

Exportando con **Exporberto**



**TEMA:
TRANSPORTE
INTERNACIONAL**

TABLA DE CONTENIDO

Contenido

Indicaciones generales	1
¿Dónde nos encontramos en le curso?	1
Objetivo general	1
Objetivos específicos de aprendizaje	2
2. Transporte internacional	3
2.1. Transporte internacional de carga	4
2.1.1. Modos de transporte	4
2.1.2. Elección de la modalidad de transporte	16
2.1.3. Unitarización de la carga	18
2.1.4. Cálculo de fletes	22
2.2. Seguros de carga	27
Referencias bibliográficas	29
Sobre PROMPERÚ	31
Contáctanos	31

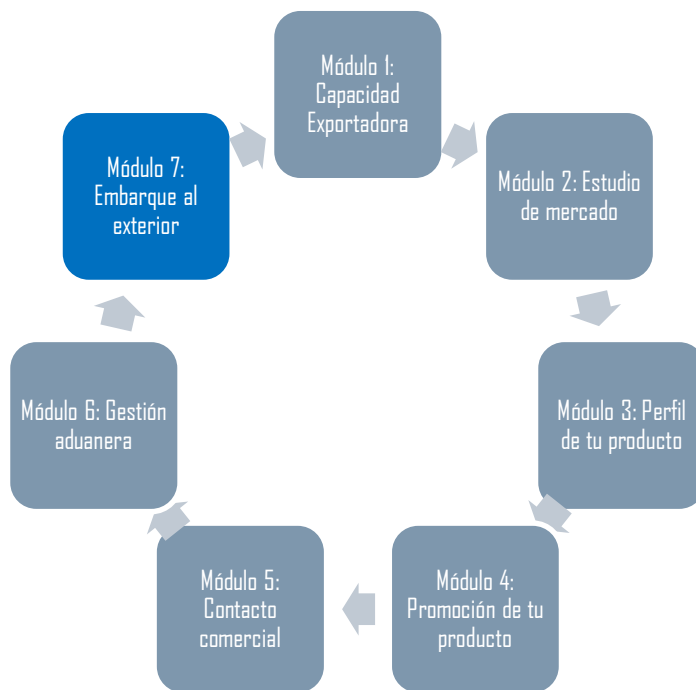
Indicaciones generales



Amigo exportador:

Queremos que este curso sea didáctico y de gran utilidad, para ello necesitamos tu colaboración. Aquí te explicamos el marco general de este tema.

¿Dónde nos encontramos en el curso?



Objetivo general

Este tema te permitirá reconocer el transporte de carga internacional como parte medular de la gestión logística de exportación e identificación de los aspectos más importantes a considerar.

Objetivos específicos del aprendizaje

A través del desarrollo del tema "Transporte internacional.", podrás:

- Reconocer los tipos de transporte de carga internacional de acuerdo al medio de transporte.
 - Identificar las ventajas y desventajas de modalidad de transporte y criterios de elección.
 - Identificar el concepto de unitarización de carga y reconoce sus implicancias en el transporte marítimo aéreo.
 - Identificar el concepto de flete y reconocer el procedimiento para calcularlo.
- Identificar el concepto de seguro de carga y su importancia en el transporte internacional de mercancías.

2. Transporte Internacional

El transporte y la distribución son actividades logísticas de especial consideración para las empresas, ya que representan las dos terceras partes del conjunto de los costos logísticos.

Además, estas actividades son clave dentro del concepto de servicio al cliente, ya que producen las entregas en tiempo y forma según la promesa que se le haya realizado y las expectativas y requerimientos de éstos.

La correcta gestión del transporte y la distribución lleva consigo una serie de decisiones que repercuten sobre el servicio y los costos, tales como: el tipo de transporte que se utilizará (avión, carretera, barco, intermodal), el trazado de rutas, los métodos de reparto, las modalidades de descarga, entre otras.

La DFI es un componente vital de toda transacción internacional; puede llegar a determinar el éxito o fracaso de una transacción dados los costos y tiempos asociados con dicho proceso. El porcentaje de costo de la DFI en el precio es variable, de acuerdo con el producto, destino de la exportación, peso, empaque, embalaje, y puede variar entre un 10% hasta un 80% del valor del producto. Los modelos que se suelen usar para determinar los costos que se derivan de la DFI no consideran factores de gran relevancia como la inestabilidad continua de algunas variables, tal es el caso de la tasa de cambio, con lo cual se dificulta la realización de pronósticos de costos asociados a la DFI, y a su vez aumenta la incertidumbre en la determinación de costos de exportación de bienes en las organizaciones.

En las operaciones de exportación, la logística del transporte debe ser analizada desde que comienza, o sea en el mismo momento en que la mercancía abandona el punto de carga con destino al puerto o aeropuerto de reembarque, hasta su destino final.

Por lo tanto, la logística del transporte comprende desde el local del exportador, el transporte de las mercancías al punto de intercambio modal, los servicios de manipulación y procesos administrativos de control documental en la zona de interfaz modal al embarque, el transporte principal al país de destino, hasta el local del importador.

Por otra parte, el transporte de la carga, desde el lugar de origen al puerto, o desde el puerto al destino final, tiene una importancia notable para los exportadores e importadores, tanto desde el punto de vista de la duración y la seguridad de las operaciones, como del costo. Por ello, es importante llevar a cabo un análisis de determinadas variables en la elección de la cadena logística del transporte de la carga hasta o desde el puerto, entre las que cabe destacar, el tipo de carga, la distancia hacia o desde el puerto, la velocidad, la capacidad de arrastre y el costo.

La logística del transporte adquiere mayor importancia y preponderancia en su tratamiento y consideración en las transacciones de comercio exterior, que en cada caso particular debe ser estudiada, aplicada y corregida para minimizar costos y lograr una correcta aplicación.

2.1. Transporte internacional de carga

En el módulo 1 "Capacidad Exportadora" se explican los conceptos relacionados al transporte internacional y la diferencia entre modos y medios de transporte. Esto es importante para entender los tipos de carga que existen, su naturaleza y los medios de transporte usados para cada uno.



¡Recuerda!

Los **modos de transporte** son las modalidades de transporte existentes en el comercio internacional (acuático, aéreo y terrestre). Los medios de transporte son Los medios físicos utilizados para el traslado de bienes.

2.1.1 Modos de transporte

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. Las características esenciales del tráfico marítimo son los siguientes:

Carácter internacional	<ul style="list-style-type: none"> Es prácticamente el único medio económico de transportar grandes volúmenes de mercancías entre puntos distantes geográficamente
Capacidad	<ul style="list-style-type: none"> Los tonelajes de los buques llegaron hace muchos años a superar el millón de toneladas de peso muerto (TPM en español o DWT en inglés) en los grandes petroleros.
Flexibilidad	<ul style="list-style-type: none"> Esta característica viene dada por la posibilidad de emplear buques desde pequeños tamaños (100 TPM) hasta los Very large crude carriers (VLCC).
Competencia	<ul style="list-style-type: none"> 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 de mercados de fletes.
Versatilidad	<ul style="list-style-type: none"> Por los diferentes tipos de buques adaptados a todo tipo de cargas.

Fuente: Guía de Orientación al usuario de transporte acuático. Segunda edición. Elaboración propia.

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 o *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 portocontenedores- *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 metros).

Buque Postpanamax: Son buques cuya gran capacidad hace que tengan manga superior a los 34,00 metros 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.



Buques Tanqueros - Tankers Ships: Su estructura está 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 60000 toneladas de carga y más de 500 metros de eslora, por su tamaño se denominan ULCC (*Ultra large crude carriers*) o VLCC (*Very large crude carriers*).
- **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 LPG - *Liquated Petroleum Gas* y LNG - *Liquated Natural Gas*.

Fuente: Guía de Orientación al usuario de transporte acuático. Segunda edición. Elaboración propia.

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: conocido en inglés como transporte "*liner*", se ofrece 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 modas de antemano. Cobran normalmente lo que se llama "*liners terms*" y es adecuado para la carga general y contenedorizada.
- El transporte marítimo de régimen de fletamentos: 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. Este servicio, conocido en inglés como "*tramp*", es libre y es 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.

En el transporte marítimo existen varios actores que intervienen en el embarque de exportación:

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, o el Transportador "*Shipowner*" (el propietario del buque), que contrata el transporte con el porteador efectivo, será considerado como Porteador Contractual.

Agencia General

- 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 v/o de estiba en los puertos de una Agencia

Agencia Marítima

- También conocidos como Agentes Portuarios, operador portuario. 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 firmar y cancelar los conocimientos de embarque y demás documentos pertinentes; y en general atender a las naves en todos sus requerimientos.

Empresas de estiba - desestiba

- Son las empresas autorizadas para realizar las operaciones portuarias efectuadas en las faenas de embarque, desembarque, trasbordo 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 autorizados 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.

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

Terminal portuario y extraportuario

Depósitos temporales

Fuente: Guía de orientación al usuario de transporte acuático. Segunda Edición. Elaboración propia

El exportador solicita a la línea naviera la reserva de espacio o "*Booking note*", que es el 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 él(los) contenedor(es) asignados y detalles del transporte contratado.

El contrato de transporte marítimo, fluvial o lacustre se denomina **conocimiento de embarque** (*Bill of Lading o B/L*). 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 conocimiento de embarque cumple tres funciones:

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

Es título representativo de la libre disponibilidad y propiedad de la mercadería a bordo y, por lo tanto, permite a su tenedor negociarlo o reclamarlo del portador.

Es prueba de la existencia del Contrato de Transporte Marítimo y de las condiciones en que el mismo se realiza.

Fuente: Guía de orientación al usuario de transporte acuático. Segunda Edición. Elaboración propia

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

- **Limpio (*clean*):** 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*):** se consignan reservas u observaciones con respecto al estado y condición de las 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.

Con respecto a los tipos de conocimientos de embarque marítimos, se presentan los más importantes:

- **Mercancía embarcada (*B/L on Board*):** se emite cuando la mercancía ha sido cargada a bordo y estibada en las bodegas del barco.
- **Limpio a bordo (*B/L Clean on Board*):** se emite cuando la naviera manifiesta que el embarque se encuentra en bodega aparentemente en buen estado y sin observación.
- **Sucio a bordo (*B/L Unclean on Board*):** se emite cuando la naviera manifiesta que hay observaciones en el embarque.
- **Sobre cubierta del barco (*B/L on Deck*):** se emite cuando la mercancía no se transporta en bodega.
- **Recibido poro embarque posterior (*B/L Received for Shipment*):** se emite cuando el transportista recibió la mercancía.
- **Directo (*B/L Straight*):** se emite cuando el transbordo no está permitido. La mercancía llega en la misma nave en que fue embarcado.
- **Corrido (*B/L Trought*):** se emite cuando los transbordos están permitidos por la necesidad que intervengan diferentes naves en puertos intermedios de la ruta de destino.
- **B/L Madre (*B/L Master*):** 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 Madre 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.

El **transporte aéreo internacional** de carga permite el traslado de mercancías de un país a otro, utilizando un medio de transporte denominado aeronave, ya sea para recorrer largas distancias o para efectuar vuelos en el menor tiempo posible; manteniendo las correspondientes condiciones de seguridad.

Las características que han hecho especialmente atractivo el transporte aéreo de carga son las siguientes:

Rapidez para mercancías urgentes, perecibles y de elevado valor unitario.

Facilidad de control y seguimiento.

Seguridad.

Reserva de espacio.

Facilidad de transbordo.

Internacionalidad en la utilización.

Fuente: Guía de orientación al usuario de transporte aéreo. Segunda Edición. Elaboración propia

En resumen, el transporte aéreo, por su alto costo y sus limitaciones de capacidad, es apropiado para envíos de pequeño tamaño, mercancías perecederas, mercancías de alto valor y envíos urgentes.

Por la periodicidad de sus operaciones, el servicio de transporte aéreo se clasifica en regular y no regular.

- **El transporte aéreo regular** es de uso público y se realiza con sujeción a frecuencias, itinerarios y horarios prefijados, para constituir una serie que pueda reconocerse fácilmente como sistemática.
- **En el transporte aéreo no regular**, los servicios se realizan sin sujeción a rutas, frecuencias, itinerarios ni horarios prefijados, incluso si el servicio se efectúa por medio de una serie de vuelos que respondan a uno o sucesivos requerimientos específicos del servicio de transporte aéreo, como son los aviones cargueros o aviones chárter.

Las aerolíneas o líneas aéreas, son aquellos transportistas aéreos que se dedican al traslado de pasajeros o carga, y, en algunos casos, animales, por avión. Las aerolíneas se dedican a transportar pasajeros y carga de forma regular, mientras que también hay otras empresas que transportan a sus clientes o grupos de clientes de la forma puntual acordada entre ellos. Estas

últimas compañías son llamadas chárter. En el caso de las aerolíneas que transportan solamente la carga, sucede lo mismo; mientras algunas, operan con un horario de vuelos fijo, otras lo hacen según lo pactado con sus clientes que las contratan.

En general, las aerolíneas se pueden clasificar en diferentes tipos según el tamaño de la red de rutas que operan y sus frecuencias.

- **Aerolíneas regionales:** operan aviones de capacidad media y baja, en rutas cortas o con baja demanda, o con frecuencias altas. Generalmente sólo realizan vuelos domésticos y rara vez internacionales.
- **Aerolíneas de red:** operan una flota amplia con muchos tipos de aviones de muy diversos tamaños, desde pequeños aviones regionales hasta jumbos para vuelos transcontinentales. Se caracterizan por tener una red que combina vuelos de larga distancia con vuelos de media y corta distancia, según el modelo de centros de distribución. La mayor parte de las aerolíneas de bandera y tradicionales se incluyen en este tipo.
- **Aerolíneas de Gran Escala:** son aerolíneas que se dedican principalmente a realizar vuelos de larga duración o gran densidad entre los principales aeropuertos internacionales del mundo. Sus flotas se caracterizan por poseer aeronaves de gran capacidad.

En el transporte aéreo existen varios actores que intervienen en el embarque de exportación:

Transportista

- Es el Explotador Aérea, quien es una persona natural o jurídico que utiliza una aeronave legítimamente por cuenta propia, aun sin fines de lucro, conservando su condición técnica y la dirección de la tripulación.

Agente de Carga Internacional

- Se encarga de efectuar consolidación (agrupar mercancías pertenecientes a uno o a varios consignatarios, reunidas para ser transportadas de un aeropuerto con destino a otro aeropuerto, en contenedores o similares, siempre y cuando se encuentren amparadas por un mismo documento de transporte). Para tal efecto, procederá a emitir la carta de porte aéreo consolidada

Terminal de Carga

- Recinto destinado para recibir y entregar la mercancía consolidada o desconsolidada al destinatario o su agente, en dicho terminal deberá realizarse las actividades necesarias para la entrega de la mercancía al destinatario o su representante.
- Deberán ser considerados como una extensión de la Zona Primaria de la jurisdicción aduanera a la cual pertenecen.

Depósito Temporal

- Locales destinados o lo custodio temporal de lo cargo y correo transportado por vía aérea.
- Son considerados depósitos temporales donde ingreso, sale o permanece lo mercancía hasta que se hayan culminado los trámites del despacho aduanero o lo autoridad aduanero autorice su salida (levante); manteniendo el administrador la responsabilidad de dicha mercancía.

Fuente: Guía de orientación al usuario de transporte aéreo. Segunda Edición. Elaboración propia

El contrato de transporte aéreo se denomina **guía aérea** (*Airway bill* o AWB). La guía aérea acredita, salvo prueba en contrario, la recepción de la carga por la aerolínea y las condiciones del transporte; pudiendo reemplazar el documento por otros medios electrónicos, conservando los mismos efectos contractuales incluso frente a los terceros ajenos a dicho contrato. En principio, el encargado de emitir la guía aérea es la aerolínea; pero el transporte aéreo generalmente se efectúa con la carga consolidada y por eso el agente de carga internacional también puede emitir dicho documento.

Además de tratarse de un documento que acredita el contrato de transporte aéreo, la carta porte aéreo sirve a su vez para realizar las siguientes funciones:

- Se trata de un comprobante de recepción de las mercancías.
- Contiene la lista de embarque, en la que se relacionan todos los documentos que acompañan el embarque y se anotan las instrucciones especiales del usuario.
- Se trata de la factura por el flete y los cargos cobrados por la aerolínea.
- Es un documento comercial requerido para los despachos aduaneros.
- Es un documento comercial requerido por el cobro de la carta de crédito o cobranzas documentarias.
- Sirve para acreditar la expedición directa de la mercancía y, de ese modo, cumplir las normas de origen para acogerse a las preferencias arancelarias.

La aerolínea se responsabiliza de los daños y/o retrasos que se haya producido durante el transporte aéreo de las mercancías. Para tal efecto, el término "transporte aéreo" comprenderá el período durante el cual los equipajes o mercancías se hallen bajo la custodia del porteador, sea en un aeródromo o a bordo de una aeronave o en un lugar cualquiera en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo. Es decir, desde el momento en que recibe las mercancías hasta su entrega.

Los vehículos de **transporte de carga por carretera** tienen gran versatilidad y pueden llevar a cabo varios tipos de operación de transporte. Sin embargo, para cada tipo de operación es importante seleccionar el tipo de vehículo que responde mejor a las exigencias particulares del servicio, pues algunas operaciones requieren vehículos con gran potencia, mientras que otras necesitan un buen sistema de embrague debido a la alta utilización esperada. Por tanto, el tipo de trabajo determina el tipo de vehículo a utilizar. Las **operaciones de transporte internacional**: en este caso podrían presentarse algunos problemas que deberán ser tomados en cuenta, como lo serían el tipo de terreno, las distancias y adicionalmente minimizar todo riesgo de fallas mecánicas durante el trayecto en lugares apartados. Los vehículos para este tipo de operación deben ser muy potentes y confiables.

Los vehículos de carga son aquellos que han sido diseñados y construidos para el transporte de mercancías. En términos generales, los vehículos para el transporte de carga pueden ser vehículos únicos motorizados y con plataforma de carga o resultar de la combinación de dos tipos de vehículos independientes: la unidad tractora motorizada y el tráiler de carga.

- Las **unidades tractoras** se clasifican según el peso bruto vehicular, dando lugar a tres categorías: vehículos pequeños (N1: vehículos con peso bruto vehicular hasta 3.5 toneladas), vehículos medianos (N2: vehículos con peso bruto vehicular mayor que 3.5 toneladas hasta 12 toneladas) y vehículos pesados (N3: vehículos con peso bruto vehicular mayor que 12 toneladas).
- El **tráiler de carga** es un vehículo no motorizado diseñado para ser arrastrado por una unidad tractora. Los tipos de tráileres son remolque (soporta por sí mismo toda la carga que transporta o semirremolque (se apoya sobre la unidad tractora debido a lo cual no sostiene toda la carga que transporta sobre sus propias ruedas. Según el peso bruto vehicular, el tráiler de carga se clasifica en vehículos pequeños (01: vehículos con peso bruto vehicular hasta 0.75 toneladas y 02: vehículos con peso bruto vehicular mayor que 0.75 toneladas hasta 3.5 toneladas), vehículos medianos (03: vehículos con peso bruto vehicular mayor que 3.5 toneladas hasta 10 toneladas) y vehículos pesados (04: vehículos con peso bruto vehicular mayor que 10 toneladas).

Los tipos de vehículos de carga más conocidos y que resultan de la combinación de una unidad tractora y una unidad de carga son los siguientes:

- **Vehículo rígido:** la unidad tractora y la unidad de carga constituyen un solo vehículo, incluyendo una carrocería o estructura portante. Su configuración vehicular es la misma descrita para los vehículos motorizados, pudiendo tener una longitud de máxima de 13.20 m y un peso bruto vehicular de hasta 32 toneladas, con capacidad para transportar hasta 20 toneladas como máximo.
- **Vehículo articulado:** está conformado por una unidad tractora que arrastra una unidad de carga, que es la que contiene la mercancía. Cuando la unidad tractora arrastra un

remolque, se le denomina camión, mientras que cuando arrastra a un semirremolque se le denomina tractor.

- **Remolcador:** unidad tractora que tiene capacidad para arrastrar semirremolques (tractor). Para este fin cuenta con un dispositivo conocido como la quinta rueda, mediante la cual el tráiler se acopla al vehículo motorizado y le transmite su carga.
- **Remolcada grúa:** vehículo diseñado para jalar semirremolques y soportar parte de la carga total que le trasmite éste a través de la quinta rueda. También llamado tracto camión, tracto remolcador o tractor de carretera para semirremolques.
- **Panel:** vehículo con carrocería cerrada para el transporte de mercancías, la misma que no está separada del habitáculo de pasajeros; puede tener rejas, vidrios o mallas internas para proteger a los ocupantes, así como lunas laterales en la zona de carga. Como máximo puede tener siete asientos incluyendo el del conductor.
- **Plataforma:** vehículo rígido o articulado que posee una carrocería plana, la cual puede tener uno o más niveles, y está destinada para el transporte de mercancías en general. Adicionalmente, puede contar con elementos auxiliares para ayudar a la fijación de la carga.
- **Baranda:** vehículo con carrocería cerrada para el transporte de mercancías, la misma que no está separada del habitáculo de pasajeros; puede tener rejas, vidrios o mallas internas para proteger a los ocupantes, así como lunas laterales en la zona de carga. Como máximo puede tener siete asientos incluyendo el del conductor.
- **Furgón:** vehículo, ya sea rígido o articulado, que posee una carrocería cerrada con techo que se encuentre separada de la cabina para los pasajeros. Al igual que en el caso del vehículo tipo de baranda, puede o no contar con compuertas laterales y/o posteriores. De acuerdo a las necesidades específicas de la carga, el furgón puede ser isotérmico (cuya carrocería está aislada térmicamente para mantener la temperatura de la carga, no cuenta con sistema de refrigeración) o frigorífico (cuenta con sistema de refrigeración).
- **Cisterna:** vehículo rígido o articulado, con carrocería cerrada destinada para el transporte de cargas líquidas y gaseosas. Puede tener varios compartimientos y estar equipados con bombas para carga y descarga. Según las características de los materiales transportados, existen la cisterna puede ser **tanque isotérmico** (carrocería cerrada herméticamente y aislada térmicamente para mantener la temperatura del líquido transportado, no cuenta con un sistema de refrigeración), **tanque frigorífico** (cuenta con un sistema de refrigeración que permite bajar la temperatura interior del tanque y mantenerla constante), cisterna de combustibles (transporte de combustibles líquidos), **tanque calorífico** (cuenta con un sistema de calefacción que permite elevar la temperatura interior del tanque y mantenerla constante), **tanque corrosivo** (posee accesorios especiales para la protección y control de la mercancía transportada, que se trata principalmente de ácidos o líquidos corrosivos), **tanque GLP** (destinado al transporte de gas licuado de petróleo a granel, acondicionado y equipado con un tanque a presión y elementos de seguridad) y **tanque GNC** (acondicionado en forma

permanente con recipientes herméticos a presión y elementos de seguridad para transporte y/o despacho de gas natural comprimido o gas natural vehicular a granel).

- **Porta Contenedor:** vehículo mediano o pesado (ya sea rígido o articulado) diseñado exclusivamente para transportar contenedores. Cuenta con pines y seguros para la fijación de los mismos. Generalmente se trata solo de una estructura portante, sin piso.
- **Transporte de otros vehículos:** vehículos adecuados para el transporte de otros vehículos de diversos fines.
- **Volquete:** vehículo que cuenta con una tolva de volteo para la descarga de materiales de construcción, minerales, desechos o mercancías a granel. Posee sistema de volteo para la descarga.
- **Camión con dispositivos hidráulicos o mecánicos:** vehículos rígidos, medianos o pesados, que cuentan con un dispositivo hidráulico o mecánico utilizado para la manipulación de la carga.
- **Otros tipos de carrocería:** existen otros tipos de carrocería destinadas especialmente al transporte de un tipo de carga determinada, como la **bombona** (posee carrocería cerrada, pudiendo tener sección cónica o trapezoidal en la parte inferior, sistema de volteo u otros para la descarga de mercancía transportada a granel), **cañero** (transporte de caña de azúcar. Cuenta con barandas laterales que utilizan cables u otro mecanismo para la descarga rápida de la carga), **quilla** (transporte de bebidas envasadas. El piso cuenta con inclinación hacia el eje central para evitar la caída de la mercancía), **granelero** (transporte de granos y otros productos a granel. Pueden o no contar con un sistema de volteo para la descarga) y **compactador** (recojo y transporte de basura con un sistema de compactación y/o descarga acondicionada hidráulicamente).
- **Tráileres especiales:** remolques o semirremolques destinados para condiciones o cargas con características específicas, existe el **Dolly** (posee en su estructura una quinta rueda, empleado para el acople de un semirremolque adicional al vehículo articulado, soportando parte del peso de éste), **cama baja** (transporte de mercancías pesadas e indivisibles. Puede tener una mayor cantidad de ejes y neumáticos en un eje que los remolques convencionales. La altura máxima de su plataforma de carga es 1.1 metros), **madrina** (transporte de basura, con un sistema de descarga accionado hidráulicamente) y **transporte de naves** (equipado con dispositivos para el transporte de naves acuáticas).

En el caso del transporte terrestre, el contrato se denominado **Carta porte internacional de transporte por carretera**.

2.1.2. Elección de la modalidad de transporte

Por otro lado, en el capítulo anterior se presentaron los diversos tipos de carga que existen en el comercio internacional, tales como carga general, carga unitarizada, carga a granel líquida o sólida, carga perecedera, carga frágil, carga peligrosa, carga de dimensiones y pesos especiales y carga valorada

Con los conceptos presentados, el exportador deberá seleccionar el medio de transporte más adecuado para su despacho. La elección no es simple y dependerá de factores como la naturaleza del producto en cuestión (pericibilidad, características químicas, fragilidad, peligrosidad, entre otros), el peso, el volumen, precio, punto de partida u origen y punto de destino, consolidación de carga, empaque, embalaje, rutas, fletes, entre otros.

Además, resulta indispensable considerar las exigencias del cliente quien evaluará la frecuencia, la rapidez, la disponibilidad y la accesibilidad en los diferentes modos de transporte. A manera de resumen, se consideran cuatro aspectos:

1. Carga a ser transportada
 - i. Características
 - i. Tipo de carga (general o a granel).
 - ii. Naturaleza (pericible, fragilidad, peligrosidad, dimensiones, pesos, etc.).
 - iii. Riesgos de embarques (manipuleo, almacenamiento, ferrocarrilero, camionaje, daño por agua, evaporación, robo y pillaje, fuego, contaminación).
 - ii. Preparación para transportar la carga.
 - i. Embalaje (embarques internacionales, características del producto, modo de transporte).
 - ii. Marcado (características, tipos de marcas pictóricos/ peligrosos).
 - iii. Unitarización (paletización, contenedorización).
2. Modos de transporte
 - i. Rutas y terminales
 - i. Red mundial de transporte (ferroviario, carretero, marítimo, aéreo, multimodal).
 - ii. Terminal de carga (estaciones ferroviarias, terminales, carreteras, aeropuertos, puertos).
 - ii. Estructura de modos
 - i. Características (ferroviario, carretero, aéreo, marítimo, lacustre, multimodal).
 - ii. Medios de transporte (vagones, camiones, barcos y aviones).
 - iii. Tipos de servicio (completos o parciales, de línea, arrendado, multimodal).
 - iv. Contratos y documentos.
 - iii. Regulaciones y tratados internacionales

3. Costos de distribución
 - i. Cadena de distribución física.
 - ii. Embalajes y marcado, unitarización, almacenaje, manipuleo, transporte, seguro, derechos aduaneros, etc.
 - iii. Gastos administrativos y de servicios.
4. Variables para la elección del modo de transporte.
 - i. Contratos y cotizaciones,
 - ii. Relación peso / volumen.
 - iii. Servicio de transporte.
 - iv. Costo vs. Tiempo.
 - v. Métodos de elección.
 - vi. Tarifas y fletes, costos de distribución, logística integrada

Cada medio de transporte posee ventajas y desventajas, las cuales deberán ser consideradas por el exportador

Modo de transporte	Ventajas	Desventajas
Marítimo	<p>Capacidad: Tienen un alto volumen de carga. Competitividad: Fletes más bajos por el alto volumen de carga.</p> <p>Flexibilidad de cargo: Existe gran variedad de modalidades disponibles.</p> <p>Continuidad de operaciones: El exportador tiene seguridad a la hora de planificar el transporte.</p>	<p>Accesibilidad: Los buques están solo disponibles en los puertos y el exportador generalmente no está cerca de ellos.</p> <p>Embalaje: Debe ser resistente y duradero, lo cual resulta más costoso.</p> <p>Lentitud: La velocidad de los buques es muy lenta.</p> <p>Frecuencia: Es menor, ya que son lentos y las cargas son grandes</p>
Aéreo	<p>Rapidez: Genera un buen servicio en la entrega. Oportuno para productos perecederos.</p> <p>Embalaje: No tienen que ser especializados y son más livianos.</p> <p>Inventarios bajos: Por la alta frecuencia de los viajes</p>	<p>Límites en su capacidad: La capacidad máxima para naves de pasajeros es de hasta 35 TM. y 105 TM. para cargueros.</p> <p>Costo unitario: Fletes muy costosos.</p> <p>Artículos peligrosos: Tienen gran dificultad para ser trasladados por esta modalidad.</p>
Terrestre	<p>Rapidez: Relativamente rápidos.</p> <p>Frecuencias: Tienen una frecuencia estable y regular.</p> <p>Servicio: Pueden dar el servicio de puerta a puerta</p>	<p>Límites: Se limita a países limítrofes.</p> <p>Riesgos: El riesgo de siniestro, robo, etc. es mayor a los otros medios de transporte.</p>
Multimodal	<p>Logístico: Se tiene un solo operador logístico para gestionar todos los gastos operativos y de traslado.</p>	<p>Lentitud: Demora en la operación ya que el operador multimodal espera la intervención de cada enlace para que la mercancía llegue a su destino.</p>

Fuente: Servicios al Exportador. Guía Exportadora.

2.1.3. Unitarización de la carga

Es importante señalar las dos principales modalidades de unitarización (paletización o contenedorización).

La **paletización** consiste en agrupar en una sola unidad de carga los bultos cargados sobre su plataforma; las estibas o paletas aceleran la manipulación y simplifican los conteos, facilitando el transporte de la carga, los almacenajes y distribución de los productos. Estas unidades de carga están constituidas por una o varias plataformas realizadas, lo cual permite el paso de las uñas de horquilla de un elevador para su manipulación.

La **paletización**, o sistema de manipulación de mercancías agrupadas sobre paletas (pallets) que constituyen unidades de carga, ha influido notablemente en las características de los embalajes. Antes de generalizarse el empleo de paletas y plataformas de carga para el transporte y manipulación de mercancías, las características del embalaje venían sólo impuestas por las condiciones del producto a transportar o la práctica más o menos generalizada de agrupar las mercancías.

No se trataba ya como en un principio, del empleo de plataformas o paletas para agrupar momentáneamente las mercancías con vista a una determinada manipulación de carga o descarga, sino que los diversos productos, agrupados sobre paletas en los centros de fabricación o distribución, constituían unidades de carga.

La generalización de este sistema de paletización ha obligado a que la normalización se preocupe del problema de las dimensiones de los embalajes para que éstos se adapten a las paletas normalizadas.

El problema consiste en elegir el tipo de paleta que se considere más adecuado y sobre esta base establecer las dimensiones exteriores de los embalajes de tal modo que el largo y ancho de los mismos sean submúltiplos del ancho y profundidad de las paletas. Hasta el presente la ISO ha normalizado tres tipos de paletas de pequeñas dimensiones y dos grandes dimensiones.

Las paletas de pequeñas dimensiones son de tres medidas: 800 x 1,000 mm (32 x 40 pulgadas), 800 x 1,200 mm (32 x 48 pulgadas) y 1,000 x 1,200 mm (32 x 48 pulgadas). Las paletas de grandes dimensiones son de dos tamaños: 1,200 x 1,600 mm (48 x 54 pulgadas) y 1,200 x 1,800 mm (48 x 72 pulgadas).

Al tratar de elegir la paleta más adecuada para determinar las dimensiones de embalajes, se han pronunciado muchos partidarios por la paleta de 1.000 mm x 1.200mm que ofrece muchas posibilidades para poder adaptar a ella una amplia serie de embalajes de distintas dimensiones.

Dimensiones en milímetros (ancho x largo)	Dimensiones en pulgadas (ancho x largo)	Región donde es más usado
1016x1219	40.00 X 48.00	América del Norte
1000x1200	39.37 X 47.24	Europa y Asia
1165x 1165	45.90 X 45.90	Australia
1067x 1067	42.00 X 42.00	América del Norte, Europa y Asia
1100x1100	43.30 X 43.30	Asia
800x1200	31.50 X 47.24	Europa

Fuente: What Are The Standard Pallet Size Dimensions. Elaboración propia.

Por otro lado, los tipos de paletas existentes son seis:

- **TIPO 1:** son de una sola cara y no son reversibles, son las paletas permanentes más económicas. Se les denomina de dos entradas porque permiten el uso de montacargas solo por dos lados. La base de las tablas es de cuartones.
- **TIPO 2:** son de dos caras y no son reversibles. Su base puede ser de tacos o cuartones, son las paletas más utilizadas actualmente para usos generales. El espacio inferior libre para manipuleo y carga es arreglado para utilizar tanto montacargas motorizado manual. Se fabrican de dos o más entradas.
- **TIPO 3:** son similares al **TIPO 2** en cuanto a ser de dos caras y base de tacos y cuartones. Pero la diferencia es que tienen tablas arriba y abajo lo que les hace reversibles y se puede poner carga en ambas caras, también pueden ser de dos o cuatro entradas.
- **TIPO 4:** son de doble cara, no reversibles y con las tablas superiores con un reborde o pestaña. Las tablas de abajo están en línea con los cuartones o tacos, según sea de cuatro o dos entradas respectivamente. Las tablas de los extremos de abajo tienen rebaje "chaflán" para facilitar la entrada de la horquilla de montacargas.
- **TIPO 5:** son de doble cara, doble reborde o pestaña y no reversibles. Usualmente son de dos entradas con base de cuartones, también llevan "chaflán" en las tablas extremas de abajo.
- **TIPO 6:** son de doble cara, doble reborde o pestaña como en el **TIPO 5**, pero tienen igual número de tablas abajo y arriba y consecuentemente son reversibles. Se utilizan para trabajo pesado, se fabrican solamente con dos entradas y cuartones de base.

Las paletas también se clasifican según el material, ya que pueden ser de madera (preferentemente de pino, también se usa eucalipto. Además, se usan tableros celulares, aglomerados y contrachapados), plástico (moldeados por inyección, poliestireno), metal (aluminio -en el transporte aéreo-; en menor medida, acero) y de cartón (cartón corrugado para el transporte aéreo).

Por otro lado, el **contenedor** es un recipiente de transporte, que tiene una calidad duradera y suficientemente resistente para permitir su uso repetitivo; el contenedor está especialmente concebido para facilitar el transporte de las mercancías, sin rotura de la carga, por uno o varios medios de transporte.

Los contenedores están provistos de dispositivos que hacen fácil la manipulación, principalmente cuando son transbordados de un medio de transporte a otro. Fueron concebidos de tal manera que son fáciles de llenar y vaciar y se presentan en diferentes tipos.

La función principal del transporte contenedorizado de las mercancías es la de garantizar la entrega segura y rápida de ésta, así como el ahorro, pues al no ser manipulada La mercancía ésta puede ser de menor consistencia y por tanto permitir el uso de embalajes más baratos.

Los principales tipos de contenedor para transporte marítimo que existen en el mercado son los siguientes:



"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.

Se presentan seis tipos de contenedor:

- Contenedor Standard para carga no perecedera (20 pies)
- Contenedor Standard para carga no perecedera (40 pies)
- Contenedor Refrigerado (20 pies)
- Contenedor Refrigerado (40 pies)
- Contenedor "High Cubé" (20 pies)
- Contenedor "High Cubé" (40 pies)



"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.

Se le conoce también como Flat Rack y puede ser de 20 o 40 pies.



"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. Pueden ser de 20 o 40 pies.



"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.

Pueden ser de 20 o 40 pies



"Tank" (Cisternas): para transportar líquidos

Fuente: Guía de orientación al usuario de transporte acuático. Segunda Edición. Elaboración propia.

La unidad de medida del contenedor es el TEU (Twenty Feet Equivalent Unit) que describe al contenedor de 20 toneladas métricas (TM).

En el transporte de mercaderías en contenedores se usan dos abreviaturas para distinguir si el contenedor es exclusivo o consolidado.

FCL (Full Container Load)
Contenedor lleno de cargo para un solo cliente (exclusivo). Un solo conocimiento de embarque

LCL (*Less than a container load*)
Contenedor consolidado por varias cargas. Varios conocimientos de embarque.

Fuente: Guía de orientación al usuario de transporte acuático. Segunda Edición. Elaboración propia

Estas abreviaturas se usan para identificar al vendedor y al comprador

FCL/FCL	<i>Full Container Load/Full Container Load</i>	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	<i>Full Container Load/ Less Than a Container Load</i>	Es un contenedor consolidado cuya mercancía es de un solo vendedor, pero consignada a varios compradores. El B/L, es máster (el vendedor tiene carga completa de contenedor para varios compradores).
LCL/FCL	<i>Less Than a Container Load/ Full Container Load</i>	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	<i>Less Than a Container Load/ Less Than a Container Load</i>	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).

Fuente: Guía de orientación al usuario de transporte acuático. Segunda Edición. Elaboración propia.

En el **transporte aéreo** los contenedores se denominan Dispositivos Unitarios de Carga (*Unit Load Device*, en inglés o ULD), consistentes en unidades de contenedor que se adaptan a las bodegas o compartimentos de las aeronaves. Los más conocidos son los iglúes estructurales (igloos), los contenedores de bodega inferior, las paletas, red, iglú, las unidades térmicas, etc.

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

Los principales tipos de contenedor para transporte aéreo que existen en el mercado son los siguientes:



"General cargo container": utilizado para transporte general.



"Refrigerated container": utilizado para carga refrigerada o congelada y perecibles.



"Garment container": utilizado para transporte general y prendas de vestir



"Horse stall container": utilizado para transporte de caballos o animales en pie.

Fuente: Korean Air Cargo Unit Load Device. Elaboración propia.

2.1.4. Cálculo de fletes

El flete es el precio del transporte o del servicio de utilización de un medio de transporte. Los fletes en el transporte internacional son calculados de forma diferente dependiendo del modo de transporte.

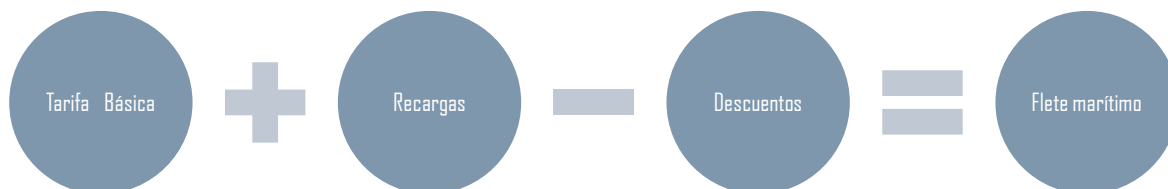
En el **transporte marítimo**, diferentes factores influyen en el flete, tales como la naturaleza y característica de la mercancía, la rapidez, el riesgo, el factor de estiba (**relación entre el espacio en metros cúbicos y el peso en toneladas métricas que ocupa en bodega**), así como los gastos portuarios 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 costo. Existen también las denominadas temporadas "altas" de acuerdo a la demanda y temporalidad.

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:

- **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 (FCL) un nivel de flete marítimo básico por contenedor 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.
- **Transporte marítimo de "puerto 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 y una tarifa de cinco partes que incorpora el flete terrestre en origen, gastos de terminal en puerto de embarque, flete marítimo, gastos de terminal en 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.
- **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.**
- **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.**

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*).



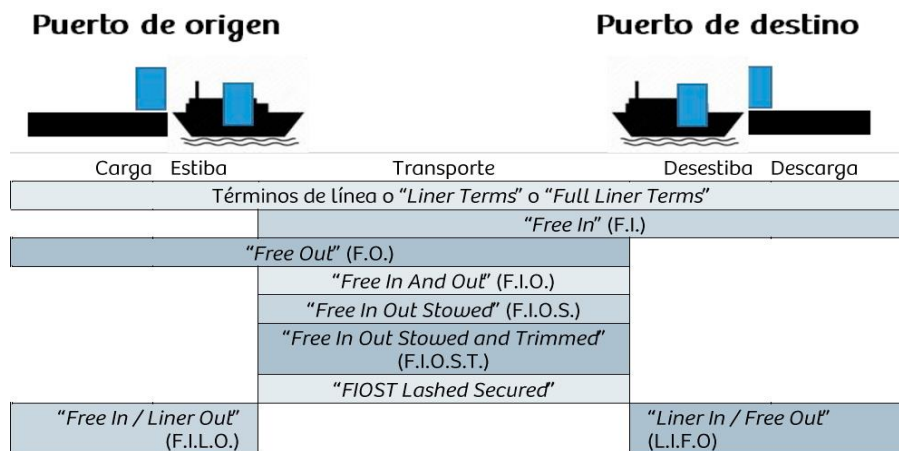
Cuando el exportador solicita la cotización del flete marítimo, puede hacer referencia a un flete "All-in" (A.I. o *All inclusive*), donde no se incluye por separado recargos al flete, ya que se consideran incluidos en el flete marítimo. En el compendio de costos logísticos se encuentra el detalle de estos factores y ejemplos del cálculo.

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, entre otros. 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:

- **Términos de Línea o "Liner Terms" o "Full 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.
- **"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.
- **"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.
- **"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 comprende sólo el transporte, no involucra la carga y estiba en el puerto de embarque ni tampoco la desestiba y descarga en el puerto de destino.
- **"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 desestibarla en la bodega del buque, libre de riesgo, responsabilidad, y costo para el porteador.
- **"Free In Out Stowed and Trimmed" (F.I.O.S.T.):** 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.
- **"FIOST Lashed Secured":** es una extensión del FIOST, agregándole el trincado y asegurado de la carga para seguridad en la navegación.

- **"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.
- **"Liner In/Free Out": (L.I.F.O):** es posible asignar al usuario sólo el costo de descarga, o descarga / desestiba, o descarga/ desestiba / destrincado.

En resumen, 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: costos de carga, estiba, estiba en bodega, trincado, transporte, destrincado, desestiba en bodega, desestiba y/o descarga.



El pago de los fletes suele ser de tres tipos:

Flete Preparado (Prepaid):
cancelado antes del embarque.

Flete Por Cobrar (Collect):
cancelado en destino por quien recibe la mercancía.

Flete de Retorno (Return):
que lo pago el que contrató el transporte y tiene derecho de la mercancía

En el **transporte aéreo**, el flete es el precio que paga el usuario por el transporte de las mercancías por vía aérea y en aeronave desde un aeropuerto de origen hasta otro distinto de destino, cubriendo sólo el vuelo de la aeronave. Los demás costos incurridos por cuenta del usuario en virtud del contrato de transporte aéreo hasta que la carga se coloque en la bodega de la aeronave en el aeropuerto de origen o desde que se retire de ésta en el aeropuerto de destino, se cobran adicionalmente la aerolínea, sus agentes o por los propios prestadores de servicios aeroportuarios (agente de carga, terminal, entre otros) ya sea en la propia Carta Porte Aérea o por separado.

Además de los costos directamente relacionados con el contrato de transporte aéreo, pueden generarse otros costos adicionales a fin de dejar la mercancía disponible para su entrega.

Cuando el usuario lleva su carga directamente a la aerolínea, la aerolínea determina el flete aéreo. Cuando el usuario recurre a un agente de carga para embarcar su carga, será dicho agente de carga el encargado de liquidar el flete. El cálculo del flete aéreo puede efectuarse según el **peso bruto del embarque o bien por el volumen del mismo**. También puede aplicarse en base a unidades de valor o unidades de espacio dentro de avión.

En el compendio de costos logísticos se encuentra el detalle de las unidades de tarificación y ejemplos del cálculo.

En el **transporte terrestre por carretera**, el flete se da en base a la estrategia de fijación de precios del transportista, sea por costeo o valor. Los precios que usualmente fijan los transportistas por servicios de movilización de carga pueden ser de varios tipos, entre los que resaltan:

- **Precio por entrega:** los compradores del producto reciben una cotización que incluye no solo el costo de transporte, sino también, el costo de embarcar y descargar la mercadería e internarla en el almacén del consignatario de destino. En este caso los vendedores del producto pueden negociar con los compradores quien cubrirá los costos de entrega.
- **Precios por zona:** este método de fijación de precios categoriza las regiones geográficas en zonas logísticas. Cada zona de destino tendrá un precio particular en función de los costos asociados a la entrega de la mercadería en dicho lugar. Dependiendo de la ubicación del consignatario o receptor de la carga, el transportista aplicará un precio; diferenciado incluso para zonas que estén a distancia muy similar. Dentro de este sistema de precios se incorporan elementos no convencionales que impactan en el precio.
- **Precios desde punto base:** sistema en el que el generador de carga establece como puntos de origen, uno o más puntos de recojo de carga (una fábrica, un centro de distribución, un puerto, una plataforma logística, entre otros). En consecuencia, los transportistas están obligados a recoger las mercaderías en dichos lugares y considerarán su costo de posicionamiento en el precio de sus servicios. Aquí están considerados los costos de los fletes internacionales de un punto en origen hasta frontera o en su defecto al país destino, de acuerdo al tipo de contrato que efectúen.
- **Descuentos por cantidad:** pueden ser acumulativos o no acumulativos. Los descuentos acumulativos pueden aplicarse en basados en la cantidad de veces que un usuario contrata el servicio en un periodo determinado. Los descuentos no acumulativos se aplican a cada servicio en particular en función del volumen del lote de carga a transportar, el número de vehículos que el usuario desea emplear, el número de viajes que se van a realizar, entre otros.

2.2. Seguros de carga

La mercadería se podrá proteger mediante el Seguro de Carga. En el seguro de carga el asegurador asume la responsabilidad por los daños u pérdidas que puedan ocurrir durante el traslado de la carga por un modo de transporte o durante su manipuleo en los puntos de ruptura de la unidad de carga o en las interfaces (transbordos) a cambio del pago de una prima.

En este tema se dan dos causas de pérdida de la carga:

- **Fortuitas:** producto del mal tiempo, la geografía (obstáculos en las vías), por ignición espontánea, etc.
- **Previsibles:** Son pérdidas que pueden evitarse mediante ciertas prácticas en el manejo de la carga (embalaje, manipuleo, protección contra el agua y la humedad, etc.). Estas a su vez pueden ser debidas a: robos, manipuleo y estiba y pérdidas por agua salada o dulce.

Tipos de Averías

- **Avería Particular:** Casos fortuitos y los asumen los bienes sobre los cuales ocurre. Ejemplos cuando la mercadería se rompe, se mancha, etc. Por agua u otros productos durante el transporte.
- **Avería Gruesa:** Es una pérdida voluntaria. Ocurre, por ejemplo, cuando se debe eliminar la mercadería para salvar una nave. En este caso la pérdida es sufragada por todas las partes.
- **Guerra y/o huelga:** Ambas están excluidas en las pólizas comunes, sin embargo, se pueden incluir bajo las cláusulas del sistema británico o francés.

Duración y Cobertura de la Póliza de Seguro

- **Póliza por Viaje o Póliza Individual:** Cubre un solo viaje, desde el momento del embarque. Puede incluir transbordos si se estipula en el contrato.
- **Póliza Flotante:** Establece las condiciones generales del seguro, sin estipular los aspectos particulares de cada envío que se pretende cubrir. El asegurado tiene la obligación de informar las características de cada embarque.
- **Póliza Abierta:** Similar a la póliza flotante pero no requiere de expedición de una póliza formal. El asegurado tiene el derecho a solicitarla especialmente cuando se presenta una disputa.

Factores a considerar al momento de contratar una póliza de seguro:

- **Los Riesgos:** Se debe determinar la probabilidad de ocurrencia del posible riesgo, el nivel de daño que pueda darse y la responsabilidad del transportador.
- **Valor de la Carga:** Se toma en cuenta el principio indemnizatorio, es decir, que lo que se reciba por el reclamo evite perjuicios económicos al asegurado. En este punto es importante la determinación del valor asegurado. Este valor debe ser equivalente al valor de la carga, de ningún modo este valor debe estar subvaluado o sobrevaluado, pues en el primer caso significaría pagar un sobre costo y en el segundo no recibir lo suficiente en caso de un siniestro.

Referencias bibliográficas

CASTELLANOS RAMÍREZ, Andrés (2009) Manual de gestión logística del transporte y distribución de mercancías. Colombia: Ediciones Uninorte ([https://www.academia.edu/24339874/Manual de gestion logistica del transporte distribucion de mercancías?auto=download](https://www.academia.edu/24339874/Manual_de_gestion_logistica_del_transporte_distribucion_de_mercancias?auto=download)) (páginas 22, 32-54, 69 - 71)

COMISIÓN DE PROMOCIÓN DEL PERÚ PARA LA EXPORTACIÓN Y EL TURISMO (PROMPERÚ) (2012) Servicios al Exportador. Guía Exportadora. Perú: PROMPERU (<https://repositorio.promperu.gob.pe/server/api/core/bitstreams/de3350ca-ec21-4834-8933-20103c85a08f/content>) (página 32-33)

COMISIÓN DE PROMOCIÓN DEL PERÚ PARA LA EXPORTACIÓN Y EL TURISMO (PROMPERÚ) (2017) Manual Planex: Plan de Negocio Exportador. Perú: PROMPERU (<https://repositorio.promperu.gob.pe/bitstreams/80086b46-6136-4eea-8be7-272804ec926e/download>) (páginas 146 – 148)

KOREAN AIR CARGO (2027) Container (https://cargo.koreanair.com/eng/InterNet/campus/campus_uld01.jsp?menu1=m3&menu2=m03-1)

MINISTERIO DE COMERCIO EXTERIOR Y TURISMO (MINCETUR) – BANCO MUNDIAL (2016) Análisis de los costos marítimos y portuarios. Perú: MINCETUR (https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/31318/21945_Costos_Portuarios_Maritimos_Peru.pdf20180706-19116-1mw7257.pdf?v=1576255135)

MINISTERIO DE COMERCIO EXTERIOR Y TURISMO (MINCETUR) (2013) Colección Promoviendo Exportación. Guía N° 8 Transporte y Logística Internacional. Perú: MINCETUR (<https://repositorio.promperu.gob.pe/server/api/core/bitstreams/09fc58dc-2a61-46cf-a703-27471040f20d/content>) (páginas 40 – 46)

MINISTERIO DE COMERCIO EXTERIOR Y TURISMO (MINCETUR) (2013) El ABC del Comercio Exterior. Guía de capacidades gerenciales de comercio exterior. Volumen I. Perú: MINCETUR (http://www.acuerdoscomerciales.gob.pe/Documentos/manuales/guia_de_capacidades_gerenciales_w.r.pdf) (páginas 27, 29, 33 – 34)

MINISTERIO DE COMERCIO EXTERIOR Y TURISMO (MINCETUR) (2013) El ABC del Comercio Exterior. Guía del Exportador. Volumen III. Perú: MINCETUR (https://www.acuerdoscomerciales.gob.pe/Documentos/manuales/guia_practica_del_exportador_wr.pdf) (páginas 82 - 84)

MINISTERIO DE COMERCIO EXTERIOR Y TURISMO (MINCETUR) (2015) Guía de Orientación al Usuario de Transporte Acuático. Segunda Edición. Perú: MINCETUR (https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/31345/21971_Guia_Transporte_Acuatico_13072015.pdf20180706-19116-9rpp6p.pdf?v=1576280137) (páginas 10 – 22, 30 – 32)

MINISTERIO DE COMERCIO EXTERIOR Y TURISMO (MINCETUR) (2015) Guía de Orientación al Usuario de Transporte Aéreo. Segunda Edición. Perú: MINCETUR (https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/31346/21972_Guia_Transporte_Aereo_13072015.pdf20180706-19116-4vq970.pdf?v=1576280016) (páginas 8 – 9, 12 – 17, 19 – 21, 33)

MINISTERIO DE COMERCIO EXTERIOR Y TURISMO (MINCETUR) (2015) Guía de Orientación al Usuario de Transporte Terrestre. Segunda Edición. Perú: MINCETUR (https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/300376/d31347_opt.pdf) (páginas 13 – 19, 27 – 28)

TIBA (2017) Glossary shipping terms (<https://www.tibagroup.com/glossary-shipping-terms/>)

TRANPACK (2017) What are the standard pallet size dimensions? (<https://www.tranpak.com/faq/standard-pallet-size-dimensions/>)


Sobre PROMPERÚ


La Comisión de Promoción del Perú para la Exportación y el Turismo-PROMPERÚ tiene como objetivo posicionar al Perú en el mundo a través de la promoción de su imagen, sus destinos turísticos y sus productos de exportación con valor agregado, contribuyendo al desarrollo sostenible y descentralizado del país.


En el campo de las exportaciones PROMPERÚ ofrece una amplia gama de servicios que promueven la internacionalización de las empresas peruanas:

- Orientación e información: servicios de orientación personalizada e información especializada sobre exportaciones e internacionalización empresarial.
- Capacitación: la más variada oferta de talleres y seminarios sobre comercio internacional que le permitirán fortalecer y ampliar sus conocimientos para exportar.
- Asistencia empresarial: asistencia técnica especializada y herramientas de adaptación del producto, gestión empresarial, facilitación y calidad que le permitirán dar el gran salto hacia la exportación de sus productos y servicios.
- Promoción: herramientas de promoción y contacto con compradores internacionales que permitirán ampliar su cartera de clientes con una mayor exposición de sus productos.

Contáctanos

 Plataforma de atención al exportador
[Av. Jorge Basadre 610 - San Isidro - Lima – Perú](#)

 WhatsApp: (+51) [990 060 194](tel:990060194)

 Aló Exportador: (+51) [604-5601](tel:6045601) | [604-5602](tel:6045602)

 Correo electrónico: exportaciones@promperu.gob.pe

 TelExportemos: solicita una cita virtual en <https://bit.ly/3rtjSQh>

 <https://www.facebook.com/promperu>

 <https://www.youtube.com/@promperu>

 <https://twitter.com/Promperu>

www.promperu.gob.pe

