercancías) y armador fletante (navieros que disponen de buques adecuados) se establece en un documento llamado **póliza de fletamento** (charter party), que coexiste con el conocimiento de embarque.

La modalidad del tráfico “tramp” tiene por característica el ser un tráfico libre por oposición al regular o conferenciado. Es la modalidad usual para el transporte de grandes volúmenes de mercadería a granel, sea líquida o sólida, y de gran número de unidades como automóviles o plantas de fabricación completas.

La contratación de los servicios de utilización de un buque “tramp” puede realizarse principalmente bajo tres modalidades conocidas como servicios charters: el fletamento por viaje (trip charter) el fletamento por tiempo (time charter) y el fletamento a casco desnudo (bareboat charter).



CAPÍTULO SEGUNDO

SUJETOS OPERADORES DE TRANSPORTE MARÍTIMO

¿Qué son los Operadores de Transporte Marítimo?

¿Qué es el transportista?

¿Qué son las agencias generales?

¿Qué son las agencias marítimas?

¿Qué son las empresas de estiba y desestiba?

¿Qué es el usuario o “shipper”?

OPERADORES DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

¿Qué son los operadores de transporte marítimo?

En el transporte marítimo internacional intervienen una serie de personas, naturales o jurídicas, siendo los principales los siguientes:

2.1. Transportista: Porteador Efectivo y Contractual

¿Qué es el transportista?

El Porteador Efectivo, es el transportista marítimo propiamente dicho que celebra el contrato de transporte con el usuario de la mercancía. Cuando se trate de un Armador, Porteador, Naviero, Fletador, Operador de un Buque, ó el Transportador “Shipowner” (el propietario del buque), que contrata el transporte con el porteador efectivo, será considerado como Porteador Contractual.

2.2 Agencias Generales

¿Qué son las agencias generales?

Las Agencias Generales, Agencias Generales de Carga o Agencias de Fletamento “Chartering Broker”, son intermediarios en el transporte por línea regular y actúan por cuenta del transportista principal (porteador efectivo o contractual) en virtud a un contrato de comisión mercantil.

Se encargan de contratar la carga que los buques de su principal requieren embarcar en los puertos del país, pudiendo designar a las agencias marítimas y/o de estiba en los puertos nacionales donde arriben los buques que su principal. Cuando se trata de una Agencia General de Carga, se encargará además de efectuar la consolidación y/o desconsolidación de las mercancías.

2.3. Agencias Marítimas

¿Qué son las agencias marítimas?

Conocidas también como Agencias Portuarias ó “Ships Agent”, son representantes del capitán, de los propietarios, armadores, fletadores, operadores de un buque o de los porteadores efectivos que realizan las gestiones comercial del transporte en cada puerto, tales como los trámites para el movimiento

de la carga, operaciones portuarias conexas a las anteriores, emitir y firmar y cancelar los conocimientos de embarque y demás documentos pertinentes; y otros servicios encomendados por sus representantes. En tal sentido, dentro del transporte marítimo, estos agentes actúan como Transitarios.

2.4. Empresas de Estiba y Desestiba

¿Qué son las empresas de estiba y desestiba?

Son las empresas autorizadas para realizar las operaciones portuarias efectuadas en las faenas de embarque, desembarque, transbordo y movilización de carga en buques, del muelle al buque o viceversa y en la bahía.

Estas empresas pueden ser operadas por los Agentes Generales y Agentes Marítimos previamente autorizadas por la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Asimismo, la cooperativa de trabajadores puede efectuar las labores de estiba y desestiba.

2.5. Usuario o “Shipper”

¿Qué es el usuario o “shipper”?

Se trata del Cargador, quien es el exportador o el importador responsable del embarque de la mercancía que suscribe el contrato de transporte marítimo con el porteador.

Cabe precisar que la presente Guía de Orientación se refiere al dueño de la carga del comercio internacional como Usuario Final.

Considerando que el transporte marítimo y las operaciones portuarias comprenden una serie de servicios que se articulan entre sí, podemos graficar la relación directa existente entre el Usuario y el Porteador de la siguiente manera:



CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO

¿Qué es el contrato de transporte marítimo?

¿Qué es el conocimiento de embarque o “bill of lading”?

¿Qué son los conocimientos de embarque “clean” y “dirty”?

¿Cuáles son los tipos de conocimiento de embarque?

¿Qué es el flete marítimo?

¿Cómo se determina la tarifa del flete, los recargos y los cargos adicionales?

¿Cómo se cotiza el flete en el transporte marítimo por línea regular?

¿Cómo se cotiza el flete en el transporte marítimo por fletamento?

3.1. CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO

¿Qué es el contrato de transporte marítimo?

Según la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos, conocido como las **Reglas de La Haya**, se considera como contrato de transporte aquel comprobado por un Conocimiento de Embarque o por cualquier documento similar que se habilite para el transporte de las mercaderías por mar; así como también al conocimiento o documento similar extendido en virtud de un contrato de fletamento, a partir del cual rigen las relaciones entre el transportador y el tenedor del documento.

¿Quiénes son las partes del contrato de transporte marítimo y cómo se determina sus responsabilidades?

Las relaciones entre el usuario y el porteador no deben verse en forma aislada, ya que al acordar los términos y condiciones del contrato de compra-venta internacional las partes deben decidir entre otras cosas quien se ocupará del transporte, del seguro, del financiamiento, etc.

El contrato de compra-venta es el acuerdo básico de la transacción y establece el marco de los contratos subsiguientes (de transporte, de seguro, de financiamiento, etc). Algunas de las cuestiones principales se tratan en la denominada cláusula de entrega (de las mercancías) o de transporte en la que las partes acuerdan la división entre ellas de los costos y riesgos involucrados en el transporte de las mercancías.

El contrato de compra-venta internacional de mercancías determina quien es responsable de contratar el transporte marítimo y por cuenta de quien y, por tanto, cuales son las condiciones que rigen entre el porteador y el usuario nacional.

Si el usuario nacional es quien contrata el transporte, sus relaciones con el porteador se regirán en base al contrato de transporte marítimo celebrado con éste, que puede o no estar completa y correcta-

mente reflejado en el conocimiento de embarque, y supletoriamente por sus usos y costumbres.

Por otro lado, si el usuario extranjero es quien contrata el transporte, regirá sus relaciones con el porteador en base al contrato de transporte marítimo celebrado con éste. Por su parte, el usuario nacional y el porteador regirán sus relaciones en base a las condiciones del conocimiento de embarque (si éste ha sido transferido, por ejemplo, por endoso), en tanto que si el usuario nacional no tiene una relación contractual con el porteador, solo podrán inferirse ciertas condiciones relativas a la entrega de la carga, ya sea del conocimiento de embarque o de los usos y costumbres.

Los diferentes sistemas legales tratan los términos comerciales de diferente manera y su significado puede ser modificado por acuerdo de las partes, las costumbres del tráfico particular o los usos del puerto de que se trate. Por ello, las partes deben dejar bien en claro el significado del término comercial que deseen utilizar, ya sea mediante una apropiada cláusula de la ley aplicable al contrato o la inclusión de la definición del término comercial acordado o la adopción de alguno de los conjuntos de términos comerciales estándar, por ejemplo las Reglas Internacionales para la Interpretación de los Términos Comerciales de la Cámara de Comercio Internacional (CCI), denominadas comúnmente INCOTERMS.

En el transporte marítimo, los INCOTERMS determinan el significado de ciertas cláusulas de transporte utilizadas en el comercio internacional, precisando los deberes responsabilidades y riesgos del comprador y el vendedor en la compra-venta internacional, a fin de evitar errores de interpretación.

Con el fin de facilitar su utilización, los INCOTERMS se presentan en orden creciente de las obligaciones del vendedor, estableciendo cuatro grupos o categorías:

- Grupo E (EXW), que fija la totalidad de los riesgos y costos a cargo del comprador;



- Grupo F (FOB, FAS, FOB), que establece a cargo del comprador los riesgos y costos inherentes al transporte principal;
- Grupo C (CFR, CIF, CPT, CIP), que establece los costos del transporte principal a cargo del vendedor, mientras que los riesgos inherentes a dicho transporte recaen sobre el comprador;
- Grupo D (DAF, DES, DEQ, DDU, DDP), que establece a cargo del vendedor todos los costos y riesgos hasta el lugar convenido de entrega.

Todos los INCOTERMS se utilizan para la modalidad de transporte marítimo y fluvial. Los INCOTERMS E.X.W., F.C.A., C.P.T., C.I.P., D.A.F. y D.D.U. se utilizan también para la modalidad de transporte por carretera, ferrocarril, marítima y multimodal, en tanto que el INCOTERM D.D.P. sólo se utiliza para la modalidad de transporte marítimo y fluvial, por carretera y ferrocarril.

3.2. CONOCIMIENTO DE EMBARQUE MARÍTIMO

¿Qué es el conocimiento de embarque o "bill of lading"?

El **Conocimiento de Embarque** (Bill of Lading o B/L) es el instrumento que acredita el contrato de transporte por vía marítima o fluvial. Lo confecciona la compañía naviera, su agente naviero o el capitán del barco y en él consta el haber recibido la carga a bordo de la nave para ser transportada al puerto que se indicará en el mismo documento.

El B/L cumple una triple función:

1. Es acuse de recibo de la mercadería extendido por la compañía transportista, así como del estado en que se encuentra al momento de la recepción.
2. Es título representativo de la libre disponibilidad y propiedad de la mercadería a bordo y por lo tanto, permite a su tenedor negociarla o reclamarla del portador.
3. Es prueba de la existencia del Contrato de Transporte Marítimo y de las condiciones en que el mismo se realiza.

El B/L, numerado por el armador o porteador efectivo, aparte de identificar el nombre y dirección del embarcador o shipper (cargador quien hace el embarque); del consignatario (propietario de la mercancía salvo endoso); del notificado (quien debe obtener el endoso del B/L a su favor por parte del consignatario) y de los puertos de embarque y descarga, consigna además, en la parte central en forma detallada el cargamento con referencias de marcas, cantidad, tipo de bultos, descripción de mercancías, pesos, medidas, ubicación y condiciones del flete, así como el cálculo de costes y si el flete ha sido paga-

do en origen (prepaid) o se va a abonar en destino (collect) y la refrenda en lo que se refiere al estado de las mercancías.

CONSIGNANTE SHIPPER
 Persona natural o jurídica que envía mercancías a un consignatario en el país o hacia el exterior.

CONSIGNATARIO
 Persona natural o jurídica a cuyo nombre se encuentra manifestada la mercancía o que la adquiere por endoso del documento de transporte.

¿Qué son los conocimientos de embarque "clean" y "dirty"?

En cuanto al acuse de recibo en función al estado de las mercancías, el Conocimiento de Embarque puede ser:

- **LIMPIO (clean);** aquel en que reconoce que las mercancías han sido recibidas a bordo al parecer en perfecto estado y condición aparente, puesto que el buque no abre bultos ni comprueba contenidos.
- **SUCIO (dirty);** aquel en que se consignan reservas u observaciones con respecto al estado y condición de la mercancías, tales como "bultos manchados y con posible derrame", "bulto desgarrado", "embalaje deficiente" u otras. Estas observaciones impedirán utilizar el B/L para la negociación de la carta de crédito siendo necesario sustituir la mercancía averiada o cancelar su embarque.

¿Cuáles son los tipos de Conocimiento de Embarque?

Los principales son los siguientes:

- B/L on Board (Mercancía embarcada) se emite cuando la mercancía ha sido cargada a bordo y estibada en las bodegas del barco.
- B/L Clean on Board (Limpio a bordo) se emite cuando la naviera manifiesta que el embarque se encuentra en bodega aparentemente en buen estado y sin observación.
- B/L Unclean on Board (Sucio a bordo) se emite cuando la naviera manifiesta que hay observaciones en el embarque.
- B/L on Deck (Sobre cubierta del barco) se emite cuando la mercancía no se transporta en bodega.
- B/L Received for Shipment (Recibido para embarque posterior) se emite cuando el transportista recibió la mercancía.
- B/L Straight (Directo) se emite cuando el transbordo no está permitido. La mercancía llega en la misma nave en que fue embarcada.
- B/L Trought (Corrido) se emite cuando los transbordos están permitidos por la necesidad que intervengan diferentes naves en puertos intermedios de la ruta de destino.
- B/L Master o B/L Madre, se emite cuando hay mercancía consolidada de varios compradores. Un contenedor debe estar amparado en un solo B/L.
- B/L Hijas se emite al momento de desconsolidar la carga. Las B/L Hijas anulan a la B/L Madre, pues con un B/L Master no se puede despachar la mercancía.

Usualmente, el B/L en cuanto título de crédito suele ser "A la orden de" (especificando el nombre del consignatario), lo cual permite su transmisión por endoso como su negociación en banca. Menos usado es el B/L "Al Portador" (no se especifica al consignatario considerándose como tal al tenedor), lo cual significa su transmisión por simple entrega y máxima facilidad de negociación bancaria. Sin embargo los riesgos derivados de pérdidas o extravíos hacen que se usen poco.

3.3. EL FLETE MARÍTIMO

¿Qué es el flete?

Es el precio del transporte marítimo o del servicio de la utilización del buque. En el flete influyen una amplia gama de factores como la naturaleza y característica de la mercancía, la rapidez, el riesgo, el factor de estiba (relación entre el espacio m³ y el peso TM que ocupa en bodega) así como los gastos portuarios considerando todas sus fases (carga o embarque en el puerto de origen, estiba, transporte, desestiba y descarga o desembarque en el puerto de destino).



MODALIDADES DE FLETE

De ida:

- Desde A hasta B = Carga
- Desde B hasta C = Estiba

En viceversa:

- Desde C hasta B = Desestiba
- Desde B hasta A = Descarga

3.3.1. TARIFA DEL FLETE

¿Cómo se determina la tarifa del flete, recargos y los cargos adicionales?

La tarifa del flete y los conceptos incluidos en ella son determinados y estipulados por el porteador y el usuario en el contrato de transporte marítimo, cuyas condiciones pueden pactarse de la siguiente manera:

a) Transporte marítimo de "puerto a puerto"

El elemento central de la tarifa es el flete marítimo básico. Al haberse convertido el contenedor en la unidad de carga, se ha simplificado y se cobra al usuario que embarca un contenedor de carga completa (F.C.L.) un nivel de flete marítimo básico por contenedor (F.C.L.) aplicable a la clase correspondiente a la mercadería (C.B.R. o Container Box Rate), en lugar de hacerlo por las toneladas de carga dentro del contenedor.

b) Transporte marítimo de "puerta a puerta"

La tarifa integral de punto de origen a punto de destino deben de considerar las tarifas de transporte terrestre ("inland haulage") y los costos de manipuleo en el terminal portuario. Así han surgido dos sistemas alternativos:

- Una tarifa de tres partes que incorpora al flete marítimo los gastos de terminal en ambos extremos: flete terrestre (en origen) + flete marítimo + flete terrestre (en destino);
- Una tarifa de cinco partes: flete terrestre (en origen) + gastos de terminal (puerto de embarque) + flete marítimo + gastos de terminal (puerto de descarga) + flete terrestre (en destino).



El usuario tiene la opción de excluir las porciones terrestres, en cuyo caso el porteador no cobra nada por el transporte terrestre. Sin embargo, el porteador controla la movilización por el terminal portuario, por lo que los gastos de terminal no son opcionales.

c) Transporte marítimo de “puerto a puerta”

Se excluyen del flete que cobra el porteador el flete terrestre en origen y los gastos de terminal en el puerto de embarque.

d) Transporte marítimo de “puerto a puerto”

Se excluyen del flete que cobra el porteador los gastos de terminal en el puerto de descarga y el flete terrestre en destino.

3.3.2. RECARGOS AL FLETE MARÍTIMO

Los recargos al flete marítimo se aplican para hacer frente a los costos adicionales que incurre el porteador que son de carácter temporal, de modo de evitar el tener que modificar la tarifa de fletes con demasiada frecuencia.

a) El recargo por combustible (B.S. o bunker surcharge/b.A.F. O bunker adjustment factor)

Se requiere mantener niveles de flete estables ante cambios reiterados o imprevistos en el precio del combustible (principalmente por fluctuaciones en la cotización internacional del petróleo) y, eventualmente, los costos de combustible que son irreversibles se incorporan en el flete marítimo básico y queda un B.S./B.A.F. residual.

b) El recargo por ajuste monetario (C.S. o currency surcharge/c.A.F. o currency adjustment factor)

Se aplica desde que un porteador incurre costos en diferentes monedas y diferentes porteadores incurren el mismo rubro de costos en diferentes monedas. Estos costos se ajustan en relación con la moneda de la tarifa (usualmente el dólar americano). Para ello, se selecciona una canasta ponderada de monedas y el C.S./C.A.F. se mueve en la medida que el nivel ponderado se mueve contra el dólar americano (se pueden aplicar diferentes C.S./C.A.F. en distintas áreas geográficas).

c) Los gastos de terminal (T.H.C. o terminal handling charge)

Consiste en una suma fija por contenedor que el porteador cobra al usuario, usualmente como un recargo al flete marítimo. Suele variar en función del puerto de que se trate, y los conceptos incluidos en el T.H.C. y los que no lo están también pueden variar.

El T.H.C. sólo se aplica a puertos extranjeros (cuando los gastos de terminal no están incorporados a la tarifa básica). En el puerto de destino lo paga el comprador extranjero, en el caso de carga de exportación. En el puerto de origen lo paga el vendedor extranjero, en el caso de carga de importación.

3.3.3 CARGOS ADICIONALES

También pueden haber cargos adicionales a la carga, aplicables cuando la manipulación y/o el transporte es más difícil o más costoso (por ejemplo, cargas pesadas o especiales, trasbordos o puertos que requieren cobertura adicional de seguro por riesgo de guerra, etc.).

3.3.4. CARGOS OPCIONALES EN DESTINO

Cuando el porteador o sus agentes presentan servicios por cuenta del usuario (por ejemplo, vaciado del contenedor, despacho aduanero, etc.).

La práctica es variada en cuanto a los cobros por los servicios provistos por el porteador que deben figurar en el conocimiento de embarque. Lo usual es que deberían incluirse el flete marítimo básico y los recargos (cuando no se hace una remisión general a un “flete según contrato”), así como los cargos adicionales. Sin embargo, los cargos opcionales usualmente son facturados y cobrados al usuario por el agente general o el agente marítimo.

Se hace referencia a un flete “all-in” (A.I. o all inclusive), cuando no se incluye por separado recargos al flete (por combustible, por ajuste monetario, etc), los que se consideran incluidos en el flete marítimo.

3.4. COTIZACIÓN DE TARIFAS EN EL TRANSPORTE DE LÍNEA REGULAR

¿Cómo se cotiza las tarifas en el transporte marítimo por línea regular?

El contrato de transporte marítimo establece el nivel del flete marítimo y lo que éste incluye. Si bien el transporte marítimo claramente está incluido en el flete marítimo, el contrato debe establecer cómo serán asignados entre el usuario y el porteador los costos de embarque y descarga, estiba y desestiba, trincado y destrincado de los contenedores.

El aspecto fundamental en el transporte marítimo es el de conocer las condiciones en que se contrata el flete y qué operaciones y gastos previos y posteriores al embarque están incluidos en el flete y cuáles no. En el transporte de línea regular el flete está sujeto a una serie de alteraciones que inciden en el flete básico, unas en sentido de incrementarlo, llamadas factores de ajuste (adjustment factors) o recargos (surcharges), y otras en sentido de rebaja (rebates) o descuentos (allowances).

Entre los criterios para la fijación de tarifas básicas se considera la naturaleza de la mercancía, su valor comercial, embalaje, factor y tipo de estiba, ruta, puertos y modalidad del transporte, desembarque, etc.

LOS RECARGOS MÁS IMPORTANTES	
Combustible	BS-bunker surcharge o BAF-bunker adjustment factor
Congestión en los puertos	CS-congestion surcharge
Ajuste cambiario	CAF-currency adjustment factor
Peso excesivo de carga suelta de más de 5 toneladas	EWS-extra weight surcharge
Longitud excesiva de más de 12 metros	ELS-extra length surcharge
Cobro de flete en destino	Collect surcharge
Mercancía peligrosa	Recargo IMO
Seguridad de carga	SEC
Manipulación de carga	THC, etc.

LOS DESCUENTOS MÁS FRECUENTES	
Carga paletizada	PA-pallet allowance
Carga completa de contenedor	FCLA-full container load allowance
Contrato de fidelidad	Merchants contract en el que el cargador se compromete a transportar su carga en buques de la conferencia
Donaciones a instituciones de servicio social	

¿Cuáles son los tipos de fletes en línea regular?

Los principales términos utilizados en los contratos de transporte marítimo, según la forma en que se hayan distribuido los gastos de carga y descarga, son los siguientes:

3.4.1. "Liner Terms"

Es el flete que involucra a todas las fases del transporte marítimo (carga en puerto de embarque, estiba, transporte, desestiba y descarga en puerto de destino). Incluye el costo de manipuleo en los puertos de embarque y descarga según la costumbre de esos puertos.

El término "full liner terms" (F.L.T.) significa que es "liner-in" en el puerto de embarque y "liner-out" en el puerto de descarga y, por tanto, es sinónimo de "liner terms".

La costumbre del puerto varía ampliamente de país a país y, dentro de los países, de puerto a puerto. En algunos países, el flete marítimo excluye todos los costos de manipuleo mientras que otros, se incluye el manipuleo entre la bodega y la borda del buque o el muelle o incluso el lugar de reposo de la carga (lugar de apilamiento en caso de contenedores).

Por tanto, los términos embarque y descarga y las estipulaciones en el contrato de transporte referidas a estos deben interpretarse de acuerdo a la costumbre en el puerto respectivo (a menos que tal costumbre contradiga o varíe estipulaciones expresas en el contrato).

La responsabilidad primaria del usuario es entregar el contenedor al costado del buque en el puerto de embarque, de forma tal que permita a éste tomar el contenedor con su propia grúa. El usuario debe proveer y pagar el personal y equipos necesarios en tierra y el buque debe izar el contenedor y embarcarlo.

En el caso de la descarga la responsabilidad primaria del usuario es recibir a su costo el contenedor al costado del buque en el puerto de descarga, no más allá del alcance de la grúa del buque. El buque debe izar el contenedor y descargarlo y el usuario debe proveer y pagar el personal y equipos necesarios en tierra.

Esta alternativa también se denomina de "gancho a gancho" y la intención es que el porteador disponga y pague todo el trabajo dentro del período de "gancho a gancho". Esto significa, que el flete marítimo cubre el período desde que el contenedor ha sido enganchado en la grúa del buque en el puerto de embarque, hasta que el contenedor ha sido descargado al costado del buque y se encuentra listo para ser desenganchado de la grúa en el puerto de descarga.

En el caso de carga de exportación:

Por cuenta del usuario:	Por cuenta del porteador:
Preparación y enganche del contenedor en muelle (básicamente el aseguramiento del spreader de la grúa en los esquineros superiores del contenedor a menos que la tecnología naviera utilizada lo asegure automáticamente).	<ul style="list-style-type: none"> Izada del contenedor con la grúa del buque y embarque, Desenganche del contenedor a borde, Aseguramiento del contenedor y trincado.

En el caso de carga de importación:

Por cuenta del usuario:	Por cuenta del porteador:
Desenganche del contenedor en el muelle.	<ul style="list-style-type: none"> Destrincado del contenedor, Preparación y enganche del contenedor abordado, Izada del contenedor con la grúa del buque y descarga a muelle.

3.4.2. "Free In" (F.I.)

Es el flete que comprende el transporte, desestiba y descarga en el puerto de destino. Supone que el vendedor se hizo cargo de los gastos de carga y estiba en el puerto de embarque.

3.4.3. "Free Out" (F.O.)

Es el flete que comprende la carga en el puer-



to de embarque estiba y transporte. Supone que el comprador se hace cargo de los gastos de desestiba y descarga en el puerto de destino.

3.4.4. "Free In And Out" (F.I.O.)

Significa que el usuario debe embarcar la carga y ponerla en la bodega del buque, así como de retirarla de la bodega y descargarla, libre de riesgo, responsabilidad y costo para el porteador. Este flete que comprende sólo el transporte, pero no involucra la carga y estiba en el puerto de embarque ni tampoco la desestiba y descarga en el puerto de destino.

3.4.5. "Free in out Stowed" (F.I.O.S.)

Es el flete que comprende el transporte y los gastos que origina la estiba a bordo; lo que significa que el usuario, además de embarcar la carga y ponerla en la bodega del buque, y retirarla de la bodega y descargarla, debe estibarla y desestimarla en la bodega del buque, libre de riesgo, responsabilidad, y costo para el porteador.

3.4.6. "Free in out Stowed and Trimmed" (F.I.O.S.T.)

Es el flete igual al FIOS, pero sumándole los gastos por movimiento de la mercadería en bodega a fin de lograr el equilibrio necesario para el transporte.

3.4.7. "Flost Lashd Secured"

Es una extensión del FIOST, agregándole el trincado y asegurado de la carga para seguridad en la navegación.

3.4.8. "Free In/Liner Out" (F.I.L.O.)

Es posible asignar al usuario sólo el costo de embarque, o embarque/estiba, o embarque/estiba/trincado (F.I.L.O o "free in/liner out").

3.4.9. "Liner In/Free Out" (L.I.F.O)

Es posible asignar al usuario sólo el costo de descarga, o descarga/desestiba, o descarga/desestima/destrincado (L.I.F.O o "liner in/free out").

3.5. FORMAS DE PAGO DEL FLETE

¿Cuáles son las formas de pago del flete?

El pago de los fletes suelen ser:

- Flete Prepagado (Prepaid): cancelado antes del embarque.

- Flete Por Cobrar (Collect): cancelado en destino por quien recibe la mercancía.
- Flete de Retorno (Return): que lo paga el que contrató el transporte y tiene derecho de la mercancía.

3.6. COTIZACIÓN DE TARIFAS EN EL RÉGIMEN DE FLETAMENTOS

¿Cómo se cotiza el flete en el transporte marítimo por fletamento?

El flete en el transporte del régimen de fletamentos está sujeto a negociación según las leyes del mercado y tienen un papel relevante los agentes de fletamentos (chartering brokers).

De forma análoga al transporte de línea regular, en el transporte en régimen de fletamentos se utilizan los mismos términos en relación a cómo se contraten los gastos de carga (in), como la descarga (out). El tiempo de plancha es el plazo establecido de común acuerdo entre el fletador y el armador fletante, para que el barco permanezca en puerto dedicado a las operaciones de carga (en origen) y descarga (en destino) de la mercancía.

Si el fletador deja de embarcar la cantidad de carga contratada o embarca una cantidad inferior (falso flete) está obligado a pagar el flete por toda la cantidad. Si se desiste de cargar la mercancía (semi flete) está obligado a resarcir al armador fletante con un importe igual a la mitad del flete convenido.

Entre las unidades de uso más frecuente en el régimen de fletamentos se encuentran:

- Flete por Peso:
 - Tonelada Corta (Short Ton) = 2.000 lbs = 907 kg
 - Tonelada Larga (Long Ton) = 2.240 lbs = 1.016 kg
 - Tonelada Métrica (Metric Ton) = 2.204 lbs = 1.000 kg
- Flete por volumen: se mide en metros cúbicos.
- Flete lineal por superficie: se mide en metros lineales o metros cuadrados
- Flete por valor o Advalorem: se aplica un porcentaje sobre el valor de la carga
- Flete por precio global: se aplica en los casos de cargamentos completos.

SERVICIO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL DE CARGA²

	Tipo de Transporte		Operador Gestor	Flete
Línea Regular	Conferenciado		Agente Naviero o "Transitario"	Tarifas conferenciadas
	No conferenciado			Tarifas no conferenciadas
Fletamento (no regular)	Cesión a casco desnudo		Agente Fletador y Corredor de Fletamento	Pactado según el mercado libre de fletes
	Locación	Tiempo		
		Viaje		

² Fuente: Ruibal Handabaka, Alberto. *Gestión Logística de la Distribución Física Internacional*. Pág. 182.

MERCANCÍAS Y CARGA MARÍTIMA

¿Qué es la carga marítima?

¿Qué tipos de carga pueden ser transportadas por vía marítima?

¿Qué mercancías no pueden transportarse por vía marítima?

¿Qué son las mercancías peligrosas?

¿Qué son las mercancías restringidas? ¿Qué autoridades las controlan?

¿Qué es el contenedor?

¿Cuáles son los tipos de contenedor?

¿Cómo se realizan las expediciones en los contenedores?

4.1. CARGA MARÍTIMA

¿Qué es la carga marítima?

La carga es el conjunto de bienes o mercancías protegidas por un embalaje apropiado que permite agilizar la manipulación, embarque, descarga o transporte marítimo. Sin embargo, existe carga que no requiere embalaje por la naturaleza de la mercancía; por ejemplo: la mercancía líquida a granel, gas licuado, etc.

4.2. TIPOS DE CARGA

¿Qué tipos de carga pueden ser transportadas por vía marítima?

En el transporte internacional, existen los siguientes tipos de carga, algunas de las principales se transportan atendiendo a los códigos recomendados por la Organización Marítima Internacional (OMI) de las Naciones Unidas.

Entre los principales códigos establecidos por la OMI vinculados a la carga marítima podemos mencionar al Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG); el Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel (Código de Cargas a Granel); así como el Código internacional para el Transporte de Grano.

4.2.1. CARGA GENERAL: puede ser suelta y unitarizada.

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

4.2.2. CARGA A GRANEL: donde la carga es la propia mercancía, puede ser líquida y sólida o seca:

- Los graneles sólidos se almacenan generalmente en tanques, se desplazan por fajas transportadoras y son transportados en las bodegas del buque; encontrándose en este grupo los minerales, productos alimenticios (azúcar, trigo, café, soya, harina de pescado, etc.).
- Los graneles líquidos se almacenan generalmente en silos, se desplazan por ductos y son transportadas en los tanques del buque o vagones-tanque; encontrándose en este grupo los químicos, combustibles, lubricantes, productos alimenticios (vino, cerveza, leche, melazas, etc.).

En el transporte marítimo, la movilización de la carga se realiza mediante el bombeo o succión, cucharones de almeja y otros elementos mecánicos.

4.2.3. CARGA PERECIBLE

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

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

En el grupo de carga perecible, podemos considerar a la Carga Húmeda,³ aquella por su naturaleza

³ Fuente: <http://es.lancargo.com/servicios/percederos/>



genera una gran cantidad de líquido o vapor y requiere de embalaje especial para evitar derrames o filtraciones que pudieran producir corrosión a los metales de los aviones, o dañar a otras cargas. Dentro de la carga húmeda podemos considerar: mariscos, pescado fresco, aceitunas en salmuera, cueros salados para curtiembre, carnes, jugos, etc.

4.2.4. CARGA FRÁGIL

Consisten en productos susceptibles de dañarse o destruirse con rapidez y facilidad, por lo cual requieren ser manipulados con extremo cuidado, utilizando materiales de embalaje adicionales tales como el plástico, espuma de poliuretano, tecnopor, zunchos, trincas, material sintético o metálico, etc., además de etiquetar la carga con señales o instrucciones de manipulación. En tal sentido, existen instrucciones para realizar una cuidadosa manipulación durante el embarque o desembarque, durante el transporte y durante el almacenamiento o bodegaje de una carga frágil.

4.2.5 CARGA PELIGROSA

La carga peligrosa consiste en materias u objetos que presentan riesgo para la salud, para la seguridad o que pueden producir daños en el medio ambiente, en las propiedades o a las personas. En los ámbitos del transporte y de la seguridad para la salud o etiquetado se utiliza el término sustancia o preparado peligroso.

Según el tipo de mercancía y el riesgo que pueden representar, la ONU ha formulado una lista que clasifica a cada grupo de mercancías en función a su grado de riesgo:

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

Clase 1: Materias y objetos explosivos

Son materias u objetos que, debido a una reacción química desprenden gases a una temperatura o velocidad que puedan producir daños o reacciones exotérmicas⁴. Dentro de esta clase las materias y los objetos se subdividen en función del riesgo de explosión en masa, de proyección o de incendio. Ejemplos: fuegos artificiales, bengalas, bombas, cohetes, municiones, mechas, detonadores.



Etiqueta genérica para materiales clase 1

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

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

Clase 2: Gases

Son materias que a presión normal y 20° C se encuentran en estado gaseoso o bien con una presión de vapor superior a 3 bares a 50° C. Los gases pueden presentarse licuados, comprimidos o refrigerados. En función de sus propiedades pueden clasificarse como asfixiantes, comburentes, inflamables o tóxicos. En virtud de esta clasificación se establecen tres divisiones.

2.1 Gases inflamables son aquellos que a 20°C y a una presión de 101,3 kPa:

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

Esto es, resumiendo, gases que pueden inflamarse en contacto con una fuente de calor. Ejm.: propileno, etano, butano.

2.2 Gases no inflamables no tóxicos Son gases que:

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

2.3 Gases tóxicos Pueden producir, por inhalación, efectos agudos o crónicos o irritantes, e incluso la muerte. Los gases tóxicos pueden, además, ser inflamables, corrosivos o comburentes. Ejm.: cloro.



2.1 Gases inflamables 2.2 Gases no tóxicos 2.3 Gases tóxicos

Clase 3: Líquidos inflamables

Son líquidos cuyo punto de inflamación⁵ es de 60°C. Estas materias pueden presentar, además, características tóxicas o corrosivas. Ejm.: tolueno, aguarrás, gasolina, pinturas, barnices.

La clase 3 comprende las siguientes sustancias:

1. Líquidos inflamables.
2. Explosivos líquidos insensibles.



Clase 3

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

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



Clase 4.1

Clase 4.2: Materias que pueden experimentar inflamación espontánea

Son materias que en contacto con el aire pueden calentarse o inflamarse y arder. Ej. fósforo blanco, residuos de lana sucia, papel tratado con aceite no saturados, etc.

Se tratan de sustancias que pueden experimentar calentamiento espontáneo en las condiciones que acontecen durante el transporte.



Clase 4.2

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

Son materias u objetos que, en contacto con el agua reaccionan desprendiendo gases inflamables o que pueden formar mezclas explosivas con el aire.

Ejm.: bario, calcio, amalgama líquida de metales alcalinos.



Clase 4.3

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

Clase 5.1: Materias comburentes

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



Clase 5.1
Materias comburentes

Las mezclas de sustancias comburentes con materias combustibles, e incluso con materias como azúcar, harina, aceites comestibles, aceites minerales, son peligrosas. En contacto con ácidos líquidos, la mayoría de las sustancias comburentes producen una reacción violenta con desprendimiento de gases tóxicos.

Clase 5.2: Peróxidos orgánicos

Los peróxidos orgánicos son sustancias susceptibles de experimentar descomposición exotérmica

⁵ Temperatura más baja a la que los vapores de un líquido forman con el aire una mezcla inflamable. No debe confundirse con el punto de ignición que es la temperatura a la que hay que elevar la mezcla aire-vapores para provocar realmente una explosión.



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



Clase 5.1
Peróxidos orgánicos

Los peróxidos orgánicos se dividen en:

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

Clase 6.1: Materias tóxicas

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



Clase 6.1

Por su propia naturaleza, estas sustancias entrañan el riesgo de envenenamiento si entran en contacto con el cuerpo humano. Casi todas las sustancias tóxicas desprenden gases tóxicos si un incendio las afecta o si se calientan hasta su descomposición.

- Materias de las que se sabe o se cree que contienen agentes patógenos, es decir, microorganismos (bacterias, virus, priones) que pueden provocar enfermedades a los animales o a los seres humanos. Ej. muestras de diagnóstico o ensayo.

Clase 6.2: Materias infecciosas

- Productos biológicos, productos derivados de organismos vivos que requieran de tratamiento espacial para su transporte. Ejm.: material destinado a la confección de vacunas para seres humanos o animales.



Clase 6.2

- Cultivos, de laboratorio para el estudio de enfermedades humanas o animales.

- Especímenes de pacientes: Materiales animales o humanos extraídos de pacientes. Ejm.: secreciones, excrementos, sangre o tejidos celulares.
- Microorganismos genéticamente modificados: cualquier organismo que ha sido modificado mediante ingeniería genética que no se produce de forma natural.
- Desechos médicos o clínicos: material descartable de la práctica clínica en humanos o animales o bien de investigación biológica.

Clase 7: Materias radioactivas

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



Clase 7

Clase 8: Materias corrosivas

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



Clase 8

Todas las sustancias de la presente clase tienen efectos destructivos en mayor o menor grado sobre materiales los metales o los textiles.

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

Clase 9: Materias y objetos que presentan peligros diversos

Son materias que suponen algún tipo de peligro no contemplado entre los anteriores: dioxinas, polvos finos que pueden provocar daños en las vías respiratorias, pilas de litio, materias peligrosas para el medio ambiente, dentro de esta categoría la mercancía



Clase 9

más común es el Hielo seco (CO₂) que se usa para refrigerar diversos productos. Las sustancias que se transportan o se presentan para su transporte a temperaturas iguales a 100°C.

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

4.3. MERCANCÍAS RESTRINGIDAS

¿Qué son las mercancías restringidas?

Las mercancías restringidas son aquellas que para su ingreso o salida del país requieren del cumplimiento de requisitos establecidos en la legislación pertinente, como autorizaciones, permisos, certificados, declaración jurada.

A diferencia de las mercancías peligrosas, que se determinan en función a sus grados de riesgo y naturaleza, las mercancías restringidas, son establecidas por autoridades del Estado por razones ajenas al medio de transporte utilizado y son aplicadas durante su ingreso o salida.

¿Qué autoridades controlan las mercancías?

Las autoridades que controlan el ingreso y/o salida de las mercancías restringidas son dependencias de los ministerios, los cuales señalamos a continuación:

Ministerio de la Producción - PRODUCE
Viceministerio de Pesquería.
DIQPF – Dirección de Insumos Químicos y Productos Fiscalizados.
OTO/PERÚ – Oficina Técnica de Ozono.
Otras dependencias pertenecientes al PRODUCE.
Ministerio de Agricultura – MINAG
SENASA – Servicio Nacional de Sanidad Agraria.
Otras dependencias pertenecientes al MINAG.
Ministerio del Interior – MININTER
DICSCAMEC - Dirección General de Control de Servicios de Seguridad, Control de Armas, Munición y Explosivos de Uso Civil.
Otras dependencias pertenecientes al MININTER.

Ministerio de Salud – MINSA
DIGEMID – Dirección General de Medicamentos, Insumos y Drogas.
DIGESA – Dirección General de Salud Ambiental.
Otras dependencias pertenecientes al MINSA.
Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC
Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
Ministerio de Relaciones Exteriores – MRREE
Ministerio de Relaciones Exteriores.
Ministerio de Educación – MINED
Instituto Nacional de Cultura Biblioteca Nacional, Archivo General de la Nación.
Otras dependencias del Ministerio de Educación.
Ministerio de Energía y Minas – MEM
IPEN - Instituto Peruano de Energía Nuclear.
Otras dependencias pertenecientes al MEM.
Ministerio de Comercio Exterior y Turismo – MINCETUR
DNT- Dirección Nacional de Turismo.
Otras dependencias pertenecientes al MINCETUR.

Fuente: SUNAT

¿Cuáles son las mercancías restringidas inspeccionadas?

i. Animales y Plantas

El Servicio Nacional de Sanidad Agraria (SENASA) es la entidad del Estado que autoriza el ingreso y salida de productos y subproductos, de origen animal y vegetal; emitiendo para tal efecto los Permisos Zoonosanitarios y Fitosanitarios, respectivamente; tomando en consideración las categorías de riesgo establecidas en sus normas reglamentarias. Para tal sentido, cuentan con inspectores encargados de verificar físicamente la mercancía cuando corresponda, quienes emiten los resultados en las actas o permisos respectivos. Para mayor información comunicarse al (01) – 5751599, escribir al correo electrónico: postmaster@sena-sa.gob.pe o visitar www.sena-sa.gob.pe



ii. Recursos naturales

El ingreso o salida de la flora y fauna silvestre (que incluye todo animal o planta vivo o muerto y toda parte o derivado de éstos fácilmente identificables y que se encuentren en los Apéndices de la Convención sobre el Comercio Internacional de especies amenazadas de flora y fauna silvestres) requiere del Permiso de CITES. La flora y fauna silvestre, o declarada por la Autoridad Nacional en vías de extinción, en peligro o en amenaza, que no estén en los Apéndices CITES requieren del permiso del Ministerio de Agricultura a través de su Dirección General Forestal y de Fauna Silvestre.

iii. Bienes Culturales. Verificación de Réplicas y Souvenirs

En la Sala de Embarque funciona el módulo de verificación de réplicas de América Latina en el aeropuerto internacional Jorge Chávez, a cargo de peritos especializados de historia del arte y de arqueología del Instituto Nacional de Cultura (INC). Se encargan de expedir los certificados correspondientes para las réplicas de piezas culturales peruanas para autenticar su condición de réplica en otros aeropuertos. Para tal efecto, verifican que los objetos que portan los pasajeros no pertenezcan al patrimonio cultural de la Nación, inspeccionando tanto réplicas y recreaciones, obras de arte peruano u extranjero, para lo cual se entrega un Acta de Verificación. De verificarse que se trata de piezas auténticas cuya tenencia sea irregular, se ordenará su incautación.

Con este servicio, no sólo se evita que valiosas piezas de nuestro legado cultural salgan de nuestro país, sino que los turistas puedan hacer de inmediato la verificación de sus réplicas y souvenirs, evitando las incautaciones innecesarias que tanta molestia les causó en el pasado. Mayor información en www.inc.gob.pe

4.4. TRANSPORTE MARÍTIMO DE CONTENEDORES

¿Qué es el contenedor?

La evolución del transporte marítimo comprende, entre otros aspectos, la utilización de los contenedores, lo que inclusive ha significado la construcción de navíos especializados denominados buques porta contenedores (container carriers).

De acuerdo con el Convenio de Contenedores de 1972, un contenedor es un elemento auxiliar de transporte, de carácter permanente, concebido para facilitar el transporte de mercancías sin ruptura de carga por uno o varios medios de transporte, ideado de forma que resulte fácil de cargar o descargar.

En la práctica, un contenedor es un gran cajón de dimensiones normalizadas, que por ello simplifica enormemente las operaciones de carga, descarga o transbordo, disminuye los robos y da una mejor protección a la mercancía. Es el mejor embalaje durante el transporte y puede ser isoterma, frigorífico, calorífico, de temperatura controlada, plegable para el transporte en vacío etc.

¿Cuáles son los tipos de contenedor?

- “Box” (Cerrado): Es el de más frecuente utilización. Dotado de puertas en el testero se carga a través de ellas con la ayuda de carretillas o transpaletas.
- “Open side” (De Costado Abierto): Cuando la mercancía a cargar, a causa de su longitud, resulta de difícil manejo a través del testero, se utilizan contenedores abiertos por el costado para facilitar la operación.
- “Open top” (De Techo abierto): Cuando el volumen de la mercancía hace difícil el manejo a través del testero o del costado, se utilizan contenedores abiertos por el techo para poder cargar con grúas.
- “Flat” (Plataforma): Cuando por sus características geométricas, el equipo a transportar no encaja en ninguno de los casos anteriores, se utilizan contenedores abiertos que consisten en plataformas con mamparas abatibles en los testeros.
- “Tank” (Cisternas): Para transportar líquidos.
- “Big Bag” (Flexible): Se trata de un saco de gran capacidad elaborado generalmente con fibras sintéticas y dotado de anillos para izado.
- “Back Rag”: Para transporte de vehículos, montacargas, tractores etc.
- “High Cube”: Para mercancía ligera. En la práctica, las dimensiones exteriores de los contenedores convencionales marítimos más utilizadas son (en pies y pulgadas):

- Longitud: 20', 30', 35', 40', 45', 48', 53'.
- Anchura : 8', 8'6"
- Altura : 8', 8'6", 9'6"

Los contenedores más usados son los de 20' y 40', con 8' de ancho y 8'6" de alto.

La unidad de medida del contenedor es el TEU (Twenty Feet Equivalent Unit) que describe al contenedor de 20 TM. Se dice por ejemplo que un buque transporta 2.500 TEU.

Contenedor Standard para carga no perecedera (20 pies)

- Dimensiones externas: largo: 6,058m / ancho: 2,438m / altura: 2,591m
- Dimensiones internas: largo: 5,910m / ancho: 2,346m / altura: 2,388m
- Abertura de la puerta: ancho: 2,340m / altura: 2,282m
- Cubaje: 33,2 m³
- Peso Máx.: 24.000 kg / Tara: 2.080 kg / Carga: 21.920 kg
- Características: Corner casting para movilización con carga.



Contenedor Standard para carga no perecedera (40 pies)

- Dimensiones externas: largo: 12,192m / ancho: 2,438m / altura: 2,591m
- Dimensiones internas: largo: 12,044m / ancho: 2,342m / altura: 2,380m
- Abertura de la puerta: ancho: 2,337m / altura: 2,280m
- Cubaje: 67,6 m³
- Peso Máx.: 30.480 kg / Tara: 3.550 kg / Carga: 26.930 kg
- Características: Corner casting para movilización con carga.



Contenedor High Cube

- Dimensiones externas: largo: 12,192m / ancho: 2,438m / altura: 2,895m
- Dimensiones internas: largo: 12,032m / ancho: 2,350m / altura: 2,695m
- Abertura de la puerta: ancho: 2,338m / altura: 2,585m
- Cubaje: 76,2 m³
- Peso Máx.: 30.480 kg / Tara: 4.150 kg / Carga: 26.330 kg
- Características: Corner para movilización con carga.

Contenedor Plataforma de 20/40 pies

- Dimensiones externas: largo: 6,058m / 12,192m / ancho: 2,438m / 2,438m / altura: 226m / 628m
- Dimensiones internas: largo plataforma: 6,020m / 12,150m / ancho plataforma: 2,413m / altura: 2,290m
- Cubaje: 29/67 m³
- Características: bolsa para movilización con carga, Plataforma de acero, izamiento por arriba.



Flack Rack de 20/40 pies

- Dimensiones externas: largo: 6.058/12.192 - ancho: 2.438/2.438
- Altura: 2.591/2.591 - altura doblado: 555/700 - Altura plataforma: 271/605.
- Dimensiones internas: acceso de carga por la parte superior: 5.9081/12.020
- Acceso de carga por el costado: 5.508/11.730 - Ancho: 2.387/2.230 - ancho:
- Entre batientes: 2.182/2.230 ancho. Entre columnas: 2.190/2.100 - Altura: 2.320/1.986
- Cubaje: 28,9/67 m³ - Peso Máx.: 25.400/45.000 kg / Tara: 2.845/5.180 kg / Carga: 22.555/39.820 kg
- Características: Paneles doblables por resortes. Bolsa para movilización con carga.



Contenedor Tanque

- Dimensiones externas:
- Largo: 6.058
- Ancho: 2.438
- Altura: 2.591





Contenedor Refrigerado (20 pies)

- Dimensiones externas: largo:6.058 / ancho: 2.438 / altura: 2.591
- Dimensiones internas: largo: 5.498 / ancho: 2.270 / altura: 2.267
- Abertura de la puerta: ancho: 2.270 / altura: 2.210
- Cubaje: 28,3 m³
- Peso Máx: 25.400 kg / Tara: 3.040 kg / Carga: 22.360 kg

Contenedor Refrigerado (40 pies)

- Dimensiones externas: largo:12,192 / 2,438 / altura: 2.590
- Dimensiones internas: largo: 11,570/ ancho: 2,285 / altura: 2.267
- Abertura de la puerta: ancho: 2,285 / altura: 2.210
- Cubaje: 58,4 m³
- Peso Máx: 26.000 kg / Tara: 3.480 kg
- Características: Piso de aluminio. Puertas de acero reforzadas. Revestimiento de acero inoxidable. Encaje para generador de energía.



Contenedor Open Top de 20/40 pies

- Dimensiones externas: Largo: 6,058m/12,192m, ancho: 2,438m / altura: 2.591/2.591
- Dimensiones internas: acceso por la parte superior: Largo: 5.792/11.883 - altura: 2.225/2.152
- Abertura de la puerta: largo: 2.336/2.337 - altura: 2.233/2.280
- Cubaje: 32,2/65,6 m³
- Peso Máx: 24.000/30.820 kg / Tara: 2.050/3.800 kg
- Carga: 21.950/27.020 kg
- Alt. centro de los arcos: 2.370/2.380
- Alt. bajo las laterales de los arcos: 2.320/2.330
- Largo en el panel lateral: 2.346/2.342
- Características: Bolsa para movilización con carga (20') izamiento por arriba.



Fuente: <http://www.eslogistica.com/cnt.php?lang=es>

¿Cómo se realizan las expediciones en los contenedores?

El costo del movimiento de contenedores se incorpora normalmente en el flete básico. En el transporte de mercaderías en contenedores se usan diversas abreviaturas inglesas con las letras F (representa a 1), C (contenedor) y L (representa a varios).

El primer grupo de las siglas pertenece al vendedor y el segundo grupo al comprador. Así tenemos:

- FCL / FCL (Full Container Load / Full Container Load): Es un contenedor consolidado cuya mercancía es de un solo vendedor y consignada a un solo comprador (el vendedor tiene carga completa de contenedor para un solo comprador).
- FCL / LCL (Full Container Load / Less Than a Container Load): Es un contenedor consolidado cuya mercancía es de un solo vendedor, pero consignada a varios compradores. El B/L es master (el vendedor tiene carga completa de contenedor para varios compradores).
- LCL / FCL (Less Than a Container Load / Full Container Load): Es un contenedor consolidado cuya mercancías son de varios vendedores (proveedores o exportadores) consignada a un solo comprador (el comprador tiene carga completa de contenedor de varios vendedores).
- LCL / LCL (Less Than a Container Load / Less Than a Container Load): Es un contenedor consolidado por compañías consolidadoras cuyas mercancías son de varios vendedores consignadas a varios compradores (los vendedores ni los compradores tienen carga completa de contenedor).

Los Servicios Portuarios



CAPÍTULO PRIMERO

EL PUERTO Y LOS SERVICIOS PORTUARIOS

¿Qué es el puerto?

¿Cuáles son las áreas y zonas que conforman los puertos?

¿Cómo se clasifican los puertos?

¿En qué puertos puede ingresar o salir carga del país?

¿Qué son los servicios portuarios?

¿Quiénes intervienen en el desarrollo de los servicios portuarios?

¿Cuáles son los servicios marítimo-portuarios?

1.1. EL PUERTO

1.1.1. DEFINICIÓN

¿Qué es el puerto?

El puerto es la localidad geográfica y unidad económica de una localidad donde se ubican los terminales, infraestructuras e instalaciones, terrestres y acuáticos, naturales o artificiales, acondicionados para el desarrollo de actividades portuarias.

Las actividades portuarias comprenden la construcción, conservación, desarrollo, uso, aprovechamiento, explotación, operación, administración de los puertos, terminales e instalaciones portuarias en general, incluyendo las actividades necesarias para el acceso a los mismos, en las áreas marítimas, fluviales y lacustres.

1.1.2. ÁREAS Y ZONAS DEL PUERTO

¿Cuáles son las áreas y zonas que conforman los puertos?

Los puertos están conformados por las siguientes áreas y zonas:

➤ **Áreas de desarrollo portuario:** espacios terrestres, marítimos, lacustres y fluviales calificados por la Autoridad Portuaria Nacional aptos para ser usados en la construcción o ampliación de puer-



tos o terminales portuarios o que, por razones de orden logístico, comercial, urbanísticos o de otra naturaleza, se destinan como tales en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario⁶.

➤ **Infraestructura Portuaria:** obras civiles e instalaciones mecánicas, eléctricas y electrónicas, fijas y flotantes, construidas o ubicadas en los puertos, para facilitar el transporte y el intercambio modal; y está constituida por:

- Acceso Acuático: canales, zonas de aproximación, obras de abrigo o defensa tales como rompeolas, esclusas y señalizaciones náuticas.
- Zonas de transferencia de carga y tránsito de pasajeros: muelles, diques, dársenas, áreas de almacenamiento, boyas de amarre, tuberías

⁶ Documento técnico normativo elaborado por la Autoridad Portuaria Nacional, sobre la base de planes maestros de cada puerto y los planes regionales de desarrollo portuario. Desarrolla la estrategia portuaria nacional y tiene como objetivo impulsar, ordenar y coordinar la modernización y sostenibilidad del Sistema Portuario Nacional, en el marco de la política del sector transportes y comunicaciones.



subacuáticas, ductos, plataformas y muelles flotantes.

- c) Acceso Terrestre: vías interiores de circulación y líneas férreas que permitan la interconexión directa e inmediata con el sistema nacional de circulación vial.
- **Instalaciones Portuarias:** obras civiles de infraestructura, superestructura, edificación o conducción o construcciones y dispositivos eléctricos, electrónicos, mecánicos o mixtos, destinados al funcionamiento específico de los puertos y terminales y de las actividades que en ellos se desarrollan.
- **Terminal Portuario:** unidades operativas de un puerto, habilitadas para proporcionar intercambio modal y servicios portuarios; incluye la infraestructura, las áreas de depósito transitorio y las vías internas de transporte.
- **Zona de Actividades Logísticas:** parte de la zona portuaria en la que se autoriza el desarrollo de actividades y servicios, complementarios o conexos a las mercancías, sin cambiar la naturaleza del bien.
- **Zona de Almacenamiento:** área en el interior de un recinto portuario⁷, organizada y equipada para proveer servicios de almacenamiento a las cargas.
- **Zona Portuaria:** área del territorio nacional que comprende los límites físicos de las áreas de terreno asignadas a los puertos incluyendo las áreas delimitadas por los perímetros físicos en tierra, los rompeolas, defensas, canales de acceso y las estaciones de prácticos. En los puertos donde se realizan operaciones por medio de ductos o boyas, esta zona incluye el área operativa de las boyas y los ductos hasta los muelles en sí. Asimismo, la zona portuaria comprende las áreas de desarrollo portuario, los puertos, recintos y terminales portuarios; igualmente, la zona portuaria incluye las infraestructuras, instalaciones, terminales multiboyas, sean de titularidad pública o privada.

1.1.3. CLASIFICACIÓN DE LOS PUERTOS

¿Cómo se clasifican los puertos?

Los puertos y terminales portuarios, con su infraestructura e instalaciones portuarias, para los efectos de la presente ley, se clasifican de la siguiente forma:

- a) Por la titularidad de sus obras e instalaciones, los puertos o terminales portuarios pueden ser

públicos o privados. Son públicos cuando la infraestructura y/o instalaciones son de propiedad del estado y son privados cuando dichos bienes son de propiedad privada.

- b) Por la ocupación y uso de sus obras e instalaciones o por la fórmula de administración de las mismas, con independencia de su titularidad, pueden ser de **Uso General o Público** y de **Uso Exclusivo o Privado**. Son de uso general o público cuando existe obligación de poner los bienes portuarios a disposición de cualquier solicitante y de uso exclusivo o privado cuando el propietario los destina para sus propios fines. Bajo ciertos parámetros previstos por nuestra legislación portuaria, los terminales portuarios de titularidad y uso privado podrán ofrecer sus servicios a terceros bajo el mismo tratamiento que aquellos de uso público.
- c) Por la actividad esencial que en ellos se desarrolla, pueden ser: multipropósito o especializados y, dentro de estos últimos, se pueden distinguir puertos o terminales portuarios: comerciales, turísticos, industriales, minero-industriales, pesqueros y marinas. Son multipropósito, los que pueden atender demandas portuarias diversas y especializados, los que principalmente operan para un fin portuario predeterminado.
- d) Por su ubicación: marítimos, fluviales y lacustres.



Puerto fluvial de Iquitos



Puerto lacustre de Puno

⁷ El recinto portuario es el espacio comprendido entre las obras de abrigo o línea externa de demarcación del área operativa acuática y el límite perimetral terrestre del área en que se ubican las instalaciones portuarias.

e) Por su alcance y ámbito: nacionales y regionales, que serán determinados según los criterios establecidos en el reglamento de la presente ley. Los puertos y terminales portuarios de alcance nacional son de competencia exclusiva de la autoridad portuaria nacional. Basta con que en un puerto exista un terminal portuario de titularidad y uso público, que cumpla con los criterios para ser considerado como nacional, para que dicho puerto sea considerado también como de alcance nacional.

1.1.4 PUERTOS DE INGRESO Y SALIDA DE MERCANCÍAS

¿En qué puertos pueden ingresar o salir mercancías del país?

Si bien existe una diversidad de puertos en nuestro país para el ingreso y salida de mercancías se requiere la autorización de la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, así como de la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (SUNAT), en cuyo caso estos puertos serán considerados zona primaria del territorio aduanero.

1.2. LOS SERVICIOS PORTUARIOS

¿Qué son los servicios portuarios?

El Sistema Portuario comprende el conjunto de personas naturales o jurídicas, bienes, infraestructuras, puertos, terminales e instalaciones portuarias, sean públicos o privados, situados en el territorio de nuestro país. En tal sentido, entendemos como servicios portuarios a aquellos servicios prestados en las zonas portuarias para atender a las naves, la carga, el embarque y desembarque de personas.

Según nuestra legislación portuaria⁸, los servicios portuarios se clasifican en: servicios generales y servicios básicos.

i. Se consideran como servicios generales del puerto, aquellos servicios comunes que presta la Autoridad Portuaria competente y de los que se benefician los usuarios del puerto sin necesidad de solicitud; pudiendo ser prestados directamente o a través de terceros.

La Autoridad Portuaria competente prestará en las áreas comunes del puerto, entre otros, los siguientes servicios generales:

a. Ordenación, coordinación y control del tráfico portuario marítimo y terrestre.

b. Señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación para el acceso de la nave al puerto.

c. Vigilancia y seguridad.

d. Dragado de las áreas comunes.

f. Limpieza

g. Prevención y control de emergencias.

h. Contra incendios en naves a flote.

Se consideran **servicios básicos**, aquellas actividades comerciales desarrolladas en los recintos portuarios que permiten la realización de las operaciones de tráfico portuario. Los servicios básicos son los siguientes:

a. Servicios técnico-náuticos:	- Practicaje. - Remolcaje. - Amarre y desamarre de naves. - Buceo.
b. Servicios al pasaje:	- Transporte de personas.
c. Servicios de manipulación y transporte de mercancías⁹:	- Embarque, estiba, desembarque, desestiba y transbordo de mercancías. - Almacenamiento. - Avituallamiento. - Abastecimiento de combustible.
d. Servicios de residuos generados por naves:	- Recojo de residuos.

1.3. SUJETOS QUE PARTICIPAN EN LOS SERVICIOS PORTUARIOS

¿Quiénes intervienen en el desarrollo de los servicios portuarios?

En el desarrollo de los servicios portuarios intervienen los siguientes sujetos:

- **Operador Portuario**, es la persona jurídica constituida o domiciliada en el país, que tiene autorización para prestar, en las zonas portuarias, servicios a las naves, a las cargas y/o a los pasajeros.
- **Usuario del Puerto**, es la persona natural o jurídica que en forma intermedia o final, utiliza sus

⁸ Ley del Sistema Portuario Nacional – Ley 27943 y modificatorias; y su Reglamento aprobado por Decreto Supremo 003-2004-MTC

⁹ Siempre que estos servicios se realicen en las zonas portuarias.



infraestructuras, instalaciones o recibe suministros o servicios portuarios. Se entiende por usuario intermedio, al que presta servicios a las naves, a las cargas, de actividades logísticas y marinas. Se entiende por usuarios finales a los dueños de las naves, las cargas de comercio nacional e internacional y a los usuarios de las marinas y los pasajeros.

- **Administrador Portuario**, es la persona jurídica, pública o privada, constituida o domiciliada en el país, que se encarga de la explotación de la infraestructura portuaria; pudiendo prestar los servicios portuarios básicos, en la zona portuaria bajo su administración, sin necesidad de obtener para ello una licencia, autorización o permiso adicional. La prestación de los servicios portuarios básicos por parte de los administradores portuarios privados en los puertos de titularidad y uso público, así como la explotación de dicha infraestructura, se sujetará a lo dispuesto en los respectivos contratos.

1.4. LOS SERVICIOS MARÍTIMO-PORTUARIOS

¿Cuáles son los servicios marítimo-portuarios?

Los servicios marítimo-portuarios que se prestan en las modalidades de operación para contenedores de carga completa (FCL) son los siguientes:

- 1.4.1. Manipuleo del contenedor vacío** desde el lugar de apilamiento en el terminal portuario o un terminal de almacenamiento extra-portuario y su puesta sobre el vehículo de carga para el recojo de un contenedor vacío, en el caso de carga de exportación; y manipuleo del contenedor vacío desde el vehículo de carga hasta el lugar de apilamiento en el terminal portuario o un terminal de almacenamiento extraportuario, para su reentrega, en el caso de carga de importación.

Este servicio lo prestan ENAPU, el prestador de servicios que tiene asignada una zona de almacenamiento en el terminal portuario y el terminal de almacenamiento extraportuario; y consiste en la utilización de un equipo de apilamiento ("stacker" o también montacargas).

- 1.4.2. Transporte de contenedor vacío** del lugar de recojo designado por el porteador al lugar de llenado; y transporte del contenedor lleno del lugar de llenado al terminal portuario o a un terminal de almacenamiento extraportuario, en el caso de carga de exportación; y transporte del contenedor lleno del terminal portuario o un terminal de almacenamiento extraportuario al lugar de vaciado; y transporte del contenedor vacío del lugar

de reentrega designado por el porteador, en el caso de carga de importación.

Este servicio lo puede realizar el usuario con sus propios camiones o contratarlo con empresas de transporte terrestre, o pueden prestarlo el porteador, sus agentes, el terminal de almacenamiento extraportuario o el agente de aduana, principalmente sub-contratando, a las empresas de transporte terrestre.

- 1.4.3. Llenado del contenedor**, que puede hacerse en el local del usuario (fábrica, almacén, etc.) directamente sobre la plataforma del vehículo de carga, o, si el usuario utiliza el terminal portuario o un terminal de almacenamiento extraportuario, se puede hacer en el piso para el posterior manipuleo del contenedor lleno hasta el lugar de apilamiento o su puesta sobre el vehículo de carga, en el caso de carga de exportación. En el caso de carga de importación, el vaciado del contenedor se puede hacer en el local del usuario (fábrica, almacén, etc.) directamente desde la plataforma del vehículo de carga, o, si el usuario utiliza el terminal portuario o un terminal de almacenamiento extraportuario, en el piso para el posterior manipuleo del contenedor vacío hasta el lugar de apilamiento o su puesta sobre el vehículo de carga.

Este servicio usualmente lo realiza el usuario con su propio personal y equipos cuando el llenado/vaciado se hace en su propio local. Si el usuario opta por ingresar la carga suelta a un terminal de almacenamiento extraportuario para realizar allí el llenado del contenedor, en el caso de carga de exportación; o realizar el vaciado del contenedor y de allí retirar la carga suelta, en el caso de carga de importación, también podría hacerlo con su propio personal, o contratar el servicio con el terminal de almacenamiento extraportuario o el agente de aduana. Pero, si el usuario decide ingresar la carga suelta al terminal portuario para realizar allí el llenado del contenedor, en el caso de carga de exportación, o realizar el vaciado del contenedor y de allí retirar la carga suelta en el caso de carga de importación, por Ley N° 27866 Ley del Trabajo Portuario (y su Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 003-2003-TR) esto deben hacerlo los trabajadores portuarios y sólo pueden ser contratados por Empresas o Cooperativas de Estiba y Desestiba (sin embargo, éstas pueden ser subcontratadas por otros prestadores de servicios).

1.4.4. Manipuleo del contenedor lleno en zonas de almacenamiento del terminal portuario

del vehículo de carga al lugar de apilamiento y, posteriormente, desde allí para su entrega al equipo de tracción que lo trasladará al costado del buque o a la zona de “prestacking”, en el caso de carga de exportación; y en el caso de carga de importación del equipo de tracción que ha trasladado un contenedor lleno que ha sido descargado del costado del buque o la zona de “prestacking” al lugar de apilamiento, y desde allí para su puesta sobre el vehículo de carga.

Este servicio lo prestan ENAPU o el prestador de servicios que tiene asignada una zona de almacenamiento en el terminal portuario y consiste en la utilización de un equipo de apilamiento (“stacker”).

1.4.5. Manipuleo del contenedor lleno en el terminal de almacenamiento extra portuario

del vehículo de carga al lugar de apilamiento, y desde allí para su entrega al vehículo de carga que lo trasladará al costado del buque o a la zona de “prestacking”, en el caso de carga de exportación; y del vehículo descarga que ha trasladado un contenedor lleno que ha sido descargado del costado del buque o la zona de “prestacking” al lugar de apilamiento, y desde allí para su puesta sobre el vehículo de carga, en el caso de carga de importación.

Este servicio lo presta el terminal de almacenamiento extraportuario, y consiste en la utilización de un equipo de apilamiento (“stacker”).

1.4.6. Transferencia del contenedor lleno

desde zonas de almacenamiento del terminal portuario hasta el costado del buque o la zona de “prestacking”, en el caso de carga de exportación; y desde el costado del buque o la zona de prestacking hasta zonas de almacenamiento del terminal portuario, en el caso de carga de importación.

Este servicio lo prestan ENAPU o el prestador de servicios que tiene asignada una zona de almacenamiento en el terminal portuario; y consiste en la utilización de un equipo de tracción (acarreador de contenedores, “terminal truck” o, eventualmente, tractor con vagoneta).

1.4.7. Transporte del contenedor lleno del terminal de almacenamiento extraportuario al terminal portuario hasta el costado del buque o la zona de “prestacking”, en el caso de

carga de exportación; y viceversa en el caso de carga de importación.

Este servicio lo puede realizar el usuario con sus propios camiones o contratarlo con empresas de transporte terrestre, o pueden prestarlo el porteador, sus agentes, el terminal de almacenamiento extraportuario o el agente de aduana, principalmente subcontratando a las empresas de transporte terrestre.

1.4.8. Independientemente de la alternativa utilizada (embarque/descarga directos e indirectos, vía zonas de almacenamiento del terminal portuario o terminal de almacenamiento extraportuario), si la recepción/entrega del contenedor lleno se hace en un lugar de tránsito en el muelle (zona de “prestacking”), habrá un manipuleo del contenedor lleno en el muelle, del vehículo de carga o equipo de tracción a la zona de “prestacking”, y posterior movilización hasta el costado del buque para su embarque, en el caso de carga de exportación; y, movilización del contenedor lleno que ha sido descargado del costado del buque a la zona de “prestacking”, y puesta sobre el vehículo de carga o equipo de tracción, en el caso de carga de importación.

Este servicio lo presta el agente marítimo, y consiste en la utilización de un equipo de apilamiento (“stacker”).

1.4.9. Embarque/estiba del contenedor lleno en el buque,

que consiste en la preparación y enganche del contenedor en muelle (básicamente el aseguramiento del spreader de la grúa del buque en los esquineros superiores del contenedor), izada del contenedor con la grúa del buque y embarque, desenganche del contenedor a bordo, y aseguramiento del contenedor y trincado si va sobre cubierta, en el caso de carga de exportación; y desestiba/descarga del contenedor del buque, que consiste en el destrincado del contenedor, preparación y enganche del contenedor a bordo, izada del contenedor con la grúa del buque y descarga a muelle, y desenganche del contenedor en muelle, en el caso de carga de importación.

Según nuestra legislación portuaria¹⁰, esto deben hacerlo los trabajadores portuarios y éstos sólo pueden ser contratados por empresas o cooperativas de estiba y desestiba (sin embargo, éstos pueden ser subcontratadas por otros prestadores de servicios).

La cuadrilla incluirá personal tanto a bordo como en muelle, para el enganche/desen-

¹⁰ Ley de Trabajo Portuario Ley N° 27866 y su Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 003-2003-TR.



ganche del contenedor, operación de la grúa del buque, asistencia en la estiba y desestiba del contenedor, así como la tarja de la carga embarcada y descargada.

1.4.10. Servicio de grúas pórtico de muelle:

Este novedoso servicio y comprende la descarga de contenedores desde la bodega o desde la cubierta de la nave hasta su ubicación en la plataforma del camión o viceversa para el caso de Embarque, así como las movilizaciones de contenedores entre bodegas de la nave.

Las grúas son del tipo carro cargador con cables, con cabina de conducción de operador bajo el carrito, con desplazamiento sobre rieles con un sistema de viga estabilizadora y oscilante, pluma (boom) de elevación recta, soportes rígidos en ambos lados, sistema de control inversor de motor AC para el elevador principal, carrito transversal, elevador de pluma (boom) y desplazamiento pórtico.

Este servicio es prestado por ENAPU en el puerto del Callao, en las zonas de “pre-stacking” desde los lugares de apilamiento

al realizar el embarque, o hacia estos lugares cuando se realiza la descarga. Las operaciones de estiba y desestiba así como la transferencia y manipuleo, constituyen operaciones complementarias al servicio que se brinda con las grúas pórtico.

Las actividades que comprenden el servicio de grúas pórtico son las siguientes:

a. Descarga

1. Posicionamiento del “stacker” de la grúa pórtico de muelle en el contenedor a bordo de la nave.
2. Izaje del contenedor seleccionado.
3. Traslado del contenedor, de la nave hacia el vehículo.
4. Posicionamiento del contenedor en el terminal track.

b. Embarque

1. Posicionamiento del spreader de la grúa pórtico de muelle en el terminal track.
2. Izaje del contenedor.
3. Traslado del contenedor del vehículo hacia la nave.
4. Posicionamiento del contenedor a bordo de la nave.

GRÚAS PÓRTICO DEL CALLAO



MODALIDADES DE OPERACIÓN PORTUARIA

¿Cuáles son las modalidades de operación?

¿Cómo se realiza el embarque directo?

¿Cómo se realiza la descarga directa?

¿Cómo se realiza el embarque indirecto vía ENAPU?

¿Cómo se realiza la descarga indirecta vía ENAPU?

¿Cómo se realiza el embarque indirecto vía zonas de almacenamiento?

¿Cómo se realiza la descarga indirecta vía zonas de almacenamiento?

¿Cómo se realiza el embarque indirecto vía terminal de almacenamiento extraportuario?

¿Cómo se realiza la descarga indirecta vía terminal de almacenamiento extraportuario?

¿Cuáles son los conceptos facturados en las operaciones portuarias?

2.1 MODALIDADES DE OPERACIÓN

¿Cuáles son las modalidades de operación?

Las modalidades de operación para el embarque de carga de exportación y la descarga de carga de importación en contenedores de carga completa (FCL o "full container load") cuyo llenado y vaciado es por cuenta y riesgo del usuario, son las que se detallan a continuación.

2.1.1. EMBARQUE Y DESCARGA DIRECTOS

Implican en el caso de carga de exportación, el ingreso al terminal portuario de un contenedor lleno directamente hasta el costado del buque, o, en el caso de carga de importación, el retiro de un contenedor lleno que ha sido descargado al costado del buque directamente fuera del terminal portuario, bien sea a una zona primaria o al local del usuario si se trata de un despacho anticipado.

¿Cómo se realiza el embarque directo?

1. Recojo de un contenedor vacío en el lugar designado por el porteador, que implica su manipuleo desde el lugar de apilamiento y su puesta sobre el vehículo de carga.
2. Transporte del contenedor vacío, del lugar de recojo al lugar del llenado.
3. Llenado del contenedor.
4. Transporte del contenedor lleno, del lugar de llenado al terminal portuario hasta el costado del buque.
5. Recepción y embarque / estiba del contenedor lleno en el buque.

¿Cómo se realiza la descarga directa?

1. Desestiba / descarga del contenedor lleno del buque.

2. Transporte del contenedor lleno, del costado del buque en el terminal portuario al lugar de vaciado (bien sea a una zona primaria o al local del usuario si se trata de un despacho anticipado).
3. Vaciado del contenedor.
4. Transporte del contenedor vacío, del lugar de vaciado al lugar designado por el porteador para la reentrega del contenedor vacío.
5. Reentrega del contenedor vacío en el lugar designado, que implica su manipuleo desde el vehículo de carga hasta el lugar de apilamiento.

2.1.2. EMBARQUE Y DESCARGA INDIRECTOS VÍA ENAPU (PRINCIPALMENTE LA ZONA N° 16 EN EL TERMINAL PORTUARIO DEL CALLAO)

En el caso de carga de exportación, el usuario entrega un contenedor lleno en el área de almacenamiento del terminal portuario, desde donde es trasladado hasta el costado del buque, o, en el caso de carga de importación, recibe en el área de almacenamiento del terminal portuario un contenedor lleno que ha sido trasladado desde el costado del buque.

¿Cómo se realiza el embarque indirecto vía ENAPU?

1. Recojo de un contenedor vacío en el lugar designado por el porteador, que implica su manipuleo desde el lugar de apilamiento y su puesta sobre el vehículo de carga;
2. Transporte del contenedor vacío, del lugar de recojo al lugar de llenado;
3. Llenado del contenedor;
4. Transporte del contenedor lleno, del lugar de llenado al terminal portuario;



5. Recepción del contenedor lleno en el patio de contenedores del terminal portuario, que implica su manipuleo desde el vehículo de carga hasta el lugar de apilamiento.
6. Traslado del contenedor lleno, del patio de contenedores del terminal portuario hasta el costado del buque, que implica su manipuleo desde el lugar de apilamiento y transferencia con equipos de tracción hasta el costado del buque;
7. Embarque / estiba del contenedor lleno en el buque.

¿Cómo se realiza la descarga indirecta vía ENAPU?

1. Desestiba / descarga del contenedor lleno del buque;
2. Traslado del contenedor lleno, del costado del buque al patio de contenedores del terminal portuario, que implica su transferencia con equipos de tracción desde el costado del buque y posterior manipuleo hasta el lugar de apilamiento;
3. Entrega del contenedor lleno en el patio de contenedores, que implica su manipuleo desde el lugar de apilamiento y puesta sobre el vehículo de carga;
4. Transporte del contenedor lleno, del patio de contenedores del terminal portuario al lugar de vaciado;
5. Vaciado del contenedor;
6. Transporte del contenedor vacío, del lugar de vaciado al lugar designado por el porteador para la re-entrega del contenedor vacío;
7. Reentrega del contenedor vacío en el lugar designado, que implica su manipuleo desde el vehículo de carga hasta el lugar de apilamiento.

2.1.3. EMBARQUE Y DESCARGA INDIRECTOS VÍA ZONAS DE ALMACENAMIENTO ASIGNADAS A PRESTADORES DE SERVICIOS

En el caso del Terminal Portuario del Callao, el usuario (a solicitud del porteador) puede utilizar alguna de las zonas de almacenamiento que ENAPU ha asignado a algunos prestadores de servicios, en las que éstos pueden realizar actividades relacionadas con el manipuleo, transferencia, consolidación y desconsolidación, aforos, trasegado y almacenamiento de contenedores. Estas zonas asignadas siguen considerándose áreas de almacenamiento de ENAPU y se rigen por su tarifario.

En éste caso, el usuario entrega un contenedor lleno en la zona de almacenamiento designada, desde donde es trasladado al costado del buque para su posterior embarque, en el caso de carga de exportación; o recibe un contenedor lleno que ha sido trasladado desde el costado del buque, una vez descargado, en el caso de carga de importación.

¿Cómo se realiza el embarque indirecto vía zonas de almacenamiento?

1. Recojo de un contenedor vacío del lugar designado por el porteador, que implica su manipuleo desde el lugar de apilamiento y su puesta sobre el vehículo de carga.
2. Transporte del contenedor vacío del lugar de recojo al lugar de llenado;
3. Llenado del contenedor.
4. Transporte del contenedor lleno, del lugar de llenado a la zona de almacenamiento designada por el porteador en el terminal portuario.
5. Recepción del contenedor lleno en la zona de almacenamiento, que implica su manipuleo desde el vehículo de carga hasta el lugar de apilamiento.
6. Traslado del contenedor lleno de la zona de almacenamiento hasta el costado del buque, que implica su manipuleo desde el lugar de apilamiento y transferencia con equipos de tracción hasta el costado del buque.
7. Embarque / estiba del contenedor lleno en el buque.

¿Cómo se realiza la descarga indirecta vía zonas de almacenamiento?

1. Desestiba / descarga del contenedor lleno del buque.
2. Traslado del contenedor lleno del costado del buque a la zona de almacenamiento en el terminal portuario, que implica su transferencia con equipos de tracción desde el costado del buque y posterior manipuleo hasta el lugar de apilamiento.
3. Entrega del contenedor lleno en la zona de almacenamiento, que implica su manipuleo desde el lugar de apilamiento y puesta sobre el vehículo de carga.
4. Transporte del contenedor lleno de la zona de almacenamiento del terminal portuario al lugar del vaciado.
5. Vaciado del contenedor.
6. Transporte del contenedor vacío del lugar de vaciado al lugar designado por el porteador para la re-entrega del contenedor vacío.
7. Reentrega del contenedor vacío en el lugar designado, que implica su manipuleo desde el vehículo de carga hasta el lugar de apilamiento.

2.1.4. EMBARQUE Y DESCARGA INDIRECTOS VÍA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO EXTRAPORTUARIO

El usuario entrega un contenedor lleno en uno de los terminales de almacenamiento de carga marítima en uno de los terminales de almacenamiento de carga marítima extraportuarios (usualmente a solicitud del porteador), desde donde es trasladado al terminal portuario para su posterior embarque en el buque designado, en el caso de carga de exportación; o recibir

un contenedor lleno que ha sido trasladado desde el terminal portuario una vez descargado del buque, en el caso de carga de importación.

¿Cómo se realiza el embarque indirecto vía terminal de almacenamiento extraportuario?

1. Recojo de un contenedor vacío del lugar designado por el porteador, que implica su manipuleo desde el lugar de apilamiento y su puesta sobre el vehículo de carga.
2. Transporte del contenedor vacío del lugar de recojo al lugar de llenado.
3. Llenado del contenedor.
4. Transporte del contenedor lleno, del lugar de llenado al terminal de almacenamiento extraportuario.
5. Recepción del contenedor lleno en el terminal de almacenamiento extraportuario, que implica su manipuleo desde el vehículo de carga hasta el lugar de apilamiento.
6. Traslado del contenedor lleno del terminal de almacenamiento extraportuario al terminal portuario hasta el costado del buque, que implica su manipuleo desde el lugar de apilamiento y puesta sobre el vehículo de carga y su transporte hasta el costado del buque.
7. Embarque/estiba del contenedor lleno en el buque.

¿Cómo se realiza la descarga indirecta vía terminal de almacenamiento extraportuario?

- 1) Desestiba/descarga del contenedor lleno del buque.
- 2) Traslado del contenedor lleno, del costado del buque al terminal de almacenamiento extraportuario, que implica su transporte desde el costado del buque y posterior manipuleo desde el vehículo de carga hasta el lugar de apilamiento.
- 3) Entrega del contenedor lleno en el terminal de almacenamiento extraportuario, que implica su manipuleo desde el lugar de apilamiento y puesta sobre el vehículo de carga hasta el lugar de apilamiento.
- 4) Transporte del contenedor lleno, del terminal de almacenamiento extraportuario al lugar de vaciado.
- 5) Vaciado del contenedor.
- 6) Transporte del contenedor vacío del lugar de vaciado al lugar designado por el porteador para la reentrega del contenedor vacío.
- 7) Reentrega del contenedor vacío en el lugar designado, que implica su manipuleo desde el vehículo de carga hasta el lugar de apilamiento.

En cualquiera de las alternativas, el traslado del contenedor lleno, desde el lugar de llenado o de apilamiento hasta el costado del buque, usualmente se

hace hasta un lugar de tránsito en el muelle (denominado zona de “prestacking” o “preapilamiento”), desde donde se moviliza el contenedor al costado del buque para su embarque, en el caso de carga de importación, el contenedor lleno que ha sido descargado se moviliza del costado del buque o la zona de “prestacking”, para su traslado hasta una zona primaria para el internamiento de las mercancías.

Las condiciones que rigen para el uso del lugar de tránsito en el muelle (área de “prestacking”) son las establecidas en la Directiva N° 014-2000 TPC/GC del Terminal Portuario del Callao del 18 de diciembre del 2000, que permite la permanencia transitoria de los contenedores de exportación e importación en el lugar de tránsito en el muelle (área de “prestacking”) a partir de diez (10) horas contadas desde antes de la hora estimada de arribo del buque, en el caso de carga de exportación; y hasta diez (10) horas posteriores a la hora de zarpe del buque, en el caso de carga de importación. Superados los tiempos máximos antes definidos, ENAPU quedará facultada para proceder a la facturación correspondiente por alquiler del área ocupada por la carga. Esta disposición modifica el Art. 301 inciso c.1 del tarifario de ENAPU que otorgaba un plazo de hasta veinticuatro (24) horas de permanencia de los contenedores en el muelle o lugares de tránsito.

La referencia general al contenedor de carga completa (FCL) es a un contenedor llenado o vaciado en el local de usuario. Sin embargo, el usuario tiene la opción de ingresar la carga suelta directamente a una de las zonas de almacenamiento del terminal portuario o a un terminal de almacenamiento extraportuario, para el llenado del contenedor, en el caso de carga de exportación; o el usuario puede realizar zonas de almacenamiento del terminal portuario o en un terminal de almacenamiento extraportuario, y retirar la carga suelta directamente, o trasladarla a áreas de almacenamiento de carga suelta del terminal portuario desde donde será retirada posteriormente, en el caso de carga de importación.

Cuando se trata de consolidación/desconsolidación de carga en contenedores (LCL), en el caso de carga de exportación, la carga suelta ingresa directamente a una zona de almacenamiento de contenedores del terminal portuario, o a un terminal de almacenamiento extraportuario, o a áreas de almacenamiento de carga suelta en el terminal portuario desde donde se traslada hasta el lugar de llenado del contenedor. En el caso de carga de importación, una vez vaciado el contenedor, el usuario retira la carga suelta directamente de la zona de almacenamiento del terminal portuario, o del terminal de almacenamiento extraportuario, a ésta se traslada a áreas de almacenamiento de carga suelta desde donde será retirada posteriormente.



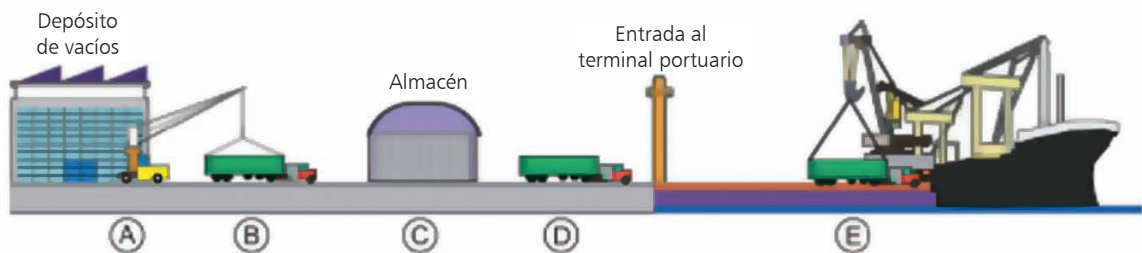
2.2. DESCRIPCIÓN GRAFICA DE LAS MODALIDADES DE OPERACIÓN PORTUARIA

Las modalidades de operación para el embarque de carga de exportación y la descarga de carga de importación en contenedores de carga completa (F.C.L. ó “full container load”), cuyo llenado y vaciado es por cuenta y riesgo del usuario son:

LEYENDA		
(A) Gate - out	(E) Enganche	(I) Tracción
(B) Transporte terrestre vacío	(F) Manipuleo / recepción	(J) Desenganche
(C) Llenado	(G) Manipuleo / entrega	(K) Vaciado
(D) Transporte terrestre lleno	(H) Transferencia	(L) Gate - In

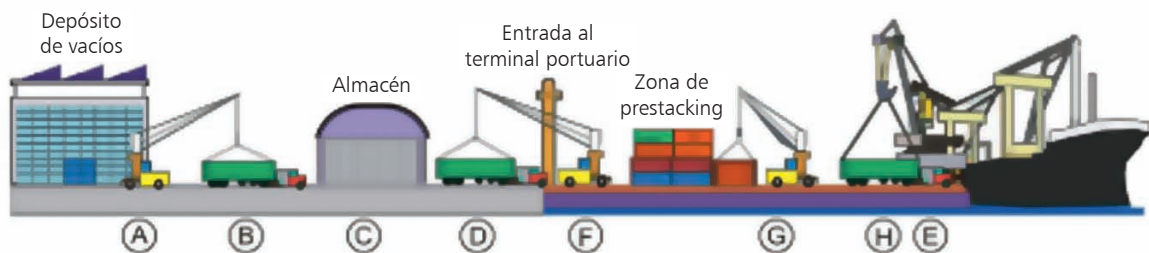
Embarque directo

Implica el ingreso al terminal portuario de un contenedor lleno directamente hasta el costado del buque.



Embarque indirecto vía ENAPU (principalmente la Zona N° 16 en el Terminal Portuario del Callao)

El usuario entrega un contenedor lleno en el área de almacenamiento del terminal portuario, desde donde es trasladado hasta el costado del buque.



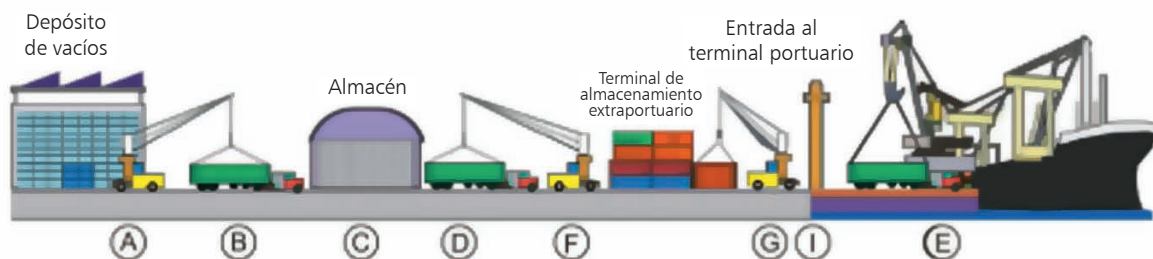
Embarque indirecto vía zonas de almacenamiento asignadas a prestadores de servicios

En el caso del Terminal Portuario del Callao, el usuario entrega un contenedor lleno en la zona de almacenamiento asignada por ENAPU, desde donde es trasladado al costado del buque para su posterior embarque.



Embarque indirecto vía terminal de almacenamiento extraportuario

El usuario entrega un contenedor lleno en un terminal del almacenamiento de carga marítima extraportuario, desde donde es trasladado al terminal portuario hasta el costado del buque para su posterior embarque.



Embarque vía zona de "prestacking"

En cualquiera de las alternativas de embarque, el traslado del contenedor lleno desde el lugar de llenado o de apilamiento hasta el costado del buque usualmente se hace hasta el lugar de tránsito en el muelle (denominado zona de "prestacking" o preapilamiento), desde donde se moviliza el contenedor al costado del buque para su posterior embarque.



Cuando se solicita el embarque directo utilizando el Servicio de uso de Grúas Pórtico, el proceso se desarrolla de la siguiente manera:



Descarga directa

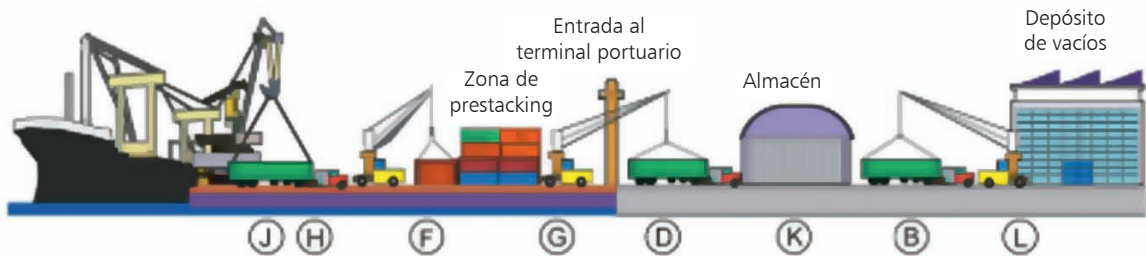
Implica el retiro de un contenedor lleno que ha sido descargado al costado del buque directamente fuera del terminal portuario.





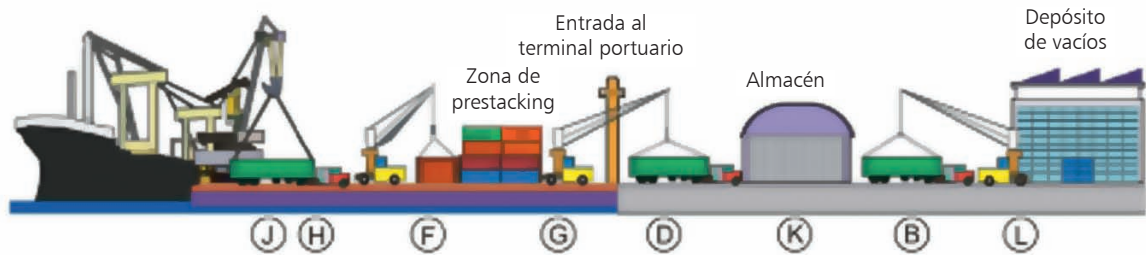
Descarga indirecta vía ENAPU (principalmente de la zona N° 16 en el Terminal Portuario del Callao)

El usuario recibe en el área de almacenamiento del terminal portuario un contenedor lleno que ha sido trasladado desde el costado del buque, una vez descargado.



Descarga indirecta vía zonas de almacenamiento asignadas a prestadores de servicios.

En el caso del Terminal Portuario del Callao, el usuario recibe un contenedor lleno que ha sido trasladado desde el costado del buque, una vez descargado.



Descarga indirecta vía terminal de almacenamiento extraportuario

El usuario recibe en un terminal de almacenamiento de carga marítima extra-portuario un contenedor lleno que ha sido trasladado desde el terminal portuario una vez descargado del buque.

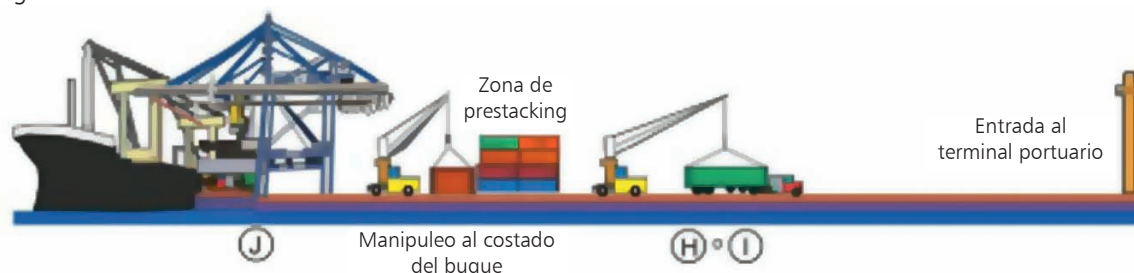


Descarga vía zona de "prestacking"

En cualquiera de las alternativas de descarga, el contenedor lleno que ha sido descargado se moviliza del costado del buque hasta un lugar de tránsito en el muelle (denominado zona de "prestacking" o "preapilamiento"), desde donde es trasladado hasta una zona primaria para el posterior internamiento de las mercancías.



Cuando se solicita la descarga utilizando el Servicio de uso de Grúas Pórtico, el proceso se desarrolla de la siguiente manera:



2.3. CONCEPTOS FACTURADOS

¿Cuáles son los conceptos facturados en las operaciones portuarias?

Los conceptos por los servicios marítimo-portuarios que se prestan en las modalidades de operación, vigentes para contenedores de carga completa (FCL), so los siguientes:

- a) **"Gateout"**. Se denomina así a la entrega de un contenedor vacío al usuario en el lugar designado por el porteador, que incluye su manipuleo desde el lugar de apilamiento y su puesta sobre el vehículo de carga, así como la emisión de un Recibo de Intercambio de Contenedor en el que se detalla el estado en el que se entrega el contenedor:

La entrega de un contenedor vacío puede suponer la movilización de varios contenedores en el patio de contenedores vacíos, dependiendo de las características requeridas (reforzado, NOR ó "non-operating reefer", etc.) y del lugar de destino en el caso de los contenedores que son arrendados por el porteador (ya que están sujetos a restricciones en cuanto a los posibles lugares de reentrega). También se le denomina entrega de contenedor vacío. El cobro se aplica por contenedor (dependiendo del tamaño).

- b) **Transporte terrestre del contenedor vacío** del lugar de recojo designado por el porteador al lugar de llenado y transporte del contenedor lleno del lugar de llenado al lugar de entrega designado por el porteador (terminal portuario o terminal de almacenamiento extra portuario), en el caso de carga de exportación.

Usualmente el servicio se cotiza como un flete por viaje redondo independiente del número de contenedores (uno o dos de 20 pies) o del tamaño del contenedor (20 pies o 40 pies), sujeto únicamente al peso bruto total.

- c) **Uso de muelle**. Servicio portuario regulado, cuya tarifa cubre la utilización de infraestructura del terminal portuario para permitir el traslado del contenedor hasta el costado del buque, ya sea directamente o a través de una zona de almacenamiento del terminal portuario, en el caso de carga

de exportación, o viceversa, en el caso de carga de importación.

Incluye el servicio de pesaje, conforme a las disposiciones aduaneras vigentes (el cual no será necesario en el caso de contenedores vacíos que ingresen o salgan con las puertas vacías, en cuyo caso se efectúa un descuento en la tarifa).

La tarifa de uso de muelle para contenedores con carga del Art. 203 del tarifario de ENAPU se aplica aún si se ingresa carga suelta y el contenedor es llenado en el terminal portuario, en el caso de carga de exportación; o si el contenedor que ha sido descargado del buque es vaciado en el terminal portuario y la carga sale suelta, en el caso de carga de importación. La tarifa se aplica por contenedor (dependiendo del tamaño).

- d) **Servicio de manipuleo**. Servicio portuario no regulado, cuya tarifa cubre la recepción y apilamiento en zonas de almacenamiento de un contenedor que ingresa al terminal portuario, y posterior movilización del lugar de apilamiento y entrega del contenedor para su traslado al costado del buque, en el caso de carga de exportación; y la recepción y apilamiento en zonas de almacenamiento de un contenedor que ha sido trasladado del costado del buque, y posterior movilización del lugar de apilamiento para su retiro del terminal portuario, en el caso de carga de importación.

Las movilizaciones adicionales de contenedores que se realicen dentro, entre y fuera de las áreas de almacenamiento están sujetas a la tarifa por Servicio de Manipuleo establecida en el Art. 207 del Tarifario de ENAPU. La tarifa se aplica por contenedor (dependiendo si lleno o vacío).

- e) **Servicios de Uso de las Grúas Pórtico**. Servicio portuario regulado, cuya tarifas se determina en función al rendimiento de promedio por grúa durante las operaciones de embarque o descarga:

- i) US\$ 30,00 por cada movimiento de contenedor: si el rendimiento promedio por grúa durante la operación de embarque o descarga es igual o mayor a 20 contenedores por hora.
- ii) US\$ 26,00 por cada movimiento de contenedor: si el rendimiento promedio por grúa durante



la operación de embarque o descarga es menor a 20 contenedores por hora¹⁰.

- f) **Servicio de transferencia.** Servicio portuario no regulado, cuya tarifa cubre el traslado del contenedor desde áreas de almacenamiento del terminal portuario hasta el costado del buque o lugar de tránsito en el muelle (zona de “prestacking”), en el caso de carga de exportación; y viceversa en el caso de carga de importación. La tarifa se aplica por contenedor (dependiendo si lleno o vacío).
- g) **Derecho de embarque.** Se denomina así al cobro integral de los servicios de Uso de Muelle, Manipuleo y Transferencia antes descritos, que realizan los prestadores de servicios que tienen asignadas zonas de almacenamiento en el terminal portuario y los terminales de almacenamiento extraportuario. El cobro se aplica por contenedor (dependiendo del tamaño).
- h) **Servicio de tracción.** Se denomina así al transporte terrestre del contenedor lleno del terminal de almacenamiento extraportuario al terminal portuario, en el caso de carga de exportación, y viceversa en el caso de carga de importación. Salvo por la distancia involucrada equivale al Servicio de Transferencia, ya que el contenedor se traslada desde áreas de almacenamiento del terminal de almacenamiento extra-portuario hasta el costado del buque o la zona de “prestacking”, en el caso de carga de exportación, y viceversa en el caso de carga de importación. Usualmente el cobro se aplica por tonelada métrica de carga bruta (incluida la tara del contenedor).
- i) **Manipuleo al costado del buque.** Es el servicio de engancho y desengancho del contenedor en muelle (principalmente aseguramiento del spreader de la grúa en los esquineros superiores del contenedor), que realizan usualmente dos (02) estibadores en tierra por cada grúa utilizada. También se le denomina manipuleo o movilización de carga en muelle, gremios marítimos o trabajadores en tierra. Usualmente el cobro se aplica por tonelada métrica de carga bruta (incluida la tara del contenedor).
- j) **Derecho de descarga.** Se denomina así a un cobro integral de los servicios de Uso de Muelle, Manipuleo y Transferencia, antes descritos, que realizan los prestadores de servicios que tienen asignadas zonas de almacenamiento en el terminal portuario y los terminales de almacenamiento extraportuario. El cobro se aplica por contenedor (dependiendo del tamaño).
- k) **Transporte terrestre del contenedor lleno** del lugar designado por el porteador (terminal portuario o terminal de almacenamiento extraportuario) al lugar de vaciado; y transporte del

contenedor vacío del lugar de vaciado al lugar de re-entrega designado por el porteador, en el caso de carga de importación. Usualmente el servicio se cotiza como un flete por viaje redondo, independiente del número de contenedores (uno o dos de 20 pies) o del tamaño del contenedor (20 pies) o del tamaño del contenedor (20 pies o 40 pies), sujeto únicamente al peso.

- l) **“Gate-In”.** Se denomina así a la re-entrega de un contenedor vacío por el usuario en el lugar designado por el porteador, que incluye su manipuleo desde el vehículo de carga, una inspección detallada del estado en el que se reentrega el contenedor y la emisión de un Recibo de Intercambio de Contenedor.
La reentrega de un contenedor vacío puede suponer varias movilizaciones del contenedor hasta el lugar de apilamiento si éste debe ir previamente al patio de lavado de contenedores y/o al patio de reparación de contenedores.
También se le denomina recepción de contenedor vacío. El cobro se aplica por contenedor (dependiendo del tamaño).
- m) **Desvío de contenedor.** Se denomina así al cobro por la movilización en el lugar de tránsito en el muelle (zona de “prestacking”), para segregar un contenedor descargado del buque que no va a utilizar el terminal de almacenamiento extraportuario designado por el porteador. El cobro se aplica por contenedor.
- n) **Venta de conocimiento de embarque.** Como se indica es un cobro por el juego de formularios de conocimiento de embarque membretados del porteador, en el caso de carga de exportación. El cobro se explica sobre el conocimiento de embarque, independiente del número de contenedores declarados en éste.
- o) **Emisión de conocimiento de embarque.** Como se indica es un cobro por llenar los datos en el conocimiento de embarque, en el caso de carga de exportación. El cobro se aplica sobre el conocimiento de embarque, independiente del número de contenedores declarados en éste.
- p) **Seguro por Uso de Contenedor.** Es el cobro que se realiza para cubrir los daños por el uso del contenedor por el usuario desde que lo recibe vacío en el lugar designado por el porteador hasta que la entrega lleno para su embarque a bordo del buque, en el caso de carga de exportación. En el caso de carga de importación, cubre los daños por el uso del contenedor por el usuario desde que lo recibe lleno al costado del buque hasta que lo reentrega vacío en el lugar designado por el porteador. También se le denomina servicio de administración de contenedores. El cobro se aplica por contenedor.

¹¹ Tarifas provisional establecidas por OSITRAN mediante Resolución de Consejo Directivo N° 008-2009-CD-OSITRAN.

PROCEDIMIENTO DE EXPORTACIÓN VÍA MARÍTIMA

¿Qué tipo de mercancías pueden exportarse?

¿Qué tipo de mercancías no pueden exportarse?

¿Cuál es el procedimiento de exportación por vía marítima?

¿Cuáles son los errores más frecuentes cometidos en la exportación?

3.1 EXPORTACIÓN DE MERCANCÍA POR VÍA MARÍTIMA

¿Qué tipo de mercancías puede exportarse por vía marítima?

En principio, la actividad comercial de exportación se permite realizar libremente, pero siempre debemos considerar aspectos tales como la naturaleza, volumen, peso, valor de la mercancía, así como las condiciones de su embalaje y el grado de riesgo que significa transportarla por vía marítima.

En caso de exportarse mercancías restringidas, éstas deberán cumplir el control respectivo, ya sea obteniendo el certificado, permiso, autorización, registro o resolución exigido o pasando inspección a cargo de la autoridad competente.

¿Qué tipo de mercancías no puede exportarse?

Se encuentra prohibido exportar mercancías que constituyan bienes del patrimonio cultural y/o histórico de la nación, así como otras prohibidas por norma legal expresa, por ejemplo: libros que contengan mapa geográfico adulterado del Perú, prendas de vestir usadas, etc.

3.2. PROCEDIMIENTOS DE EXPORTACIÓN VÍA MARÍTIMA

¿Cuál son los procedimientos de exportación por vía marítima?

Considerando el valor de la mercancía, existen dos procedimientos de exportación:

- El despacho simplificado.
- El despacho con Declaración Única de Aduana.

3.2.1. DESPACHO SIMPLIFICADO DE EXPORTACIÓN

a) Mercancías que pueden despacharse:

Se puedan tramitar bajo despacho simplificado aquellas mercancías cuyo valor FOB no exceda los US\$ 2.000 dólares, así como también para las donaciones u obsequios que no excedan de dicho valor y para las muestras sin valor comercial. A partir del año 2010, podrán efectuarse despachos simplifica-

dos de exportación por un valor que no exceda de US\$ 5.000 dólares.

b) Medios de Declaración Simplificada

La declaración simplificada puede realizarse a través de dos medios:

➤ **Electrónico:** cuando el exportador encarga a su agencia de aduanas la transmisión los datos de la Declaración Simplificada al Sistema SIGAD de la Intendencia de la Aduana más cercana al puerto donde se va a desarrollar la exportación.

El SIGAD valida los datos y, de estar conformes, asigna un número a la Declaración Simplificada, el mismo que se comunica electrónicamente a la agencia de aduana para su impresión y para que disponga el ingreso de la mercancía al Depósito Temporal (Terminal de almacenamiento).

➤ **Manual:** Cuando el propio exportador llena los datos en el Formulario de la Declaración Simplificada y deberá presentarlo junto con la respectiva documentación comercial en la ventanilla del área de exportación de la Intendencia de Aduana, donde el personal encargado ingresa la información al SIGAD para la numeración de la Declaración Simplificada.

Cualquiera sea el medio utilizado, el exportador podrá solicitar el reconocimiento físico, consignándolo en el rubro observaciones de Formulario.

Durante el trámite de exportación, se deberá contar con los siguientes documentos:

- Factura, boleta de venta o declaración jurada del valor, según la naturaleza de la exportación.
- Carta poder legalizada si el trámite lo realiza un tercero. En caso de persona jurídica deberá firmarla el representante legal.
- Conocimiento de embarque.
- Declaración jurada de las comisiones si no están consignadas en la factura.
- Documento que acredite la Donación y Lista de Contenido, si correspondiera.

¹² SIGAD es la abreviatura del Sistema Integrado de Gestión Aduanera.



- Copia de RUC o DNI del exportador, según corresponda.
- Otros documentos que la naturaleza de la mercancía requiera.

c) Ingreso de mercancías al Depósito Temporal y selección del canal de control

- El declarante ingresa la mercancía al Depósito Temporal o local del exportador previamente autorizado como requisito previo a la selección aleatoria del canal de control.
- Los terminales de almacenamiento y los exportadores a través de los despachadores de aduana son responsables de transmitir los datos de la mercancía recepcionada asociada a la correspondiente Declaración Simplificada. De ser conforme, el SIGAD asigna el canal de control al que se someterá la mercancía, pudiendo seleccionarse el canal rojo (reconocimiento físico) o canal naranja (revisión documentaria).

d) Reconocimiento Físico

- El especialista en aduanas revisa la documentación recibida, la contrasta con la Declaración Simplificada y, si está conforme, la valida. Luego, la somete a selección aleatoria para que el SIGAD determine qué mercancías serán sometidas a reconocimiento físico. El resultado del trámite se indica mediante refrendo en la Declaración Simplificada.
- De no estar conforme la documentación, el especialista de aduanas la devuelve al interesado y consigna en la GED los motivos del rechazo, previo registro en el SIGAD.
- El reconocimiento físico está fijado por el 5% de declaraciones en promedio, refrendadas en el mes anterior, con un mínimo de tres declaraciones seleccionadas por día.
- La exportación de mercancías restringidas, las exceptuadas en el caso de prohibidas y las que se numeren en una intendencia de aduana para ser exportadas por otra distinta estarán sujetas a reconocimiento físico obligatorio.
- Cuando la selección sea para reconocimiento físico, el personal designado lo efectúa y procede, luego, a diligenciar y notificar la Declaración Simplificada.
- La Intendencia de Aduana competente autoriza el reconocimiento físico de la mercancía en los locales, recintos o almacenes solicitados por el exportador, cuando se traten de mercancías:
 - Percibibles que requieran de acondicionamiento especial.
 - Explosivos.
 - Maquinarias de gran peso y volumen.

- Las que se trasladen por vía terrestre hacia la intendencia de aduana de salida.
- Otras que califiquen a criterio del intendente de aduana.

e) Control de embarque y regularización

Los oficiales de aduanas en forma aleatoria pueden realizar acciones de control previo al embarque.

La mercancía deberá ser embarcada dentro del plazo máximo de treinta (30) días contados desde el día siguiente a la fecha de numeración de la Declaración Simplificada. La agencia de aduana contratada por el exportador verifica el embarque y consigna dicha diligencia en la Declaración. Las Declaraciones numeradas electrónicamente se regularizan dentro del plazo de treinta (30) días computados a partir del día siguiente de la fecha de embarque. Las declaraciones numeradas por ventanilla se regularizan mediante la verificación del Conocimiento de Embarque en el Manifiesto de Carga de Salida, registrándose en el SIGAD de la fecha de embarque.

3.2.2. DESPACHO DE EXPORTACIÓN CON DECLARACIÓN ÚNICA DE ADUANA

3.2.2.1. ASPECTOS GENERALES

a) Mercancías que pueden despacharse:

Este despacho es utilizado para exportar mercancías cuyo valor FOB es superior a los US\$ 2.000 y, a partir del año 2010, cuando dicho valor supere los US\$ 5.000; siendo tramitado con el Formulario denominado "Declaración Unica de Aduanas" o DUA.

b) Sujetos que pueden declarar como exportadores

El despacho puede ser realizado a través de intermediarios comerciales o comisionistas. No se debe confundir a los intermediarios con los tramitadores informales.

Las exportaciones efectuadas bajo contratos de colaboración empresarial (sociedades irregulares; comunidad de bienes; Joint ventures, consorcios y demás contratos de colaboración empresarial sin contabilidad independiente), estarán cargo del operador, quien se constituye en el exportador y tramitará los despachos de exportación con una sola DUA.

c) Embarques Parciales

Una exportación puede amparar embarques parciales siempre que éstos se efectúen de un exportador a un único consignatario, y que los embarques se realicen por la misma aduana de numeración de la DUA, siempre que los embarques se realicen dentro del plazo de treinta (30) días calendario contado a partir del día siguiente de numerada la DUA. Las declaraciones que

ampan embarques parciales están sujetas a reconocimiento físico.

d) Exportación sin carácter comercial

Se considera exportación sin carácter comercial, cuando no existe venta entre el exportador y el destinatario de la mercancía ubicado en el exterior. Para acreditar dicho carácter, el exportador deberá presentar declaración jurada indicando además el valor de la mercancía, pudiendo la autoridad aduanera solicitar información adicional.

e) Salida de mercancía por aduana distinta a la de numeración de la DUA

La salida de mercancías de exportación puede efectuarse por intendencia de aduana distinta a aquella en que se numera la DUA. En estos casos, se considera como fecha de término del embarque aquella en que se autoriza la salida del territorio aduanero del último bulto verificado en la aduana de salida.

f) Mercancías que no ingresan al almacén aduanero

En principio, toda mercancía a embarcarse con destino al exterior debe ser puesta bajo potestad aduanera para lo cual ingresa a un depósito temporal. Sin embargo, se exceptúa el ingreso al terminal de almacenamiento (depósito temporal) de las siguientes mercancías:

- Perecibles que requieran un acondicionamiento especial;
- Que sean peligrosas, explosivas, inflamables, tóxicas, infecciosas, radioactivas y corrosivas.
- Maquinarias de gran peso y volumen;
- Animales vivos;
- A granel en cualquier estado (sólido, líquido o gaseoso que se embarquen sin envases ni continentes);
- Otras calificadas por la Autoridad Aduanera.

En estos casos y con posterioridad a la numeración de la DUA, el despachador de aduana, debe transmitir la solicitud de embarque directo del almacén designado por el exportador, indicando los motivos para su respectiva evaluación. El funcionario aduanero del área de exportación comunica la respuesta a través del portal de la SUNAT (<http://www.sunat.gob.pe>).

3.2.2.2. ETAPAS DEL PROCEDIMIENTO DE DESPACHO DE EXPORTACIÓN

El Procedimiento comprende una serie de etapas en las cuales se realiza el despacho automatizado (vía informática) y el embarque de las mercancías al exterior, así como la regularización del despacho. Nos corresponde ahora detallar de manera sintetizada cada una de estas etapas:

1° El exportador entregará a la Agencia de Aduana de su elección la información vinculada a su transacción comercial para que éste último proceda a transcribirla en el formato de la Declaración Unica de Aduanas de su computadora. Cuando la carga sea transportada en contenedor, el número, la marca y el precinto de identificación deberán estar consignados inicialmente en la Declaración como datos provisionales o, en su defecto, la agencia de aduanas deberá transmitirlos vía electrónica antes de efectuar el embarque.

2° Una vez llenada la "DUA Provisional", la agencia de aduana la transmite vía electrónica (teledespacho) al SIGAD, el cual validará los datos declarados. De ser conforme, generará automáticamente el número correspondiente de la DUA y el Agente procederá a imprimir la DUA para su presentación en zona primaria (terminal de almacenamiento o local del exportador) conjuntamente con la mercancía.

3° El despachador de la agencia de aduanas deberá ingresar toda la mercancía al Depósito Temporal, dejando el almacenista constancia de dicho ingreso en la "DUA Provisional".

4° Cuando la mercancía haya ingresado a la zona primaria, el almacenista deberá consignar, en un registro electrónico, la fecha y hora tanto del ingreso total como de la entrega de la DUA por parte del despachador para el embarque. Una vez transmitido el registro electrónico del almacenista, el SIGAD validará y seleccionará aleatoriamente el canal de inspección naranja o rojo (reconocimiento físico), enviando dicha selección tanto al almacenista como al despachador de aduanas, simultáneamente.

5° Cuando la "DUA Provisional" haya sido seleccionada a canal naranja, la mercancía queda expedida para su embarque. Cuando haya sido seleccionada al reconocimiento físico, el funcionario procede a inspeccionar alguno de los bultos que comprende la mercadería a exportar. Culminada la diligencia, consignará los resultados en la "DUA Provisional" y en el SIGAD.

La Aduana de Despacho podrá autorizar el reconocimiento físico en el almacén del exportador, a solicitud de éste y cuando se trate de: productos perecibles, explosivos, maquinarias de gran peso y volumen, mercancías que se trasladen por vía terrestre hacia la aduana de salida; así como otras mercancías que califiquen a criterio de dicha Aduana.

6° Culminado el control, el funcionario aduanero autoriza el embarque de la mercancía, pudiendo en ese momento ser trasladada al puerto para que el medio de transporte la recoja y lleve al exterior.



7° El plazo para embarcar la mercancía es de 30 días calendarios contados desde la fecha en que se numeró la "DUA Provisional", previa constatación del estado exterior de la carga por parte del almacenista, del transportista y, por supuesto, del funcionario aduanero encargado, quien al concluir esta diligencia consignará sus resultados en la DUA y la entregará al despachador de aduanas, además de registrarlos en el SIGAD. Por su parte, la línea naviera comunicará a la Aduana el embarque de la mercancía a través de un documento llamado Manifiesto de Carga de Salida. De no efectuarse el embarque en el plazo señalado, la DUA quedará sin efecto (legajamiento)

8° Una vez culminado el embarque, se deberá regularizar la exportación tramitando la "DUA definitiva", regularización efectuada cuando el despachador transmite la información complementaria de la DUA y los documentos digitalizados que sustentan la exportación. Cabe señalar que los documentos digitalizados (conocimiento de embarque, factura comercial, boleta de venta, etc.) que sustentan la exportación deben ser transmitidos antes de la regularización del régimen, pudiendo rectificarse los datos erróneamente declarados que serán evaluados por la autoridad aduanera (funcionario encargado), quien podrá requerir además la presentación de los documentos físicos.

La regularización deberá efectuarse dentro del plazo de treinta (30) días posteriores al término del embarque, bajo sanción de multa. Sin perjuicio de ello, si transcurren ciento ochenta (180) días calendarios posteriores al embarque, la autoridad dará por concluido el procedimiento de exportación acto que no permitirá que el exportador se acoja a los beneficios que tiene su sector.

Independientemente del control aduanero y del control de las mercancías restringidas, existe la posibilidad que la autoridad aduanera ordene la suspensión del levante de dicha mercancía en aplicación de medidas de control de frontera, es decir, cuando ésta tenga rotulada una marca o patente perteneciente a un titular ajeno sin su consentimiento y por eso denuncia este ilícito ante el INDECOPI.

La exportación puede ser realizada como régimen definitivo o como regímenes temporales: ya sea para el cambio, reparación o mejoramiento en el exterior de una mercancía nacionalizada (régimen de exportación temporal para perfeccionamiento pasivo); o para que la mercancía sea exhibida y sea vendida en el exterior (régimen de exportación temporal para reimportación en el mismo estado).

3.3. ERRORES FRECUENTES

¿Cuáles son los errores más frecuentes cometidos en la exportación?

Los errores frecuentes cometidos por algunos exportadores son los siguientes:

- Formulan la declaración incluyendo en el valor las comisiones al exterior.
- Cuando negocian en moneda extranjera distinta al dólar americano, consignan erróneamente el tipo de cambio monetario en la factura.
- Cuando la persona que endosa el Conocimiento de Embarque no cuenta con facultades legales para hacerlo.
- Cuando se ha numerado la Declaración y luego embarcan una cantidad distinta, mercancías adicionales o distintas, sin haber solicitado previamente las modificaciones del caso.
- En determinados tipos de mercancía como prendas textiles, muebles, productos manufacturados, etc., cuando no comunican que fueron fabricadas con materias primas extranjeras declaradas como admisión temporal¹³.

Los errores frecuentes cometidos por algunas agencias de aduana son los siguientes:

- Formular Declaraciones con códigos incorrectos, los cuales determinan el reconocimiento físico para las mercancías restringidas.
- Al momento de regularizar la exportación, cuando transmiten la "DUA Definitiva" sin revisar que todos los datos coincidan con los datos consignados en los documentos comerciales y en la "DUA Provisional".
- En las exportaciones de mercancías como prendas textiles, muebles, productos manufacturados, etc., no consultan si éstos fueron fabricados con materias primas declaradas como admisión temporal y por eso no consignan dicho dato en la Declaración.
- Cuando reciben los documentos comerciales sin verificar que éstos hayan sido emitidos o endosados por el representante del exportador o apoderado facultado para ello.

En el caso de los transportistas o agentes de carga, cuando algunos emiten el conocimiento de embarque con sellos y firmas de personas no autorizadas ante la Administración Aduanera.

En el caso de los Depósitos Temporales, existe el riesgo de transmitir electrónicamente a la Intendencia de Aduana datos erróneos de los pesos y/o bultos recepcionados.

¹³ Mediante el Régimen de Admisión Temporal para Perfeccionamiento Activo, los exportadores pueden ingresar al país materias primas que utilizarán para fabricar manufacturas que serán exportadas.

PROCEDIMIENTO DE IMPORTACIÓN VÍA MARÍTIMA

¿Qué mercancías son susceptibles de importación?

¿Qué tipo de mercancías no pueden ser importadas?

¿Cuál es el procedimiento de importación por vía marítima?

¿Cuáles son los errores más frecuentes cometidos en la importación?

4.1. IMPORTACIÓN DE MERCANCÍA POR VÍA MARÍTIMA

¿Qué mercancías son susceptibles de importación?

Al igual que la exportación, la importación es una actividad libre siempre que no afecte la salud, la moral y la seguridad. Asimismo, debemos considerar la naturaleza, volumen, peso, valor de la mercancía, embalajes y grado de riesgo para el transporte marítimo.

En caso de mercancías restringidas, éstas deberán cumplir el control respectivo, obteniendo el certificado, permiso, autorización, registro o resolución exigido por la autoridad competente, debiendo someterse en algunos casos a inspección física.

¿Qué tipo de mercancías no puede ser importada?

Se encuentra prohibida la importación de mercancías usadas tales como prendas textiles, calzado, vehículos automotores con más de cinco (05) años de antigüedad, neumáticos y equipos médicos.

Asimismo, no pueden ser importadas las armas de guerra (salvo el caso de las Fuerzas Armadas); los productos pirotécnicos detonantes; productos fitosanitarios y zoonosanitarios cuya importación fue suspendida temporalmente por el SENASA; productos que no se encuentren rotulados conforme a ley; así como productos cuyas denominaciones afecten el interés nacional (por ejemplo, licores extranjeros con la denominación "pisco", libros que contengan mapa geográfico adulterado del Perú, etc.).

4.2. PROCEDIMIENTOS DE IMPORTACIÓN VÍA MARÍTIMA

Considerando el valor de la mercancía, existen dos procedimientos de importación:

- El despacho simplificado
- El despacho con Declaración Unica de Aduana

4.2.1. DESPACHO SIMPLIFICADO DE IMPORTACIÓN

a) Mercancías que pueden despacharse:

- Las muestras sin valor comercial.

- Obsequios cuyo valor no supere los US\$ 1.000.
- Mercancías comerciales cuyo valor exceda los US\$ 2.000, incluyendo las importaciones liberadas y las donaciones.
- Los envíos postales remitidos por el Servicio Postal, así como por el Servicio de Mensajería Internacional, cuyo valor no supere los US\$ 2.000.
- Los bienes comprendidos como menaje y equipaje de casa.

b) Medios de Declaración Simplificada

La declaración simplificada puede efectuarse a través de medios electrónicos o manualmente, siguiendo trámites similares a la exportación.

El despacho simplificado de importación puede ser solicitado directamente por el importador -dueño o el consignatario de la mercancía- quien llenará sólo los rubros en fondo blanco de la Declaración Simplificada, siendo responsabilidad del especialista en aduanas el llenado de los rubros faltantes.

c) Procedimiento

Si el trámite es realizado por una persona natural o jurídica:

- El importador, dueño o consignatario, dentro del horario establecido, solicita la entrega del formato respectivo de la Declaración Simplificada, consignando la información conforme a las instrucciones contenidas en su respectiva cartilla. En este caso, el usuario está obligado a llenar sólo los rubros en fondo blanco del formato, siendo responsabilidad del especialista en aduanas el llenado de los rubros faltantes.
- Deberá presentar la DSI para su numeración ante las ventanillas del área de importación de la intendencia de aduana, acompañada de los documentos exigibles.
- SUNAT procede a numerar la DSI y emite la guía de entrega de documentos (GED).
- La DSI presentada directamente por el Impor-



tador, dueño o consignatario de la mercancía, obligatoriamente se asigna a reconocimiento físico.

- El especialista en aduanas emite la liquidación de tributos respectivos entregando SUNAT este documento.
- El interesado cancela el adeudo tributario de acuerdo a la liquidación de tributos.
- Presenta copia de la liquidación de tributos cancelada y SUNAT procede a otorgar el levante.

Si el trámite es realizado por un despachador de aduana:

- Deberá presentar la Declaración Simplificada numerada, cuyos datos han sido transmitidos electrónicamente, acompañada de los documentos exigibles y de la liquidación de tributos debidamente cancelados.
- El personal de SUNAT entrega al despachador de aduana copia de la GED.
- Se procede al despacho según el canal de control asignado: canal naranja, en cuyo caso el especialista aduanero efectuará la revisión documentaria; canal rojo: efectuará la revisión documentaria y el reconocimiento físico.
- El especialista en aduanas firmará y sellará la declaración, de ser conforme.
- El personal autorizado otorga el levante de las declaraciones mediante un sello.

Adicionalmente, la Autoridad Aduanera efectuará el control del valor declarado siguiendo el procedimiento establecido por el Acuerdo del Valor de la Organización Mundial de Comercio.

4.2.2. DESPACHO DE IMPORTACIÓN CON DUA

4.2.2.1. ASPECTOS GENERALES

- a) La importación de mercancías comprende las siguientes modalidades de despacho: despacho normal, despacho anticipado y despacho urgente; estos dos últimos son utilizados con mucha frecuencia en el tráfico marítimo.
- b) En el caso del despacho normal, las mercancías podrán ser solicitadas a despacho dentro de los treinta (30) días computados a partir del día siguiente al término de la descarga. A partir del año 2010, este plazo se computará en días calendarios.

Asimismo, podrán despacharse hasta antes del remate o adjudicación, tratándose de mercancías en situación de abandono legal.

- c) En los despachos anticipados y urgentes, la declaración se numera antes de la arribo de la nave al puerto. A partir del año 2010, la nave deberá arribar dentro de los quince (15) días calendarios siguientes a la fecha de numeración de la Declaración anticipada a fin de mantener esta modalidad.
- d) La importación de mercancías está gravada con los siguientes tributos:
 - Ad valorem – 0%, 9% y 17%, según la subpartida nacional.
 - Derechos antidumping o compensatorios, según producto y país de origen.
 - Impuesto general a las ventas (IGV) - 17%.
 - Impuesto de Promoción Municipal (IPM) - 2 %.
 - Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) - tasas variables, según subpartida nacional.
- e) El despacho de importación de mercancías puede realizarse en los regímenes aduaneros de: importación al consumo, admisión temporal para perfeccionamiento activo, admisión temporal para reexportación en el mismo estado (antes llamada "importación temporal"). Asimismo, el procedimiento de dicho despacho puede emplearse – en aquello que sea compatible - para tramitar el despacho destinado al régimen de depósito.
- f) Los documentos exigidos para el despacho son los siguientes:
 - Fotocopia autenticada o copia carbonada del documento de transporte.
 - Fotocopia autenticada de la factura o documento equivalente.
 - Fotocopia autenticada o copia carbonada del comprobante de pago y copia adicional de éste, cuando se efectúe transferencia de bienes antes de su nacionalización, salvo excepciones.
 - Fotocopia autenticada del documento de seguro de transporte de las mercancías, cuando corresponda.
 - Fotocopia autenticada del documento de autorización del sector competente para mercancías restringidas o declaración jurada suscrita por el representante legal del

¹⁴ A partir del año 2010, el despacho normal pasará a ser un despacho excepcional, considerando que la mayoría de despachos van a ser anticipados.

¹⁵ La fotocopia de los documentos requeridos para los despachos aduaneros son autenticados por la agencia de aduana, siempre que cuenten con el respectivo documento original.

importador en los casos que la norma específica lo exija.

- Otros documentos que se requieran, conforme a las disposiciones específicas sobre la materia.
- La Declaración Andina de Valor (DAV), en los casos que sea exigible el formato B de la DUA.
- Lista de empaque o información técnica adicional.
- Volante de despacho, en caso sea solicitado por la autoridad aduanera.

4.2.2.2. ETAPAS DEL PROCEDIMIENTO DE DESPACHO DE IMPORTACIÓN

- 1° El importador entregará a la agencia de aduana los documentos comerciales y otra información adicional vinculada a su transacción comercial para que éste último proceda a transcribirla en la DUA.
- 2° Los datos llenados de la DUA son transmitidos electrónicamente al SIGAD. Acto seguido, el SIGAD - digitado por los propios especialistas aduaneros - validará los datos transmitidos. De ser conforme, generará automáticamente el número correspondiente de la Declaración.
- 3° Numerada la DUA, se procede a cancelar los tributos exigidos en el despacho de importación. Cancelado los tributos, el SIGAD procede a seleccionar uno de los 3 canales de control.
- 4° Durante el despacho, la mercancía deberá permanecer a los recintos o espacios aduaneros destinados y/o autorizados para las operaciones de desembarque, dejando el almacenista constancia de dicho ingreso con la Nota de Tarja.
- 5° Si la DUA fue seleccionada a canal verde, la autoridad aduanera otorga el levante a fin de que el importador proceda a retirar su carga del terminal.
- 6° En caso fuera seleccionada a canal naranja, la revisión documentaria se iniciará cuando el Agente de Aduana entregue los documentos vinculados a la importación al funcionario aduanero encargado, quien coteja los datos de la DUA con la de los documentos comerciales. De encontrar observaciones subsanables, comunicará en el acto dicha situación al Agente para efectos de la subsanación, sin perjuicio de aplicar en ese momento la sanción correspondiente. Luego de la revisión y una vez que se haya otorgado el levante, se podrá efectuar el retiro de la mercancía del terminal.
- 7° Cuando la DUA fue seleccionada a canal rojo, el Agente coordinará con la Intendencia Aduanera la fecha y hora donde se realizará el reconocimiento físico. El día programado para la diligencia

estará presente el despachador, el representante de la Autoridad competente si se trata de mercancía restringida y el especialista de aduanas. Durante la diligencia, el especialista seleccionará alguno de los bultos que contiene la mercadería para su inspección visual o para analizar muestras extraídas de la mercancía. Luego del reconocimiento, el funcionario aduanero consignará los resultados en la DUA y en el SIGAD, otorgando el levante correspondiente y sin perjuicio de aplicar las sanciones que se hubieran configurado. De esta manera, el Agente podrá retirar la mercancía del Almacén dando fin al procedimiento.

4.3. ERRORES FRECUENTES

¿Cuáles son los errores más frecuentes cometidos en la importación?

Los errores frecuentes cometidos por algunos importadores son los siguientes:

- No entregan los documentos exigidos completos o con los datos debidamente llenados, confundiendo las proformas u ordenes de compra con las facturas comerciales, no siendo los anteriores documentos requeridos para el despacho.
- No informan todas las condiciones de la transacción comercial para efectos de respaldar el valor declarado.
- En el caso de importación de mercancías restringidas, solicitan la autorización que no corresponde; por ejemplo: en el régimen de admisión temporal para reexportación en el mismo estado de equipos de telecomunicaciones presentan un permiso de ingreso definitivo del MTC en lugar de un permiso de ingreso temporal.
- Utilizan registros de importación de mercancías antes despachadas para traer otras mercancías sin verificar que éstas tienen algún dato distinto; por ejemplo, un registro de la DIGEMID de un equipo médico de distinto origen.
- Entregan la conocimiento de embarque con el endoso de una persona que no es el representante de su empresa facultado para ello.
- Cuando traen mercancías sensibles (es decir, cuyos valores son constantemente controlados por la autoridad aduanera) no presentan documentos que respalden el pago o compromiso de pago, mucho menos lo registran oportunamente en su contabilidad.
- No detallan las características de sus mercancías; por ejemplo: desconocen que un aparato electrónico usado puede ser desarmado, averiado, reconstruido o potenciado, etc., siendo este detalle necesario precisar en la Declaración.



Recomendaciones finales

- (1) Identificar en el contrato compra-venta internacional quien es responsable de contratar el transporte marítimo con el porteador y los demás servicios marítimo-portuarios.
- (2) Informarse debidamente. Para ello, el usuario puede visitar las páginas web de los prestadores de servicios (porteadores, ENAPU, terminales de almacenamiento extra-portuario, agentes marítimos, etc.), o hablar directamente con aquellos prestadores de servicios con los que tiene mayor movimiento, para mantenerse actualizado sobre servicios y tarifas.
- (3) Al tener que hacer una selección, comparar una estructura de costos totales de la distribución física internacional de la carga; y no solo los fletes y recargas cotizados por el porteador.
- (4) Solicitar al porteador, en cada oportunidad, una cotización por escrito del flete marítimo, los recargos y cargos adicionales aplicables al transporte en cuestión y el plazo de validez de dicha cotización.
- (5) Solicitar a los demás prestadores de servicios (agente general, agente marítimo, terminal de almacenamiento extraportuario, transportista terrestre, etc.), en cada oportunidad, una proforma de los gastos aplicables al transporte en cuestión y el plazo de validez de la misma a fin de evitar sorpresas desagradables.
- (6) En el caso de términos que resulten poco conocidos o ambiguos, solicitar al prestador de servicios una descripción por escrito del término en cuestión.
- (7) Si solo se recibe una explicación oral, enviarle por escrito al prestador de servicios lo que se ha podido entender como descripción del término, y solicitar una confirmación al respecto.
- (8) Establecer un protocolo interno para verificar que la documentación emitida entorno al transporte en cuestión, incluida la facturación, corresponda a lo acordado con los prestadores de servicios, tanto en relación con las operaciones realizadas y los servicios brindados como de las tarifas y precios cotizados.
- (9) Solicitar que el "booking note" incluya un detalle del flete marítimo, recargos y cargos adicionales del porteador; o, de lo contrario, solicitar la cotización por separado en los mismos términos, tal como ha sido indicado.
- (10) Solicitar que además de los detalles de las mercancías (clase, cantidad y tipo de bultos, marcas de identificación, peso, etc.), el "booking note" incluya otros detalles del transporte a efectuar (nombre del buque, puertos de embarque/destino; fecha estimada de embarque; lugar de origen/destino si aplicable).
- (11) Solicitar que el "booking note" incluya los términos y condiciones del conocimiento de embarque generalmente utilizados, o una versión corta del conocimiento de embarque, o los principales términos y condiciones que se consideren de interés particular durante el periodo hasta que el conocimiento de embarque sea emitido.
- (12) Solicitar que el "booking note" sea firmado o cuando menos emitido en papel membretado del porteador o sus agentes.
- (13) Establecer claramente en el contrato de transporte marítimo la asignación de costos, obligaciones y responsabilidades por el embarque y la descarga, estiba y desestiba, trincado y destrincado de los contenedores, y la responsabilidad para disponer estas faenas (el concepto de "liner terms" no es muy preciso, y si no se estipula en forma específica lo que esta y no esta incluido en el flete marítimo, dependerá de la costumbre del puerto).
- (14) Establecer claramente a la hora de negociar el contrato de transporte marítimo, la venta del formulario de conocimiento de embarque por el porteador o sus agentes, el cobro por su emisión, o la asignación de responsabilidad por su emisión y presentación para la firma.
- (15) Solicitar al porteador que el usuario directamente llene el formulario de conocimiento de embarque, con excepción del cálculo del flete y presentarlo para la firma del capitán o el agente.

- (16) Revisar las condiciones contractuales impresas en el conocimiento de embarque o, si se trata de una versión corta del conocimiento de embarque, los términos y condiciones usuales del porteador incorporados para sustituir las condiciones impresas.
- (17) Si las condiciones del conocimiento de embarque que se emite posteriormente al embarque, no concuerdan con los del acuerdo previo, presentar evidencia sobre las condiciones precisas de dicho acuerdo, que prevalecerán sobre las condiciones del conocimiento de embarque.
- (18) Si el conocimiento de embarque contiene alguna cláusula impresa, estampada o escrita que añada condiciones nuevas e imprevistas de las que el usuario no está enterado cuando embarca las mercancías, o no ha sido informado durante el embarque solicitar un nuevo conocimiento de embarque que exprese las condiciones usuales del porteador.
- (19) Evaluar la conveniencia de celebrar contratos con prestadores de servicios, sobre todo si regularmente recibe servicios de estos (por ejemplo, de terminales de almacenamiento extraportuario, transportistas terrestres, agentes generales, etc.).
- (20) Evaluar la conveniencia de llevar a cabo una negociación en bloque junto con otros usuarios con quienes exista alguna compatibilidad (por ejemplo, la misma clase de mercancía, no necesariamente en las mismas rutas, pero si que puedan ser atendidas por un mismo porteador, etc.).
- (21) Evaluar la conveniencia de negociar con el porteador un contrato de transporte combinado desde o hasta un punto interior, en lugar de negociar cada servicio por separado.
- (22) Evaluar la consecuencia de negociar con cualquiera de los prestadores de servicios (porteador, agente marítimo, terminal de almacenamiento extraportuario, etc.) el servicio completo o integral hasta o desde el gancho.
- (23) Verificar si el porteador condiciona el transporte marítimo o la utilización de determinado terminal de almacenamiento extraportuario, o si el porteador o si el terminal de almacenamiento extraportuario del cual es cliente, de manera injustificada, deja de embarcar la carga proveniente de otro terminal de almacenamiento o presentada por el usuario para embarque al costado del buque, lo que constituiría abuso de posición de dominio.
- (24) Verificar si el porteador o sus agentes subordinan la celebración de un contrato de transporte marítimo en "liner terms" a la aceptación de utilizar determinado terminal de almacenamiento extra-portuario, lo que constituiría abuso de posición de dominio.
- (25) Examinar los argumentos que brinda el porteador o sus agentes para justificar las razones por las cuales la utilización de otro terminal de almacenamiento extra-portuario o del terminal portuario no permiten garantizar el embarque de la carga del usuario, a fin de determinar si se trata de un acto de competencia desleal, contrario a la libre competencia en actividades económicas y, en consecuencia, ilícito y prohibido.
- (26) Examinar la descripción de los conceptos calificados de cobros indebidos o los argumentos brindados por los prestadores de servicios para justificarlos, a fin de determinar si se trata de un acto de competencia desleal.
- (27) Examinar cualquier otra conducta de los prestadores de servicios que resulte contraria a la buena fé comercial, al normal desenvolvimiento de actividades económicas y, en general, a las normas de corrección que deben regir a las actividades económicas.
- (28) Informar al porteador respecto de las prácticas irregulares de los prestadores de servicios (agente general, agente marítimo, terminal de almacenamiento extraportuario, etc.) que pudiera afectar negativamente el negocio de su principal.
- (29) Cuando se va a transportar una carga peligrosa, es preciso tomar las siguientes precauciones básicas: describir con exactitud la clase de producto peligroso que se transportará, proteger la carga con un embalaje adecuado debidamente marcado, no exceder la cantidad autorizada para cada embarque, además de asegurarse que el medio de transporte cumpla las condiciones técnicas para efectuar dicha labor.
- (30) Es recomendable que los importadores constaten con su proveedor, antes del arribo, si éste ha embarcado mercancía adicional a la negociada y consignada en los documentos comerciales con la finalidad de tramitar la subsanación respectiva.



ANEXO 1

GLOSARIO DE TÉRMINOS APLICABLES EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO Y EL SISTEMA PORTUARIO

Glosario de términos en inglés

- **“All-in o “all inclusive (A.I.)** Denominación que se da al flete cuando no se incluye por separado recargos (por combustible, por ajuste monetario, etc.). los que se consideran incluidos en flete marítimo.
- **“Booqing note”.** Compromiso de reserva de espacio a bordo del buque que emite el porteador con instrucciones respecto al lugar y fecha de recojo o re-entrega de el(los) contenedor(es) asignados y detalles del transporte contratado.
- **“Bunker Surcharge o Bunker Adjustment Factor” (B.S. o B.A.F.)** – Recargo al flete marítimo básico por ajuste en el precio del combustible.
- **“Currency Surcharge o Currency adjustment Factor” (C.S. o C.A.F.)** – Recargo al flete marítimo básico por ajuste monetario.
- **“Container Box RAtE” (C.B.R.)** – Nivel de flete marítimo básico por contenedor aplicable a la clase correspondiente a la mercancía, en lugar de hacerlo por las toneladas efectivas de carga dentro del contenedor.
- **“Free in and out” (F.I.O.)** – Condición del transporte que significa que el usuario debe embarcar la carga y ponerla en la bodega del buque, así como retirarla de la bodega y descargarla, libre de riesgo, responsabilidad y costo para el porteador.
- **“Free in and out and stowed” (F.I.O.S)** – Condición del transporte que significa que el usuario, además de embarcar la carga y ponerla en la bodega del buque, y retirarla de la bodega y descargarla, debe estibarla y desestibarla en la bodega del buque, libre de riesgo, responsabilidad y costo para el porteador.
- **“Free in/liner out” (F.I.L.O.)** – Condición del transporte que significa que el usuario sólo corre con el costo de embarque, o embarque/estiba, o embarque estiba/trincado.
- **“Full container load” (F.C.L.)** – Contenedor cuyo llenado y vaciado es por cuenta y riesgo del usuario. Denominado también contenedor de carga completa.
- **“Full liner terms” (F.L.T.)** – Condición del transporte que significa que es “liner-in” en el puerto de embarque y “linerout” en el puerto de descarga. Es sinónimo de “liner terms”.
- **“Gate –in”** – Reentrega de un contenedor vacío por el usuario en el lugar designado por el porteador, que incluye su manipuleo desde el vehículo de carga y eventual apilamiento.
- **“Gate-Out”** – Entrega de un contenedor vacío al usuario en el lugar designado por el porteador, que incluye su manipuleo desde el lugar de apilamiento y su puesta sobre el vehículo de carga.
- **“INCOTERMS”** – Denominación que se da comúnmente a las Reglas Internacionales para la Interpretación de los Términos Comerciales de la Cámara de Comercio Internacional (CCI)
- **“Inland haulage”** – Transporte interior de un contenedor, principalmente aplicable al transporte terrestre.
- **“Less than container load” (L.C.L.)** – Contenedor consolidado con carga de varios usuarios. Denominado también contenedor de carga incompleta.
- **“Liner in/free out” (L.I.F.O.)** – Condición del transporte que significa que el usuario sólo corre con el costo de descarga, o descarga/desestiba, o descarga/desestima/destrincado.
- **“Liner terms” (L.T.)** – Condiciones usuales del transporte en servicio regular o de línea, que significa que se incluye el transporte marítimo y el costo de manipuleo en los puertos de embarque y descarga según la costumbre de esos puertos.
- **“Non-operatig reefer” (N.O.R.)** – Contenedor refrigerado utilizado como contenedor para carga seca.
- **“Prestacking”** – Lugar de tránsito de la carga en el muelle. Denominado también zona de “pre-apilamiento”.
- **“Spreader”** – Bastidor de suspensión de la grúa del buque que sirve para el embarque, descarga o movilización entre bodegas de un contenedor. Cuenta con dispositivos que encajan en los esquineros superiores del contenedor para asegurarlo.
- **“Stacker”** – Equipo de apilamiento. Denominado también apiladora.
- **“Terminal Handling Charge” (T.H.C.)** – Recargo al flete marítimo básico por gastos de terminal aplicables a la carga.

Definición de términos utilizados en el Sistema Portuario

- **ACTIVIDADES PORTUARIAS:** Construcción, conservación, desarrollo, uso, aprovechamiento, explotación, operación, administración de los puertos, terminales e instalaciones portuarias en general, incluyendo las actividades necesarias para el acceso a los mismos, en las áreas marítimas, fluviales y lacustres.
- **ADMINISTRADOR PORTUARIO:** Persona jurídica constituida o domiciliada en el país, que administra un puerto o terminal portuario. El Administrador Portuario puede ser público o privado.
- **ÁREAS DE DESARROLLO PORTUARIO:** Espacios terrestres, marítimos, lacustres y fluviales calificados por la Autoridad Portuaria Nacional aptos para ser usados en la construcción o ampliación de puertos o terminales portuarios, o que, por razones de orden logístico, comercial, urbanísticos o de otra naturaleza se destinan como tales en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario.
- Éstas incluyen las áreas de reserva general para el Desarrollo Portuario especificadas en la planificación del Sistema Portuario, en armonía con la planificación del Territorio, o por los proyectos y contratos que se establecieron para proyectos portuarios y de transportes conexos con los puertos.
- El área de desarrollo portuario comprende la franja costera de 50 metros hacia tierra, medida de la forma siguiente:
 - En la costa marítima y de influencia marítima, desde la línea de la más alta marea.
 - En las riveras fluviales y lacustres desde la línea de más alta crecida ordinaria.
- **AUTORIZACIÓN:** Acto administrativo mediante el cual la APN confiere a una persona jurídica constituida o domiciliada en el país, la autorización para el inicio a las obras de construcción o ampliación de un puerto.
- **CABOTAJE:** Operación de transporte de carga de origen nacional, para destino nacional, que se realiza a través de puertos de la República.
- **COMUNIDAD PORTUARIA:** Conjunto de entidades públicas y privadas representativas de la zona de influencia de un puerto que tengan relación directa respecto al desarrollo de las actividades y servicios portuarios.
- **DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO:** Conjunto de bienes del Estado, formado por los terrenos, inmuebles, las infraestructuras y las instalaciones incluyendo los equipamientos especiales afectados a las actividades portuarias.
- **EMBARCADERO:** Instalación en la costa marítima o riveras fluviales o lacustres, sin infraestructuras de defensa o abrigo, destinada al atraque y atención de embarcaciones menores.
- **EQUIPAMIENTO PORTUARIO:** Bienes muebles destinados al mobiliario urbano e industrial de los puertos y a las actividades y servicios portuarios.
- **HABILITACIÓN PORTUARIA:** Acto administrativo por el cual la Autoridad Portuaria Nacional afecta un conjunto de espacios terrestres, área acuática, franjas y terrenos ribereños e infraestructura portuaria, para el desarrollo de actividades y prestación de servicios portuarios.
- **INFRAESTRUCTURA PORTUARIA:** Obras civiles e instalaciones mecánicas, eléctricas y electrónicas, fijas y flotantes, construidas o ubicadas en los puertos, para facilitar el transporte y el intercambio modal.
- Está constituida por:
 - o Acceso Acuático: Canales, zonas de aproximación, obras de abrigo o defensa tales como rompeolas y esclusas y señalizaciones náuticas.
 - o Zonas de transferencia de carga y tránsito de pasajeros: Muelles, diques, dársenas, áreas de almacenamiento, boyas de amarre, tuberías subacuáticas, ductos, plataformas y muelles flotantes.
 - o Acceso Terrestre: Vías interiores de circulación y líneas férreas que permitan la interconexión directa e inmediata con el sistema nacional de circulación vial.
- **INSTALACIONES PORTUARIAS:** Obras civiles de infraestructura, superestructura, edificación o conducción o construcciones y dispositivos eléctricos, electrónicos, mecánicos o mixtos, destinados al funcionamiento específico de los puertos y terminales y de las actividades que en ellos se desarrollan.
- **LICENCIA PORTUARIA:** Acto administrativo mediante el cual la APN autoriza al promotor o administrador de un puerto o terminal portuario para prestar un servicio portuario, cualquiera sea su denominación, en la forma y condiciones establecidas en la presente Ley y su Reglamento, y, en su caso, el contrato correspondiente.
- **MARINAS:** Conjunto de instalaciones portuarias y embarcaderos, sus zonas acuáticas y terrenos ribereños, en las que se realizan exclusivamente



- actividades de turismo, recreación y deportivas, incluidas la construcción, reparación y mantenimiento de embarcaciones deportivas.
- OPERADOR PORTUARIO: Persona jurídica constituida o domiciliada en el país, que tiene autorización para prestar, en las zonas portuarias, servicios a las naves, a las cargas y/o a los pasajeros.
 - PRECIO: Contraprestación exigida por los servicios portuarios no sujetos a regulación tarifaria.
 - PUERTO: Localidad geográfica y unidad económica de una localidad donde se ubican los terminales, infraestructuras e instalaciones, terrestres y acuáticos, naturales o artificiales, acondicionados para el desarrollo de actividades portuarias.
 - RECINTO PORTUARIO: Espacio comprendido entre las obras de abrigo o línea externa de demarcación del área operativa acuática y el límite perimetral terrestre del área en que se ubican las instalaciones portuarias.
 - SERVICIOS PORTUARIOS: Los que se prestan en las zonas portuarias, para atender a las naves, a la carga, embarque y desembarque de personas.
 - SISTEMA PORTUARIO NACIONAL: Es el conjunto de personas naturales o jurídicas, bienes, infraestructuras, puertos, terminales e instalaciones portuarias, sean éstos públicos y/o privados situados en el territorio.
 - TARIFA: Retribución económica exigida por la prestación de actividades o servicios portuarios sujetos a regulación.
 - TERMINAL PORTUARIO: Unidades operativas de un puerto, habilitadas para proporcionar intercambio modal y servicios portuarios; incluye la infraestructura, las áreas de depósito transitorio y las vías internas de transporte.
 - TRANSBORDO: Operación de traslado de una nave a otra de carga internacional, que proviene de puerto extranjero, para reembarque a otro puerto extranjero o nacional, o de carga nacional de exportación, que se realiza a través de uno o más puertos de la República.
 - USUARIO DEL PUERTO: Persona natural o jurídica que en forma intermedia o final, utiliza sus infraestructuras, instalaciones o recibe suministros o servicios portuarios. Se entiende por usuario intermedio, al que presta servicios a las naves, a las cargas, de actividades logísticas y marinas. Se entiende por usuarios finales a los dueños de las naves, las cargas de comercio nacional e internacional y a los usuarios de las marinas y los pasajeros.
 - ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS: Parte de la zona portuaria en la que se autoriza el desarrollo de actividades y servicios, complementarios o conexos a las mercancías, sin cambiar la naturaleza del bien.
 - ZONA DE ALMACENAMIENTO: Área en el interior de un recinto portuario, organizada y equipada para proveer servicios de almacenamiento a las cargas.
 - ZONA MARÍTIMA, FLUVIAL O LACUSTRE: Áreas del territorio nacional correspondiente al espejo de agua que comprende las aguas jurisdiccionales, marítima, fluvial o lacustre excluyendo las ZONAS PORTUARIAS.
 - ZONA PORTUARIA: Área del territorio nacional que comprende los límites físicos de la áreas de terreno asignadas a los puertos incluyendo las áreas delimitadas por los perímetros físicos en tierra, los rompeolas, defensas, canales de acceso y las estaciones de prácticos. En el caso de puertos que realicen operaciones por medio de ductos o boyas, incluye el área operativa de las boyas y los ductos hasta los muelles en sí. Incluye las Áreas de reserva para el Desarrollo Portuario. Asimismo, la zona portuaria comprende a las áreas de desarrollo portuario, los puertos, recintos y terminales portuarios; igualmente, la zona portuaria incluye las infraestructuras, instalaciones, terminales multiboyas, sean cualesquiera de éstos de titularidad pública o privada.

ANEXO 2

RELACIÓN DE LOS SERVICIOS Y CONCEPTOS OFRECIDOS POR LOS DISTINTOS PRESTADORES DE SERVICIOS MARÍTIMO-PORTUARIOS POR TIPO DE DESPACHO

DESPACHO NORMAL

CONCEPTO	PRESTADOR						
	AGENTE GENERAL	AGENTE MARITIMO	TERMINAL ALMACENAM	ALMACÉN CONT VACIOS	TERMINAL PORTUARIO	TRANSPORT TERRESTRE	AGENTE ADUANA
FLETE L.T.	✓						
RECARGOS	✓						
GATE-OUT/IN			✓*	✓*			
TRANS TERR						✓	
USO MUELLE					✓		
MANIPULEO					✓		
TRANSFERENC					✓		
TRACCIÓN			✓				
MANIP. MUELLE		✓					
DESVÍO	✓						
VENTA C/E	✓*	✓*					
EMISIÓN C/E	✓*	✓*					
SEGURO CONT	✓						

* Puede cobrarlo uno u otro prestador de servicios.

Uno o mas de estos cobros pueden estar incluidos en la liquidación de un prestador de servicios distinto al que lo originó (por lo general en la liquidación de agente de aduana).

DESPACHO ANTICIPADO (VÍA DEPÓSITO TEMPORAL)

CONCEPTO	PRESTADOR						
	AGENTE GENERAL	AGENTE MARITIMO	TERMINAL ALMACENAM	ALMACÉN CONT VACIOS	TERMINAL PORTUARIO	TRANSPORT TERRESTRE	AGENTE ADUANA
FLETE L.T.	✓						
RECARGOS	✓						
GATE-OUT/IN			✓*	✓*			
TRANS TERR						✓	
USO MUELLE					✓		
MANIPULEO					✓		
TRANSFERENC					✓		
TRACCIÓN			✓				
MANIP. MUELLE		✓					
DESVÍO	✓						
VENTA C/E	✓*	✓*					
EMISIÓN C/E	✓*	✓*					
SEGURO CONT	✓						

* Puede cobrarlo uno u otro prestador de servicios.

Uno o mas de estos cobros pueden estar incluidos en la liquidación de un prestador de servicios distinto al que lo originó (por lo general en la liquidación de agente de aduana).



DESPACHO ANTICIPADO (DIRECTO AL LOCAL DEL USUARIO)

CONCEPTO	PRESTADOR						
	AGENTE GENERAL	AGENTE MARITIMO	TERMINAL ALMACENAM	ALMACÉN CONT VACIOS	TERMINAL PORTUARIO	TRANSPORT TERRESTRE	AGENTE ADUANA
FLETE L.T.	✓						
RECARGOS	✓						
GATE-OUT/IN			✓*	✓*			
TRANS TERR						✓	
USO MUELLE					✓		
MANIPULEO					✓		
TRANSFERENCE					✓		
TRACCIÓN			✓				
MANIP. MUELLE		✓					
DESVÍO	✓						
VENTA C/E	✓*	✓*					
EMISIÓN C/E	✓*	✓*					
SEGURO CONT	✓						

* Puede cobrarlo uno u otro prestador de servicios

Uno o mas de estos cobros pueden estar incluidos en la liquidación de un prestador de servicios distinto al que lo originó (por lo general en la liquidación de agente de aduana).

DESPACHO URGENTE (DIRECTO AL LOCAL DEL USUARIO)

CONCEPTO	PRESTADOR						
	AGENTE GENERAL	AGENTE MARITIMO	TERMINAL ALMACENAM	ALMACÉN CONT VACIOS	TERMINAL PORTUARIO	TRANSPORT TERRESTRE	AGENTE ADUANA
FLETE L.T.	✓						
RECARGOS	✓						
GATE-OUT/IN			✓*	✓*			
TRANS TERR						✓	
USO MUELLE					✓		
MANIPULEO					✓		
TRANSFERENCE					✓		
TRACCIÓN			✓				
MANIP. MUELLE		✓					
DESVÍO	✓						
VENTA C/E	✓*	✓*					
EMISIÓN C/E	✓*	✓*					
SEGURO CONT	✓						

* Puede cobrarlo uno u otro prestador de servicios

Uno o mas de estos cobros pueden estar incluidos en la liquidación de un prestador de servicios distinto al que lo originó (por lo general en la liquidación de agente de aduana).

ANEXO 3

ENTIDADES DEL TRANSPORTE MARÍTIMO Y DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMI)

La OMI es el organismo internacional de las Naciones Unidas que se encarga exclusivamente de la elaboración de medidas relativas a la seguridad del transporte marítimo dedicado al comercio internacional y a la prevención de la contaminación del mar causada por los buques. Fue establecida en 1959 y desde entonces se dedica a proporcionar a los gobiernos mecanismos de cooperación para establecer un sistema de cooperación entre los países en la esfera de la reglamentación y de las prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes a la navegación comercial internacional; alentar y facilitar la adopción general de normas tan elevadas como resulte factible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques.

Actualmente la OMI está integrada por 163 Estados Miembros y dos Miembros Asociados. El órgano rector de la OMI es la Asamblea, que se reúne una vez cada dos años. Entre los períodos de sesiones de la Asamblea, el Consejo, integrado por 40 Gobiernos Miembros elegidos por la Asamblea, ejerce las funciones de órgano rector.

DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE ACUÁTICO

La Dirección General de Transporte Acuático (DGTA) es un órgano de línea del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; sectorialmente está ubicada en el Sector Transportes, constituyendo el Sub Sector Acuático. Es un órgano de línea eminentemente técnico encargada de proponer la política relativa al transporte en las vías Marítimas, Fluviales y Lacustre; con excepción de las que la Ley reserva al Ministerio de Defensa, así como lo relacionado a la Infraestructura Portuaria y vías navegables.

EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS (ENAPU)

Es la empresa pública descentralizada del Sector Transportes y Comunicaciones, encargada de administrar, operar y mantener los terminales y muelles fiscales de la República, sean marítimos, fluviales o lacustres; con el objetivo de atender la demanda de servicios portuarios a través de la administración, operación y mantenimiento de los Terminales Portuarios bajo su ámbito de manera eficaz, eficiente, confiable y oportuna para servir al desarrollo del comercio exterior y a la integración territorial.

SUPERINTENDENCIA NACIONAL DE ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA (SUNAT)

La Superintendencia Nacional de Administración Tributaria, órgano dependiente del Ministerio de Economía y Finanzas, cuenta con dos organismos adjuntos, siendo una de estas la Superintendencia Nacional Adjunta de Aduanas. Dicha entidad cuenta con diversas Intendencias de Aduanas, siendo las competentes en el campo aéreo las siguientes:

- La Intendencia Nacional de Técnica Aduanera, encargada de facilitar las actividades económicas de comercio exterior, así como inspeccionar el tráfico internacional de personas y medios de transporte.
- Las Intendencias de Aduana Operativas, encargadas de administrar y controlar el tráfico marítimo internacional de mercancías dentro del territorio aduanero y recaudar los tributos correspondientes, así como de otorgar facilidades para los despachos urgentes (medicamentos, alimentos, bienes perecibles, etc.). El mayor número de despachos aduaneros de mercancías transportadas por vía marítima son tramitados en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao y, en segundo lugar, en la Intendencia de Aduana de Paíta.
- Asimismo, en el control del tráfico aéreo interviene la **Brigada de Operaciones Especiales (BOE)** conforma por personal de oficiales de la Intendencia Nacional de Prevención del Contrabando, quienes se encargan de controlar las mercancías sobre las cuales existan indicios de la comisión de delitos aduaneros.

ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

Es un organismo público, descentralizado, adscrito a la Presidencia del Consejo de Ministros, con autonomía administrativa, funcional, técnica, económica y financiera.

Tiene como objetivo general regular, normar, supervisar y fiscalizar, dentro del ámbito de su competencia, el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, así como el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y del usuario.



ANEXO 4

RESUMEN DE LOS INCOTERMS CCI 2000

1) EXW

En fábrica o Franco fábrica (“Es-works”)

El vendedor cumple su obligación de entrega cuando pone las mercancías a disposición del comprador en su establecimiento (fábrica, taller, almacén, etc). El comprador debe disponer lo necesario, a su costo y riesgo para llevar las mercancías a su destino, incluido el carguío del vehículo o llenado del contenedor en el establecimiento del vendedor (salvo acuerdo en contrario).

Los términos “en tienda” (“Ex-store”) y “En almacén” (“Ex-Warehouse”) son sinónimos del INCOTERM “En fábrica”; y se refieren al lugar de almacenamiento de las mercancías en tierra. Normalmente no incluye el almacenamiento a flote (por ejemplo, en lanchones o barcas).

2) FOB

Libre/Franco transportista (“Free carrier”)

El vendedor cumple su obligación de entregar las mercancías cuando las pone a cargo del porteador nombrado por el comprador en el lugar fijado, incluido el carguío del vehículo o llenado del contenedor. Si el comprador no indica un punto específico, el vendedor puede escoger dentro del lugar de entrega estipulado el punto donde el porteador se hará cargo de las mercancías. El comprador debe ocuparse de contratar el transporte, pagar el flete y nominar al porteador.

El INCOTERM F.C.A. reemplazó al anterior F.R.C. (también “Libre/Franco transportista”) y comprende también a los anteriores INCOTERMS F.O.R./F.O.T. (“Libre/Franco en vagón/camión”) y F.O.B. Puerto que fueron suprimidos.

3) FAS

Libre/Franco al costado del buque (“Free alongside ship”)

El vendedor cumple su obligación de entrega cuando las mercancías han sido colocadas al costado del buque según la costumbre del puerto, bien sea sobre el muelle o en barcas, en el puerto de embarque convenido. Las partes también pueden acordar la entrega “Libre/Franco en lanchones” (“Free on lighter”), en cuyo caso la responsabilidad del vendedor termina cuando las mercancías pasan la borda del lanchón.

El comprador debe nominar al porteador, contratar el transporte y pagar el flete, y dar aviso al vendedor del nombre del buque, muelle para el embarque y fechas de entrega.

Si el comprador no nomina el buque a tiempo, si el buque que nomina no arriba a tiempo o no puede embarcar las mercancías, o si el comprador no da instrucciones a tiempo sobre la fecha de entrega o puerto de embarque, será responsable de los costos adicionales incurridos por el vendedor y el riesgo de las mercancías.

Los derechos portuarios sobre la carga, así como los gastos de lanchonaje son de cuenta del vendedor. Sin embargo, si las partes acuerdan que la entrega se hará “Libre/Franco a muelle” (“Free to docks”) o “Entregado a muelle” (“Delivery to docks”) estos costos serán de cuenta del comprador.

En el transporte de contenedores algunas veces se utiliza la expresión “Libre/Franco estación de arribo” (“Free arrival station” o f.a.s.), cuyo significado es distinto al INCOTERM F.A.S., pues el porteador se compromete a entregar los contenedores a la estación de arribo especificada en el contrato, listos para despacho aduanero y vaciado por o por cuenta de los importadores.

4) FOB

Libre/Franco a bordo (“Free on board”)

El vendedor cumple su obligación de entrega cuando las mercancías pasan la borda del buque en el puerto de embarque convenido. El vendedor deberá pagar los costos de embarque si éstos no están incluidos en el flete.

El comprador debe nominar al porteador, contratar el transporte y pagar el flete; pagar los costos de descarga y los costos de embarque (si éstos están incluidos en el flete), y avisar oportunamente al vendedor el nombre del buque en el que ha reservado espacio. Si lo dispuesto en relación con el buque falla, el comprador debe sustituir el buque en el más breve plazo posible y pagar los costos adicionales incurridos por el vendedor como consecuencia de la sustitución o transferencia. La responsabilidad por el pago de derechos portuarios es similar al caso del INCOTERM F.A.S.

Existen tres tipos de contratos F.O.B.

- El contrato F.O.B. estricto o clásico, por el cual el comprador debe nominar un buque apropiado. El vendedor hace entrega de las mercancías bajo un contrato de transporte de mercancías por mar celebrado con el porteador, pero este contrato es por cuenta del comprador. El vendedor recibe el conocimiento de embarque en el que normalmente aparece como embarcador.

- b) El contrato F.O.B. con servicios adicionales, por el cual el vendedor dispone el transporte (y el seguro), pero lo hace por cuenta del comprador. En este caso, el comprador no está obligado a nominar un buque (lo hace el vendedor). Al igual que en el primer caso, el vendedor hace entrega de las mercancías bajo un contrato de transporte de mercancías por mar, recibe un conocimiento de embarque a su nombre o como agente del comprador o transfiere al comprador.
- c) El contrato F.O.B. (comprador contrata con el porteador), por el cual el comprador celebra el contrato de transporte de mercancías por mar directamente con el porteador o a través de un intermediario (por ejemplo, un agente de carga). El comprador nombra el buque, el vendedor entrega las mercancías a bordo y el conocimiento de embarque se entrega directamente al comprador (no pasa por las manos del vendedor).

En la práctica se presentan variaciones y combinaciones de estos tipos de contratos F.O.B. pero en todos los casos el comprador tiene que pagar el flete. El contrato F.O.B. algunas veces establece expresamente que el comprador deberá dar aviso anticipado al vendedor en un plazo determinado antes de la fecha en la que se espera que el buque esté listo para recibir las mercancías.

5) CFR

Costo y flete ("Cost and freight").

El vendedor debe contratar el transporte, pagar el flete hasta el destino convenido y los costos de embarque (si éstos están incluidos en el flete). El vendedor debe entregar las mercancías a bordo y proporcionar al comprador un conocimiento de embarque "limpio a bordo".

Sin embargo, el riesgo de pérdida o daño de las mercancías, así como cualquier otro gasto adicional que surja después que las mercancías pasan la borda del buque en el puerto de embarque se transfieren al comprador, quien debe pagar los costos de descarga (si éstos no están incluidos en el flete).

El término C.F.R. no es muy frecuente, excepto cuando por razones políticas o debido a falta de divisas algunos países exigen a los importadores a contratar los seguros localmente en lugar de comprar en condiciones C.I.F.

Algunas veces este término aparece como C & F.

6) CIF

Costo, seguro y flete ("Cost, insurance and freight")

El vendedor tiene las mismas obligaciones que en el caso de INCOTERM C.F.R. y, además, debe contratar el seguro de las mercancías contra los riesgos marítimos que soporta el comprador por pérdida o daño de las mercancías durante el transporte, y pagar la prima correspondiente.

El comprador debe aceptar la entrega de las mercancías al embarque una vez que le presentan los documentos de embarque; y, pagar los costos de descarga (si éstos no están incluidos en el flete).

El objetivo del contrato C.I.F. no es la venta de las propias mercancías sino la venta de los documentos relacionados con las mercancías. Es decir, no se contrata que las mercancías arribarán, sino que el vendedor entregará documentos que evidencien que las mercancías han sido embardadas, que están siendo transportadas y que se encuentran aseguradas.

Si de acuerdo a la intención de las partes, la entrega de las mercancías es una condición sine qua non, el contrato no es C.I.F. Es decir, estas cláusulas significan que una vez que las mercancías han sido descargadas el vendedor debe permitir un ajuste en el precio.

El vendedor tiene la opción de embarcar las mercancías o comprar mercancías que se encuentran a flote, y el comprador no puede obligarlo a elegir una de ellas. Sin embargo, si una de las alternativas deja de ser posible, el vendedor está obligado a utilizar la otra, siempre que el objeto del contrato no se haya frustrado.

La característica esencial de la estipulación C.I.F. es que, como resultado de la transferencia de los documentos de embarque, se establece una relación directa entre el comprador de un lado y, el porteador y el asegurador de otro, que permiten al comprador demandar directamente al porteador en caso de pérdida o daño de las mercancías o exigir directamente al asegurador la respectiva indemnización.

Si al transferir los documentos no se constituye una relación directa entre el comprador de un lado y, el porteador y el asegurador de otro, el contrato no es C.I.F. El contrato puede especificar que el embarque se hará en buque determinado "o sustituto", en un "buque directo" (es decir sin transbordos), el comprador tiene derecho a solicitar un conocimiento de embarque emitido por el porteador que transporta las mercancías hasta el puerto de destino, porque sólo recibirá las mercancías contra entrega de dicho documento.

7) CPT

Flete-porte pagado hasta ("Carriage paid to")

El vendedor debe contratar el transporte, pagar el flete hasta el destino convenido, y entregar las mercancías al primer porteador, recabando de éste el respectivo documento de transporte. El comprador debe aceptar la entrega de las mercancías una vez que éstas han sido entregadas al primer porteador y una vez recibido el respectivo documento de transporte.

El INCOTERM C.P.T. reemplazó al anterior D.C.P. ("Entregado flete/porte pagado" ó "Delivered carriage paid")



8) CIP

Flete-porte y seguro pagado hasta ("Carriage and insurance paid to").

El vendedor tiene las mismas obligaciones que en el caso del INCOTERM C.P.T. y, además, debe contratar el seguro de las mercancías contra los riesgos que soporta el comprador por pérdida o daño de las mercancías durante el transporte, y pagar la prima correspondiente. El comprador debe aceptar la entrega de las mercancías una vez que se le presentan los documentos.

9) DAF

Entrega en frontera ("Delivery at frontier").

El vendedor cumple su obligación de entrega, cuando las mercancías han sido despachadas en aduana para su exportación en el lugar convenido de la frontera; pero antes de ser despachadas en la aduana fronteriza del país colindante para su importación. La palabra "frontera" debe ser definida con la mayor precisión posible.

El comprador debe pagar el transporte posterior, obtener la licencia de importación y pagar los derechos de importación y otras tasas (si la hubiere).

Algunas veces este término aparece como "Franco en frontera" ("Franco frontier").

10) DES

Entrega sobre el buque ("Delivered exship").

El vendedor cumple su obligación de entrega, cuando pone las mercancías a disposición del comprador a bordo del buque, en el puerto de destino convenido, antes de haber sido despachadas en aduana para su importación.

El comprador debe pagar los costos de descarga, los derechos de importación y otras tasas (si las hubiere).

La diferencia en el INCOTERM C.I.F. es que los documentos no sustituyen a las mercancías, y la entrega debe hacerse en especie.

Algunas veces se utiliza la referencia "a flote en" ("afloat per") un buque determinado.

El INCOTERM D.E.S. remplazo al anterior E.X.S. ("en buque" ó "exship")

11) DEQ

Entrega sobre el muelle, derechos aduaneros pagados ("Delivered exquay, duty paid").

El vendedor cumple su obligación de entrega al poner las mercancías a disposición del comprador sobre el muelle en el puerto de destino convenido, una vez que ha sido despachado en aduana para su importación. El comprador debe recibir las mercancías en el muelle en destino.

Si las partes acuerdan que el comprador despache en aduana las mercancías para su importación y pague los derechos de importación correspondientes,

se debe utilizar el término "derechos no pagados" ("duty unpaid").

Así mismo, si las partes excluyen de las obligaciones del vendedor algunos de los costos ocasionados por la importación de las mercancías, tales como el I.G.V., se debe indicar claramente mediante la adición de las palabras pertinentes.

Por ejemplo, "Entrega sobre el muelle, I.G.V. no pagado" ("Delivery ex-quay, VAT unpaid").

No debe confundirse éste término con "Libre/Franco a muelle" ("Free to docks" ó "Franco quay").

El INCOTERM D.E.Q. reemplazó al anterior E.X.Q. ("en muelle" ó "ex quay")

12) DDU

Entregado, derechos aduaneros no pagados ("Delivered duty unpaid")

El vendedor cumple su obligación de entrega, cuando pone las mercancías a disposición del comprador en el lugar convenido del país de importación.

El comprador debe recibir las mercancías en el lugar de destino convenido, pagar los derechos de importación y otras tasas (si las hubiere).

Si las partes acuerdan que el vendedor realice los trámites aduaneros y pague los gastos relacionados, se debe expresar claramente mediante la adición de las palabras pertinentes.

Si las partes incluyen en las obligaciones del vendedor algunos de los costos ocasionados por la importación de las mercancías, tales como el I.G.V., se debe expresar claramente con las palabras pertinentes. Por ejemplo, "Entregado, derechos aduaneros no pagados. I.G.V. pagado" ("Delivered duty unpaid. VAT paid").

13) DDP

Entregado, derechos aduaneros pagados ("Delivery duty paid")

El vendedor cumple su obligación de entregar las mercancías, cuando las pone a disposición del país de importación, una vez despachada en aduana para su importación y pagados los derechos de importación y tasas (si las hubiere).

El comprador debe recibir las mercancías en el lugar de destino convenido.

Si las partes excluyen de las obligaciones del vendedor algunos de los costos ocasionados por la importación de las mercancías, tales como el I.G.V., se debe expresar claramente. Por ejemplo, "Entregado, derechos aduaneros pagados, I.G.V., no pagado" ("Delivered duty paid, VAT unpaid").

Algunas veces este término aparece como "Franco en domicilio" ("Franco domicile") o "Entrega libre" ("Free delivery").

ANEXO 5

MATRIZ DE DISTRIBUCIÓN DE SERVICIOS Y CONCEPTOS ENTRE COMPRADOR Y VENDEDOR SEGÚN INCOTERMS

EXPORTACIÓN FCL

Gate-Out	EXW	FOB	FAS	FOB	CFR/CIF ⁽⁵⁾	DES	DEQ	DDU/DDP
	C	V	V	V	V	V	V	V
Transporte terrestre vacío	C	V(1)	V	V	V	V	V	V
Llenado	C	V	V	V	V	V	V	V
Transporte terrestre lleno	C	V ⁽¹⁾	V	V	V	V	V	V
Tracción ⁽³⁾	C	C	V	V	V	V	V	V
Uso de Muelle	C	C	V	V	V	V	V	V
Manipuleo	C	C	V	V	V	V	V	V
Transferencia	C	C	V	V	V	V	V	V
Derecho de embarque ⁽⁴⁾	C	C	V	V	V	V	V	V
Manipuleo al costado buque	C	C	V	V	V	V	V	V
Embarque	C	C	C	V	V	V	V	V
Flete Marítimo (F.I.O.S.)	C	C	C	C	V	V	V	V
Descarga en destino	C	C	C	C	V/C ⁽²⁾	V	V	V
T.H.C. en Destino	C	C	C	C	C	C	C	V

C = Comprador

V = Vendedor

(1) Dependiendo del puerto de entrega.

(2) V si flete es L.T.C. si flete es L.I.F.O.

(3) Si terminal de Almacenamiento Extraportuario.

(4) Alternativa de uso de Muelle/manipuleo / Transferencia.

(5) También aplicable a Incoterms CPT/CIP.

IMPORTACIÓN FCL

T.H.C. en Origen	EXW	FOB	FAS	FOB	CFR/CIF ⁽⁵⁾	DES	DEQ	DDU/DDP
	C	C	V	V	V	V	V	V
Embarque de Origen	C	C	C	V	V	V	V	V
Flete Marítimo (F.I.O.S.)	C	C	C	C	V	V	V	V
Descarga	C	C	C	C	V/C ⁽¹⁾	C	V	V
Manipuleo al Costado Buque	C	C	C	C	C	C	C	V
Uso de Muelle	C	C	C	C	C	C	C	V
Manipuleo	C	C	C	C	C	C	C	V
Transferencia	C	C	C	C	C	C	C	V
Derecho de Descarga ⁽³⁾	C	C	C	C	C	C	C	V
Tracción ⁽⁴⁾	C	C	C	C	C	C	C	V ⁽²⁾
Transporte terrestre lleno	C	C	C	C	C	C	C	C
Vaciado	C	C	C	C	C	C	C	C
Transporte Terrestre Vacío	C	C	C	C	C	C	C	C
Gate-In	C	C	C	C	C	C	C	C

C = Comprador

V = Vendedor

(1) V si flete es L.T.C. si fletes es L.I.F.O.

(2) Dependiendo del puerto de entrega.

(3) Alternativa a Uso de Muelle/Manipuleo/Transferencia.

(4) Si terminal de Almacenamiento Extraportuario.

(5) También aplicable a Incoterms.

Impreso en:



heralmol@heralmol.com.pe
Central Telefónica: 626 1200



DISTRIBUCIÓN GRATUITA