



**GUÍA DE ORIENTACIÓN
AL USUARIO DEL
TRANSPORTE MARÍTIMO
Y DE LOS SERVICIOS
PORTUARIOS**



GUÍA DE ORIENTACIÓN AL USUARIO DEL TRANSPORTE
MARÍTIMO Y DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

Primera edición: mayo de 2005
Reproducción autorizada citando la fuente

© Ministerio de Comercio Exterior y Turismo
Dirección Nacional de Desarrollo de Comercio Exterior

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

Especial agradecimiento al Programa de Desarrollo
de Políticas de Comercio Exterior -
Programa Banco Interamericano de Desarrollo
(BID) 1442/OC-PE



GUÍA DE ORIENTACIÓN AL USUARIO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO Y DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS



Lima, Mayo del 2005



ÍNDICE

- ◆ Palabras del Ministro de Comercio Exterior y Turismo, Doctor Alfredo Ferrero
- ◆ Palabras del Vice Ministro de Comercio Exterior, Doctor Pablo de la Flor
- ◆ Palabras de las Instituciones Públicas y Privadas pertenecientes a la Comisión Multisectorial Permanente del PENX y representativas del sector Comercio Exterior

Introducción

1. Prestadores de servicios marítimo-portuarios	15
2. Modalidades de operación	17
3. Servicios marítimo-portuarios	21
4. Conceptos facturados	24
5. Flete marítimo, recargos y otros cargos del porteador	26
6. Condiciones del transporte marítimo - "Liner Terms"	28
7. Partes del contrato de transporte marítimo	30
8. Recomendaciones al contratar los servicios y presentar reclamaciones	31
Anexos	35



Palabras del Ministro de Comercio Exterior y Turismo, Doctor Alfredo Ferrero



En el 2002, iniciamos el trabajo del Plan Estratégico Nacional Exportador - PENX, y en paralelo lanzamos 10 medidas pro exportadoras con la finalidad de facilitar y mejorar la competitividad del sector comercio exterior.

En el 2004 se han sumado 152 acciones priorizadas y consensuadas en el Plan Maestro de Facilitación de Comercio del PENX, destacando por su impacto: las concesiones portuarias y la reducción de los costos portuarios.

Como Comisión Multisectorial encargada de implementar el PENX, hemos contribuido al reinicio del proceso de concesiones en el Perú detenido hace más de 15 años. Para tal efecto, apoyamos al MTC en la aprobación del Plan Nacional de Desarrollo Portuario y la firma de un Convenio de Cooperación entre la Autoridad Portuaria Nacional y PROINVERSION.

Las exportaciones por vía marítima representan más del 80% de nuestro flujo comercial y si a ello se le agrega la apertura de los mercados que a través de los Tratados de Libre Comercio con EEUU, Tailandia, Singapur, Chile y la Unión Europea esperamos concretar entre el 2005 y 2006, es impostergable contar con puertos modernos y un sistema de gestión que permitan soportar el boom exportador que, tomando como base una tasa de crecimiento del 10%, nos animan a pensar que a finales del 2010 podríamos exportar más de USD 25,000 millones.

En paralelo, también es fundamental capacitar a nuestros exportadores e importadores en los usos y costumbres que se practican en los servicios marítimos portuarios. Por ello y a solicitud del sector exportador, hemos elaborado una Guía de Orientación al Usuario del Transporte Marítimo y de los Servicios Portuarios, que permita a nuestras más de 5,300 empresas exportadoras de Lima y Regiones, conocer cuáles son los servicios marítimo portuarios que se brindan en el Perú y las mejores prácticas para su contratación.

Esta Guía, en términos generales es también el colofón de un largo proceso de conciliación entre los dueños de la carga y los proveedores de los servicios marítimos y portuarios, en la que PROMPEX actuó de conciliador y por más de 4 años se ha venido discutiendo sobre la mejor forma para que los distintos servicios y las definiciones de éstos, no generen sobrecostos a la exportación e importación de mercancías por vía marítima.

Espero que esta Guía, en su primera versión, sea enriquecida por los gremios de comercio exterior y por cada uno de los exportadores e importadores, pues como todos conocemos el comercio exterior es dinámico y su competitividad, es una batalla que se gana día a día.

Finalmente, deseo agradecer al MTC por su colaboración, a los gremios representantes de los dueños de la carga y de los proveedores de los servicios marítimo portuarios, por su amplia y transparente colaboración.



Palabras del Vice Ministro de Comercio Exterior, Doctor Pablo de la Flor Belaúnde



La integración del Perú al mundo, a través de los Tratados de Libre Comercio que el Perú ha dado inicio de una forma agresiva con Estados Unidos, Tailandia, Singapur, Chile y a través de la Comunidad Andina, con la Unión Europea, demandan la implementación urgente de una Agenda Interna.

Como Viceministerio de Comercio Exterior, convencidos de que el Perú puede ser un país exportador exitoso, con el sector privado, hace dos años dimos inicio a la formulación del Plan Estratégico Nacional Exportador - PENX.

El PENX, define responsables del sector público y privado para la ejecución de sus tres componentes operativos: Planes Operativos Sectoriales, Plan Maestro de Facilitación de Comercio y Planes Estratégicos Regionales de Exportación (PERX). Por ello, en el 2004 dimos inicio a la implementación del PENX y sus componentes. A la fecha, el sector privado puede dar fe que las diversas tareas que se planificaron vienen siendo ejecutadas por sus respectivos responsables.

En esta ocasión, se pone a disposición de los exportadores e importadores peruanos, una tarea de las 152 que contiene el Plan Maestro de Facilitación de Comercio, plasmada dentro del objetivo de elevar la competitividad de los servicios portuarios y de transporte marítimo modernizando y descentralizando la infraestructura portuaria, ganando transparencia en el mercado de servicios y organizando a los agentes vinculados como un cluster.

La Guía del Usuario de los Servicios Marítimo y Portuarios, constituye el primer esfuerzo serio que realiza el sector público y privado de poner en blanco y negro, los tipos de servicios, usos y costumbres y recomendaciones para contratar dichos servicios.

No hay que olvidar que estudios del Banco Mundial a la fecha, revelan que en el Perú los costos logísticos representan el 34%, y parte del esfuerzo por reducir esos costos, pasa por contratar mejor los servicios.

La Guía ha sido elaborada por una Consultoría especializada e independiente del sector naviero y portuario, así como de los generados de la carga de comercio exterior. Ambos colectivos, a través de sus respectivos gremios nos han manifestado su aceptación al producto obtenido, lo cual nos anima a pensar que este primer esfuerzo debe ser continuado por el sector privado en el futuro, por ello recomiendo su actualización de forma anual.

Con la Guía estamos solicitando al sector privado que desarrolle programas de capacitación a fin que el contenido de la misma, sea internalizado por toda la comunidad de comercio exterior. Sobre esto último, los operadores portuarios han manifestado su compromiso con la tarea de capacitación.

Finalmente, deseo recordar que los USD 12,340 millones de exportaciones logrados el 2004 y los USD 13,800 millones proyectados para el 2005, urgen de mejores niveles de competitividad de la cadena logística. Estamos seguros que esta primera Guía contribuirá en ese sentido a cristalizar dichos objetivos.



Palabras de las Instituciones Públicas y Privadas pertenecientes la Comisión Multisectorial Permanente del PENX y representativas del sector Comercio Exterior

Palabras del Ministro de Economía y Finanzas, Señor Pedro Pablo Kuczynski

"El Ministerio de Economía y Finanzas, como miembro de la Comisión Multisectorial del PENX, considera a la Guía de Orientación al Usuario de los Servicios Marítimos y Portuarios, una herramienta útil para exportadores e importadores, pues les permitirá informarse, capacitarse y utilizar su contenido, para mejorar sus procesos operativos y las estrategias de negociación con los proveedores de estos servicios, lo cual esperamos redunde en una mejora de su competitividad".

Palabras del Ministro de Transportes y Comunicaciones, Señor José Ortiz Rivera

"La Guía de Orientación al Usuario del Transporte Marítimo y los Servicios Portuarios constituye un primer paso útil para que el empresario exportador e importador tenga una pauta referencial en sus negociaciones con las líneas navieras oceánicas representadas por sus agentes, ya que la concertación óptima entre los agentes del mencionado binomio redundará en el nivel de competitividad de la operación y el producto (carga) transportado y manipulado. En ese sentido, es importante que este paso inicial sea complementado con un documento que exhaustivamente describa la logística entre el usuario (dueño de la carga), operador portuario y naviera. Sin embargo, la Guía en comentario merece felicitación en tanto que constituye una primera etapa informativa en el complejo tema del transporte oceánico, y es para el Ministerio de Transportes y Comunicaciones un documento complementario a las herramientas de planificación que el sector viene desarrollando como son el Plan Nacional de Desarrollo Portuario recientemente aprobado y el Plan Intermodal del Transportes próximo a concluirse."



Palabras del Superintendente Nacional Adjunto de Aduanas, Ingeniero Armando Arteaga Quiñe

"La Superintendencia Nacional Adjunta de Aduanas de la SUNAT felicita al Ministerio de Comercio Exterior y Turismo por la elaboración de la Guía de Orientación al Usuario del Transporte Marítimo y de los Servicios Portuarios. Este documento permitirá a los usuarios de comercio exterior que intervienen directa o indirectamente en las actividades portuarias y de transporte marítimo, en especial los propietarios de la carga, contar con información sobre la terminología y condiciones comerciales del transporte marítimo. En ese sentido, consideramos importante su elaboración y difusión."

Palabras del Presidente del Directorio de la Autoridad Portuaria Nacional Señor Jose Luis Guerola Lazarte

"La Guía de Orientación al Usuario de los Servicios Marítimos y Portuarios constituye otro acierto del MINCETUR en el marco de su actividad orientada a facilitar el comercio marítimo."

La Guía será, sin duda, una valiosa herramienta para que los usuarios comprendan mejor las diferentes modalidades de operación por las que pueden optar, los servicios marítimos y portuarios asociados a cada una de éstas, y los conceptos que corresponde facturar por dichos servicios. De ese modo, se dará un importante paso en el proceso de reducción y eventual eliminación de los llamados "sobrecostos" portuarios, con el cual la Autoridad Portuaria Nacional también está comprometida en el marco de su política de fomento de la competitividad de los servicios portuarios, y para lo cual resulta esencial llevar a cabo la tan postergada reforma portuaria."

Palabras de la Directora Ejecutiva del Consejo Nacional de Competitividad, Señora Mercedes Araoz

"El Consejo Nacional de la Competitividad aludida iniciativa del Mincetural elabora la Guía de Orientación al Usuario de los Servicios Marítimos y Portuarios. Esta guía será una herramienta útil para difundir información básica sobre la terminología y funcionamiento de dichos servicios a los agentes involucrados en tales procesos. En este sentido, la disponibilidad de esta información permitirá que los agentes puedan optimizar sus decisiones y, por ende, lograr mejoras en su competitividad en el país."

Palabras del Director Ejecutivo de PROMPEX, Señor Roberto Vásquez de Velasco

"Para PROMPEX, la presente guía constituye un importante avance en la tarea de facilitar el Comercio Exterior peruano, que podrá ser utilizada por los exportadores e importadores como fuente de consulta y herramienta fundamental en la planificación y gestión de las operaciones y costos generados por las operaciones marítimas y los servicios portuarios."



Palabras del Presidente de la Asociación de Exportadores - ADEX, Señor Luis Vega Monteferri

"La Asociación de Exportadores ADEX felicita al Ministerio de Comercio Exterior y Turismo por este importante trabajo realizado en el marco del PENX, el cual constituye una herramienta de gran valor para la orientación de los exportadores, usuarios finales, dueños de la carga y operadores de comercio exterior. Este tipo de documento cumple el objetivo de estandarizar la información y la terminología, lo cual influirá directamente en la competitividad del comercio exterior peruano."

Palabras del Presidente de la Asociación Marítima del Perú, Señor Federico Stock

"Como Asociación de Líneas Navieras de servicio regular creemos que la Guía será un instrumento didáctico importante para los dueños de la carga. No obstante, creemos importante señalar que los términos y condiciones del Transporte Marítimo, son libremente pactadas entre las partes, de acuerdo con la práctica internacional y según las reglas establecidas por cada una de las líneas marítimas de forma independiente; razón por la cual no puede fijarse parámetros normativos, menos en las operaciones y negocios internacionales."

Palabras del Presidente de Asociación de Operadores Portuarios del Perú, Señor Carlos Vargas

"Felicitamos al Mincetur por la iniciativa de desarrollar la Guía de Orientación al Usuario, ya que esta va ha contribuirá a lograr la transparencia que se requiere en el mercado de servicios portuarios. Los operadores portuarios estamos muy de acuerdo en que los usuarios no tengan sorpresas en la estructura de costos de cada empresa, la cual es definida de acuerdo a sus criterios comerciales."

Palabras del Presidente de la Cámara de Comercio de Lima, Señora Graciela Fernández-Baca

"En representación de la Cámara de Comercio de Lima felicito al MINCETUR por la elaboración de la Guía de Orientación al Usuario del Transporte Marítimo y de los Servicios Portuarios, cuya difusión contribuirá no sólo a un mayor conocimiento del tema por parte de los operadores de comercio exterior, sino también a una mayor transparencia respecto a los costos y obligaciones que implica la contratación de los diferentes servicios que comprende esta importante cadena logística. Estoy convencida que la facilitación del comercio exterior peruano constituye un instrumento fundamental tanto para mejorar nuestra competitividad, como para que nuestro país pueda afrontar de manera exitosa los desafíos que plantea la apertura comercial internacional que el Perú viene promoviendo".



**Palabras del Presidente de la Sociedad de Comercio Exterior del Perú -
COMEXPERU
Señor José Chlimper**

"Se espera que la guía sea un inicio de las reformas en el sector portuario para el auge del comercio exterior. Al representar una de las principales vías de acceso del país, es decisivo desarrollar la eficacia y agilidad del servicio portuario para poder afrontar el tráfico de carga en los próximos años. De esta manera, se espera que esta Guía represente un punto de partida en el trabajo por la transparencia y la uniformidad de los costos logísticos de exportación e importación, para aminorar los sobrecostos que finalmente paga la población."

**Palabras del Presidente del Consejo Nacional de Usuarios del Sistema
de Distribución Física Internacional de Mercancías -CONUDFI,
Señor Juan Carlos León**

"Quisiera agradecer y felicitar primeramente el compromiso de Mincetur en los temas de facilitación de nuestro comercio exterior y con este documento están complementando ese objetivo, pues ahora contamos con un documento/guía que por su característica descriptiva, no solo nos permite ubicarnos como funciona el sistema logístico en Perú sino que también hace observaciones a los Usuarios Finales a fin de lograr una óptima contratación de sus servicios logrando economías y eficiencias que nos permitan ser competitivos. Como reto creo que nos queda el compromiso de lograr su mayor y amplia difusión".

**Palabras del Presidente de la Sociedad Nacional de Industrias,
Señor George Schoffield**

"Saludamos la iniciativa del MINCETUR de preparar la Guía de Orientación al Usuario del Transporte Marítimo y de los Servicios Portuarios debido a que, en el contexto actual de apertura comercial y globalización, resulta indispensable conocer las condiciones en las cuales se contratan los servicios portuarios y su costo real. En este sentido, la presente guía ayudará a todas las empresas exportadoras a optimizar su uso del puerto y de los servicios relacionados, con lo cual se podrán reducir los costos y, por ende, incrementar la competitividad de nuestras exportaciones".



INFORMACIÓN

El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, conjuntamente con los miembros de la Comisión Multisectorial Mixta Permanente del Plan Estratégico Nacional Exportador - PENX, vienen ejecutando los compromisos públicos y privados que contiene dicho Plan.

Uno de ellos, el Plan Maestro de Facilitación de Comercio, que fuera oficializado por el Presidente de la República Dr. Alejandro Toledo, el pasado 14 de Abril de 2004, tiene por objetivo mejorar la competitividad de los exportadores y que esta mejora contribuya a generar más oferta exportable y mercados.

El Plan Maestro de Facilitación de Comercio, abarca las siguientes áreas temáticas de trabajo: macroeconomía y política fiscal, financiamiento, operatividad aduanera, infraestructura y servicios de transporte terrestre, transporte aéreo y, por último, transporte marítimo.

En esta ocasión, MINCETUR pone a disposición del Sector la "Guía del Usuario del Transporte Marítimo y los Servicios Portuarios", tarea contenida en el Plan Maestro de Facilitación de Comercio, con la finalidad de proveer a los exportadores, importadores y operadores de comercio exterior, un instrumento didáctico que permita conocer el número de servicios marítimos y portuarios que se prestan en las operaciones de exportación e importación de carga en contenedores y la diversidad de conceptos facturados por los prestadores de estos servicios.

La Guía, también permitirá a sus usuarios, analizar de manera objetiva las distintas modalidades de operación de la carga en contenedores.

Se ha observado que muchos de nuestros operadores de comercio exterior no poseen un correcto entendimiento de las prácticas comerciales y operacionales en los ámbitos marítimo y portuario, ni de las condiciones en las que contratan los servicios o el costo final de éstos, por lo que la Guía servirá como una herramienta práctica para capacitarlos para contratar los servicios marítimos y portuarios, y facilitar así las negociaciones que realicen con los prestadores de estos servicios.

Finalmente, se espera que la Guía, en su primera versión, sea enriquecida por los Gremios de Comercio Exterior y por sus propios usuarios, con la finalidad de estar al día con los usos y costumbres en el Transporte Marítimo y los Servicios Portuarios.



1. Prestadores de servicios marítimo-portuarios

1.1 Agente de aduana

Es un operador de comercio exterior a quien el usuario encomienda el despacho aduanero de sus mercancías por cuenta y riesgo de éste último. La Ley General de Aduanas, aprobada mediante Decreto Legislativo N° 809 (modificado por el Decreto Legislativo N° 951) lo define como una persona natural o persona jurídica constituida en el país como sociedad civil o mercantil, autorizada por SUNAT para prestar servicios a terceros, como gestor habitual en toda clase de trámites aduaneros, en las condiciones y requisitos establecidos por la Ley y su Reglamento.

El agente de aduana, se encuentra vinculado al usuario por un mandato con representación, que se constituye mediante el endoso del conocimiento de embarque, u otro documento que haga sus veces, o por medio de poder especial otorgado mediante instrumento privado ante Notario Público.

1.2 Agente general

Es un intermediario en el servicio regular o de línea. El Reglamento de Agencias Generales, Marítimas, Fluviales, Lacustres, Empresas y Cooperativas de Estiba y Desestiba aprobado mediante Decreto Supremo N° 010-99-MTC (modificado por el Decreto Supremo N° 010-2001-MTC) lo define como una persona jurídica constituida en el país con arreglo a ley, que actúa en el Perú por cuenta de un principal (ya sea propietario, armador, fletador u operador de un buque o empresa naviera extranjera), y que se encuentra vinculado a éste por un contrato de comisión mercantil.

El agente general, además de contratar la carga que los buques de su principal

requieren embarcar en los puertos de la República, puede designar a las agencias marítimas y/o empresas de estiba en los puertos nacionales donde arriben los buques de su principal, y realizar otras actividades que éste último le encomiende.

1.3 Agente marítimo (o agente portuario)

El Reglamento de Agencias Generales, Marítimas, Fluviales, Lacustres, Empresas y Cooperativas de Estiba y Desestiba aprobado mediante Decreto Supremo N° 010-99-MTC (modificado por el Decreto Supremo N° 010-2001-MTC) lo define como una persona jurídica constituida en el país conforme a ley, que representa al capitán, propietario, armador, fletador u operador de un buque en el puerto de la República donde éste arribe.

El agente marítimo puede cumplir, por cuenta o delegación del capitán, propietario, armador, fletador u operador de un buque o agente general, entre otras actividades, las operaciones de recepción y despacho de buques; trámites para el movimiento de carga; operaciones portuarias conexas a las anteriores; emitir, firmar y cancelar, por cuenta y en nombre de su principal, los conocimientos de embarque y demás documentos pertinentes; y otros servicios que éste último le encomiende.

El agente marítimo puede ser designado por el propietario, armador, fletador u operador de un buque o por el agente general.

1.4 Empresa de estiba

De conformidad con el Reglamento de Agencias Generales, Marítimas, Fluviales, Lacustres, Empresas y Cooperativas de Estiba y Desestiba aprobado mediante Decreto Supremo N° 010-99-MTC (modificado por el Decreto Supremo N° 010-2001-MTC), la empresa de estiba y desesti-



ba a que se refiere el Decreto Legislativo N° 645, es una persona jurídica constituida bajo cualquiera de las formas establecidas en la Ley General de Sociedades, para realizar en los puertos las labores que son efectuadas en: las faenas de embarque, desembarque, transbordo y movilización de carga en buques, de muelle a buque o viceversa y en bahía.

El agente general y el agente marítimo están facultados para operar como empresa de estiba y desestiba siempre que cuenten con licencia o torgada por la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

La cooperativade estiba y desestiba a que se refiere el Decreto Legislativo N° 645 es una cooperativa de trabajadores constituida conforme a las disposiciones legales sobre la materia, que cuenta con la respectiva licencia.

1.5 Porteador

El porteador o transportista marítimo es una persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o representación, celebra un contrato de transporte marítimo de mercancías con un usuario. El porteador puede ser propietario, armador, fletador u operador de un buque. Salvo prueba en contrario, se presume que el naviero o armador, que es la persona natural o jurídica que en virtud de cualquier título posee el buque y ejerce la gestión náutica en nombre propio, es el porteador.

También se le denomina porteador contractual, a diferencia del porteador efectivo que se entiende es el propietario y el armador del buque transportador. La presente Guía se refiere al porteador contractual.

1.6 Terminal de almacenamiento extra-portuario

Creado mediante Decreto Supremo N°

390-82-EFC, es un almacén destinado a depositar la carga transportada por vía marítima que se va a embarcar o ha sido descargada. Es considerado para todos los efectos como una extensión de la zona primaria de la jurisdicción aduanera a la que pertenece y, por tanto, en ella se pueden recibir y despachar las mercancías que serán objeto de los regímenes y operaciones aduaneras que establece la Ley General de Aduanas.

Tiene como clientes principalmente a los porteadores. Pero, a diferencia del transporte aéreo, en el caso del transporte marítimo la decisión del porteador de utilizar un terminal de almacenamiento extra-portuario es completamente voluntaria y casi siempre lo hace en forma exclusiva (es decir, un porteador trabaja con un sólo terminal de almacenamiento extra-portuario). El usuario no suele tener pactadas tarifas y condiciones con el terminal de almacenamiento extra-portuario a donde llega su carga de importación o a donde debe entregar su carga de exportación, en cuyo caso debe aceptar a las mismas.

1.7 Terminal portuario

La Ley del Sistema Portuario Nacional aprobada mediante Ley N° 27943 lo define como una unidad operativa de un puerto, habilitada para proporcionar intercambio modal y servicios portuarios, incluida su infraestructura, áreas de depósito transitorio y vías internas de transporte.

Por la ocupación y uso de sus obras e instalaciones, o por la fórmula de administración de las mismas, puede ser de uso general o uso público cuando existe obligación de poner los bienes portuarios a disposición de cualquier solicitante y de uso exclusivo o uso privado cuando el propietario los destina para sus propios fines. La presente Guía se refiere a los primeros, administrados por ENAPU, aunque el admi-



nistrador portuario de los mismos también puede ser privado como en el caso del Terminal Internacional del Sur (TISUR) concesionario del Terminal Portuario de Matarani.

1.8 Transportista terrestre

También es un porteador, pero terrestre. El Reglamento Nacional de Administración de Transportes aprobado mediante Decreto Supremo N° 009-2004-MTC (que deroga el Decreto Supremo N° 040-2001-MTC), define transportista como una persona natural o jurídica que presta servicio de transporte terrestre de mercancías, para lo cual cuenta con autorización o concesión, según corresponda, otorgada por la autoridad competente.

El servicio de transporte de mercancías es aquél que se realiza para trasladar mercancías o carga en general o mercancías de naturaleza riesgosa o de características especiales. El transporte de mercancías especiales (mercancías peligrosas, indivisibles; caudales, correos y valores, entre otros) debe ser realizado por personas jurídicas de naturaleza mercantil.

1.9 Usuario

Se entiende por usuario del transporte marítimo a toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o representación, celebra un contrato de transporte marítimo de mercancías con un porteador.

La Ley del Sistema Portuario Nacional aprobada mediante Ley N° 27943 define como usuario del puerto a la persona natural o jurídica que en forma intermedia o final, utiliza sus infraestructuras, instalaciones o recibe suministros o servicios portuarios. La presente Guía se refiere al dueño de una carga de comercio nacional e internacional como usuario final.

2. Modalidades de operación¹

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:

2.1 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.

Embarque:

- 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 hasta el costado del buque;
- 5) Recepción y embarque/estiba del contenedor lleno en el buque.

Descarga:

- 1) Desestiba/descarga del contenedor lleno del buque;

1.- Ver Modalidades de operación en el Anexo N° 1



- 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 re-entrega del contenedor vacío;
- 5) Re-entrega del contenedor vacío en el lugar designado, que implica su manipuleo desde el vehículo de carga hasta el lugar de apilamiento.
- 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.

Descarga:

2.2 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.

Embarque:

- 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;
- 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) Re-entrega del contenedor vacío en el lugar designado, que implica su manipuleo desde el vehículo de carga hasta el lugar de apilamiento.



2.3 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, desconsolidación, a foros, trasegado y almacenamiento de contenedores. Estas zonas asignadas siguen considerándose áreas de almacenamiento de ENAPU, y se rigen por su tarifario.

En este 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.

Embarque:

- 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.

Descarga:

- 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 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) Re-entrega del contenedor vacío en el lugar designado, que implica su manipuleo desde el vehículo de carga hasta el lugar de apilamiento.

2.4 Embarque y descarga indirectos vía terminal de almacenamiento extra-portuario

El usuario entrega un contenedor lleno



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.

Embarque:

- 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 extra-portuario;
- 5) Recepción del contenedor lleno en el terminal de almacenamiento extra-portuario, que implica su manipuleo desde el vehículo de carga hasta el lugar de apilamiento;
- 6) Traslado del contenedor lleno del terminal de almacenamiento extra-portuario 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.

Descarga:

- 1) Desestiba/descarga del contenedor lleno del buque;

- 2) Traslado del contenedor lleno, del costado del buque al terminal de almacenamiento extra-portuario, 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 extra-portuario, que implica su manipuleo desde el lugar de apilamiento y puesta sobre el vehículo de carga;
- 4) Transporte del contenedor lleno, del terminal de almacenamiento extra-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) Re-entrega 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 "pre-stacking" o "pre-apilamiento"), desde donde se moviliza el contenedor al costado del buque para su embarque, en el caso de carga de exportación. En el caso de carga de importación, el contenedor lleno que ha sido descargado se moviliza del costado del buque a la zona de "pre-stacking", 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



"pre-stacking") 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 "pre-stacking") 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 (F.C.L.) es a un contenedor llenado o vaciado en el local del 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 extra-portuario, para el llenado del contenedor, o a un área de almacenamiento de carga suelta en el terminal portuario desde donde será trasladada al lugar de llenado del contenedor, en el caso de carga de exportación; o el usuario puede realizar el vaciado del contenedor en una de las zonas de almacenamiento del terminal portuario o en un terminal de almacenamiento extra-portuario, 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 (L.C.L. o "less than container load"), 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 extra-portuario, 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 extra-portuario, o ésta se traslada a áreas de almacenamiento de carga suelta desde donde será retirada posteriormente.

3. Servicios marítimo-portuarios

Los servicios marítimo-portuarios que se prestan en las modalidades de operación vigentes para contenedores de carga completa (F.C.L.) son los siguientes:

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 extra-portuario, para su re-entrega, 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 extra-portuario; y consiste en la utilización de un equipo de apilamiento ("stacker" o también montacargas).



2) Transporte 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 terminal portuario o a un terminal de almacenamiento extra-portuario, en el caso de carga de exportación; y transporte del contenedor lleno del terminal portuario o un terminal de almacenamiento extra-portuario 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.

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 extra-portuario o el agente de aduana, principalmente sub-contratando, a las empresas de transporte terrestre.

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 extra-portuario, 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 extra-portuario, 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 extra-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, también podría hacerlo con su propio personal, o contratar el servicio con el terminal de almacenamiento extra-portuario 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 sub-contratadas por otros prestadores de servicios).

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 "pre-stacking", 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 "pre-stacking" 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").

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 "pre-stacking", en el caso de carga de exportación; y del vehículo de carga que ha trasladado un contenedor lleno que ha sido descargado del costado del buque o la zona de "pre-stacking" 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 extra-portuario, y consiste en la utilización de un equipo de apilamiento ("stacker").

6) Transferencia del contenedor lleno desde zonas de almacenamiento del terminal portuario hasta el costado del buque o la zona de "pre-stacking", en el caso de carga de exportación; y desde el costado del buque o la zona de "pre-stacking" 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).

7) Transporte del contenedor lleno del terminal de almacenamiento extra-portuario al terminal portuario hasta el costado del buque o la zona de "pre-stacking", 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 extra-portuario el agente de aduana, principalmente subcontratando a las empresas de transporte terrestre.

8) Independientemente de la alternativa utilizada (embarque/descarga directos e indirectos, vía zonas de almacenamiento del terminal portuario o terminal de almacenamiento extra-portuario), si la recepción/entrega del contenedor lleno se hace en un lugar de tránsito en el muelle (zona de "pre-stacking"), habrá un **manipuleo del contenedor lleno en el muelle, del vehículo de carga o equipo de tracción a la zona de "pre-stacking", 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 "pre-stacking", y posterior manipuleo en el muelle desde la zona de "pre-stacking" y su 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").

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.

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 éstos sólo pueden ser contratados por



Empresas o Cooperativas de Estiba y Desestiba (sin embargo, éstas pueden ser sub-contratadas por otros prestadores de servicios).

La cuadrilla incluirá personal tanto a bordo como en muelle, para el enganche/desenganche del contenedor, operación de la grúa del buque, asistencia en la estiba y desestiba del contenedor, trincado y destrincado del contenedor, así como la tarja de la carga embarcada y descargada.

4. Conceptos facturados

Los conceptos por los servicios marítimo-portuarios que se prestan en las modalidades de operación, vigentes para contenedores de carga completa (F.C.L.), son los siguientes:

1) "Gate-Out". 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, N.O.R. 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 re-entrega).

También se le denomina entrega de contenedor vacío.

El cobro se aplica por contenedor (dependiendo del tamaño).

2) 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 ó 40 pies), sujeto únicamente al peso bruto total.

3) Uso de muelle. Servicio portuario regulado, cuya tarifa cubre la utilización de la 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).



4) 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).

5) 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 "pre-stacking"), 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).

6) 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 extra-portuario.

El cobro se aplica por contenedor (dependiendo del tamaño).

7) Servicio de tracción. Se denomina así al transporte terrestre del contenedor lleno del terminal de almacenamiento extra-portuario 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 "pre-stacking", en el caso de carga de exportación; y viceversa en el caso de carga de importación.

El servicio se cotiza como un flete por viaje, independiente del tamaño del contenedor (20 pies ó 40 pies).

8) Manipuleo al costado del buque. Es el servicio de enganche y desenganche 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).

9) 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 extra-portuario.

El cobro se aplica por contenedor (dependiendo del tamaño).

10) Transporte terrestre del contenedor lleno del lugar designado por el porteador



(terminal portuario o terminal de almacenamiento extra-portuario) 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 ó 40 pies), sujeto únicamente al peso bruto total.

11) "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 re-entrega el contenedor y la emisión de un Recibo de Intercambio de Contenedor.

La re-entrega 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).

12) Desvío de contenedor. Se denomina así al cobro por la movilización en el lugar de tránsito en el muelle (zona de "pre-stacking"), para segregar un contenedor descargado del buque que no va a utilizar el terminal de almacenamiento extra-portuario designado por el porteador.

El cobro se aplica por contenedor.

13) 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 aplica sobre el conocimiento de embarque, independiente del número de contenedores declarados en éste.

14) 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.

15) 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 lo 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 re-entrega vacío en el lugar designado por el porteador.

También se le denomina servicio de administración de contenedores.

El cobro se aplica por contenedor.

5. Flete marítimo, recargos y otros cargos del porteador

5.1 Flete marítimo

En primer lugar, lo que está incluido en el flete marítimo y lo que no lo está, depen-



de de lo que hayan estipulado las partes (porteador y usuario) en el contrato de transporte marítimo.

5.1.1 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 mercancía (C.B.R. o Container Box Rate), en lugar de hacerlo por las toneladas efectivas de carga dentro del contenedor.

5.1.2 Transporte marítimo de "puerta a puerta"

La tarifa integral de punto de origen a punto de destino debe 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.

5.1.3 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.

5.1.4 Transporte marítimo de "puerta 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.

5.2 Los recargos

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.

5.2.1 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 de 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.

5.2.2 El recargo por ajuste monetario (C.S. o Currency Surcharge/C.A.F. o Currency Adjustment Factor)

Se aplica desde que un porteador incurra costos en diferentes monedas y diferentes porteadores incurren el mismo rubro de costo 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).

5.2.3 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.

5.3 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.).

5.4 Cargos opcionales en destino

Cuando el porteador o sus agentes prestan 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 gene-

ral 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 incluyen por separado recargos al flete (por combustible, por ajuste monetario, etc.), los que se consideran incluidos en el flete marítimo.

6. Condiciones del transporte marítimo - "Liner Terms"

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.

6.1 "Liner terms"

El transporte en servicio regular o de línea, usualmente, se realiza en las condiciones denominadas "liner terms" (L.T.), 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.

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 en 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 el caso de contenedores).

Por tanto, los términos "embarque" y "descarga" y las estipulaciones en el contrato de transporte referidas a éstos 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:

- 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).

Por cuenta del porteador:

- izada del contenedor con la grúa del buque y embarque,
- desenganche del contenedor a bordo, y
- aseguramiento del contenedor y trincado.

En el caso de carga de importación:

Por cuenta del porteador:

- destrincado del contenedor,
- preparación y enganche del contenedor a bordo,
- izada del contenedor con la grúa del buque y descarga a muelle.

Por cuenta del usuario:

- desenganche del contenedor en muelle.

6.2 F.I.O. ("free in and out")

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.

F.I.O.S. ("free in and out and stowed"), 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.

6.3 F.I.L.O. o "free in/liner out"

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").

6.4 L.I.F.O. o "liner in/free out"

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

7. Partes del contrato de transporte marítimo

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, quién 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, entre otras, quién es responsable de contratar el transporte marítimo y por cuenta de quién y, por tanto, cuáles 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 correctamente reflejado en el conocimiento de embarque, y supletoriamente por los usos y costumbres.

De 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, sólo 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 desean utilizar, y a 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.

Respecto de esto último, con las Reglas Internacionales para la Interpretación de los Términos Comerciales de la Cámara de Comercio Internacional (CCI), denominadas comúnmente INCOTERMS, se ha logrado cierta armonización en la terminología. 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.

Los INCOTERMS² no pretenden definir

2.- Ver Matriz de distribución de servicios y conceptos entre comprador y vendedor según INCOTERMS en el Anexo N° 5



todas las posibilidades contractuales, sino únicamente reglamentar la división de riesgos (y costos) entre las partes, dejando que todos los demás detalles se regulen contractualmente y según los diferentes usos y costumbres locales.

La versión original de los INCOTERMS (1936) ha sido objeto de sucesivas revisiones, siendo la versión más reciente los INCOTERMS-2000.

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** (FCA, 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, aérea 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.

8. Recomendaciones al contratar los servicios y presentar reclamaciones

(1) Identificar en el contrato de compra-venta internacional quién 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 elección, comparar una estructura de costos totales de la distribución física internacional de la carga; y no sólo los fletes y recargos 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 extra-portuario, transportista terrestre, etc.), en cada oportunidad, una pro-forma 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 sólo 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 en torno 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, o una remisión a los términos y condiciones del conocimiento de embarque generalmente utilizado, 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 está y no está 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 las 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 añade 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 éstos (por ejemplo, de terminales de almacenamiento extra-portuario, 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 sí 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 conveniencia de negociar con cualquiera de los prestadores de servicios (porteador, agente marítimo, terminal de almacenamiento extra-portuario, etc.) el servicio completo o integral hasta o desde el gancho.

(23) Verificar si el porteador condiciona el transporte marítimo a la utilización de determinado terminal de almacenamiento extra-portuario, o si el porteador o el terminal de almacenamiento extra-portuario 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 costo 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 extra-portuario, etc.) que pudiera afectar negativamente el negocio de su principal.



A N E X O S



ANEXO N° 1

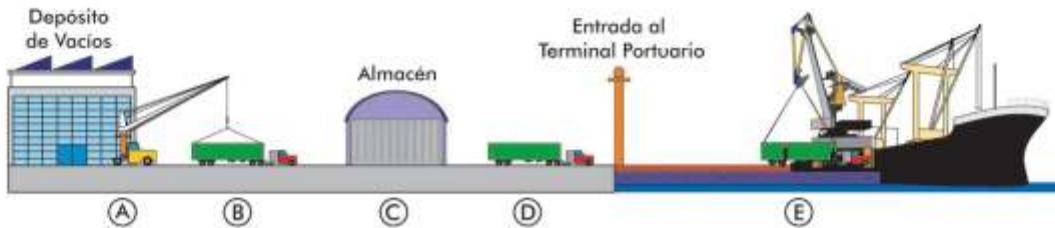
Modalidades de operación

Las modalidades de operación para el embarque de carga de exportación y la descarga de carga de importación en contenedores de carga completa (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.





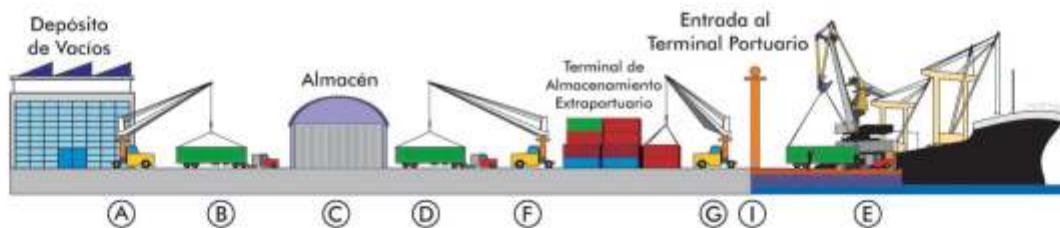
Embarque indirecto vía zonas de almacenamiento asignadas a pres-tadores de servicios

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 extra-portuario

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





Embarque vía zona de "pre-stacking"

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 usualmete se hace hasta el lugar de tránsito en el muelle (denominado zona de "pre-stacking" o "pre-apilamiento"), desde donde se moviliza el contenedor al costado del buque para su posterior embarque.



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 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.





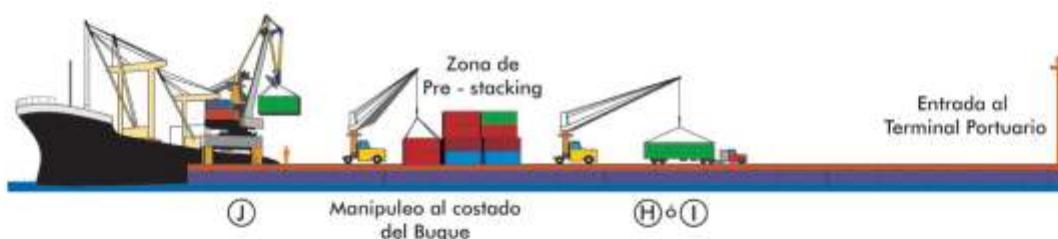
Descarga indirecta vía terminal de almacenamiento extra-portuario

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 "pre-stacking"

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 "pre-stacking" ó "pre-apilamiento"), desde donde es trasladado hasta una zona primaria para el posterior internamiento de las mercancías.





ANEXO N° 2

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 el flete marítimo.
- ◆ **"Booking 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 "liner-out" en el puerto de descarga. Es sinónimo de "liner terms".



-
- ◆ **"Gate-In"** - 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 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/desestiba/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-operating reefer" (N.O.R.)** - Contenedor refrigerado utilizado como contenedor para carga seca.
 - ◆ **"Pre-stacking"** - 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.



ANEXO N° 3

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 MARÍTIMO	TERMINAL ALMACENAM	ALMACÉN CONT VACÍOS	TERMINAL PORTUARIO	TRANSPORT TERRESTRE	AGENTE ADUANA
FLETE L.T.	✓						
RECARGOS	✓						
GATE-OUT/IN			✓*	✓*			
TRANSP 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 más 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 del agente de aduana)

DESPACHO ANTICIPADO (vía terminal de almacenamiento)

CONCEPTO	PRESTADOR						
	AGENTE GENERAL	AGENTE MARÍTIMO	TERMINAL ALMACENAM	ALMACÉN CONT VACÍOS	TERMINAL PORTUARIO	TRANSPORT TERRESTRE	AGENTE ADUANA
FLETE L.T.	✓						
RECARGOS	✓						
GATE-OUT/IN			✓*	✓*			
TRANSP 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 más 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 del agente de aduana)



DESPACHO ANTICIPADO (directo almacén usuario)

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

* Puede cobrarlo uno u otro prestador de servicios
 Uno o más 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 del agente de aduana)

DESPACHO URGENTE (directo almacén usuario)

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

* Puede cobrarlo uno u otro prestador de servicios
 Uno o más 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 del agente de aduana)



ANEXO N° 4

Resumen de los INCOTERMS 2000

1) EXW

En fábrica o Franco fábrica ("Ex-works").

El vendedor cumple su obligación de entrega cuando pone las mercancías a disposición del comprador en su establecimiento (fábrica, taller, almacén, e tc.). 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) FCA

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 especí-

fico, 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. Aeropuerto 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 nombra el buque a tiempo, si el buque que nombra 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 a l 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.:

a) 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 y lo transfiera 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 del 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 embarcadas, 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. Sin embargo, si la fecha de arribo de las mercancías sólo determina la fecha en la que el comprador está obligado a pagar el precio, el contrato es C.I.F.

Expresiones como "peso neto descargado", "tonelaje entregado", o similares, normalmente sólo se refieren a la determinación del precio y no afectan la naturaleza del contrato 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 asegu-

rador 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", o en un "buque directo" (es decir, sin transbordos). Si el contrato no prohíbe 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 obliga-



ciones 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 las hubiere).

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

10) DES

Entrega sobre el buque ("Delivered ex-ship").

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 con 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. reemplazó al anterior E.X.S. ("en buque" ó "ex ship").

11) DEQ

Entrega sobre el muelle, derechos aduaneros pagados ("Delivered ex quay, 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 despachada 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" o "Franco quay").

El INCOTERM D.E.Q. reemplazó al anterior E.X.Q. ("en muelle" o "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 comprador en el lugar convenido 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 N° 5

Matriz de distribución de servicios y conceptos entre comprador y vendedor según INCOTERMS

EXPORTACIÓN FCL

	EXW	FCA	FAS	FOB	CFR/CF (5)	DES	DEQ	DDU/DDP
Gate-Out	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 punto de entrega

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

(3) Si Terminal de Almacenamiento Extra-portuario

(4) Alternativa a Uso de Muelle/Manipuleo/Transferencia

(5) También aplicable a Incoterms CPT/CIP



IMPORTACIÓN FCL

	EXW	FCA	FAS	FOB	CFR/CIF (5)	DES	DEQ	DDU/DDP
T.H.C. en Origen	C	C	V	V	V	V	V	V
Embarque en 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 flete es L.I.F.O.

(2) Dependiendo del punto de entrega

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

(4) Si Terminal de Almacenamiento Extra-portuario

(5) También aplicable a INCOTERMS CPT/CIP

