



GUÍA DE ORIENTACIÓN AL USUARIO DEL TRANSPORTE ACUÁTICO

VOLUMEN I

GUÍA DE ORIENTACIÓN AL USUARIO DEL TRANSPORTE ACUÁTICO

JUNIO 2015



PERÚ

Ministerio
de Comercio Exterior
y Turismo

GUÍA DE ORIENTACIÓN AL USUARIO DEL TRANSPORTE ACUÁTICO

© Segunda edición: Junio 2015.

Distribución gratuita.

Reproducción autorizada citando la fuente.

Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional Del Perú N° 2015-08485

Ministerio de Comercio Exterior y Turismo.

Viceministerio de Comercio Exterior.

Dirección Nacional de Desarrollo de Comercio Exterior.

Supervisión de Edición: María Elena Lucana Poma

Calle Uno Oeste N° 50,

Urbanización Córpac.

San Isidro, Lima - Perú.

Telf.: 513-6100.

www.mincetur.gob.pe.

Impreso en:

IMPRESOS S.R.L.

Jr. Omar Yali N°370 - Huancayo

CONTENIDOS

PALABRAS DE LA MINISTRA DE COMERCIO EXTERIOR Y TURISMO	7
INTRODUCCIÓN	9
PRIMERA PARTE: EL TRANSPORTE MARÍTIMO	10
CAPITULO PRIMERO	
ASPECTOS GENERALES DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA	10
¿Qué es el transporte marítimo internacional?	10
¿Cuáles son las características del transporte marítimo internacional?	10
¿Cuáles son las ventajas y desventajas del transporte marítimo?	10
¿Qué es un barco y qué es un buque?	10
¿Cuáles son los tipos de buques mercantiles utilizados en el transporte marítimo internacional?	11
¿Que son las Lineas Navieras? ¿Cuáles son las modalidades del transporte marítimo internacional?	13
¿Qué es el transporte por línea regular o “liner”?	13
Tráfico conferenciado	13
Compañías “Outsiders” Consorcios	13
¿Qué es el régimen de fletamentos o “tramp”?	13
CAPITULO SEGUNDO	
SUJETOS OPERADORES DE TRANSPORTE MARÍTIMO	14
¿Quiénes son los operadores de transporte marítimo?	14
¿Quién es el transportista?	14
¿Qué son Las Agencias Generales?	14
¿Qué son las agencias marítimas?	14
¿Qué son las empresas de estiba y desestiba?	15
¿Quién es el usuario o “shipper”?	15
CAPITULO TERCERO	
CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO	16
¿Qué es el contrato de transporte marítimo?	16
¿Qué es el conocimiento de embarque o “bill of lading”?	17
¿Qué son los conocimientos de embarque “clean” y “dirty”?	18
¿Cuáles son los tipos de conocimiento de embarque?	18
¿Qué es el flete marítimo?	19
¿Cómo se determina la tarifa del flete, los recargos y los cargos adicionales?	19
¿Cómo se cotiza el flete en el transporte marítimo por línea regular?	20
¿Cuáles son las formas del pago del flete?	22
¿Cómo se cotiza el flete en el transporte marítimo por fletamento?	22
CAPITULO CUARTO	
MERCANCÍAS O CARGA MARÍTIMA	23
¿Qué es la carga marítima?	23
¿Qué tipos de carga pueden ser transportadas por vía marítima?	23
Clasificación de las cargas según su naturaleza	23
Carga peligrosas	24
¿Qué son las mercancías restringidas?	28
¿Qué autoridades las controlan?	28
¿Cuáles son las mercancías restringidas inspeccionadas?	29
¿Qué es la VUCE?	30
¿Cuáles son los objetivos esperados por el uso de la VUCE?	30
¿Qué es el contenedor?	30

¿Cuáles son los tipos de contenedor?	30
¿Cómo se realizan las expediciones en los contenedores?	32
SEGUNDA PARTE: LOS SERVICIOS PORTUARIOS	33
CAPITULO PRIMERO	
EL PUERTO Y LOS SERVICIOS PORTUARIOS	33
¿Qué es el puerto?	33
¿Cuáles son las áreas y zonas que conforman los puertos?	33
¿Cómo se clasifican los puertos?	33
¿En qué puertos puede ingresar o salir carga del país?	34
¿Qué son los servicios portuarios?	34
¿Quiénes intervienen en el desarrollo de los servicios portuarios?	35
¿Cuáles son los servicios marítimos portuarios?	35
CAPITULO SEGUNDO	
MODALIDADES DE OPERACIÓN PORTUARIA	38
¿Cuáles son las modalidades de operación?	38
¿Cómo se realiza el embarque directo?	38
¿Cómo se realiza la descarga directa?	38
¿Cómo se realiza los embarques en los terminales portuarios?	39
¿Cómo se realiza la descarga en los terminales portuarios?	39
¿Cómo se realiza el embarque vía zonas de almacenamiento?	40
¿Cómo se realiza la descarga vía zonas de almacenamiento?	40
¿Cómo se realiza el embarque vía depósito temporal extraportuario?	41
¿Cómo se realiza la descarga vía depósito temporal extraportuario?	41
¿Cuáles son los conceptos facturados en las operaciones portuarias?	46
CAPITULO TERCERO	
PROCEDIMIENTO DE EXPORTACIÓN VÍA MARÍTIMA	48
¿Qué tipo de mercancías puede exportarse por vía marítima?	48
¿Qué tipo de mercancías no puede exportarse?	48
¿Cuál es el procedimiento de exportación por vía marítima?	48
¿Cuáles son los errores más frecuentes cometidos en la exportación?	52
CAPITULO CUARTO	
PROCEDIMIENTO DE IMPORTACIÓN VÍA MARÍTIMA	53
¿Qué mercancías son susceptibles de importación?	53
¿Qué tipo de mercancías no puede ser importada?	53
¿Cuál es el procedimiento de importación por vía marítima?	53
¿Cuáles son los errores más frecuentes cometidos en la importación?	55
RECOMENDACIONES FINALES	56
ANEXO 1: Glosario de términos aplicables en el transporte marítimo y el sistema portuario	58
ANEXO 2: Relación de los servicios y conceptos ofrecidos por los distintos prestadores de servicios marítimoportuarios por tipo de despacho	60
ANEXO 3: Entidades del transporte marítimo y de los servicios portuarios	62
ANEXO 4: Resumen de los Incoterms CCI 2010	64

MINISTRA DE COMERCIO EXTERIOR Y TURISMO

Sra. Magali Silva Velarde-Álvarez



En los últimos años uno de los elementos más importantes que ha impulsado el desarrollo del comercio internacional en el Perú ha sido el mayor acceso a los mercados internacionales a través de la reducción arancelaria, reflejado en la suscripción de 17 tratados de libre comercio con las principales economías del mundo.

No obstante, a pesar de los avances de la apertura e integración comercial, aún existen barreras no arancelarias que restringen el flujo normal de mercancías hacia los mercados internacionales para los productos peruanos, lo cual afecta directamente la competitividad de las exportaciones.

Entre las barreras que afectan a la competitividad se encuentran los altos costos logísticos vinculados al transporte internacional de mercancías que impactan negativamente a los exportadores a lo largo de la cadena logística internacional.

De acuerdo a lo señalado por la Corporación Andina de Fomento - CAF, la necesidad de mejorar el desempeño logístico es apremiante para América Latina debido a que en esta región la proporción de exportaciones intensivas en logística o sensibles al tiempo de transporte y distribución es tres veces más alta que en los países de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico - OCDE. De mejorar este indicador el impacto se verá reflejado en reposicionar a los países latinoamericanos en las cadenas globales de valor, en el fomento del comercio intrarregional además de favorecer el comercio de las PYMEs, que por su tamaño, no pueden internacionalizar todas las fases de su producción.

Es así que en el marco del Plan Estratégico Nacional Exportador, el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, desarrolló diversas estrategias con la finalidad de consolidar la presencia de las empresas, productos y servicios peruanos en los mercados internacionales, siendo una de ellas la publicación de material especializado en comercio exterior para fortalecer las capacidades de los diferentes actores que integran la cadena de suministro. Entre las publicaciones destaca la Guía de Capacidades Logísticas de Comercio Exterior, destinada a servir como material de consulta para el sector público, privado y académico.

En un mundo internacional cada vez más dinámico, un contexto local y una economía con un mayor número de actores participantes en el comercio exterior, consideramos oportuna la actualización de la referida guía, con el objetivo de fortalecerla y de seguir apoyando al sector exportador en la gestión de sus operaciones de comercio exterior.

La guía está estructurada en tres volúmenes de acuerdo a cada modalidad de transporte: Tomo I - Guía de Orientación al Usuario del Transporte Acuático, Tomo II - Guía de Orientación al Usuario del Transporte Aéreo y Tomo III - Guía de Orientación al Usuario del Transporte Terrestre, en los cuales se encontrará información relevante sobre las características, servicios, actores que intervienen y normas vinculantes en cada forma de transporte.

Esperamos que estas guías constituyan un instrumento de consulta para los operadores de la cadena de suministro en la toma de decisiones en sus operaciones de comercio exterior.

Introducción

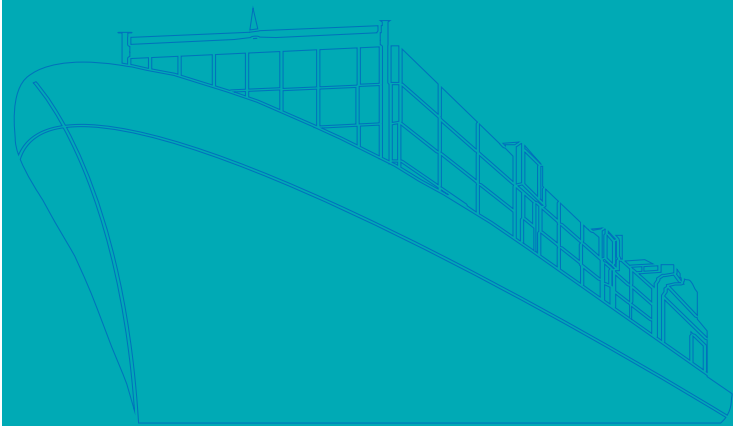
En el 2005, dentro del marco del Plan Estratégico Nacional Exportador (PENX) 2003-2013, se publicó la Guía de Orientación al Usuario del Transporte Marítimo con el propósito de difundir, capacitar y orientar a los usuarios de comercio exterior.

La Guía de Orientación al Usuario del Transporte Marítimo, entre otros temas, describe a los diferentes agentes que prestan servicios marítimo portuario, el contrato de transporte marítimo, flete y condiciones del transporte marítimo, "Liner Terms", así como las recomendaciones al contratar los servicios, es decir, se abordan varios y diversos conceptos y herramientas básicas que debe conocer el usuario de transporte marítimo en general con la finalidad de que puedan hacer una eficiente gestión en las operaciones de importación y/o exportación según sea su giro de negocio al cual estén dedicados.

Considerando la utilidad e importancia de guía, resulta necesaria su actualización, debido esto a que se han producido diversos cambios en el contexto del comercio exterior, en lo referente a las normas y leyes, los tratados internacionales, simplificación administrativa, entre otros. Asimismo, debemos resaltar que se han producido cambios generados por factores externos favorables como la modernización de la infraestructura portuaria (mediante concesiones y la utilización de "grúas pórtico"), además de ingresar un nuevo actor en el ambiente portuario de talla internacional, como es DP WORLD, el cual motivo que muchos otros operadores de Comercio Exterior debido a la competencia puedan ser más competitivo; así como también la incorporación de una basta normativa internacional sobre Protección y Seguridad de la Cadena Logística Internacional, incluido lo referente a la infraestructura y naves involucradas.

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

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



I.1. TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL

¿Qué es el transporte marítimo internacional?

El transporte marítimo internacional es el traslado de carga o pasajeros a través del mar de un país a otro, utilizando medios de transporte como barcos u otra clase de embarcaciones según el tipo de carga que se quiera transportar. A nivel mundial sigue creciendo tratando de acompañar el crecimiento de los mercados y el intercambio comercial entre los países.

¿Cuáles son las características del transporte marítimo internacional?



Las características esenciales del tráfico marítimo son los siguientes:

- a) **Carácter Internacional:** ya que es prácticamente el único medio económico de transportar grandes volúmenes de mercancías entre puntos distantes geográficamente.
- b) **Capacidad:** los tonelajes de los buques llegaron hace muchos años a superar el medio millón de toneladas de peso muerto (TPM en español o DWT en inglés) en los grandes petroleros.
- c) **Flexibilidad:** esta característica viene dada por la posibilidad de emplear buques desde pequeños tamaños (100 TPM) hasta los Very large crude carriers (VLCC).
- d) **Competencia:** a pesar de las tendencias proteccionistas de algunos países, la mayor parte del tráfico internacional se realiza en régimen de libre competencia según las leyes del mercado de fletes.
- e) **Versatilidad:** por los diferentes tipos de buques adaptados a todo tipo de cargas.

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

En el tráfico internacional, este transporte permite desarrollar el comercio exterior en gran escala y a un costo relativamente económico en comparación con otros transportes. Considerando que nuestro planeta está cubierto

EL TRANSPORTE MARÍTIMO

PRIMERA PARTE

ASPECTOS GENERALES DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

CAPITULO PRIMERO

¿Qué es el transporte marítimo internacional?

¿Cuáles son las características del transporte marítimo internacional?

¿Cuáles son las ventajas y desventajas del transporte marítimo?

¿Qué es un barco y qué es un buque?

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

¿Cuáles son las modalidades del transporte marítimo internacional?

¿Qué es el transporte por línea regular o "Liner"?

¿Qué es el régimen de fletamentos o "Tramp"?

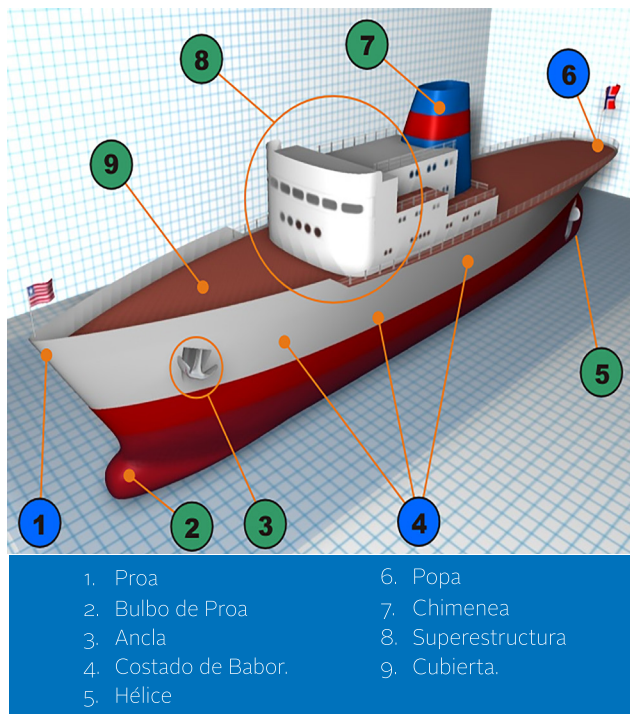
por agua en las dos terceras partes, el hombre ha buscado la manera de viajar sobre el agua. Entre todos los medios de transporte, el marítimo es el que, por su capacidad, mueve el mayor volumen de mercancías en el tráfico internacional y que por su naturaleza permite mover mercancías que a veces son difíciles de mover en otros medio de transporte.

I.2. BUQUES MERCANTES

¿Qué es un Barco y qué es un Buque?

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

Partes básicas de una embarcación:



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

En función a su utilización, podemos mencionar los buques de pasajeros (cruceiros), buques de guerra (fragatas, portaaviones armados) y a los buques mercantiles los cuales pueden ser para cargas en contenedores o "break bulk" más conocido como carga suelta.

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

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

- **Buques Convencionales - GENERAL CARGO SHIP: TWINDECKER O SINGLEDECKER - PORTACONTENEDORES:** Transportan dentro de sus bodegas mercancías generales y están equipados con sus propios medios de manipuleo para poder cargar y descargar en los puertos que no tienen gran infraestructura.
- **Multipropósito - Multipurpose Cargo Ship:** Buque característico con que operan las empresas navieras que prestan servicio regular. Consta de varias bodegas para transportar distintos tipos de cargas (contenedores, carga suelta, graneles).
- **Buques para carga refrigerada - Reefers:** son naves que están provistas de bodegas refrigeradas

con aislamiento especial y de maquinaria auxiliar (compresores, etc.). Transportan carga refrigerada, carga general en sus bodegas y entre puentes. Operan generalmente en servicio regular.

- **Buques de Autotransbordo - RO-RO Roll On / Roll Off:** Diseñados inicialmente para el transporte de vehículos y con gran desarrollo posterior para embarcar carga sobre ruedas (chasis). Combinan carga rodante con contenedores y carga general en algunas bodegas. Están provistos de rampas traseras o laterales que permiten el acceso directo sin manipuleo de las bodegas de equipos rodantes, automóviles, tractores y cisternas.
- **Buques portacontenedores - Full Container Ship:** Estos buques también llamados "celulares" están constituidos por bodegas verticales en donde el contenedor es guiado por rieles y son arrumados con sistemas automáticos. Están equipados con grúas, pórticos y medios de manipuleo que le permiten manejar el 60% de su capacidad bajo cubierta y el resto sobre cubierta principal. Adicionalmente cuentan con tomas para conectar contenedores refrigerados. Los buques portacontenedores se clasifican de la siguiente forma:

- » Feeders (Alimentadores): Con capacidad entre 600 y 1,000 TEUS.
- » Compact Container - Con capacidad entre 800 y 2100 TEUS.
- » De Primera Generación: Hasta 1,200 TEUS.
- » De Segunda Generación: Hasta 2,000 TEUS.
- » De Tercera Generación: Entre 2,000 y 2,800 TEUS.
- » De Cuarta Generación: Cerca de 3,500 TEUS.
- » De Quinta Generación: de más de 5,000 TEUS.

Por otra parte, este tipo de naves también se puede clasificar con base en las dimensiones de las mismas de la siguiente manera:

- Buque Panamax: Se le denomina a este tipo de buques de 2da y 3ra. Generación ya que su manga no excede de lo permisible para el paso por las esclusas del Canal de Panamá (34,00 mts).
- Buque Postpanamax: Son buques cuya gran capacidad hace que tengan manga superior a los 34,00 mts y se caracterizan por no tener grúas sobre cubierta, ya que son cargados y descargados con grúas pórtico en las terminales.

- **Buques Graneleros - Bulk Carriers:** Los graneleros son buques de una sola cubierta destinados al transporte de cargas a granel, y precisamente de acuerdo con la carga que transportan y los requerimientos de estabilidad del buque se pueden diferenciar de cerealeros y mineraleros. Existen buques graneleros de prácticamente todos los tamaños, aunque generalmente se identifican los siguientes grupos:

- Handysize: 10000 – 35000 toneladas de porte bruto o deadweight (diferencia entre el desplazamiento o peso total del buque y el peso del buque vacío, este valor incluye el peso de la carga, consumibles (combustibles, lubricantes y agua dulce) y otros pesos menores abordo denominados constante). Tienen 5 bodegas y poseen grúas.
- Handymax: 35000 – 50000 toneladas de porte bruto.
- Panamax: 50000 – 80000 toneladas de porte bruto (buques con manga / calado / eslora máxima para pasar por el Canal de Panamá). Tiene 7 bodegas.
- Capesize: son barcos destinados al transporte de minerales, especialmente desde puertos de Brasil. Son demasiado grandes para transitar por el Canal de Panamá, de ahí que tienen que pasar por debajo del Cabo de Buena Esperanza (Sudáfrica). Algunos de estos barcos se utilizan en el transporte de granos, pero ese uso no supera el 5%. Tienen 9 bodegas.

Todos estos buques pueden poseer o no medios de carga y descarga, aunque la tendencia es que no aparezcan en aquellos buques de mayor tamaño, que deben obligatoriamente ser usados entre puertos desarrollados.

Tienen una sola cubierta con bodegas y escotillas que facilitan el empleo de sistemas de alta productividad en al carga y descarga. Son buques especializados para el transporte de graneles secos que cuentan con amplias bodegas y su diseño incluye tanques doble fondo, tanques laterales y altos que mejoran su estabilidad.

Sus capacidades oscilan entre 10000 y 200000 toneladas de desplazamiento, en promedio.

De acuerdo con el tipo de carga, los buques graneleros se clasifican de la siguiente forma:

Coal Carriers: buques destinados a la carga de carbón de más de 100000 tns.

Cement Carriers – Cementeros: buques especializados para cemento. Incluyen un equipo neumático para el manejo de la carga y complejo equipo de bombas.

Sugar Ships – Azucareros: son operados con equipos de Terminal apropiado que permite una rápida operación.

- **Buques Tanqueros – Tankers Ships:** Su estructura esta dividida en tanques longitudinales y transversales que están conectados por tuberías y bombas. Estas naves se clasifican de la siguiente forma:

Crude Tankers: para carga de petróleo crudo, su capacidad alcanza las 600000 tns de carga y mas de 500 metros de eslora, por su tamaño se denominan:

- a) ULCC (Ultra large crude carriers): tiene un desplazamiento entre 300,000 y 550,000 toneladas. Se usa para el transporte del petróleo crudo a lo largo de las rutas que van del Golfo de Arabia hasta Europa, América y el Lejano Oriente, vía el Cabo de Buena Esperanza, descargando normalmente en terminales portuarias construidas a ese efecto.
- b) VLCC (Very large crude carriers): tiene un

desplazamiento entre 200,000 y 299,999 toneladas. Realiza rutas similares al ULCC pero tiene mayor flexibilidad para la descarga en las terminales debido a su menor tamaño. Es por esta razón que se utiliza en puertos del Mediterráneo, del Oeste de África y en terminales del Mar del Norte. Puede ser lastrado para el pase del Canal de Suez.

Los barcos mas pequeños se utilizan también para la carga de graneles como aceites vegetales.

Chemical Tankers: pueden transportar: pinturas epóxicas, melaza, aceites vegetales, ácidos, solventes, soda cáustica, entre otros.

Gas Tankers: transportan gases licuados a muy bajas temperaturas y han sido construidos para atender mercados específicos. Se clasifican en:

- a) LPG – Liquefied Petroleum Gas.
- b) LNG – Liquefied Natural Gas

Carguero Roll-On



Buque granelero



Portacontenedor



1.3. LINEAS NAVIERAS

Son las Empresas propietarias de las unidades de transporte marítimos (barcos) y transitan por las rutas marítimas mundiales. Este sector está caracterizado por una creciente concentración del comercio internacional en unas cuantas líneas (Maersk, MSC, CSAV, Hapag Lloyd, NYK, etc.)

Factores para elegir el servicio de Transporte Marítimo

- Servicio Confiable
- Itinerario Fijo
- Frecuencia de recaladas
- Tiempo de tránsito rápido
- Tarifas Competitivas
- Servicio global
- Capacidad operativa: Naves, tipo de containers, IMO
- Información en línea
- Relación de largo plazo

1.4. MODALIDADES DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

¿Cuáles son las modalidades del transporte marítimo internacional?

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

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

1.4.1. EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE LÍNEA REGULAR

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

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

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

Tráfico conferenciado

Es aquel que se realiza como consecuencia de un acuerdo de fletes en virtud del cual dos o más empresas armadoras

se unen en lo que se denomina conferencia y se obligan a servir determinada ruta con cierta regularidad, a cobrar fletes uniformes y a cumplir con un número mínimo de salidas hacia o desde los puertos que integran el itinerario marítimo.

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

Compañías Outsiders

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

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

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

Consortios

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

1.4.2. TRANSPORTE MARÍTIMO EN RÉGIMEN DE FLETAMENTOS

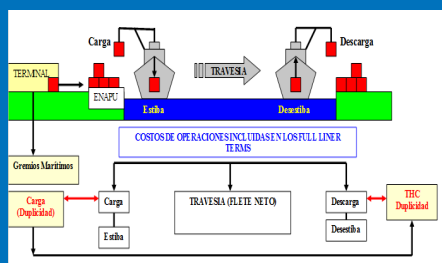
¿Qué es el régimen de fletamentos o “tramp”?

Es el que se realiza contratando el espacio de carga de un buque, total o parcialmente, para efectuar uno o varios viajes determinados, o bien para utilizarlo por un periodo de tiempo.

En el mercado de fletes la relación contractual de transporte entre fletador (cargador que tiene grandes volúmenes de mercancías) y armador fletante (navieros que disponen de buques adecuados) se establece en un documento llamado póliza de fletamento (charter party), que coexiste con el conocimiento de embarque.

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

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



TERMINOS DE FLETE: FULL LINER TERMS

TERMINO COMO NORMALMENTE SE EMBARCA HOY EN DIA LA MAYORIA DE CARGA CONTENEDORIZADA E INCLUYE: EL FLETE, LA CARGA Y DESCARGA DE LA NAVE

2. OPERADORES DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

¿Qué son los operadores de transporte marítimo?

En el transporte marítimo internacional intervienen una serie de personas, naturales o jurídicas, las cuales prestan servicios diferentes a la carga sean estas para importación o exportación, siendo los principales los siguientes:

2.1. TRANSPORTISTA: PORTEADOR EFECTIVO Y CONTRACTUAL

¿Quién es el transportista?

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

2.2. AGENCIAS GENERALES

¿Qué son las agencias generales?

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

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

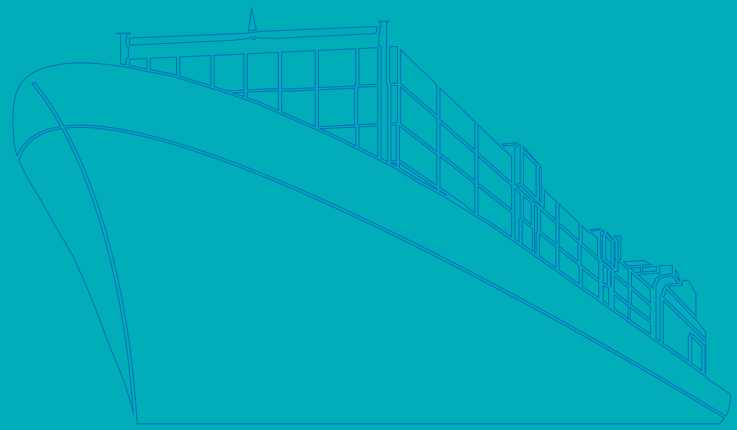
2.3. AGENCIAS MARÍTIMAS

¿Qué son las agencias marítimas?

También conocidos como Agentes Portuarios, operador portuario, etc. Son personas jurídicas constituidas en el país conforme a ley, que, por cuenta o delegación del capitán, propietario o armador, fletador u operador de nave mercante o Agencia General, se encuentran en capacidad de cumplir una o varias de las siguientes actividades:

- Operación de recepción, despacho y avituallamiento de naves mercantes y de pasajeros.
- Emitir y firmar y cancelar los conocimientos de embarque y demás documentos pertinentes; y en general atender a las naves en todos sus requerimientos.

En tal sentido, dentro del transporte marítimo, estos agentes actúan como Transitarios.



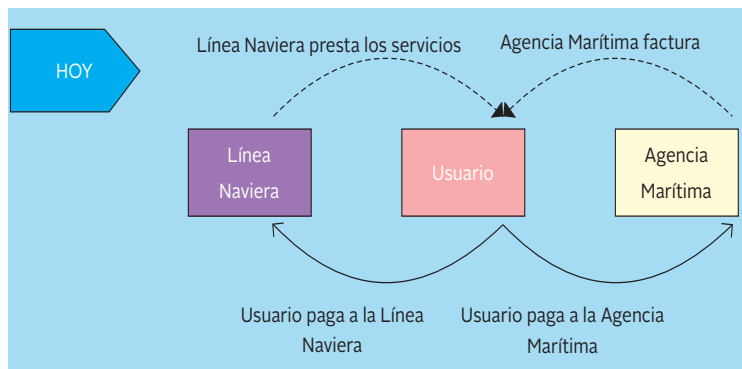
PRIMERA PARTE

SUJETOS OPERADORES DE TRANSPORTE MARÍTIMO

CAPITULO SEGUNDO

- ¿Qué son los Operadores de Transporte Marítimo?
- ¿Qué es el transportista?
- ¿Qué son las agencias generales?
- ¿Qué son las agencias marítimas?
- ¿Qué son las empresas de estiba y desestiba?
- ¿Qué es el usuario o "shipper"?

En resumen en la actualidad tenemos:



Lo normal es que se debería de omitir a la Agencia Marítima ya que es un costo adicional a cubrir por el usuario y debería de pagarse directo todos los costos logísticos a la Línea Naviera, sin embargo esto no es práctica común.

Abajo una muestra de algunas Líneas Navieras con sus operadores portuarios asociados y a quienes debe de recurrir el usuario o su agente de aduana, para lograr el retiro de su carga.

Líneas Navieras	Agencia General	Agencia Marítima
CSAV	CONS. NAVIERO PERUANO S.A. - CNP	TRAMARSA
MARUBA	HANSERMAR	COSMOS
HAMBURG SUB	HAMBURG SUD PERÚ S.A.	COSMOS
HAPAG	HAPAG LLOYD PERÚ S.A.	COSMOS
NYK	TRANSMERIDIAN	TRANSMERIDIAN
CCNI	AGUNSA	IMUPESA
MAERSK LINE	MAESRK PERÚ	MAERSK PERÚ
INTEROCEAN	NAVESUR	IMUPESA
EVERGREEN	GREENANDES	GREENANDES

2.4. EMPRESAS DE ESTIBA Y DESESTIBA

¿Qué son las empresas de estiba y desestiba?

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

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

2.5. USUARIO O “SHIPPER”

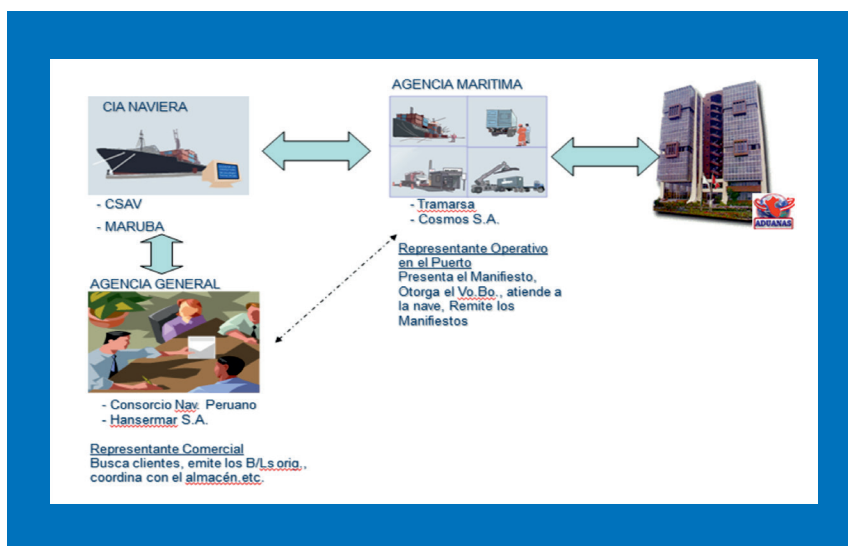
¿Quién es el usuario o “shipper”?

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

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

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

Ejemplo sobre la relación directa entre El transportista o su Representante.



3.1. CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO

¿Qué es el contrato de transporte marítimo?

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

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

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

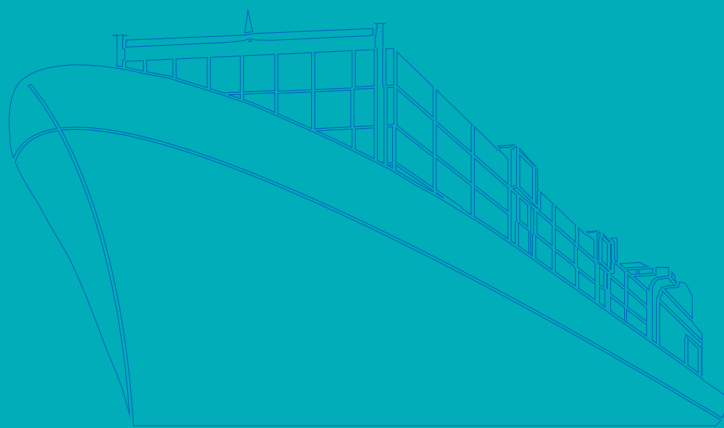
El contrato de compraventa es el acuerdo básico de la transacción y establece el marco de los contratos subsiguientes (de transporte, de seguro, de financiamiento, etc). Algunas de las cuestiones principales se tratan en la denominada cláusula de entrega (de las mercancías) o de transporte en la que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

El contrato de compraventa internacional de mercancías determina quien es responsable de contratar el transporte marítimo y por cuenta de quien y, por tanto, cuales son las condiciones que rigen entre el porteador y el usuario nacional. Si el usuario nacional es quien contrata el transporte, sus relaciones con el porteador se regirán en base al contrato de transporte marítimo celebrado con éste, que puede o no estar completa y correctamente reflejado en el conocimiento de embarque, y supletoriamente por sus usos y costumbres.

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

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

En el transporte marítimo, los INCOTERMS se refieren



PRIMERA PARTE

CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO

CAPITULO TERCERO

¿Qué es el contrato de transporte marítimo?

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

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

¿Cuáles son los tipos de conocimiento de embarque?

¿Qué es el flete marítimo?

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

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

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

a un grupo de términos comerciales estandarizados de 3 letras y 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 compraventa internacional, a fin de evitar errores de interpretación. Se usa para dividir los costes de las transacciones comerciales internacionales y reflejan la práctica actual en el transporte internacional de mercancías. Es esencial el conocimiento de estos términos antes de importar o exportar cualquier artículo.

A partir del 01 de enero de 2011 entraron en vigencia los INCOTERMS 2010, los cuales han sido clasificados, tomando en cuenta el medio de transporte empleado, en dos grupos diferentes:

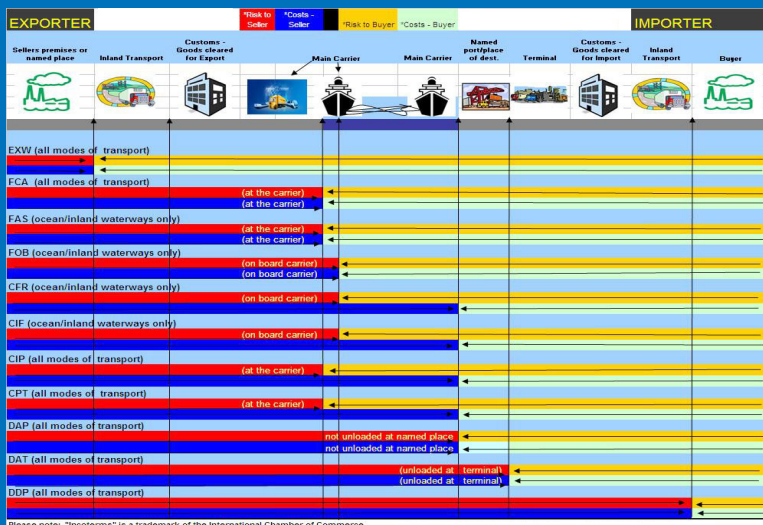
a) Reglas para cualquier modo o modos de transporte

EXW	En fábrica
FCA	Franco Porteador
CPT	Transporte pagado hasta
CIP	Transporte y Seguro pagado hasta
DAT	Entregada en Terminal
DAP	Entregada en Lugar
DDP	Entregada Derechos Pagados

b) Reglas para transporte marítimo y vías navegables interiores

FAS	Franco al Costado del Buque
FOB	Franco a bordo
CFR	Costo y flete
CIF	Costo, seguro y flete

Abajo el detalle descriptivo de las responsabilidades que tiene que asumir el que contrata el flete y quien embarca la carga, de acuerdo al tipo de Incoterm negociado.



3.2. CONOCIMIENTO DE EMBARQUE MARÍTIMO

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

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

El B/L cumple una triple función:

1. Es acuse de recibo de la mercadería extendido por la compañía transportista, así como del estado en que se encuentra al momento de la recepción.


2. Es título representativo de la libre disponibilidad y propiedad de la mercadería a bordo y por lo tanto, permite a su tenedor negociarla o reclamarla del portador.
3. Es prueba de la existencia del Contrato de Transporte Marítimo y de las condiciones en que el mismo se realiza.

El B/L contiene las informaciones relativas a los agentes y a la mercancía:

- Shipper (Remitente)
- Consignee (Destinatario)
- Notify. Representante del destinatario a quien se le deben enviar las notificaciones sobre la llegada de la mercancía
- Agente de destino. Empresa que representa al transportista en el puerto de destino al cual debemos comunicarle las instrucciones de entrega.
- Puertos de carga (POL) y de descarga (POD)
- Buque y Viaje en el que a cargada la mercancía
- Descripción de la mercancía:
 - Matrícula y tipo de contenedor
 - N° de bultos y tipo
 - Peso bruto
 - Metros cúbicos
 - Marcas (anotaciones en la parte exterior de los paquetes que permita identificar la mercancía)
- Número de B/L
- Cantidad de originales. Lo habitual es emitir 3 originales.
- Lugar donde se paga el flete. A efectos del B/L, el flete se pagará en el puerto de origen (Freight prepaid) o en el puerto de destino (Freight collect) y la refrenda en lo que se refiere al estado de las mercancías.

Los 3 originales del B/L se deben presentar al agente de destino para poder retirar la mercancía. Una alternativa es presentar uno de los 3 originales debidamente endosado (sellado por la parte posterior y firmado por un apoderado de la compañía destinataria). Quien presente los 3 originales o un original del B/L endosado será, a efectos del transportista, el propietario de la mercancía y podrá dar instrucciones sobre su entrega. Por tanto, cada vez que se endose un B/L se hará una transferencia de la propiedad de la mercancía. El B/L puede endosarse sin límite de modo que irán incorporándose en la parte trasera sellos y firmas de las diferentes empresas que sean o hayan sido propietarias de la mercancía sin que ésta se haya movido un milímetro. Esto puede hacerse tanto en tránsito de la mercancía como posteriormente a su llegada al puerto previa entrega.

Modelo de Bill of lading

BILL OF LADING				
FOR COMBINED TRANSPORT SHIPMENT				
Shipper:		Booking No.	Bill of Lading No:	
Consignee:			Dynamic Shipping Agencies (Pvt) Limited Suit # 301, Progressive Square, Block-6, PECHS, Shahrah-e-Faisal, Karachi, Pakistan	
Notify Party:			Tel: (92-21) 4385916-20 (5 Lines) Fax: (92-21) 4535338 Web: www.dynamicshipping.com	
Pre-carriage by:		Place of Receipt:	Export References:	
Vessel/Voyage:		Port of Loading	Point and Country of Origin:	
Port of Discharge:		Place of Delivery:	Onward Inland Routing:	
Container & Seal Number Marks & Numbers	No. of Pkgs	Description of Package and Goods		Gross Weight Measurement
FREIGHT AND CHARGES		Declared value from Merchant (see Clause 10)		
Ocean Freight: <input type="checkbox"/> Prepaid <input type="checkbox"/> Collect Destination Terminal & Handling: <input type="checkbox"/> Prepaid <input type="checkbox"/> Collect		Received by the Carrier in apparent good order and condition unless otherwise noted, the Goods or the container(s) or Package(s), said to contain the cargo as described herein, for shipment to such place as agreed, authorized or permitted herein and subject to all the terms and conditions appearing on the front and reverse hereof, whether written, typed or stamped, to which the Merchant agrees by accepting this Bill of Lading. In witness whereof, 0 (zero) original Bills of Lading have been signed, one of which being accomplished, the others if any, to be void. If required by the Carrier, one (1) original Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the Goods or a delivery order. Dated At: On: By: As agent for the Carrier, Dynamic Shipping Agencies (Pvt) limited		
<small>IMPORTANT NOTICE TO MERCHANT: THERE ARE 30 TERMS AND CONDITIONS ON THE BACK OF THIS BILL OF LADING ALL OF WHICH SHOULD BE CAREFULLY READ. THEY INCLUDE LIMITATIONS, EXEMPTIONS, DEFENCES, TIMEBAR, JURISDICTION & CHOICE OF LAW CLAUSES.</small>				

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

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

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

¿Cuáles son los tipos de conocimiento de Embarque?

Los principales son los siguientes:

- B/L on Board (Mercancía embarcada) se emite cuando la mercancía ha sido cargada a bordo y estibada en las bodegas del barco.
- B/L Clean on Board (Limpio a bordo) se emite cuando la naviera manifiesta que el embarque se encuentra en bodega aparentemente en buen estado y sin observación.
- B/L Unclean on Board (Sucio a bordo) se emite cuando la naviera manifiesta que hay observaciones en el embarque.
- B/L on Deck (Sobre cubierta del barco) se emite cuando la mercancía no se transporta en bodega.
- B/L Received for Shipment (Recibido para embarque posterior) se emite cuando el transportista recibió la mercancía.



EL FLETE



- B/L Straight (Directo) se emite cuando el transbordo no está permitido. La mercancía llega en la misma nave en que fue embarcada.
- B/L Trough (Corrido) se emite cuando los transbordos están permitidos por la necesidad que intervengan diferentes naves en puertos intermedios de la ruta de destino.
- B/L Master o B/L Madre, se emite cuando hay mercancía consolidada de varios compradores. Un contenedor debe estar amparado en un solo B/L.
- B/L Hijas se emite al momento de desconsolidar la carga. Las B/L Hijas anulan a la B/L Madre, pues con un B/L Master no se puede despachar la mercancía.

Usualmente, el B/L en cuanto título de crédito suele ser “A la orden de...” (Especificando el nombre del consignatario), lo cual permite su transmisión por endoso como su negociación en banca.

Menos usado es el B/L “Al Portador” (no se especifica al consignatario considerándose como tal al tenedor), lo cual significa su transmisión por simple entrega y máxima facilidad de negociación bancaria. Sin embargo los riesgos derivados de pérdidas o extravíos hacen que se usen poco.

3.3. EL FLETE MARÍTIMO

¿Qué es el flete?

Es el precio del transporte marítimo o del servicio de la utilización del buque.

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

El flete marítimo de un puerto a otro varía en el tiempo y fluctúa según la oferta y la demanda de las distintas rutas de comercio internacional, por lo que las distancias y la duración del viaje no siempre determinan su coste. Existen también las denominadas temporadas “altas” en las cuales debido a la creciente demanda de China hacia países de este lado de Sudamérica, ocasiona que los fletes se incrementen.

3.3.1. TARIFA DEL FLETE

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

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

a) Transporte marítimo de “puerto a puerto”

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

b) Transporte marítimo de “puerta a puerta”

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

- Una tarifa de tres partes que incorpora al flete marítimo los gastos de terminal en ambos extremos: flete terrestre (en origen), el flete marítimo y 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) y flete terrestre (en destino).

El usuario tiene la opción de excluir las porciones terrestres, en cuyo caso el porteador no cobra nada por el transporte terrestre.

Sin embargo, el porteador controla la movilización por el terminal portuario, por lo que los gastos de terminal no son opcionales.

- c) Transporte marítimo de “puerto a puerta”
Se excluyen del flete que cobra el porteador el flete terrestre en origen y los gastos de terminal en el puerto de embarque.
- d) Transporte marítimo de “puerto a puerto”
Se excluyen del flete que cobra el porteador los gastos de terminal en el puerto de descarga y el flete terrestre en destino.

3.3.2. RECARGOS AL FLETE MARÍTIMO

Los fletes varían mucho dependiendo de la época, en estación alta los fletes llegan a precios bastante altos y como estos están normados por entidades las navieras utilizan diferentes tipos de sobrecargos para “justificarlos”. Así estos recargos al flete marítimo se aplican para hacer frente a los costos adicionales que incurre el porteador que son de carácter temporal, de modo de evitar el tener que modificar la tarifa de fletes con demasiada frecuencia.

- a) El recargo por combustible (B.S. o bunker surcharge/ B.A .F. O bunker adjustment factor)
Se requiere mantener niveles de flete estables ante cambios reiterados o imprevistos en el precio del combustible (principalmente por fluctuaciones en la cotización internacional del petróleo) y, eventualmente, los costos de combustible que son irreversibles se incorporan en el flete marítimo básico y queda un B.S. /B.A.F. residual.
- b) El recargo por ajuste monetario (C.S. o Currency Surcharge / C.A.F o currency adjustment factor)
Se aplica desde que un porteador incurre costos en diferentes monedas y diferentes porteadores incurren el mismo rubro de costos en diferentes monedas. Estos costos se ajustan en relación con la moneda de la tarifa (usualmente el dólar americano). Para ello, se selecciona una canasta ponderada de monedas y el C.S/C.A.F. se mueve en la medida que el nivel ponderado se mueve contra el dólar americano (se pueden aplicar diferentes C.S/C.A.F. en distintas áreas geográficas).
- c) Los gastos de terminal (T.H.C. o terminal handling charge)
Consiste en una suma fija por contenedor que el porteador cobra al usuario, usualmente como un recargo al flete marítimo. Suele variar en función del puerto de que se trate, y los conceptos incluidos en el T.H.C. y los que no lo están también pueden variar. El T.H.C. sólo se aplica a puertos extranjeros (cuando los gastos de terminal no están incorporados a la tarifa básica). En el puerto de destino lo paga el comprador extranjero, en el caso de carga de exportación. En el puerto de origen lo paga el vendedor extranjero, en el caso de carga de importación.

3.3.3. CARGOS ADICIONALES

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

3.3.4. CARGOS OPCIONALES EN DESTINO

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

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

Se hace referencia a un flete “all-in” (A.I. o all inclusive), cuando no se incluye por separado recargos al flete (por combustible, por ajuste monetario, etc), los que se consideran incluidos en el flete marítimo. Este tipo de negociación con Flete All Inn es una práctica que debería siempre de seguir un importador o exportador, con el fin de no tener sorpresas a la hora de cancelar los gastos adicionales que se les podría facturar el agente general o agente marítimo, en caso el flete hubiese sido negociado en otros términos diferentes.

3.4. COTIZACIÓN DE TARIFAS EN EL TRANSPORTE DE LÍNEA REGULAR

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

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

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

¿Cuáles son los tipos de fletes en línea regular?

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

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

3.4.1. “Liner Terms”

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

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

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

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

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

En el caso de la descarga la responsabilidad primaria del usuario es recibir a su costo el contenedor al costado del buque en el puerto de descarga, no mas 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:		En el caso de carga de importación:	
Por cuenta del usuario :	Por cuenta del porteador:	Por cuenta del usuario :	Por cuenta del porteador :
Preparación y enganche del contenedor en muelle (básicamente el aseguramiento del spreader de la grúa en los esquineros superiores del contenedor a menos que la tecnología naviera utilizada lo asegure automáticamente).	<ul style="list-style-type: none"> Izada del contenedor con la grúa del buque y embarque, Desenganche del contenedora borde, Aseguramiento del contenedor y trincado. 	Desenganche del contenedor en el muelle.	<ul style="list-style-type: none"> Destrincado del contenedor, Preparación y enganche del contenedor abordó. Izada del contenedor con la grúa del buque y descarga a muelle.

3.4.2. “Free In” (F.I.)

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

3.4.3. “Free Out” (F.O.)

Es el flete que comprende la carga en el puerto de embarque estiba y transporte. Supone que el comprador se hace cargo de los gastos de desestiba y descarga en el puerto de destino.

3.4.4. “Free In And Out” (F.I.O.)

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

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

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

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

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

3.4.7. “Fiostr Secured”

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

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

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

3.4.9. “Liner In /Free Out” (L.I.F.O)

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

3.5. FORMAS DE PAGO DEL FLETE

¿Cuáles son las formas de pago del flete?

El pago de los fletes suelen ser:

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

3.6. COTIZACIÓN DE TARIFAS EN EL RÉGIMEN DE FLETAMENTOS

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

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

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

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

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

- Flete por Peso:
 - » Tonelada Corta (Short Ton) = 2,000 lbs = 907 kg
 - » Tonelada Larga (Long Ton) = 2,240 lbs = 1,016 kg
 - » Tonelada Métrica (Metric Ton) = 2,204 lbs = 1,000 kg
- Flete por volumen: se mide en metros cúbicos.
- Flete lineal por superficie: se mide en metros lineales o metros cuadrados
- Flete por valor o Advalorem: se aplica un porcentaje sobre el valor de la carga
- Flete por precio global: se aplica en los casos de cargamentos completos.

SERVICIO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL DE CARGA

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



PRIMERA PARTE

MERCANCÍAS Y CARGA MARÍTIMA

CAPITULO CUARTO

- ¿Qué es la carga marítima?
- ¿Qué tipos de carga pueden ser transportadas por vía marítima?
- ¿Cuál es la clasificación de la carga según su naturaleza?
- ¿Qué son las mercancías peligrosas?
- ¿Qué son las mercancías restringidas?
- ¿Qué autoridades las controlan?
- ¿Qué es la VUCE?
- ¿Cuáles son los temas que abarca el VUCE?
- ¿Cuáles son los objetivos esperados por el uso de la VUCE?
- ¿Qué es el contenedor?
- ¿Cuáles son los tipos de contenedor?
- ¿Cómo se realizan las expediciones en los contenedores?

4.1. CARGA MARÍTIMA

¿Qué es la carga marítima?

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

4.2. TIPOS DE CARGA

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

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

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

4.2.1. CARGA GENERAL

Comprende una serie de productos que se transportan en cantidades pequeñas y esta compuesta de artículos individuales.

Suelta Convencional: Bienes sueltos o individuales, manipulados y embarcados como unidades separadas. Ejemplo: fardos, paquetes, sacos, cajas, tambores, piezas atadas, etc.

Unitarizada: Esta compuesta de artículos individuales, tales como cajas, paquetes o carga suelta agrupados en unidades como eslingas, palets y contenedores.

4.2.2. CARGA A GRANEL:

comprende una serie de productos que se transportan en grandes volúmenes o en forma masiva.

- **Carga Seca-Graneles sólidos:** Carbón, Azúcar, Minerales –Sacos: Azúcar, sal – Tubería: acero y plástica.
- **Carga Líquida –Aceites vegetales:** Aceite de palma, soya –Petróleo y sus derivados –Químicos: Soda cáustica, etc.
- **Carga de Contenedores:** Buques Portacontenedores.

4.3. CLASIFICACION DE LA CARGA SEGÚN SU NATURALEZA

4.3.1. CARGA PERECIBLE

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

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

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

4.3.2. CARGA FRAGIL

Productos que requieren un manejo especial en relación con

el embalaje, transporte y manipuleo, utilizando materiales de embalajes adicionales tales como el plástico, espuma de poliuretano, tecnopor, zunchos, trincas, material sintético o metálico, etc, además de etiquetar la carga con señales o instrucciones de manipulación. Están clasificados según el grado de sensibilidad:

- » Muy Sensible.
- » Sensible.
- » Baja Sensibilidad.
- » Insensible.

4.3.3. CARGA PELIGROSA

Esta compuesta de productos peligrosos, tóxicos que presentan características explosivas, combustibles, oxidantes, venenosas, radioactivas o corrosivas. En los ámbitos del transporte y de la seguridad para la salud o etiquetado se utiliza el término sustancia o preparado peligroso.

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

Clase 1: Materias y objetos explosivos

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

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

Abajo etiqueta genérica para materiales de clase 1, el cual es colocado con el fin de poder identificar el tipo de riesgo y según este determinar la prevención adecuada.

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

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

Clase 2: Gases

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

CARGA PELIGROSA

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



1. Objetos Explosivos

Etiqueta genérica para materiales de clase 1, el cual es colocado con el fin de poder identificar el tipo de riesgo y según este determinar la prevención adecuada.



2.1 Gases Inflamables



2.2. Gases no Inflamables



2.3. Gases Tóxicos



3. Líquidos Inflamables

- **2.1 Gases inflamables**

Son aquellos que a 20°C y a una presión de 101,3 kPa:

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

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

- **2.2 Gases no inflamables no tóxicos**

Son gases que:

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

- **2.3 Gases tóxicos**

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

Clase 3: Líquidos inflamables

Son líquidos cuyo punto de inflamación es de 60°C.

Estas materias pueden presentar, además, características tóxicas o corrosivas. Ejm.: tolueno, aguarrás, gasolina, pinturas, barnices.

La clase 3 comprende las siguientes sustancias:

1. Líquidos inflamables.
2. Explosivos líquidos insensibles.

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

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

Clase 4.2: Materias que pueden experimentar inflamación espontánea

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

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

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

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

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

Clase 5.1: Materias comburentes

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

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

Clase 5.2: Peróxidos orgánicos

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

Los peróxidos orgánicos se dividen en:

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

Clase 6.1: Materias tóxicas

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

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

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



Clase 4.1



Clase 4.2



Clase 4.3



Clase 5.1



Clase 5.2



Clase 6.1



Clase 6.2



Clase 7



Clase 8



Clase 9

Clase 6.2: Materias infecciosas

- Productos biológicos, productos derivados de organismos vivos que requieran de tratamiento especial para su transporte. Ejm.: material destinado a la confección de vacunas para seres humanos o animales.
- Cultivos, de laboratorio para el estudio de enfermedades humanas o animales. Especímenes de pacientes: Materiales animales o humanos extraídos de pacientes. Ejm.: secreciones, excrementos, sangre o tejidos celulares.
- Microorganismos genéticamente modificados: cualquier organismo que ha sido modificado mediante ingeniería genética que no se produce de forma natural.
- Desechos médicos o clínicos: material descartable de la práctica clínica en humanos o animales o bien de investigación biológica.

Clase 7: Materias radioactivas

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

Clase 8: Materias corrosivas

Las materias u objetos que, por contacto, dañan el tejido epitelial de la piel, las mucosas o los ojos; o que pueden dar lugar a daños en otras mercancías o en propiedades en caso de derrame. Ejm.: ácido sulfúrico, hipoclorito sódico. Todas las sustancias de la presente clase tienen efectos destructivos en mayor o menor grado sobre materiales los metales o los textiles.

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

Clase 9: Materias y objetos que presentan peligros diversos

Son materias que suponen algún tipo de peligro no contemplado entre los anteriores: dioxinas, polvos finos que pueden provocar daños en las vías respiratorias, pilas de litio, materias peligrosas para el medio ambiente, dentro de esta categoría la mercancía más común es el Hielo seco (CO₂) que se usa para refrigerar diversos productos. Las sustancias que se transportan o se presentan para su transporte a temperaturas iguales a 100°C. Los organismos genéricamente modificados que no responden a definición de sustancias infecciosas pero que pueden provocar en animales plantas o sustancias microbiológicas modificaciones que normalmente no se producirían como resultado de la reproducción natural.

4.4. MERCANCÍAS RESTRINGIDAS

¿Qué son las mercancías restringidas?

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

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

¿Qué autoridades controlan las mercancías?

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

ENTIDAD		TIPO DE MERCANCÍA QUE CONTROLA
MINISTERIO PRODUCCIÓN	Instituto Tecnológico Pesquero - ITP	Recurso y productos Hidrobiológicos
	Oficina Técnica de Ozono - OTO	Sustancias agotadoras de la capa de ozono (SAO)
		Equipos de refrigeración, congelamiento y otros equipos de producción de frío y aire acondicionado.
	Dirección de Normas Técnicas y Control	Pilas y baterías de zinc carbón
Neumáticos para vehículos		
Conductores Eléctricos		
Dirección de Insumos Químicos y Productos Fiscalizados	Nitrato de Amonio, efectuado por empresas que no ejercen actividad minera ni sean fabricantes de explosivos.	
SUNAT	Intendencia Nacional de Insumos Químicos y Bienes Fiscalizados	Insumos Químicos, productos y sus subproductos o derivados, maquinarias y equipos utilizados que directa e indirectamente pudieran ser destinados en la elaboración de drogas ilícitas y que están dentro de los alcances del Decreto Legislativo 1126.
MINISTERIO DE AGRICULTURA - MINAG	Servicio Nacional de Sanidad Agraria - SENASA	Productos y subproductos de origen vegetal.
		Plaguicidas químicos de uso agrícola.
		Productos y subproductos de origen animal.
		Productos veterinarios terminados, alimentos, aditivos y premezclas.
	Embalajes de madera	
Dirección General Forestal y de Fauna Silvestre	Productos de flora y fauna	
MINISTERIO DEL INTERIOR - MININTER	Superintendencia Nacional de control de Servicios de Seguridad, Armas, Municiones y Explosivos de Uso Civil - SUCAMEC.	Armas, municiones, explosivos y artículos conexos de uso civil.

ENTIDAD		TIPO DE MERCANCÍA QUE CONTROLA
MINISTERIO DE SALUD - MINSA	Dirección General de Medicamentos, Insumos y Drogas - DIGEMID	Productos farmacéuticos, galénicos; productos cosméticos y similares, insumos, instrumental y equipo de uso médico - quirúrgico u odontológico, productos sanitarios y productos de higiene personal y doméstica.
		Sustancias estupefacientes, psicotrópicas y precursores de uso médico.
	Dirección General de Salud Ambiental - DIGESA	Alimentos y bebidas industrializados de consumo humano.
		Desinfectantes y plaguicidas para uso doméstico y plaguicidas para uso en salud pública.
		Residuos Sólidos
		Juguetes y útiles de escritorio
MINISTERIO DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES - MTC	Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC	Equipos o aparatos de telecomunicaciones y equipos para estaciones transmisoras radioeléctricas en general.
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES - MRREE	Ministerio de Relaciones Exteriores	Libros, revistas, mapas, cuadernos, diskettes, CDs, videocasetes, planos o cualquier otro material en que se represente o se haga referencia a los límites del Perú.
MINISTERIO DE ENERGÍA Y MINAS - MEM	Instituto de Energía Nuclear - IPEN	Material nuclear, bienes, maquinarias y equipos que sean fuentes de radiaciones ionizantes nuevas, usadas o repotenciadas.
	Dirección General de Hidrocarburos	Combustible líquido y otros derivados de los hidrocarburos.
MINCETUR	Dirección Nacional de Turismo - DNT	Juegos de casino y máquinas tragamonedas o de memoria de solo lectura de programas de juego para estas máquinas.

¿Cuáles son las mercancías restringidas inspeccionadas?

1. Animales y Plantas

El Servicio Nacional de Sanidad Agraria (SENASA) es la entidad del Estado que autoriza el ingreso y salida de productos y subproductos, de origen animal y vegetal; emitiendo para tal efecto los Permisos Zoosanitarios y Fitosanitarios, respectivamente; tomando en consideración las categorías de riesgo establecidas en sus normas reglamentarias. Para tal sentido, cuentan con inspectores encargados de verificar físicamente la mercancía cuando corresponda, quienes emiten los resultados en las actas o permisos respectivos.

2. Recursos naturales

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

3. Bienes Culturales. Verificación de Réplicas y Souvenirs

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

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

¿Qué es la VUCE?

Es importante mencionar, que mediante Ley N° 28977 Ley de facilitación al comercio exterior se aprobó la Ventanilla Única de Comercio Exterior – VUCE y mediante D.S. 010-2007 – MINCETUR se reglamento su implementación.

VUCE: Ventanilla Única de Comercio Exterior; Es un sistema integrado que permite a las partes involucradas en el comercio exterior y transporte internacional gestionar a través de medios electrónicos los trámites requeridos por las entidades competentes de acuerdo con la normatividad vigente, o solicitados por dichas partes, para el tránsito, ingreso o salida del territorio nacional de mercancías.

¿Cuáles son los temas que abarca el VUCE?

- **Mercancías Restringidas:** Permite a los usuarios realizar, a través de internet, los trámites para la obtención de los permisos, certificaciones, licencias y demás autorizaciones para el ingreso, tránsito o salida de mercancías restringidas, como por ejemplo: alimentos, medicamentos, animales, vegetales, equipos de telecomunicaciones, juguetes, etc.
- **Servicios Portuarios:** Permite realizar, vía Internet, todos los trámites que requiere un buque para su recepción, estadía y despacho en los puertos, como por ejemplo: anuncio de arribo, zarpe, fichas técnicas, relación de carga, mercancías peligrosas, información de protección de buques e instalaciones portuarias, tripulantes, etc.
- **Origen:** Sistema para la emisión y gestión de calificación y certificados de origen, exportador autorizado y Resoluciones anticipadas de origen, integrando a productores, exportadores, entidades competentes y Aduanas.

Cabe indicar que en la VUCE están todas las instituciones reguladoras de las mercancías restringidas que se menciono líneas arriba.

¿Cuáles son los objetivos esperados por el uso de la VUCE?

Los objetivos que se planteo el Mincetur respecto a la implementación de la Ventanilla Única de Comercio Exterior son:

- Reducción de costos (para la administración pública y para los usuarios).
- Reducción de pasos o simplificación de los mismos (para la administración pública y para los usuarios).
- Reducción de tiempos de los pasos así como los tiempos de espera (para la administración pública y para los usuarios).
- Estandarización y reducción de la discrecionalidad (transparencia).

4.5. TRANSPORTE MARÍTIMO DE CONTENEDORES

¿Qué es el contenedor?

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

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

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

¿Cuáles son los tipos de contenedor?

- “Box” (Cerrado): Es el de más frecuente utilización. Dotado de puertas en el testero se carga a través de ellas con la ayuda de carretillas o transpaletas.
- “Open side” (De Costado Abierto): Cuando la mercancía a cargar, a causa de su longitud, resulta de difícil manejo a través del testero, se utilizan contenedores abiertos por el costado para facilitar la operación.
- “Open top” (De Techo abierto): Cuando el volumen de la mercancía hace difícil el manejo a través del testero o del costado, se utilizan contenedores abiertos por el techo para poder cargar con grúas.
- “Flat” (Plataforma): Cuando por sus características geométricas, el equipo a transportar no encaja en ninguno de los casos anteriores, se utilizan contenedores abiertos que consisten en plataformas con mamparas abatibles en los testeros.
- “Tank” (Cisternas): Para transportar líquidos.
- “Big Bag” (Flexible): Se trata de un saco de gran capacidad elaborado generalmente con fibras sintéticas y dotado de anillos para izado.
- “Back Rag”: Para transporte de vehículos, montacargas, tractores etc.
- “High Cube”: Para mercancía ligera. En la práctica, las dimensiones exteriores de los contenedores convencionales marítimos más utilizadas son (en pies y pulgadas):
 - » Longitud: 20', 30', 35', 40', 45', 48', 53'
 - » Anchura: 8', 8'6"
 - » Altura: 8', 8'6", 9'6"

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

La unidad de medida del contenedor es el TEU (Twenty Feet Equivalent Unit) que describe al contenedor de 20 TM. Se dice por ejemplo que un buque transporta 2,500 TEU.

Contenedor Standard para carga no perecedera (20 pies)

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



Contenedor Standard para carga no perecedera (40 pies)

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



Contenedor High Cube

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

Contenedor Plataforma de 20/40 pies

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



Flack Rack de 20/40 pies

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



Contenedor Tanque

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



Contenedor Refrigerado (20 pies)

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

Contenedor Refrigerado (40 pies)

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



Contenedor Open Top de 20/40 pies

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



Fuente: www.eslogistica.com

¿Cómo se realizan las expediciones en los contenedores?

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

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

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

LOS SERVICIOS PORTUARIOS

SEGUNDA PARTE

EL PUERTO Y LOS SERVICIOS PORTUARIOS

CAPITULO PRIMERO

¿Qué es el puerto?

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

¿Cómo se clasifican los puertos?

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

¿Qué son los servicios portuarios?

¿Quién es intervien en en el desarrollo de los servicios portuarios?

¿Cuáles son los servicios marítimo - portuarios?

1.1. EL PUERTO

1.1.1. DEFINICIÓN

¿Qué es el puerto?

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

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

1.1.2. ÁREAS Y ZONAS DEL PUERTO

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

Los puertos están conformados por las siguientes áreas y zonas:

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

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

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

1.1.3. CLASIFICACIÓN DE LOS PUERTOS

¿Cómo se clasifican los puertos?

Los puertos y terminales portuarios, con su infraestructura e instalaciones portuarias, se clasifican de la siguiente forma:

- a) Por la titularidad de sus obras e instalaciones, los puertos o terminales portuarios pueden ser públicos o privados. Son públicos cuando la infraestructura y/o instalaciones son de propiedad del Estado y son privados cuando dichos bienes

son de propiedad privada.

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

1.1.4. PUERTOS DE INGRESO Y SALIDA DE MERCANCÍAS

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

Si bien existe una diversidad de puertos en nuestro país para el ingreso o salida de mercancías, la calificación de un puerto como punto de ingreso o salida internacional la otorga la Autoridad Portuaria Nacional, así como de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria, en cuyo caso estos puertos serán considerados zona primaria del territorio aduanero. A partir de Mayo 2010 se tiene un nuevo puerto DP World en el Callao, con lo cual ya no existe un solo puerto como era ENAPU (hoy APM Terminals) y se genera una sana competencia por la oferta de servicios portuarios más económicos, dado que la infraestructura con la que inicio era de última tecnología lo cual le permitió tener costos competitivos.

1.2. LOS SERVICIOS PORTUARIOS

¿Qué son los servicios portuarios?

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

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

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

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

- a) Ordenación, coordinación y control del tráfico portuario marítimo y terrestre
- b) Señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación para el acceso de la nave al puerto.
- c) Vigilancia y seguridad.
- d) Dragado de las áreas comunes, con el inicio de DP World por ejemplo esta zona se amplió en volumen, lo cual permite que recalen naves de mayor número de contenedores.
- e) Limpieza
- f) Prevención y control de emergencias.
- g) Contra incendios en naves a flote.
- Se consideran servicios básicos, aquellas actividades comerciales desarrolladas en los recintos portuarios que permiten la realización de las operaciones de tráfico portuario. Los servicios básicos son los siguientes:

a. Servicios técnico náuticos:	<ul style="list-style-type: none"> - Practicaje. - Remolcaje. - Amarre y desamarre de naves. - Buceo.
b. Servicios al pasaje:	<ul style="list-style-type: none"> - Transporte de personas.
c. Servicios de manipulación y transporte de mercancías:	<ul style="list-style-type: none"> - Embarque, estiba, desembarque, desestiba y transbordo de mercancías. - Almacenamiento. - Avituallamiento. - Abastecimiento de combustible.
d. Servicios de residuos generados por naves:	<ul style="list-style-type: none"> - Recajo de residuos.

1.3. SUJETOS QUE PARTICIPAN EN LOS SERVICIOS PORTUARIOS

¿Quiénes intervienen en el desarrollo de los servicios portuarios?

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

- Operador Portuario, es la persona jurídica constituida o domiciliada en el país, que tiene autorización para prestar, en las zonas portuarias, servicios a las naves, a las cargas y/o a los pasajeros.
- Usuario del Puerto, es la persona natural o jurídica que en forma intermedia o final, utiliza sus infraestructuras, instalaciones o recibe suministros o servicios portuarios. Se entiende por usuario intermedio, al que presta servicios a las naves, a las cargas, de actividades logísticas y marinas. Se entiende por usuarios finales a los dueños de las naves, las cargas de comercio nacional e internacional y a los usuarios de las marinas y los pasajeros.
- Administrador Portuario, es la persona jurídica, pública o privada, constituida o domiciliada en el país, que se encarga de la explotación de la infraestructura portuaria; pudiendo prestar los servicios portuarios básicos, en la zona portuaria bajo su administración, sin necesidad de obtener para ello una licencia, autorización o permiso adicional. La prestación de los servicios portuarios básicos por parte de los administradores portuarios privados en los puertos de titularidad y uso público, así como la explotación de dicha infraestructura, se sujetará a lo dispuesto en los respectivos contratos.

A partir del 2010 en el Callao existen dos Puertos que son DP World y ENAPU el cual a partir del 2012 se convirtió en APM Terminals y es en estos puertos en donde se concentran todos los servicios que pasaremos a detallar.

1.4. LOS SERVICIOS MARÍTIMO-PORTUARIOS

¿Cuáles son los servicios marítimo - portuarios?

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

1.4.1. Manipuleo del contenedor vacío. desde el lugar de apilamiento en el terminal portuario o un depósito temporal extraportuario 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 depósito temporal extraportuario, para su reentrega, en el caso de carga de importación.

Este servicio lo prestan los terminales portuarios que en Callao son DP World y APM Terminals (Ex ENAPU), dado que en ambos puertos que son denominados zona primaria, existen zonas de almacenamiento, así como los terminales extraportuarios; y consiste en la utilización de un equipo de apilamiento ("stacker" o también montacargas).

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

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

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

Este servicio usualmente lo realiza el usuario con su propio personal y equipos cuando el llenado/vaciado se hace en su propio local. Si el usuario opta por ingresar la carga suelta a un depósito temporal extraportuario para realizar allí el llenado del contenedor, en el caso de carga de exportación; o realizar el vaciado del contenedor y de allí retirar la carga suelta, en el caso de carga de importación, también podría hacerlo con su propio personal, o contratar el servicio con el depósito temporal extraportuario o a través de el agente de aduana como un servicio de estiba. 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, según la Ley del trabajo portuario, Ley No. 27866¹, el Reglamento de la Ley del Trabajo Portuario, aprobado mediante

¹ Ley No. 27866 – Ley del trabajo portuario (16/11/2002)

Artículo 2.- Trabajo Portuario

"Para efectos de la presente Ley se entiende por trabajo portuario a la actividad económica que comprende el conjunto de labores efectuadas en los puertos privados de uso público y en los puertos públicos de la República, para realizar las faenas de carga, descarga, estiba, desestiba, transbordo y/o movilización de mercancías, desde o hacia naves mercantes, entre bodegas de la nave y en bahía, incluyendo el consolidado y desconsolidado de contenedores, efectuados dentro del área operativa de cada puerto."

Artículo 4.- Empleador portuario

"Es la persona jurídica debidamente autorizada para operar en determinado puerto y contratar trabajadores portuarios, de acuerdo a lo establecido en la presente Ley y Reglamento. La licencia que autoriza a operar al empleador portuario le concede un derecho personal e intransferible".

Decreto Supremo No. 003-2003-TR² y el Texto Único Ordenado del Reglamento de la Ley del Trabajo Portuario, aprobado mediante el Decreto Supremo No. 013-2004-TR³, esto deben hacerlo los trabajadores portuarios y sólo pueden ser contratados por Empresas o Cooperativas de Estiba y Desestiba (sin embargo, éstas pueden ser subcontratadas por otros prestadores de servicios).

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

Este servicio lo prestan en el Callao DP World y APM Terminals (Ex Enapu) o el prestador de servicios que tiene asignada una zona de almacenamiento en uno de estos terminales portuarios y consiste en la utilización de un equipo de apilamiento (“stacker”)

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

Este servicio lo presta el terminal de almacenamiento extraportuario, y consiste en la utilización de un equipo de apilamiento (“stacker”). Cabe indicar que este tipo de servicio es usado frecuentemente por muchos usuarios finales debido a que consolidan carga en un almacén extraportuario, por cuanto no tienen almacenes propios y negocian con estos terminales extraportuarios para tener un servicio integral de logística.

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

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

1.4.7. Transporte del contenedor lleno del terminal de almacenamiento extraportuario al terminal portuario hasta el costado del buque o la zona de “prestacking”, en el caso de carga de exportación; y viceversa en el caso de carga de importación. Este servicio lo puede realizar el usuario con sus propios camiones o contratarlo con empresas de transporte terrestre, o pueden prestarlo el porteador, sus agentes, el Depósito temporal o el agente de aduana, principalmente subcontratando a las empresas de transporte terrestre.

1.4.8. Independientemente de la alternativa utilizada (embarque/descarga directos e indirectos, vía zonas de almacenamiento del terminal portuario, puerto o terminal de almacenamiento extraportuario), si la recepción/entrega del contenedor lleno se hace en un lugar de tránsito en el muelle (zona de “prestacking”), habrá un manipuleo del contenedor lleno en el muelle, del vehículo de carga o equipo de tracción a la zona 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”).

² Decreto Supremo No. 003-2003-TR – Aprueba Reglamento de la Ley del Trabajo Portuario (27/03/ 2003)

Artículo 5.- Alcance del trabajo portuario

“El trabajo portuario se realiza dentro del área operativa de cada puerto, por especialidades y siguiendo las instrucciones del empleador. Comprende las operaciones siguientes:

- 5.1 Estiba o carga.- Colocación conveniente y en forma ordenada de la carga a bordo de la nave de acuerdo a las instrucciones proporcionadas por el Empleador.
- 5.2 Desestiba o descarga.- El retiro conveniente y en forma ordenada de la carga que se encuentra a bordo de una nave según las instrucciones del Empleador.
- 5.3 Movilización de Carga.- Cualquier movimiento de carga, sea a bordo del buque, en bahía, en el muelle o en otra área operativa del puerto. Incluye la colocación de carga en contenedores u otro tipo de embalajes y su retiro, y también el trasbordo de carga de un buque a otro buque.
- 5.4 Tarja.- Coteo y registro de la mercancía que se carga o descarga, debiendo anotarse la información que en cada caso se requiera, y fundamentalmente: tipo de mercancía, cantidad, marcas y estado y condición exterior del embalaje y si se separó para inventario”.

Artículo 4.- Del Empleador Portuario

“El empleador portuario es una persona jurídica con licencia para operar como Empresa de Estiba o Desestiba o Cooperativa de Trabajadores de Estiba o Desestiba, en un puerto determinado, lo que lo faculta a contratar trabajadores portuarios, de conformidad con el D.S. 010-99-MTC y normas complementarios y sustitutorias”.

³ Decreto Supremo No. 013-2004-TR - Texto Único Ordenado del Reglamento de la Ley de Trabajo Portuario (27/03/2003)

Artículo 3.- Del Trabajador Portuario

El trabajador portuario es una persona natural con inscripción en el Registro de Trabajadores Portuarios del mismo puerto en donde va a laborar. Su trabajo es personal, subordinado y remunerado. Es personal, porque lo realiza sin valerse de sustitutos o auxiliares a su cargo, y es subordinado, porque lo ejecuta bajo la dirección y dentro del ámbito de organización del empleador portuario.

Artículo 4.- Del Empleador Portuario

El empleador portuario es una persona jurídica con licencia para operar como Empresa de Estiba o Desestiba o Cooperativa de Trabajadores de Estiba o Desestiba, en un puerto determinado, lo que lo faculta a contratar trabajadores portuarios, de conformidad con el D.S. N° 010-99-MTC y normas complementarias y sustitutorias.

Artículo 5.- Alcance del Trabajo Portuario

El trabajo portuario se realiza dentro del área operativa de cada puerto, por especialidades y siguiendo las instrucciones del empleador. Comprende las operaciones siguientes:

- 5.1 Estiba o carga.- Colocación conveniente y en forma ordenada de la carga a bordo de la nave de acuerdo a las instrucciones proporcionadas por el Empleador.
- 5.2 Desestiba o descarga.- El retiro conveniente y en forma ordenada de la carga que se encuentra a bordo de una nave según las instrucciones del Empleador.
- 5.3 Movilización de Carga.- Cualquier movimiento de carga, sea a bordo del buque, en bahía, en el muelle o en otra área operativa del puerto. Incluye la colocación de carga en contenedores u otro tipo de embalajes y su retiro, y también el trasbordo de carga de un buque a otro buque.
- 5.4 Tarja.- Coteo y registro de la mercancía que se carga o descarga, debiendo anotarse la información que en cada caso se requiera, y fundamentalmente: tipo de mercancía, cantidad, marcas y estado y condición exterior del embalaje y si se separó para inventario”.

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

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

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

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

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

Este servicio con el ingreso de DP World como alternativa a APM Terminals (Ex Enapu) se modernizo, ya que al inicio de operaciones en el 2010 se contaba con 6 grúas pórticos que frente a Enapu era muy superior en capacidad, lo cual ocasiono se puedan reducir los costos de descarga en puerto. El servicio se realiza en las zonas de “pre- stacking” desde los lugares de apilamiento al realizar el embarque, o hacia estos lugares cuando se realiza la descarga. Las operaciones de estiba y desestiba así como la transferencia y manipuleo, constituyen operaciones complementarias al servicio que se brinda con las grúas pórtico.

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

Descarga

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

Embarque

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



MODALIDADES DE OPERACIÓN PORTUARIA

2.1. MODALIDADES DE OPERACIÓN

¿Cuáles son las modalidades de operación?

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

2.1.1. EMBARQUE Y DESCARGA DIRECTOS

Se debe considerar que la Legislación Nacional Vigente a la fecha (DL 1053), indica que toda mercancía que ingresa y sale del país debe ingresar a zona primaria es decir a un Depósito Temporal.

En el caso de Exportación:

En los casos de mercancía exceptuadas de ingreso a un depósito temporal, el agente de aduana con posterioridad a la numeración de la DAM, debe transmitir la solicitud de embarque directo del almacén designado por el exportador, indicando los motivos para su respectiva evaluación. El funcionario aduanero designado, del área de exportación, comunica a través del portal de la SUNAT la respuesta de autorización o rechazo.

Aceptada la solicitud de autorización de embarque directo el despachador de aduana consigna la frase “embarque directo” en la DAM, sella, firma y adiciona la información necesaria de la empresa exportadora.

Este tipo de gestión se realiza a mercancías, perecibles, animales, carga de gran volumen, etc.

En el caso de Importación:

Se gestiona mediante la modalidad SADA, esta puede ser realizada como:

Punto de Llegada:

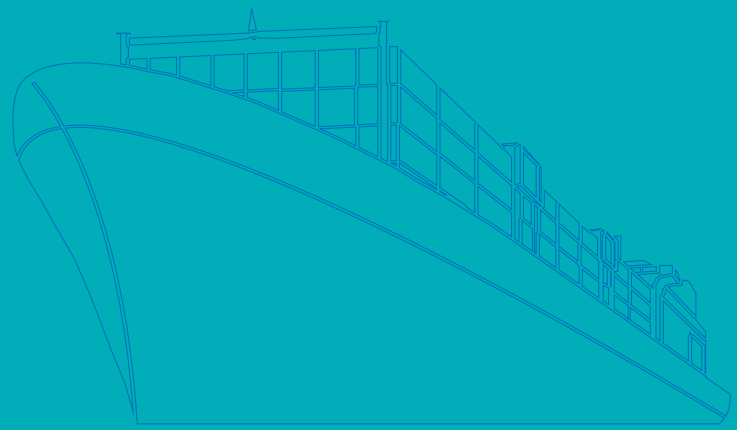
- Terminal Portuario, terminal de carga y centros de atención en frontera.
- Depósito Temporal.

Zona Primaria con Autorización Especial

Este tipo de modalidades se ajusta para todo tipo de mercancía, siempre que estas cumplan con las formalidades aduaneras y tengan las respectivas autorizaciones del ente competente de acuerdo a la naturaleza de la mercancía.

¿Cómo se realiza el embarque directo?

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



SEGUNDA PARTE

MODALIDADES DE OPERACIÓN PORTUARIA

CAPITULO SEGUNDO

¿Cuáles son las modalidades de operación?

¿Cómo se realiza el embarque directo?

¿Cómo se realiza la descarga directa?

¿Cómo se realiza el embarque en los terminales portuarios?

¿Cómo se realiza la descarga en los terminales portuarios?

¿Cómo se realiza el embarque vía zonas de almacenamiento?

¿Cómo se realiza la descarga vía zonas de almacenamiento?

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

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

¿Cuáles son los conceptos facturados en las operaciones portuarias?

4. Transporte del contenedor lleno, del lugar de llenado al terminal portuario hasta el costado del buque.
5. Recepción y embarque / estiba del contenedor lleno en el buque.

¿Cómo se realiza la descarga directa?

1. Desestiba / descarga del contenedor lleno del buque.
2. Transporte del contenedor lleno, del costado del buque en el terminal portuario al lugar de vaciado (bien sea a una zona primaria o al local del usuario si se trata de un despacho anticipado).

3. Vaciado del contenedor.
4. Transporte del contenedor vacío, del lugar de vaciado al lugar designado por el porteador para la reentrega del contenedor vacío.
5. Reentrega del contenedor vacío en el lugar designado, que implica su manipuleo desde el vehículo de carga hasta el lugar de apilamiento.

2.1.2. EMBARQUE Y DESCARGA VÍA DPW Y APM COMO TERMINALES PORTUARIO DEL CALLAO

¿Cómo se realiza los embarques en los terminales portuarios?

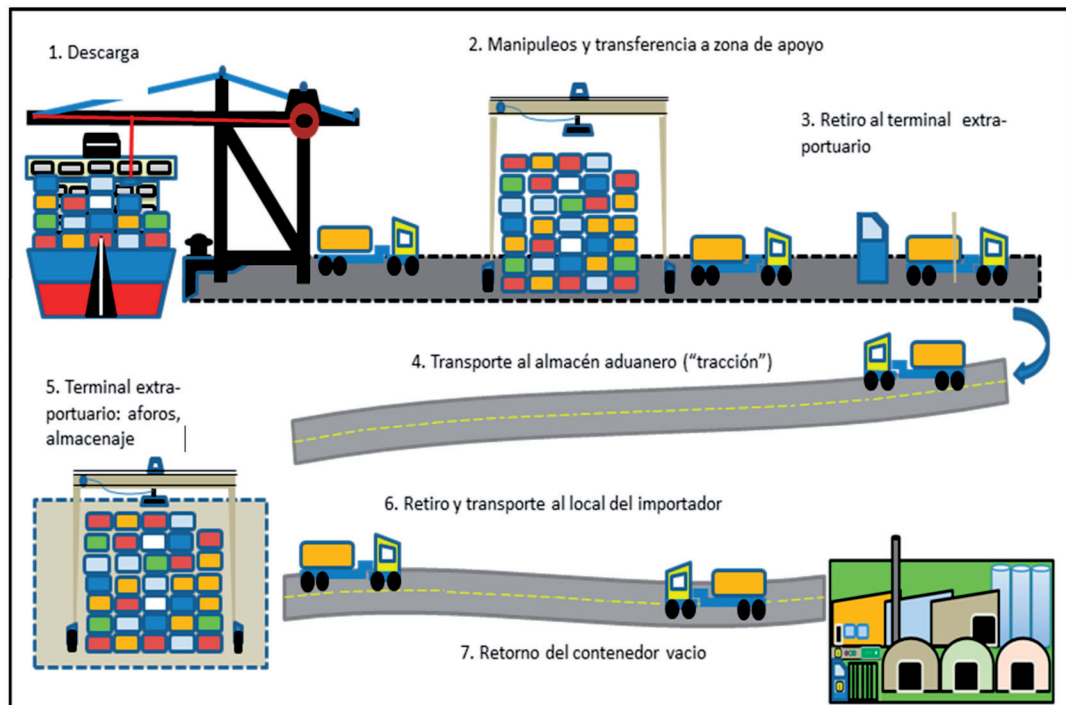
Esta operación solo se da en las exportaciones u otro régimen o destinación aduanera que tenga por finalidad la salida al exterior de la mercancía. Debemos tener claro que el Callao tiene a la fecha dos terminales portuarios que si bien tengan procedimientos diferentes el objetivo es el mismo es decir la salida legal de mercancía pasando todos los controles aduaneros.

Los embarques indirectos se dan vía Depósito Temporal es decir el exportador ingresa carga suelta o en contenedor a un determinado depósito temporal, concluido el proceso de control de parte de la SUNAT el contenedor queda listo para su embarque, esta gestión la realiza el depósito temporal en coordinación con la empresa de transporte internacional el agente marítimo y el terminal portuario. Tanto el exportador como el agente de aduana ya no intervienen en esta operación.

¿Cómo se realiza las descargas en los terminales portuarios?

Esta operación se da en la Importaciones u otro régimen o destinación aduanera que tenga por finalidad el ingreso de mercancía al territorio nacional.

El proceso es cuando la Nave llega al terminal portuario y de acuerdo a plan de estiba sugerido por personal especializado empieza la descarga de los contenedores y son puestos en zona de tarja para que se transfiera la responsabilidad entre el transportista y el terminal portuario quien procederá a liberar la carga al depósito temporal autorizado por el importador o agente marítimo. Debe quedar claro que al ser descarga indirecta solo se puede gestionar la nacionalización bajo la modalidad de despacho excepcional.

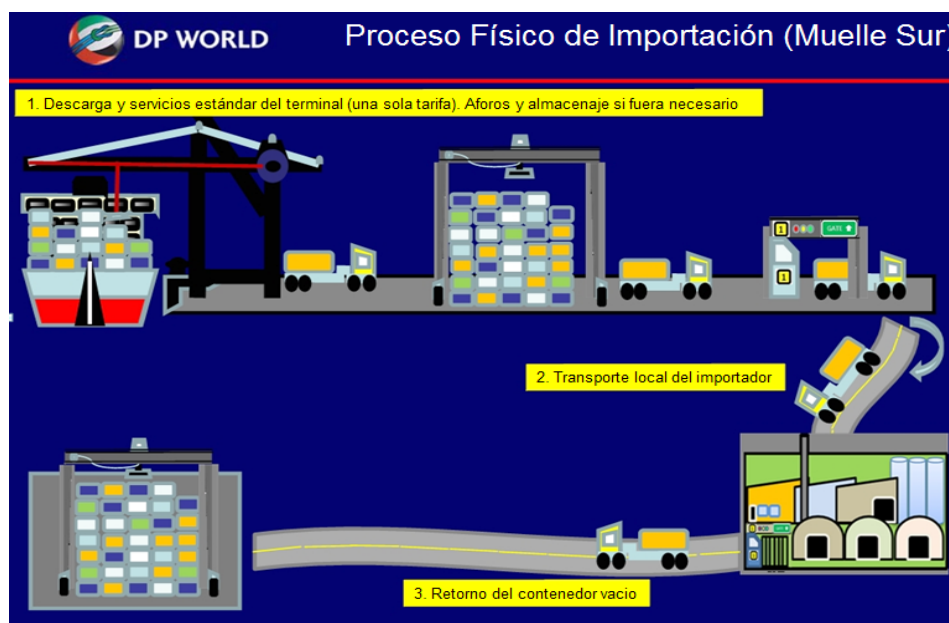


2.1.3. EMBARQUE Y DESCARGA VÍA ZONAS DE ALMACENAMIENTO ASIGNADAS A PRESTADORES DE SERVICIOS

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

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

Para el caso de DP World, son ellos quienes en exclusiva operan los servicios de terminal portuario, por lo que no es necesario hacer otro tipo de traslado de la carga sino que se puede negociar con ellos para que en caso se necesiten más días, se pueda usar como terminal o depósito temporal.



¿Cómo se realiza el embarque vía zonas de almacenamiento?

1. Se solicita primero el booking para reserva de espacio
2. Procedemos a retirar el contenedor vacío para transportarlo al depósito temporal o Almacén del exportador para realizar el llenado respectivo.
3. Con el contenedor lleno, se procede al precintado de la agencia de aduana y la Línea naviera.
4. Con la DAM Provisional Cod. 40, tickets de peso y copia de la guía de remisión, se procede a solicitar al depósito temporal se transmita los datos declarados en DAM para el refrendo respectivo.
5. Concluido el proceso de refrendo sea Naranja o Rojo, se procede a la entrega de la documentación al depósito Temporal quienes recibirán la documentación en señal de conformidad así el contenedor quedara listo para ser embarcado cuando la nave llegue al Callao.

¿Cómo se realiza la descarga vía zonas de almacenamiento?

1. Modalidad que le corresponde es la de Excepcional.
2. A la llegada de la nave, se debe esperar el proceso atraque de la nave, descarga de los contenedores, tarja de los contenedores, salida del terminal portuario de los contenedores con destino al depósito temporal asignado por la CIA naviera.
3. El agente de aduana asignado por el importador espera la llegada del contenedor al depósito temporal para que sea tarjado y pesado para luego solicitar la emisión del volante de despacho, documento que acredita que el contenedor fue recibido.
4. Con el volante de despacho, el agente de aduana procede con la numeración de la DAM para luego proceder con el retiro de la mercancía previo levante de esta.

2.1.4. EMBARQUE Y DESCARGA VÍA DEPÓSITO TEMPORAL EXTRAPORTUARIO

El usuario entrega un contenedor lleno a uno de los depósitos temporales extraportuarios de carga marítima (usualmente o solicitud del porteador), desde donde es trasladado al terminal portuario para su posterior embarque en el buque designado, en el caso de carga de exportación; o recibir un contenedor lleno que ha sido trasladado desde el terminal portuario una vez descargado del buque, en el caso de carga de importación.

¿Cómo se realiza el embarque vía depósito temporal extraportuario?

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

¿Cómo se realiza la descarga vía depósito temporal extraportuario?

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

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

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

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

trasladarla a áreas de almacenamiento de carga suelta del terminal portuario desde donde será retirada posteriormente, en el caso de carga de importación.

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

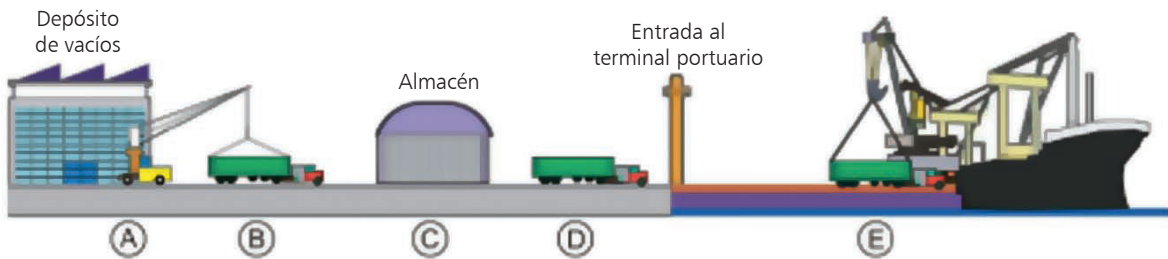
2.2. DESCRIPCION GRAFICA DE LAS MODALIDADES DE OPERACION PORTUARIA

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

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

Embarque directo

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

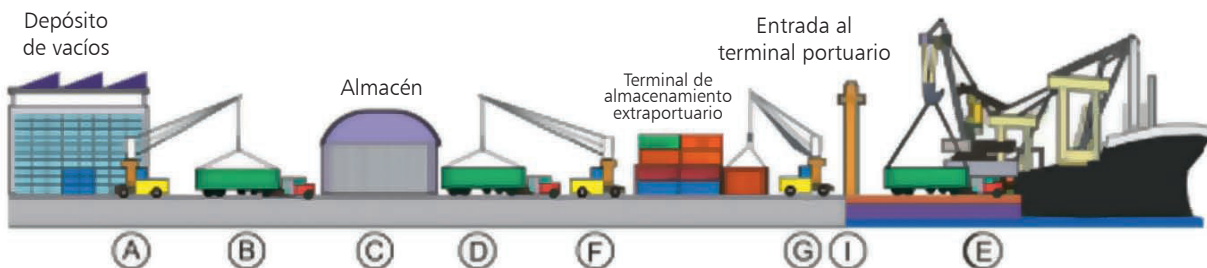


Embarque vía zonas de almacenamiento asignadas a prestadores de servicios

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



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



Embarque vía zona de "prestacking"

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

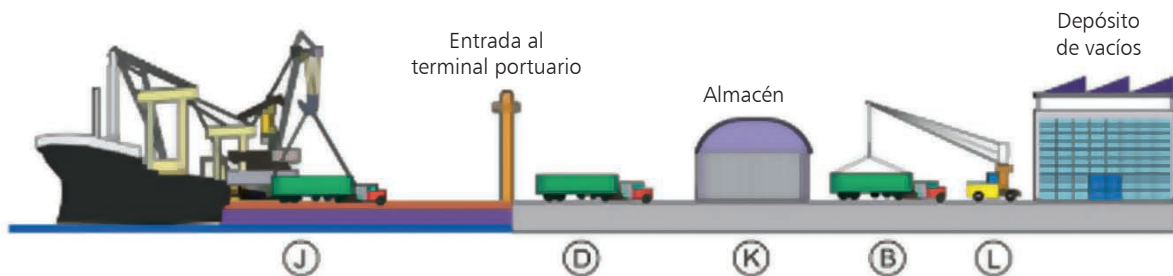


Cuando se solicita el embarque directo utilizando el Servicio de uso de Grúas Pórtico, el proceso se desarrolla de la siguiente manera:



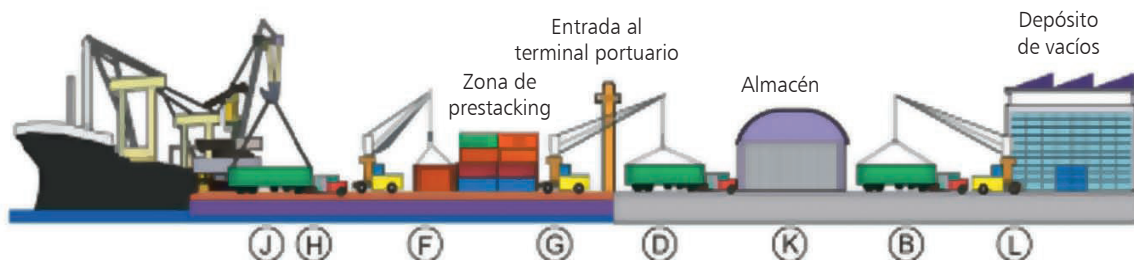
Descarga directa

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



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

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



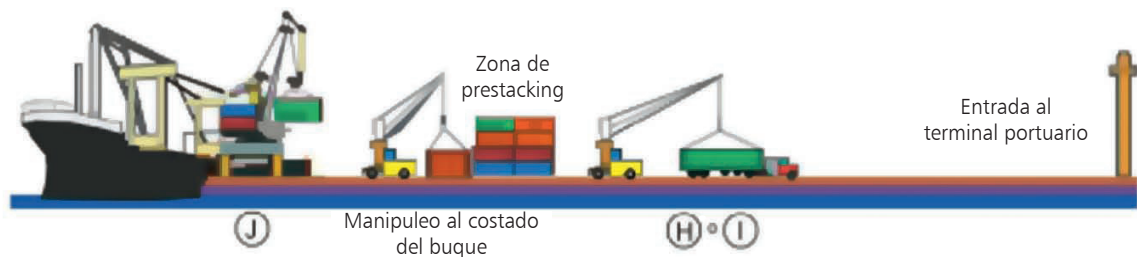
Descarga indirecta vía terminal de almacenamiento extraportuario

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

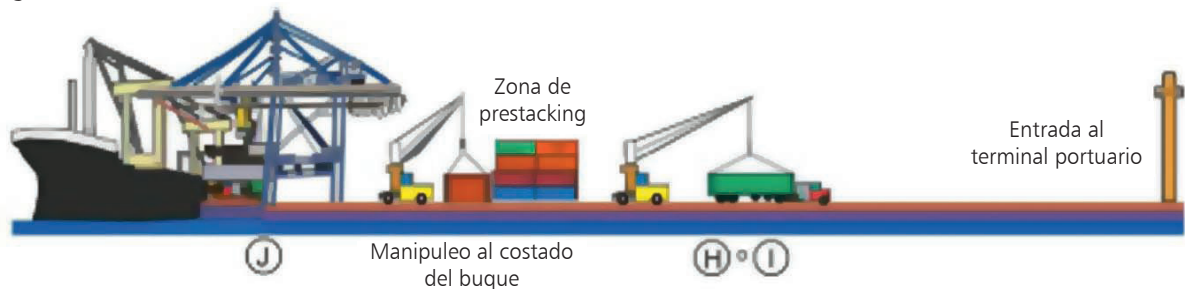


Descarga vía zona de "prestacking"

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



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





Atraque: El atraque es una actividad que supone arriar la embarcación a otra, a tierra, o a un muelle. Se trata de una acción compleja, puesto que cada puerto posee unas características determinadas, por lo que en ocasiones es necesario recurrir a una serie de servicios, como son los de practicaje, remolque y amarre, que faciliten el desarrollo de esta actividad.

Practicaje: Es un servicio prestado por la Autoridad Portuaria por medio del cual el práctico (persona con amplia experiencia en el puerto que se encarga de hacer pasar el buque por un determinado lugar debido a su gran conocimiento del mismo (bancos de arena, rocas, infraestructuras) asesora al capitán del buque para facilitar la entrada y salida a puerto y para realizar las maniobras náuticas dentro de éste en condiciones de seguridad). Este servicio, que es obligatorio para los barcos de más de 500 G.T. (Arqueo Bruto. Es el que indica la capacidad o hueco disponible para carga en un buque), comprende el practicaje de entrada/salida, los movimientos interiores, el amarre/desamarre del práctico, el control del tráfico y las maniobras de aproximación.

Amarre: Es la operación de cuyo objeto es recoger las amarras de un buque, portarlas y fijarlas los elementos dispuestos para este fin, siguiendo las instrucciones del capitán del buque, en el sector de amarre designado por la Autoridad Portuaria.

Fondeo: la acción de fijar una embarcación en un lugar mediante un ancla, aunque también se denomina a la acción de dejar caer el ancla al fondo. El fondeo se realiza en aguas portuarias encargándose cada Autoridad Portuaria de cobrar las tarifas vigentes por asignación del puesto de fondeo

Estiba: Son las diferentes operaciones que se realizan con las mercancías para ubicarlas correctamente en las áreas y zonas de carga, teniendo en cuenta todas las normas de seguridad aplicables en cada operación. La estiba comprende dos fases:

1. Entrada de la mercancía hasta la bodega: camino seguido desde el muelle y se compone de movimientos horizontales y verticales para desplazar la carga hasta el lugar de almacenamiento.
2. Almacenamiento: formas de almacenar la mercancía en bodega para conseguir el máximo aprovechamiento de los espacios de acuerdo con las características de la carga y del barco y de las condiciones de seguridad.

Desestiba: Se denomina así a la operación contraria de la Estiba, es decir, el removido de la carga y su entrega al equipo de descarga para extraer de la bodega del buque la mercancía previamente estibada.



Carga y Descarga: comprende desde el momento que la unidad de carga queda colgada del equipo de carga hasta que es desenganchada por los estibadores de un barco, o viceversa. El proceso de carga/descarga se considera finalizado cuando la carga (mercancía) descansa en el vehículo que la va a transportar y se ha desenganchado de la grúa.



Transporte: Significa mover algo cambiando su posición. Se puede aplicar tanto a mercancías como a personas y, además, se incluye en el concepto todo lo relativo a la manipulación de la carga durante el traslado de origen a destino.



Mercancías: son todos aquellos bienes muebles (que se pueden cuantificar) de comercio o no, exceptuando los efectos personales de los viajeros.



2.3. CONCEPTOS FACTURADOS

¿Cuáles son los conceptos facturados en las operaciones portuarias?

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

- "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, A1, "non-operating reefer", etc.) y del lugar de destino en el caso de los contenedores que son arrendados por el porteador (ya que están sujetos a restricciones en cuanto a los posibles lugares de reentrega). También se le denomina entrega de contenedor vacío y el cobro se aplica por contenedor (dependiendo del tamaño).
- Transporte terrestre del contenedor vacío del lugar de recojo designado por el porteador al lugar de llenado y transporte del contenedor lleno donde se carga el mismo 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 de ida y vuelta, porque se retira el contenedor y se retorna para su almacenamiento
- Uso de muelle. Este es un servicio portuario que es regulado, la tarifa cubre la utilización de infraestructura del terminal portuario para permitir el traslado del contenedor hasta el costado del buque, 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).
- 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.

- e) Servicio de transferencia. Servicio portuario no regulado, cuya tarifa cubre el traslado del contenedor desde áreas de almacenamiento del terminal portuario hasta el costado del buque o lugar de tránsito en el muelle (zona de “prestacking”), en el caso de carga de exportación; y viceversa en el caso de carga de importación. La tarifa se aplica por contenedor (dependiendo si lleno o vacío).
 - f) 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/o depósitos temporales extraportuarios. El cobro se aplica por contenedor (dependiendo del tamaño).
 - g) Servicio de tracción. Se denomina así al transporte terrestre del contenedor lleno del depósito temporal extraportuario al terminal portuario, en el caso de carga de exportación, y viceversa en el caso de carga de importación. Salvo por la distancia involucrada equivale al Servicio de Transferencia, ya que el contenedor se traslada desde áreas de almacenamiento del depósito temporal extraportuario hasta el costado del buque o la zona de “prestacking”, en el caso de carga de exportación, y viceversa en el caso de carga de importación. Usualmente el cobro se aplica por tonelada métrica de carga bruta (incluida la tara del contenedor).
 - h) 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).
 - i) 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 depósitos temporales extraportuarios. El cobro se aplica por contenedor (dependiendo del tamaño).
 - j) Transporte terrestre del contenedor lleno del lugar designado por el porteador (terminal portuario o depósito temporal extraportuario) al lugar de vaciado; y transporte del contenedor vacío del lugar de vaciado al lugar de re-entrega designado por el porteador, en el caso de carga de importación. Usualmente el servicio se cotiza como un flete por viaje redondo, independiente del número de contenedores (uno o dos de 20 pies) o del tamaño del contenedor (20 pies) o del tamaño del contenedor (20 pies ó 40 pies), sujeto únicamente al peso.
 - k) “Gate-In”. Se denomina así a la re-entrega de un contenedor vacío por el usuario en el lugar designado por el porteador, que incluye su manipuleo desde el vehículo de carga, una inspección detallada del estado en el que se reentrega el contenedor y la emisión de un Recibo de Intercambio de Contenedor.
La reentrega de un contenedor vacío puede suponer varias movilizaciones del contenedor hasta el lugar de apilamiento si éste debe ir previamente al patio de lavado de contenedores y/o al patio de reparación de contenedores.
También se le denomina recepción de contenedor vacío y el cobro se aplica por contenedor (dependiendo del tamaño).
 - l) Lavado de Contenedor. Es el concepto el cual es cobrado siempre que en la inspección del contenedor en el momento de la recepción del contenedor vacío, el porteador determine que este es entregado en condiciones no aptas para su siguiente uso. El cobro se aplica por contenedor.
 - m) Desvío de contenedor. Se denomina así al cobro por la movilización en el lugar de tránsito en el muelle (zona de “prestacking”), para segregar un contenedor descargado del buque que no va a utilizar el depósito temporal extraportuario designado por el porteador. El cobro se aplica por contenedor.
 - n) Venta de conocimiento de embarque. Como se indica es un cobro por el juego de formularios de conocimiento de embarque membretados del porteador, en el caso de carga de exportación. El cobro se explica sobre el conocimiento de embarque, independiente del número de contenedores declarados en éste.
 - o) Emisión de conocimiento de embarque. Como se indica es un cobro por llenar los datos en el conocimiento de embarque, en el caso de carga de exportación. El cobro se aplica sobre el conocimiento de embarque, independiente del número de contenedores declarados en éste.
 - p) Seguro por Uso de Contenedor (Cobercon). Es el cobro que se realiza para cubrir los daños por el uso del contenedor por el usuario desde que lo recibe vacío en el lugar designado por el porteador hasta que la entrega lleno para su embarque a bordo del buque, en el caso de carga de exportación. En el caso de carga de importación, cubre los daños por el uso del contenedor por el usuario desde que lo recibe lleno al costado del buque hasta que lo reentrega vacío en el lugar designado por el porteador. También se le denomina servicio de administración de contenedores. El cobro se aplica por contenedor.
- Es importante aclarar que no todos estos conceptos son facturados al 100%, esto dependerá mucho de las condiciones negociadas por el dueño de la carga con el porteador y con los agentes marítimos representantes de las navieras.

3.1. EXPORTACIÓN DE MERCANCÍA POR VÍA MARÍTIMA

¿Qué tipo de mercancías puede exportarse por vía marítima?

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

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

¿Qué tipo de mercancías no puede exportarse?

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

3.2. PROCEDIMIENTOS DE EXPORTACIÓN VÍA MARÍTIMA

¿Cuál son los procedimientos de exportación por vía marítima?

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

- El despacho simplificado.
- El despacho con Declaración Aduanera de Mercancías.

3.2.1. DESPACHO SIMPLIFICADO DE EXPORTACIÓN

a) Mercancías que pueden despacharse:

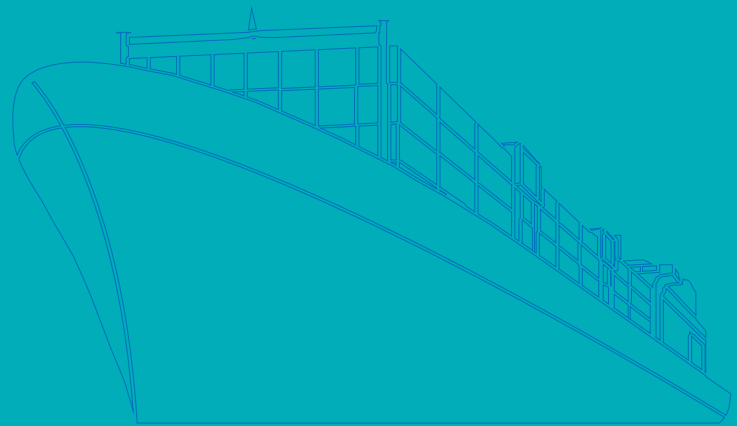
Mediante el despacho simplificado de exportación se tramitan las exportaciones de mercancías que por su valor no tengan fines comerciales o si los tuvieran su valor FOB no exceda de cinco mil dólares de los Estados Unidos de América (US\$ 5,000.00).

Asimismo, a través del despacho simplificado de exportación se tramita la salida de mercancías que se destinan al régimen de equipaje, menaje de casa; muestras sin valor comercial; los obsequios que por su cantidad, naturaleza o variedad se presume que no están destinados al comercio por un valor de hasta un mil dólares de los Estados Unidos de América (US\$ 1,000.00); tráfico fronterizo; donaciones cuyo valor no exceda los cinco mil dólares de los Estados Unidos de América (US\$ 5,000.00) y la salida de bienes a que se refiere el numeral 5 del Artículo 33° de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo cuyo valor FOB no exceda de cinco mil dólares de los Estados Unidos de América (US\$ 5,000.00).

b) Medios de Declaración Simplificada

La declaración simplificada puede realizarse a través de dos medios:

- **Electrónico** : cuando el exportador encarga a su



PRIMERA PARTE

PROCEDIMIENTO DE EXPORTACIÓN VÍA MARÍTIMA

CAPITULO TERCERO

¿Qué tipo de mercancías pueden exportarse?

¿Qué tipo de mercancías no pueden exportarse?

¿Cuál es el procedimiento de exportación por vía marítima?

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

agencia de aduanas la transmisión los datos de la Declaración Simplificada al Sistema SIGAD de la Intendencia de la Aduana más cercana al puerto donde se va a desarrollar la exportación.

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

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

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

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

- Factura, boleta de venta o declaración jurada del valor,

- según la naturaleza de la exportación.
- Carta poder legalizada si el trámite lo realiza un tercero. En caso de persona jurídica deberá firmarla el representante legal.
- Conocimiento de embarque.
- Declaración jurada de las comisiones si no están consignadas en la factura.
- Documento que acredite la Donación y Lista de Contenido, si correspondiera.
- Copia de RUC o DNI del exportador, según corresponda.
- Otros documentos que la naturaleza de la mercancía requiera.

c) Sobre el declarante

El exportador puede efectuar la destinación aduanera de las mercancías por sí mismo, a través de un representante o a través de un despachador de aduanas.

El exportador acredita a su representante mediante poder especial otorgado por documento público o documento privado con firma legalizada notarialmente y al despachador de aduanas, con poder especial otorgado en instrumento privado ante notario público o mediante el endose del documento de transporte.

Requerimiento del RUC

Para tramitar el despacho simplificado de exportación, el exportador debe contar con el Registro Único de Contribuyentes (RUC) y tener la condición de habido.

No requieren RUC:

- a) Las personas naturales que realicen en forma ocasional exportaciones de mercancías, cuyo valor FOB por operación no exceda de mil dólares americanos (US \$ 1,000.00) y siempre que registren hasta tres (3) exportaciones anuales como máximo.
- b) Las personas naturales que por única vez, en un año calendario, exporten mercancías, cuyo valor FOB exceda los mil dólares americanos (US \$ 1,000.00) y siempre que no supere los tres mil dólares americanos (US \$ 3,000.00).
- c) Los miembros acreditados del servicio diplomático nacional o extranjero, así como los funcionarios de organismos internacionales que, en ejercicio de sus derechos establecidos en las disposiciones legales, soliciten la salida de su menaje de casa a través de una DSE con o sin resolución liberatoria.
- d) Las personas naturales que soliciten la salida del equipaje y menaje de casa.
- e) Las personas naturales que soliciten la salida de mercancías en mérito al tráfico fronterizo.

d) Características especiales para exportación

Exportación sin carácter comercial

Se considera que la mercancía a exportar no tiene fines comerciales cuando no existe venta entre las partes (exportador/destinatario). Para tal efecto se considera venta a todo acto a título oneroso que conlleve la transmisión de propiedad de bienes, independientemente de la denominación que le den las partes. En este caso, en lugar del comprobante de pago se debe presentar una Declaración Jurada de Valor suscrita por el exportador.

Exportación de mercancías restringidas

La exportación de mercancías restringidas, esta sujeta a la presentación de las autorizaciones, certificaciones, licencias y permisos; así mismo, su despacho se efectúa conforme a las normas emitidas por el sector que las regula y de acuerdo al Procedimiento Específico Control de Mercancías Restringidas y Prohibidas.

e) Tipos de canales de Control

Los canales de control a los que se somete la mercancía son:

- a) Naranja:** La mercancía queda expedita para su embarque solo a la presentación de los documentos de exportación correspondientes.
- b) Rojo:** Requiere de revisión documentaria y de reconocimiento físico cuyo proceso es el siguiente:
 - El especialista en aduanas revisa la documentación recibida, la contrasta con la Declaración Simplificada y, si está conforme, la valida. Luego, la somete a selección aleatoria para que el SIGAD determine qué mercancías serán sometidas a reconocimiento físico. El resultado del trámite se indica mediante refrendo en la Declaración Simplificada.
 - De no estar conforme la documentación, el especialista de aduanas la devuelve al interesado y consigna en la GED los motivos del rechazo, previo registro en el SIGAD.
 - El reconocimiento físico está fijado por el 5% de declaraciones en promedio, refrendadas en el mes anterior, con un mínimo de tres declaraciones seleccionadas por día.
 - La exportación de mercancías restringidas, las exceptuadas en el caso de prohibidas y las que se numeren en una intendencia de aduana para ser exportadas por otra distinta estarán sujetas a reconocimiento físico obligatorio.
 - Cuando la selección sea para reconocimiento físico, el personal designado lo efectúa y procede, luego, a diligenciar y notificar la Declaración Simplificada.
 - La Intendencia de Aduana competente autoriza el reconocimiento físico de la mercancía en los locales, recintos o almacenes solicitados por el exportador, cuando se traten de mercancías:

- » Perecibles que requieran de acondicionamiento especial.
- » Peligrosas: Explosivas, inflamables, tóxicas, etc.
- » Maquinarias de gran peso y volumen.
- » Animales vivos
- » Aquellas que se presenten a granel en cualquier estado.
- » Otras que califiquen a criterio del intendente de aduana.

f) Control de embarque y regularización

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

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

3.2.2. DESPACHO DE EXPORTACIÓN CON DECLARACIÓN ADUANERA DE MERCANCIA

La exportación definitiva en adelante exportación, es el régimen aduanero que permite la salida del territorio aduanero de las mercancías nacionales o nacionalizadas para su uso o consumo definitivo en el exterior y no está afectada a tributo alguno.

a) Mercancías que pueden despacharse:

Puede solicitarse la exportación de cualquier mercancía, siempre que no se encuentre prohibida. La exportación de mercancías restringidas está sujeta a la presentación de autorizaciones, certificaciones, licencias o permisos y de requerirlo la norma específica, a reconocimiento físico obligatorio.

La salida de mercancías para venta en consignación puede acogerse al Régimen de Exportación Temporal.

Para la destinación de mercancías al régimen de exportación se utiliza la Declaración Aduanera de Mercancías - Formato de Declaración Aduanera de Mercancías – DAM, sólo en el caso de mercancías con valor FOB menor o igual a cinco mil dólares de los Estados Unidos de América (US\$ 5,000), se puede utilizar el formato de declaración simplificada cuyo proceso de rige por lo dispuesto en el procedimiento específico de despacho simplificado de exportación.

b) Sujetos que pueden declarar como exportadores

Podrán exportar las personas naturales o jurídicas con Registro Único de Contribuyente (RUC), excepcionalmente, las personas naturales no obligadas a inscribirse en el RUC, pueden exportar con documentos de identificación personal tales como Documento Nacional de Identidad (DNI), Carné de Extranjería o Pasaporte.

El despacho también puede ser realizado a través de intermediarios comerciales o comisionistas.

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

c) Embarques Parciales

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

d) Exportación sin carácter comercial

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

e) Documentación exigible

Conjuntamente con la DAM se requiere los siguientes documentos:

- Copia o fotocopia del documento de transporte (conocimiento de embarque, carta porte aérea o carta porte terrestre, según el medio de transporte empleado), con sello y firma del personal autorizado de la empresa de transporte o su representante o del agente de carga, según corresponda.
- Copia SUNAT de la factura.
- Documento que acredite el mandato a favor del despachador: copia o fotocopia del documento de transporte debidamente endosado o el poder especial.
- Otros que por la naturaleza de la mercancía se requiera para su exportación
Adicionalmente se requiere cuando corresponda lo siguiente:
- Copia de la nota de crédito o de débito SUNAT.
- Declaración Jurada del exportador de las comisiones en el exterior, de no estar consignada en la factura.

- Relación consolidada de productores y copias de las facturas SUNAT emitidas, por cada uno de los productores que generaron dicha exportación.
- Copia de la factura SUNAT que emite el comisionista que efectúa la exportación a través de intermediarios comerciales.
- Relación consolidada del porcentaje de participación (contratos de colaboración empresarial).
- Copia del contrato de colaboración empresarial.

f) Salida de mercancía por aduana distinta a la de numeración de la DAM

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

g) Mercancías que no ingresan al almacén aduanero

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

- Perecibles que requieran un acondicionamiento especial;
- Que sean peligrosas, explosivas, inflamables, tóxicas, infecciosas, radioactivas y corrosivas.
- Maquinarias de gran peso y volumen;
- Animales vivos;
- A granel en cualquier estado (sólido, líquido o gaseoso que se embarquen sin envases ni continentes);
- Otras que a criterio de la autoridad aduanera califiquen para efectos del presente numeral.

En estos casos y con posterioridad a la numeración de la DUA, el despachador de aduana, debe transmitir la solicitud de embarque directo del almacén designado por el exportador, indicando los motivos para su respectiva evaluación. El funcionario aduanero designado, del área de exportación, comunica a través del portal de la SUNAT la respuesta de autorización rechazado.

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

3.2.3. ETAPAS DEL PROCEDIMIENTO DE DESPACHO DE EXPORTACIÓN

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

- 1° El exportador entregará a la Agencia de Aduana de su elección la información vinculada a su transacción comercial para que éste último proceda a elaborar la Declaración Aduanera de Mercancías. Cuando la carga sea transportada en contenedor, el número, la marca y el precinto de identificación deberán estar consignados inicialmente en la Declaración como datos provisionales o en su defecto, la agencia de aduanas deberá transmitirlos vía electrónica antes de efectuar el embarque.
- 2° Una vez llenada la "DAM Provisional", la agencia de aduana la transmite vía electrónica (teledespacho) al SIGAD, el cual validará los datos declarados. De ser conforme, generará automáticamente el número correspondiente de la DAM y el Agente de Aduanas procederá a imprimir la DAM para su presentación en zona primaria (Depósito Temporal o local del exportador) conjuntamente con la mercancía.
- 3° El despachador de la agencia de aduanas deberá ingresar toda la mercancía al Depósito Temporal, dejando el almacenista constancia de dicho ingreso en la "DAM Provisional".
- 4° Cuando la mercancía haya ingresado a la zona primaria, el almacenista deberá consignar, en un registro electrónico, la fecha y hora tanto del ingreso total como de la entrega de la DAM por parte del despachador para el embarque. Una vez transmitido el registro electrónico del almacenista, el SIGAD validará y seleccionará aleatoriamente el canal de control naranja o rojo (reconocimiento físico), enviando dicha selección tanto al almacenista como al despachador de aduanas, simultáneamente.
- 5° Cuando la "DAM Provisional" haya sido seleccionada a canal naranja, la mercancía queda expedita para su embarque. Cuando haya sido seleccionada al reconocimiento físico, el funcionario procede a inspeccionar alguno de los bultos que comprende la mercadería a exportar. Culminada la diligencia, consignará los resultados en la "DAM Provisional" en el SIGAD.
La Aduana de Despacho podrá autorizar el reconocimiento físico en el almacén del exportador, a solicitud de éste y cuando se trate de: productos perecibles, explosivos, maquinarias de gran peso y volumen, mercancías que se trasladen por vía terrestre hacia la aduana de salida; así como otras mercancías que califiquen a criterio de dicha Aduana.
- 6° Culminado el control, el funcionario aduanero autoriza el embarque de la mercancía, pudiendo en ese momento ser trasladada al puerto para que el medio de transporte la recoja y lleve al exterior.
- 7° El plazo para embarcar la mercancía es de 30 días calendarios contados desde la fecha en que se numeró la "DAM Provisional", previa constatación del estado exterior de la carga por parte del almacenista, del transportista y, por supuesto, del funcionario aduanero encargado, quien al concluir esta diligencia consignará sus resultados en la DAM y la entregará al despachador de aduanas, además de registrarlos en el SIGAD. Por su parte, la línea naviera comunicará a la Aduana el embarque de la mercancía a través de un documento llamado Manifiesto de Carga de Salida. De no efectuarse el embarque en el plazo señalado, la DAM quedará sin efecto

(legajamiento).

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

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

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

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

3.3. ERRORES FRECUENTES

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

Los errores frecuentes cometidos por algunos exportadores son los siguientes:

- La factura comercial presenta diferencia de precios.
- Formulan la declaración incluyendo en el valor las comisiones al exterior.
- Cuando negocian en moneda extranjera distinta al dólar americano, consignan erróneamente el tipo de cambio monetario en la factura.
- Cuando la persona que endosa el Conocimiento de Embarque no cuenta con facultades legales para hacerlo, ya que el mismo debe estar inscrito en registros públicos y aparecer en la WEB de la Sunat como habilitado.
- Cuando se ha numerado la Declaración y luego embarcan una cantidad distinta, mercancías adicionales o distintas, sin haber solicitado previamente las modificaciones del caso, como puede ser enviar dentro de la carga unas muestras sin valor comercial.
- En determinados tipos de mercancía como prendas textiles, muebles, productos manufacturados, etc., cuando no comunican que fueron fabricadas con materias primas extranjeras declaradas como admisión temporal.
- No asigna correctamente la sub partida arancelaria.
- No indicar si se acoge a Drawback.
- La Factura Comercial no indica que se acoge a drawback.
- No gestiona el Certificado de Origen a tiempo.

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

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

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

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



SEGUNDA PARTE

PROCEDIMIENTO DE IMPORTACIÓN VÍA MARÍTIMA

CAPITULO CUARTO

¿Qué mercancías son susceptibles de importación?
¿Qué tipo de mercancías no pueden ser importadas?
¿Cuál es el procedimiento de importación por vía marítima?
¿Cuáles son los errores más frecuentes cometidos en la importación?

4.1. IMPORTACIÓN DE MERCANCÍA POR VÍA MARÍTIMA

¿Qué mercancías son susceptibles de importación?

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

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

¿Qué tipo de mercancías no puede ser importada?

Se encuentra prohibida la importación de ropa usada,

vehículos automotores con más de cinco años de antigüedad, neumáticos usados, entre otros productos.

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

4.2. PROCEDIMIENTOS DE IMPORTACIÓN VÍA MARÍTIMA

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

- El despacho simplificado
- El despacho con Declaración Aduanera de Mercancía

4.2.1. DESPACHO SIMPLIFICADO DE IMPORTACIÓN

a) Mercancías que pueden despacharse:

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

b) Medios de Declaración Simplificada

- La declaración simplificada puede efectuarse a través de medios electrónicos o manualmente, siguiendo trámites similares a la exportación.
- El despacho simplificado de importación puede ser solicitado directamente por el importador - dueño o el consignatario de la mercancía- quien llenará sólo los rubros en fondo blanco de la Declaración Simplificada, siendo responsabilidad del especialista en aduanas el llenado de los rubros faltantes.

c) Procedimiento

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

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

- La DSI presentada directamente por el Importador, dueño o consignatario de la mercancía, obligatoriamente se asigna a reconocimiento físico.
- Una vez culminado en Reconocimiento Físico el especialista en aduanas emite la liquidación de tributos respectivos.
- El interesado cancela el adeudo tributario de acuerdo a la liquidación de tributos.
- Presenta copia de la liquidación de tributos cancelada y SUNAT procede a otorgar el levante.

Si el trámite es realizado por un despachador de aduana:

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

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

4.2.2. DESPACHO DE IMPORTACIÓN CON DAM

4.2.2.1. Modalidades y plazos para destinar las mercancías

a) Las mercancías pueden ser solicitadas al régimen de Importación para el Consumo:

En el despacho anticipado, dentro del plazo de quince (15) días calendario antes de la llegada del medio de transporte; vencido este plazo, las mercancías se someterán al despacho excepcional, debiendo el despachador de aduana solicitar la rectificación de la declaración, de acuerdo al procedimiento específico de Solicitud de Rectificación Electrónica de Declaración INTA-PE.01.07

En el despacho urgente, dentro del plazo de quince (15) días calendario antes de la llegada del medio de transporte hasta los siete (07) días calendario computados a partir del día siguiente del término de la descarga.

En el despacho excepcional, dentro del plazo de treinta (30) días calendario computados a partir del día siguiente del término de la descarga.

b) En los regímenes de depósito aduanero, admisión temporal para reexportación en el mismo estado, admisión temporal para perfeccionamiento activo y de exposiciones o ferias internacionales, dentro del plazo concedido en dichos regímenes.

c) En el caso de mercancías en abandono legal, hasta antes que se efectivice la disposición de la mercancía por la Administración Aduanera.

d) En el caso de mercancías ingresadas a CETICOS o ZOFRATACNA, dentro del plazo concedido.

A partir del 2011 la Aduana ha promovido mucho el uso del Despacho Anticipado, el cual tiene por finalidad asegurar el levante en 48 horas, para ello los tributos tienen que garantizarse, contar con toda la documentación exigible para el despacho aduanero, transmitir la información del manifiesto de carga, entre otros datos.

Una de las ventajas que podemos mencionar es el ahorro de costo de almacenaje, por ejemplo si el importador decide numerar su DAM con descarga al terminal portuario y la DAM es canal naranja, el importador podrá retirar su carga al arribo de la nave sin necesidad de ingresar a un Depósito Temporal siempre que cuente con levante la DAM

La importación de mercancías está gravada con los siguientes tributos:

- Ad valorem –0%, 4%, 6% y 11% según la subpartida nacional.
- Derechos antidumping o compensatorios, según producto y país de origen.
- Impuesto general a las ventas (IGV) – 16%.
- Impuesto de Promoción Municipal (IPM) - 2 %.
- Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) - tasas variables, según subpartida nacional.

Los documentos exigidos para el despacho son los siguientes:

- Fotocopia autenticada o copia carbonada del documento de transporte.
- Fotocopia autenticada de la factura o documento equivalente.
- Fotocopia autenticada o copia carbonada del comprobante de pago y copia adicional de éste, cuando se efectúe transferencia de bienes antes de su nacionalización, salvo excepciones.
- Fotocopia autenticada del documento de seguro de transporte de las mercancías, cuando corresponda.
- Fotocopia autenticada del documento de autorización del sector competente para mercancías restringidas o declaración jurada suscrita por el representante legal del importador en los casos que la norma específica lo exija.
- Otros documentos que se requieran, conforme a las disposiciones específicas sobre la materia.

- La Declaración Andina de Valor (DAV), en los casos que sea exigible el formato B de la DAM
- Lista de empaque o información técnica adicional.
- Volante de despacho, en caso sea solicitado por la autoridad aduanera.

Los canales de control son:

a) Canal verde:

La declaración seleccionada a canal verde no requiere de revisión documentaria ni de reconocimiento físico.

En este canal, el despachador de aduana no presenta documentación alguna ante la intendencia de aduana de despacho, debiendo guardar en su archivo los documentos originales sustentatorios, los cuales están a disposición de la SUNAT para las acciones de control que correspondan.

b) Canal naranja:

La declaración seleccionada a canal naranja es sometida a revisión documentaria.

Los envíos de socorro sólo están sujetos a control documentario.

c) Canal rojo:

La mercancía, amparada en la declaración, seleccionada a canal rojo está sujeta a reconocimiento físico, de acuerdo a lo previsto en el procedimiento específico de Reconocimiento Físico - Extracción y Análisis de Muestras INTA-PE.00.03.

En caso de las declaraciones seleccionadas a canal verde y naranja el despachador de aduanas puede solicitar el examen físico de las mercancías antes de su retiro de la zona primaria.

4.2.2.2. Etapas del procedimiento de despacho de importación

- 1° El importador entregará a la agencia de aduana los documentos comerciales y otra información adicional vinculada a su transacción comercial para que éste último proceda a elaborar la DAM
- 2° Los datos llenados de la DAM son transmitidos electrónicamente al SIGAD. Acto seguido, el SIGAD validará los datos transmitidos. De ser conforme, generará automáticamente el número correspondiente de la Declaración.
- 3° Numerada la DAM, se procede a cancelar los tributos exigidos en el despacho de importación. Cancelado los tributos, el SIGAD procede a seleccionar uno de los 3 canales de control.
- 4° Durante el despacho, la mercancía deberá permanecer a los recintos o espacios aduaneros autorizados.
- 5° Si la DAM fue seleccionada a canal verde, tiene automáticamente levante autorizado.
- 6° En caso fuera seleccionada a canal naranja, la revisión documentaria se iniciará cuando el Agente de Aduana entregue los documentos vinculados a la importación al funcionario aduanero encargado, quien coteja los datos de la DAM con la de los documentos comerciales. De encontrar observaciones subsanables, comunicará en el acto dicha situación al Agente para efectos de la subsanación, sin perjuicio de aplicar en ese momento la sanción correspondiente. Luego de la revisión y una vez que se haya otorgado el levante, se podrá efectuar el retiro de la mercancía del terminal.
- 7° Cuando la DAM es seleccionada a canal rojo, el agente de aduana deberá transmitir su Solicitud Electrónica de Reconocimiento Físico - SERF, a fin de que pueda ser programado para Reconocimiento Físico.
El día programado para el Reconocimiento Físico estará presente el despachador de aduanas, el especialista de aduanas y de corresponder un funcionario de la entidad de control. El especialista de aduana procederá al Reconocimiento Físico de acuerdo a su procedimiento INTA-PE.00.03. De no tener ninguna observación ingresara su diligencia al sistema, sin necesidad de firmar la Declaración.

4.3. ERRORES FRECUENTES

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

Los errores frecuentes cometidos por algunos importadores son los siguientes:

- No entreguen los documentos completos exigibles para el despacho aduanero, confundiendo las facturas comerciales con proformas u ordenes de compra.
- No informar los pagos indirectos que forman parte del valor en aduana, tales como regalías o declarar descuentos inadmisibles.
- No contar con el documento de control al momento de la numeración de la Declaración. Por ejemplo declarar celulares sin contar con el permiso de internamiento definitivo del MTC.
- Utilizan registros de importación de mercancías antes despachadas para traer otras mercancías sin verificar que éstas tienen algún dato distinto; por ejemplo, un registro de la DIGEMID de un equipo médico de distinto origen.
- Presentar el documento de transporte sin contar con el endose en procuración del Representante Legal con poder vigente.
- No declarar la información completa de las mercancías que permitan determinar su correcta clasificación arancelaria o valoración aduanera, por ejemplo, no declarar que el producto es desarmado, usado, reconstruido, etc.

RECOMENDACIONES

FINALES

1. Identificar en el contrato de compra-venta internacional quien es responsable de contratar el transporte marítimo con el porteador y los demás servicios marítimo portuarios, esto de acuerdo al tipo de Incoterm pactado en el acuerdo comercial.
2. Informarse oportunamente sobre los servicios y tarifas que brindan los operadores de comercio exterior de la cadena logística, a fin de poder encontrar tarifas competitivas para sus despachos y de esta forma reducir sus costos logísticos. Esta información puede ser encontrada en las Webs de los terminales portuarios (DPW y APM), navieras, agentes marítimos, depósitos temporales extraportuarios o solicitarlos a través de su área comercial.
3. Al tener que hacer una selección del transporte a utilizar, es recomendable comparar al nivel de una estructura de costos totales de la distribución física internacional de la carga, es decir no solo considerando los fletes y recargos cotizados por el porteador, sino también considerar los costos en origen y destino, a fin de poder estimar el costo logístico total y de esta forma determinar el factor de nacionalización correspondiente.
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, depósito temporal extraportuario, agente de carga, etc.), en cada oportunidad, una proforma de los gastos aplicables al transporte en cuestión y el plazo de validez de la misma a fin de evitar sorpresas desagradables.
6. En el caso de términos que resulten poco conocidos o ambiguos, solicitar al prestador de servicios una descripción por escrito del término en cuestión.
7. Si solo se recibe una explicación oral, enviarle por escrito al prestador de servicios lo que se ha podido entender como descripción del término, y solicitar una confirmación al respecto.
8. Establecer un protocolo interno para verificar que la documentación emitida entorno al transporte en cuestión, incluida la facturación, corresponda a lo acordado con los prestadores de servicios, tanto en relación con las operaciones realizadas y los servicios brindados como de las tarifas y precios cotizados.
9. Solicitar que el “booking note” incluya un detalle del flete marítimo, recargos y cargos adicionales de l porteador; o, de lo contrario, solicitar la cotización por separado en los mismo términos, tal como ha sido indicado. Es importante siempre contratar el flete internacional en términos All Inn, es decir todos los cargos incluidos para evitar sorpresas.
10. Solicitar que además de los detalles de las mercancías (clase, cantidad y tipo de bultos, marcas de identificación, peso, etc.), el “booking note” incluya otros detalles del transporte a efectuar (nombre del buque, puertos de embarque/destino; fecha estimada de embarque; lugar de origen/destino si aplicable).
11. Solicitar que el “booking note” incluya los términos y condiciones del conocimiento de embarque generalmente utilizados, o una versión corta del conocimiento de embarque, o los principales términos y condiciones que se consideren de interés particular durante el periodo hasta que el conocimiento de embarque sea emitido.
12. Solicitar que el “booking note” sea firmado o cuando menos emitido en papel membretado del porteador o sus agentes.
13. Establecer claramente en el contrato de transporte marítimo la asignación de costos, obligaciones y responsabilidades por el embarque y la descarga, estiba y desestiba, trincado y destrincado de los contenedores, y la responsabilidad para disponer estas faenas (el concepto de “liner terms” no es muy preciso, y si no se estipula en forma específica lo que esta y no esta incluido en el flete marítimo, dependerá de la costumbre del puerto).
14. Establecer claramente a la hora de negociar el contrato de transporte marítimo, la venta del formulario de conocimiento de embarque por el porteador o sus agentes, el cobro por su emisión, o la asignación de responsabilidad por su emisión y presentación para la firma.
15. Solicitar al porteador que el usuario directamente llene el formulario de conocimiento de embarque, con excepción del cálculo del flete y presentarlo para la firma del capitán o el agente.

16. Revisar las condiciones contractuales impresas en el conocimiento de embarque o, si se trata de una versión corta del conocimiento de embarque, los términos y condiciones usuales del porteador incorporados para sustituir las condiciones impresas.
17. Si las condiciones del conocimiento de embarque que se emite posteriormente al embarque, no concuerdan con los del acuerdo previo, presentar evidencia sobre las condiciones precisas de dicho acuerdo, que prevalecerán sobre las condiciones del conocimiento de embarque.
18. Si el conocimiento de embarque contiene alguna cláusula impresa, estampada o escrita que 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 estos (por ejemplo, de depósitos temporales extraportuarios, transportistas terrestres, agentes generales, etc.).
20. Evaluar la conveniencia de llevar a cabo una negociación en bloque junto con otros usuarios con quienes exista alguna compatibilidad (por ejemplo, la misma clase de mercancía, no necesariamente en las mismas rutas, pero si que puedan ser atendidas por un mismo porteador, etc.). Esto principalmente cuando el volumen que se compre no ocupe un contenedor completo.
21. Evaluar la conveniencia de negociar con el porteador un contrato de transporte combinado desde o hasta un punto interior, en lugar de negociar cada servicio por separado.
22. Evaluar la consecuencia de negociar con cualquiera de los prestadores de servicios (porteador, agente marítimo, depósito temporal extraportuario, 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 depósito temporal o si permite el redireccionar a otro Depósito temporal.
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 depósito temporal extraportuario, 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 depósito temporal extraportuario 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, depósito temporal extraportuario, etc.) que pudiera afectar negativamente el negocio de su principal.
29. Cuando se va a transportar una carga peligrosa es preciso considerar las instrucciones establecidas en la Hoja de Seguridad del Producto: describir con exactitud la clase de producto peligroso que se transportará, proteger la carga con un embalaje adecuado debidamente marcado, no exceder la cantidad autorizada para cada embarque, además de asegurarse que el medio de transporte cumpla las condiciones técnicas para efectuar dicha labor.
30. Es recomendable que los importadores constaten con su proveedor, antes del arribo, si éste ha embarcado mercancía adicional a la negociada y consignada en los documentos comerciales con la finalidad de tramitar la subsanación respectiva.

ANEXO 1

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

GLOSARIO DE TÉRMINOS EN INGLÉS

- **“All-in” o “All inclusive” (A.I.)** Denominación que se da al flete cuando no se incluye por separado recargos (por combustible, por ajuste monetario, etc.). los que se consideran incluidos en flete marítimo, con el fin de que por aparte no se cobren montos diferentes a lo negociado.
- **“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 reentrega 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. Este factor es muy importante al considerar una negociación a largo plazo, el cual muchas veces se deja como un factor variable sujeto a la tendencia del mercado.
- **“Currency Surcharge” o “Currency adjustment Factor” (C.S. o C.A.F.)** – Recargo al flete marítimo básico por ajuste monetario que principalmente se afecta por países con economía muy variable frente al dólar.
- **“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”** – Reentrega de un contenedor vacío por el usuario en el lugar designado por el porteador, que incluye su manipuleo desde el vehículo de carga y eventual apilamiento.
- **“Gate-Out”** – Entrega de un contenedor vacío al usuario en el lugar designado por el porteador, que incluye su manipuleo desde el lugar de apilamiento y su puesta sobre el vehículo de carga.
- **“INCOTERMS”** – Denominación que se da comúnmente a las Reglas Internacionales para la Interpretación de los Términos Comerciales de la Cámara de Comercio Internacional (CCI).
- **“Inland haulage”** – Transporte interior de un contenedor, principalmente aplicable al transporte terrestre.
- **“Less than container load” (L.C.L.)** – Contenedor consolidado con carga de varios usuarios. Denominado también contenedor de carga incompleta.
- **“Liner in/ free out” (L.I.F.O.)** – Condición del transporte que significa que el usuario sólo corre con el costo de descarga, o descarga/desestiba, o descarga/desestima/destrincado.
- **“Liner terms” (L.T.)** – Condiciones usuales del transporte en servicio regular o de línea, que significa que se incluye el transporte marítimo y el costo de manipuleo en los puertos de embarque y descarga según la costumbre de esos puertos.
- **“Non-operatig reefer” (N.O.R.)** – Contenedor refrigerado utilizado como contenedor para carga seca.
- **“Prestacking”** – Lugar de tránsito de la carga en el muelle. Denominado también zona de “pre- apilamiento”.
- **“Spreader”** – Bastidor de suspensión de la grúa del buque que sirve para el embarque, descarga o movilización entre bodegas de un contenedor. Cuenta con dispositivos que encajan en los esquineros superiores del contenedor para asegurarlo.
- **“Stacker”** – Equipo de apilamiento. Denominado también apiladora.
- **“Term in al Handling Charge” (T.H.C.)** – Recargo al flete marítimo básico por gastos de terminal aplicables a la carga.

DEFINICIÓN DE TÉRMINOS UTILIZADOS EN EL SISTEMA PORTUARIO

- **ACTIVIDADES PORTUARIAS:** Construcción, conservación, desarrollo, uso, aprovechamiento, explotación, operación, administración de los puertos, terminales e instalaciones portuarias en general, incluyendo las actividades necesarias para el acceso a los mismos, en las áreas marítimas, fluviales y lacustres.
- **ADMINISTRADOR PORTUARIO:** Persona jurídica constituida o domiciliada en el país, que administra un puerto o terminal portuario. El Administrador Portuario puede ser público o privado.
- **ÁREAS DE DESARROLLO PORTUARIO:** Espacios terrestres, marítimos, lacustres y fluviales calificados por la Autoridad Portuaria Nacional aptos para ser usados en la construcción o ampliación de puertos o terminales portuarios, o que, por razones de orden logístico, comercial, urbanísticos o de otra naturaleza se destinan como tales en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario.
Éstas incluyen las áreas de reserva general para el Desarrollo Portuario especificadas en la planificación del Sistema Portuario, en armonía con la planificación del Territorio, o por los proyectos y contratos que se establecieron para proyectos portuarios y de transportes conexos con los puertos.
- El área de desarrollo portuario comprende la franja costera de 50 metros hacia tierra, medida de la forma siguiente:
 - » En la costa marítima y de influencia marítima, desde la línea de la más alta marea.
 - » En las riveras fluviales y lacustres desde la línea de más alta crecida ordinaria.
- **AUTORIZACIÓN:** Acto administrativo mediante el cual la APN confiere a una persona jurídica constituida o domiciliada en el país, la autorización para el inicio a las obras de construcción o ampliación de un puerto.
- **CABOTAJE:** Operación de transporte de carga de origen nacional, para destino nacional, que se realiza a través de puertos de la República.
- **COMUNIDAD PORTUARIA:** Conjunto de entidades públicas y privadas representativas de la zona de influencia de un puerto que tengan relación directa respecto al desarrollo de las actividades y servicios portuarios.
- **DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO:** Conjunto de bienes del Estado, formado por los terrenos, inmuebles, las infraestructuras y las instalaciones incluyendo los equipamientos especiales afectados a las actividades portuarias.
- **EMBARCADERO:** Instalación en la costa marítima o riveras fluviales o lacustres, sin infraestructuras de defensa o abrigo, destinada al atraque y atención de embarcaciones menores.
- **EQUIPAMIENTO PORTUARIO:** Bienes muebles destinados al mobiliario urbano e industrial de los puertos y a las actividades y servicios portuarios.
- **HABILITACIÓN PORTUARIA:** Acto administrativo por el cual la Autoridad Portuaria Nacional afecta un conjunto de espacios terrestres, área acuática, franjas y terrenos ribereños e infraestructura portuaria, para el desarrollo de actividades y prestación de servicios portuarios.
- **INFRAESTRUCTURA PORTUARIA:** Obras civiles e instalaciones mecánicas, eléctricas y electrónicas, fijas y flotantes, construidas o ubicadas en los puertos, para facilitar el transporte y el intercambio modal.
Está constituida por:
 - » Acceso Acuático: Canales, zonas de aproximación, obras de abrigo o defensa tales como rompeolas y esclusas y señalizaciones náuticas.
 - » Zonas de transferencia de carga y tránsito de pasajeros: Muelles, diques, dársenas, áreas de almacenamiento, boyas de amarre, tuberías subacuáticas, ductos, plataformas y muelles flotantes.
 - » Acceso Terrestre: Vías interiores de circulación y líneas férreas que permitan la interconexión directa e inmediata con el sistema nacional de circulación vial.
- **INSTALACIONES PORTUARIAS:** Obras civiles de infraestructura, superestructura, edificación o conducción o construcciones y dispositivos eléctricos, electrónicos, mecánicos o mixtos, destinados al funcionamiento específico de los puertos y terminales y de las actividades que en ellos se desarrollan.
- **LICENCIA PORTUARIA:** Acto administrativo mediante el cual la APN autoriza al promotor o administrador de un puerto o terminal portuario para prestar un servicio portuario, cualquiera sea su denominación, en la forma y condiciones establecidas en la presente Ley y su Reglamento, y en su caso, el contrato correspondiente.
- **MARINAS:** Conjunto de instalaciones portuarias y embarcaderos, sus zonas acuáticas y terrenos ribereños, en las que se realizan exclusivamente actividades de turismo, recreación y deportivas, incluidas la construcción, reparación y mantenimiento de embarcaciones deportivas.
- **OPERADOR PORTUARIO:** Persona jurídica constituida o domiciliada en el país, que tiene autorización para prestar servicio en las zonas portuarias, servicios a las naves, a las cargas y/o a los pasajeros.
- **PRECIO:** Contraprestación exigida por los servicios portuarios no sujetos a regulación tarifaria.
- **PUERTO:** Localidad geográfica y unidad económica de una localidad donde se ubican los terminales, infraestructuras e instalaciones, terrestres y acuáticos, naturales o artificiales, acondicionados para el desarrollo de actividades portuarias.
- **RECINTO PORTUARIO:** Espacio comprendido entre las obras de abrigo o línea externa de demarcación del área operativa acuática y el límite perimetral terrestre del área en que se ubican las instalaciones portuarias.
- **SERVICIOS PORTUARIOS:** Los que se prestan en las zonas portuarias, para atender a las naves, a la carga, embarque y desembarque de personas.

- SISTEMA PORTUARIO NACIONAL: Es el conjunto de personas naturales o jurídicas, bienes, infraestructuras, puertos, terminales e instalaciones portuarias, sean éstos públicos y/o privados situados en el territorio.
- TARIFA: Retribución económica exigida por la prestación de actividades o servicios portuarios sujetos a regulación.
- TERMINAL PORTUARIO: Unidades operativas de un puerto, habilitadas para proporcionar intercambio modal y servicios portuarios; incluye la infraestructura, las áreas de depósito transitorio y las vías internas de transporte.
- TRANSBORDO: Operación de traslado de una nave a otra de carga internacional, que proviene de puerto extranjero, para reembarque a otro puerto extranjero o nacional, o de carga nacional de exportación, que se realiza a través de uno o más puertos de la República.
- USUARIO DEL PUERTO: Persona natural o jurídica que en forma intermedia o final, utiliza sus infraestructuras, instalaciones o recibe suministros o servicios portuarios. Se entiende por usuario intermedio, al que presta servicios a las naves, a las cargas, de actividades logísticas y marinas. Se entiende por usuarios finales a los dueños de las naves, las cargas de comercio nacional e internacional y a los usuarios de las marinas y los pasajeros.
- ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS: Parte de la zona portuaria en la que se autoriza el desarrollo de actividades y servicios, complementarios o conexos a las mercancías, sin cambiar la naturaleza del bien.
- ZONA DE ALMACENAMIENTO: Área en el interior de un recinto portuario, organizada y equipada para proveer servicios de almacenamiento a las cargas.
- ZONA MARÍTIMA, FLUVIAL O LACUSTRE: Áreas del territorio nacional correspondiente al espejo de agua que comprende las aguas jurisdiccionales, marítimas, fluviales o lacustres excluyendo las ZONAS PORTUARIAS.
- ZONA PORTUARIA: Área del territorio nacional que comprende los límites físicos de la áreas de terreno asignadas a los puertos incluyendo las áreas delimitadas por los perímetros físicos en tierra, los rompeolas, defensas, canales de acceso y las estaciones de prácticos. En el caso de puertos que realicen operaciones por medio de ductos o boyas, incluye el área operativa de las boyas y los ductos hasta los muelles en sí. Incluye las Áreas de reserva para el Desarrollo Portuario. Asimismo, la zona portuaria comprende a las áreas de desarrollo portuario, los puertos, recintos y terminales portuarios; igualmente, la zona portuaria incluye las infraestructuras, instalaciones, terminales multiboyas, sean cualquiera de éstos de titularidad pública o privada.

ANEXO 2

SERVICIOS Y CONCEPTOS OFRECIDOS POR LOS DIFERENTES OPERADORES DE COMERCIO EXTERIOR PARA LOS SERVICIOS MARÍTIMOS - PORTUARIOS

TIPO: DESPACHO EXCEPCIONAL

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

*Lo puede cobrar uno u otro operador logístico.

Normalmente uno o más de estos cobros están incluidos en la liquidación del agente de Aduanas, son facturados por los diferentes operadores portuarios.

TIPO: DESPACHO ANTICIPADO (VIA DEPÓSITO TEMPORAL)

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

*Lo puede cobrar uno u otro operador logístico.

Normalmente uno o más de estos cobros están incluidos en la liquidación del agente de aduanas, son facturados por los diferentes operadores portuarios.

TIPO: DESPACHO ANTICIPADO (Directo al local del usuario)

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

*Lo puede cobrar uno u otro operador logístico.

Normalmente uno o más de estos cobros están incluidos en la liquidación del agente de aduanas, son facturados por los diferentes operadores portuarios.

TIPO: DESPACHO URGENTE (Directo al local del usuario)

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

*Lo puede cobrar uno u otro operador logístico.

Normalmente uno o más de estos cobros están incluidos en la liquidación del agente de aduanas, son facturados por los diferentes operadores portuarios.

ANEXO 3

ENTIDADES DEL TRANSPORTE MARÍTIMO Y DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMI)

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

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

DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE ACUATICO

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

EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS (ENAPU) – APM TERMINALS

Era la empresa pública descentralizada del Sector Transportes y Comunicaciones, encargada de administrar, operar y mantener los terminales y muelles fiscales de la República, sean marítimos, fluviales o lacustres; con el objetivo de atender la demanda de servicios portuarios a través de la administración, operación y mantenimiento de los Terminales Portuarios bajo su ámbito de manera eficaz,

eficiente, confiable y oportuna para servir al desarrollo del comercio exterior y a la integración territorial.

Esto se dio hasta abril del 2011 cuando el Consorcio APM Terminales Callao se adjudica la concesión del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao por un período de 30 años, iniciando operaciones en Julio del mismo año. Cabe mencionar que el consorcio APM Terminales Callao, está conformado por las empresas APM Terminals (Países Bajos), CALLAO Port Holdings B.V (Países Bajos) y la peruana Central Portuaria. APM Terminals Callao es un terminal marítimo multipropósito diseñado para el manejo de carga contenedorizada y carga general como: granos, fertilizantes, químicos, carbón, vegetales, maquinarias, entre otros.

DP WORLD

Una empresa de origen privado, el cual ingreso al ámbito del Comercio Exterior del Perú en el 2010 y contribuyó a que el puerto del Callao se modernice generando así competitividad a los usuarios de comercio exterior, dado que con el ingreso de operaciones trajeron nuevos equipos y con alta eficiencia, lo cual permitio al importador/exportador reducir en algo sus costos logísticos. Por otro lado el genero competencia entre los depósitos temporales extraportuarios, dado que al ser autorizado como Depósito Temporal, entro a participar con el resto de depósitos temporales y por los costos competitivos que maneja como política de ingreso, origina que la competencia pueda bajar sus precios y esto favorece a los importadores/exportadores.

SUPERINTENDENCIA NACIONAL DE ADUANAS Y ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA (SUNAT)

La Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria, es un órgano dependiente del Ministerio de Economía y Finanzas, que está conformado por cuatro (4) Superintendencias: Superintendencia Nacional Adjunta de Desarrollo Estratégico, Superintendencia Nacional Adjunta Operativa, Superintendencia Nacional Adjunta de Aduanas y la Superintendencia Nacional Adjunta de Administración y Finanzas

La Superintendencia Nacional Adjunta de Aduanas esta conformada por la Intendencia de control aduanero y las Intendencias de las Aduanas Operativas, que son las encargadas de supervisar los procesos de control aduanero, administrar los regímenes y operaciones aduaneras, entre otras funciones según su competencia establecida mediante Resolución de Superintendencia.

- Las Intendencias de Aduana Operativas, encargadas de administrar y controlar el tráfico marítimo internacional de mercancías dentro del territorio aduanero y recaudar los tributos correspondientes, así como de otorgar facilidades para los despachos urgentes (medicamentos, alimentos, bienes perecibles, etc.). El mayor número de despachos aduaneros de mercancías transportadas por vía marítima son tramitados en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao.
- Asimismo, en el control del tráfico aéreo interviene la Brigada de Operaciones Especiales (BOE) conformada por personal de oficiales de la SUNAT, quienes se encargan de controlar las mercancías sobre las cuales existan indicios de la comisión de delitos aduaneros.

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

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

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

ANEXO 4

RESUMEN DE LOS INCOTERMS CCI 2010

1. EXW

El vendedor pone la mercancía a disposición del comprador en sus instalaciones: fábrica, almacén, etc. Todos los gastos a partir de ese momento son por cuenta del comprador.

El INCOTERM EXW se puede utilizar con cualquier tipo de transporte o con una combinación de ellos (conocido como transporte multimodal).

2. FAS

El vendedor entrega la mercancía en el muelle pactado del puerto de carga convenido; esto es, al lado del barco. El INCOTERM FAS es propio de mercancías de carga a granel o de carga voluminosa porque se depositan en terminales del puerto especializadas, que están situadas en el muelle.

El vendedor es responsable de las gestiones y costes de la aduana de exportación (en las versiones anteriores a INCOTERMS 2000, el comprador organizaba el despacho aduanero de exportación). El INCOTERM FAS sólo se utiliza para transporte en barco, ya sea marítimo o fluvial.

3. FOB

El vendedor entrega la mercancía sobre el buque. El vendedor contrata el transporte a través de un transitorio o un consignatario, pero el coste del transporte lo asume el comprador.

El INCOTERM FOB es uno de los más usados en el comercio internacional. Se debe utilizar para carga general (bidones, bobinas, contenedores, etc.) de mercancías, no utilizable para granel.

El INCOTERM FOB se utiliza exclusivamente para transporte en barco, ya sea marítimo o fluvial.

4. FCA

El vendedor se compromete a entregar la mercancía en un punto acordado dentro del país de origen, que pueden ser los locales de un transitorio, una estación ferroviaria (Este lugar convenido para entregar la mercancía suele estar relacionado con los espacios del transportista). Se hace cargo de los costes hasta que la mercancía está situada en ese punto convenido; entre otros, la aduana en el país de origen.

El INCOTERM FCA se puede utilizar con cualquier tipo de transporte: transporte aéreo, ferroviario, por carretera y en contenedores/transporte multimodal. Sin embargo, es un INCOTERM poco usado.

5. CFR

El vendedor se hace cargo de todos los costes, incluido el transporte principal, hasta que la mercancía llegue al puerto de destino. Sin embargo, el riesgo se transfiere al comprador en el momento que la mercancía se encuentra cargada en el buque, en el país de origen. Se debe utilizar para carga general, que no se transporta en contenedores; tampoco es apropiado para los graneles.

El INCOTERM CFR sólo se utiliza para transporte en barco, ya sea marítimo o fluvial.

6. CIF

El vendedor se hace cargo de todos los costes, incluidos el transporte principal y el seguro, hasta que la mercancía llegue al puerto de destino. Aunque el seguro lo ha contratado el vendedor, el beneficiario del seguro es el comprador.

Como en el INCOTERM anterior, CFR, el riesgo se transfiere al comprador en el momento que la mercancía se encuentra cargada en el buque, en el país de origen. El INCOTERM CIF es uno de los más usados en el comercio internacional porque las condiciones de un precio CIF son las que marcan el valor en aduana de un producto que se importa.² Se debe utilizar para carga general o convencional, pero no se debe utilizar cuando se transporta en contenedores.

El INCOTERM CIF se utiliza para cualquier transporte, pero sobretodo barco, ya sea marítimo o fluvial.

7. CPT

El vendedor se hace cargo de todos los costes, incluido el transporte principal, hasta que la mercancía llegue al punto convenido en el país de destino. Sin embargo, el riesgo se transfiere al comprador en el momento de la entrega de la mercancía al transportista dentro del país de origen.

El INCOTERM CPT se puede utilizar con cualquier modo de transporte incluido el transporte multimodal (combinación de diferentes tipos de transporte para llegar a destino).

8. CIP

El vendedor se hace cargo de todos los costes, incluidos el transporte principal y el seguro, hasta que la mercancía llegue al punto convenido en el país de destino. El riesgo se transfiere al comprador en el momento de la entrega de la mercancía al transportista

dentro del país de origen. Aunque el seguro lo ha contratado el vendedor, el beneficiario del seguro es el comprador. El INCOTERM CIP se puede utilizar con cualquier modo de transporte o con una combinación de ellos (transporte multimodal).

9. DAT

El INCOTERM DAT se utiliza para todos los tipos de transporte. Es uno de los dos nuevos INCOTERMS 2010 con DAP. Reemplaza el INCOTERM DEQ.

El vendedor se hace cargo de todos los costes, incluidos el transporte principal y el seguro (que no es obligatorio), hasta que la mercancía se coloca en a la terminal definida. También asume los riesgos hasta ese momento.

El INCOTERM DEQ se utilizaba netamente en el comercio internacional de graneles porque el punto de entrega coincide con las terminales de graneles de los puertos. (En las versiones anteriores a INCOTERMS 2000, con el INCOTERM DEQ, el pago de la aduana de importación era a cargo del vendedor; en la versión actual, es por cuenta del comprador).

10. DAP

El INCOTERM DAP se utiliza para todos los tipos de transporte. Es uno de los dos nuevos INCOTERMS 2010 con DAT. Reemplaza los INCOTERMS DAF, DDU y DES.

El vendedor se hace cargo de todos los costes, incluidos el transporte principal y el seguro (que no es obligatorio) pero no de los costes asociados a la importación, hasta que la mercancía se ponga a disposición del comprador en un vehículo listo para ser descargado. También asume los riesgos hasta ese momento.

11. DDP

El vendedor paga todos los gastos hasta dejar la mercancía en el punto convenido en el país de destino. El comprador no realiza ningún tipo de trámite. Los gastos de aduana de importación son asumidos por el vendedor.

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. y DAP. se utilizan también para la modalidad de transporte por carretera, ferrocarril, marítima y multimodal, en tanto que el INCOTERM D.D.P. sólo se utiliza para la modalidad de transporte marítimo y fluvial, por carretera y ferrocarril.



PERÚ

Ministerio
de Comercio Exterior
y Turismo