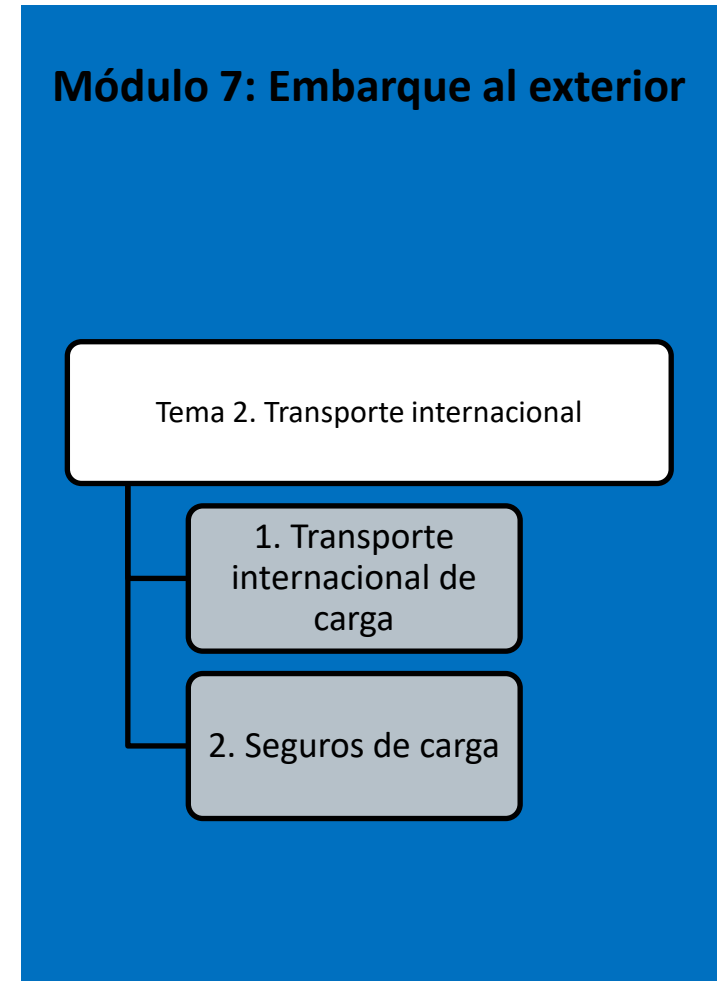
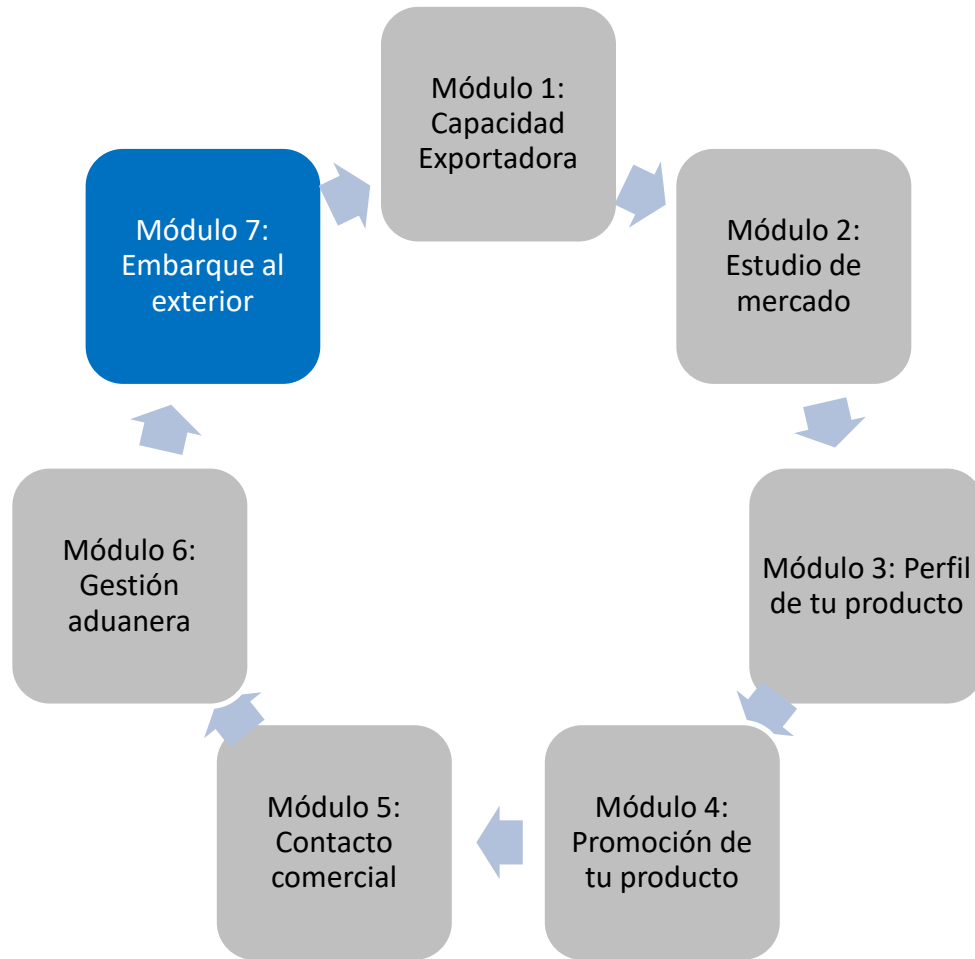


Módulo 7: Embarque al exterior

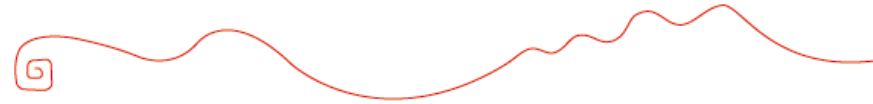
Tema “Transporte internacional”

Transporte internacional

¿Dónde nos encontramos en el curso?



Transporte internacional



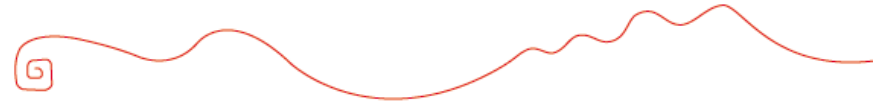
Objetivo general

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 de aprendizaje

- 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 y 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.

Transporte internacional



Transporte marítimo internacional

Carácter internacional

- Es prácticamente el único medio económico de transportar grandes volúmenes de mercancías entre puntos distantes geográficamente.

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.

Flexibilidad

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

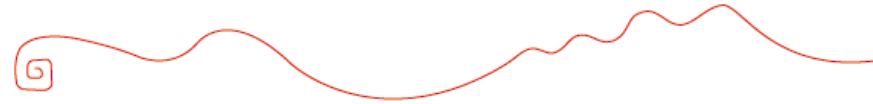
Competencia

- 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.

Versatilidad

- Por los diferentes tipos de buques adaptados a todo tipo de cargas.

Transporte internacional



Transporte marítimo internacional: buques



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.

Transporte internacional

Transporte marítimo internacional: buques



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.

Transporte internacional



Transporte marítimo internacional: buques



Buques portacontenedores – Full Container Ship

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.

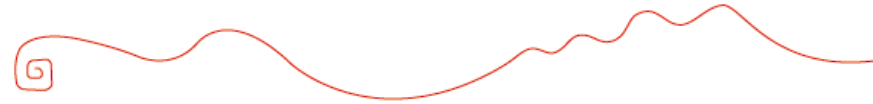


Buques Graneleros – Bulk Carriers: Los graneleros son buques de una sola cubierta destinados al transporte de cargas a granel, y precisamente de acuerdo con la carga que transportan y los requerimientos de estabilidad del buque se pueden diferenciar de cerealeros y mineraleros.

Existen buques graneleros de prácticamente todos los tamaños, aunque generalmente se identifican los siguientes grupos:

- **Handysize:** 10000 – 35000 toneladas de porte bruto.
- **Handymax:** 35000 – 50000 toneladas de porte bruto.
- **Panamax:** 50000 – 80000 toneladas de porte bruto.
- **Capesize.**

Transporte internacional



Transporte marítimo internacional: buques



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 600000 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 – Liquefied Petroleum Gas y LNG – Liquefied Natural Gas.

Transporte internacional



Transporte marítimo internacional

Transporte marítimo de línea regular	Transporte marítimo de régimen de fletamentos
<ul style="list-style-type: none">• 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 fijadas de antemano.• Cobran normalmente lo que se llama “liners terms”.• Adecuado para la carga general y contenedorizada.	<ul style="list-style-type: none">• 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.• 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.

Transporte internacional



Transporte marítimo internacional: operadores

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.

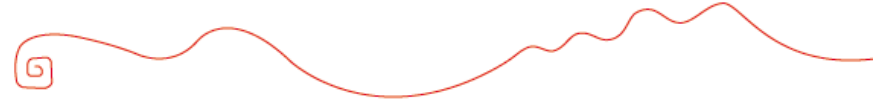
Agencia general

- 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 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.

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.

Transporte internacional



Transporte marítimo internacional: operadores

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.

Usuario o “shipper”

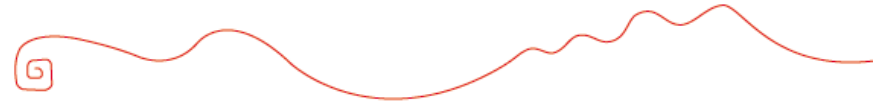
- Se trata del Cargador, quien es el exportador o el importador responsable del embarque de la mercancía que suscribe el contrato de transporte marítimo con el porteador.

Terminal portuario y extraportuario

- Depósitos temporales.

“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.

Transporte internacional



Transporte marítimo internacional: bill of lading

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.

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

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

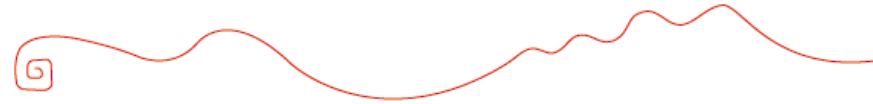
B/L Limpio (clean)

- 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.

B/L Sucio (dirty)

- Se consignan reservas u observaciones con respecto al estado y condición de las mercancías.
- 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.

Transporte internacional



Transporte marítimo internacional: bill of lading

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 para 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 embarcada.

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.

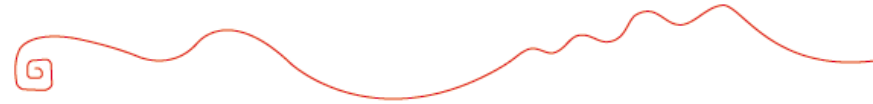
A la orden

• Permite su transmisión por endoso como su negociación en banca.

B/L Al Portador

• No se especifica al consignatario considerándose como tal al tenedor.

Transporte internacional



Transporte aéreo internacional

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

Facilidad de control y seguimiento.

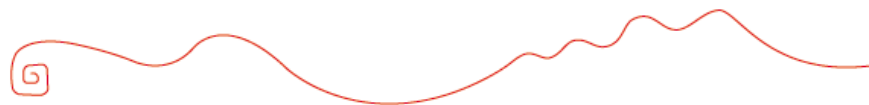
Seguridad.

Reserva de espacio.

Facilidad de transbordo.

Internacionalidad en la utilización.

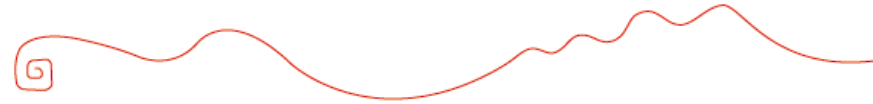
Transporte internacional



Transporte aéreo internacional

Transporte aéreo regular	Transporte aéreo no regular
<ul style="list-style-type: none">• De uso público.• Se realiza con sujeción a frecuencias, itinerarios y horarios prefijados.• Constituye una serie que pueda reconocerse fácilmente como sistemática.	<ul style="list-style-type: none">• 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.

Transporte internacional



Transporte aéreo internacional: operadores

Transportista

- Es el Explotador Aéreo, quien es una persona natural o jurídica 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.

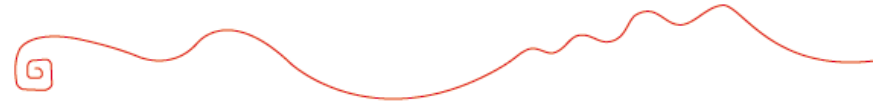
Terminal de carga

- 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 a la custodia temporal de la carga y correo transportada por vía aérea.
- Son considerados depósitos temporales donde ingresa, sale o permanece la mercancía hasta que se hayan culminado los trámites del despacho aduanero o la autoridad aduanera autorice su salida (levante); manteniendo el administrador la responsabilidad de dicha mercancía.

Transporte internacional



Transporte aéreo internacional: airway bill

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.

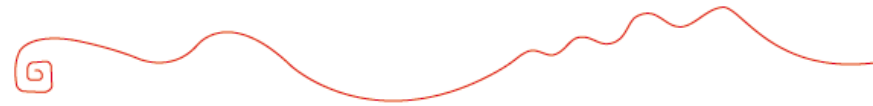
Se trata de la factura por el flete y los cargos cobrados por la aerolínea.

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.

Transporte internacional



Transporte de carga por carretera

Unidades tractoras

- Se clasifican según el peso bruto vehicular.
- 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).
- Vehículos pesados (N3: vehículos con peso bruto vehicular mayor que 12 toneladas).

Tráiler de carga

- Vehículo no motorizado diseñado para ser arrastrado por una unidad tractora.
- Los tipos de tráileres son remolque o semirremolque.
- Se clasifican según el peso bruto vehicular:
 - 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).
 - Vehículos pesados (04: vehículos con peso bruto vehicular mayor que 10 toneladas).

Transporte internacional

Aspectos a considerar para elegir la modalidad de transporte

1. Carga a ser transportada

i. Características

- i. Tipo de carga (general o a granel).
- ii. Naturaleza (perecible, 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).

Transporte internacional

Aspectos a considerar para elegir la modalidad de transporte

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.

Transporte internacional

Aspectos a considerar para elegir la modalidad de transporte

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.

Transporte internacional

Ventas y desventajas de cada modalidad de transporte

Modo de transporte	Ventajas	Desventajas
Marítimo	<p>Capacidad: Tienen un alto volumen de carga.</p> <p>Competitividad: Fletes más bajos por el alto volumen de carga.</p> <p>Flexibilidad de carga: 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>Logística: 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>

Transporte internacional



Unitarización de la carga: paletas



Agrupar en una sola unidad de carga los bultos cargados sobre su plataforma

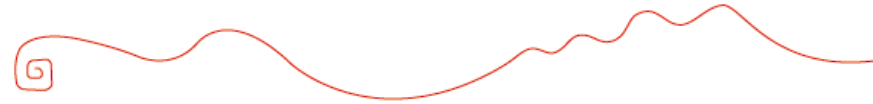


Aceleran la manipulación y simplifican los conteos



Facilita el transporte de la carga, los almacenajes y distribución de los productos

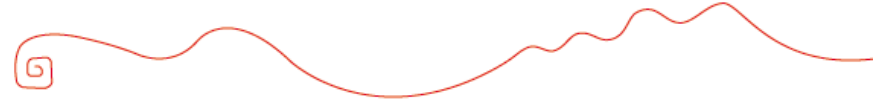
Transporte internacional



Unitarización de la carga: paletas

Dimensiones en milímetros (ancho x largo)	Dimensiones en pulgadas (ancho x largo)	Región donde es más usado
1016 x 1219	40.00 x 48.00	América del Norte
1000 x 1200	39.37 x 47.24	Europa y Asia
1165 x 1165	45.90 x 45.90	Australia
1067 x 1067	42.00 x 42.00	América del Norte, Europa y Asia
1100 x 1100	43.30 x 43.30	Asia
800 x 1200	31.50 x 47.24	Europa

Transporte internacional



Unitarización de la carga: paletas

- **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.

Transporte internacional



Unitarización de la carga: contenedores



Recipiente de transporte, que tiene una calidad duradera y suficientemente resistente para permitir su uso repetitivo

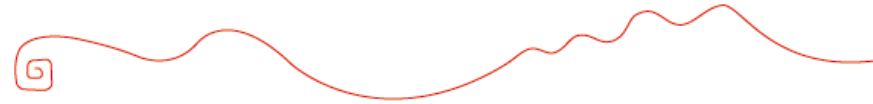


Especialmente concebido para facilitar el transporte de las mercancías, sin rotura de la carga, por uno o varios medios de transporte



Están provistos de dispositivos que hacen fácil la manipulación, principalmente cuando son transbordados de un medio de transporte a otro

Transporte internacional



Unitarización de la carga: contenedores (marítimo)



“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 Cube” (20 pies)
- Contenedor “High Cube” (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.

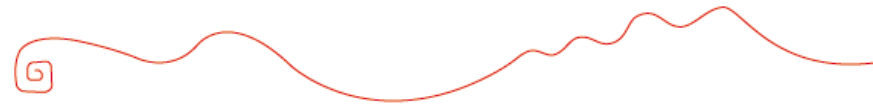
Se le conoce también como Flat Rack y puede ser de 20 o 40 pies.



“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.

Transporte internacional



Unitarización de la carga: contenedores (marítimo)



“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.

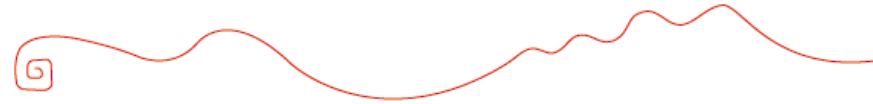
Pueden ser de 20 o 40 pies.



“Tank” (Cisternas): para transportar líquidos.

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

Transporte internacional



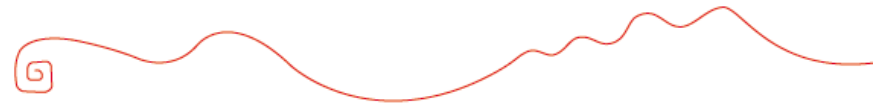
Transporte marítimo

FCL (*Full Container Load*)
Contenedor lleno de carga 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.

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).

Transporte internacional



Unitarización de la carga: contenedores (aéreo)



“General cargo container”: utilizado para transporte general.



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

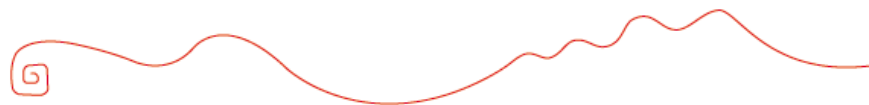


“Garment container”: utilizado para transporte general y prendas de vestir.



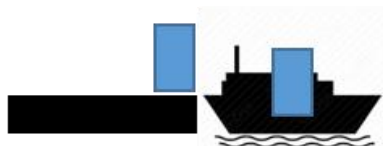
“Horse stall container”: utilizado para transporte caballos o animales en pie.

Transporte internacional

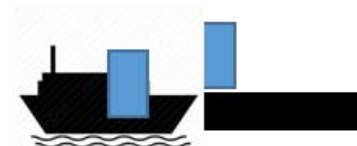


Transporte marítimo: cálculo de fletes

Puerto de origen



Puerto de destino



Carga Estiba

Transporte

Desestiba Descarga

Términos del línea o "*Liner Terms*" o "*Full Liner Terms*"

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

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

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

"*Free In Out Stowed*" (F.I.O.S.)

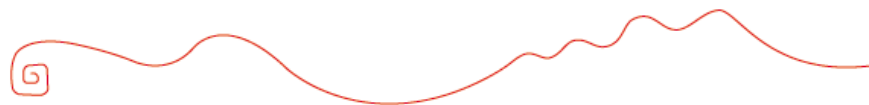
"*Free In Out Stowed and Trimmed*"
(F.I.O.S.T.)

"*FIOST Lashed Secured*"

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

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

Transporte internacional



Transporte marítimo: cálculo de fletes

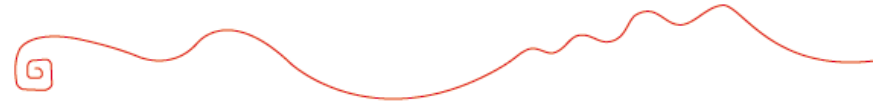
En el transporte regular de línea, la Tarifa básica se determina según el peso o volumen, de acuerdo a lo que más convenga a la línea naviera (el mayor).

Factor de Estiba:

**1 Tonelada Métrica (TM) = 1 Metro Cúbico
(m³)**

- $1\text{m}^3 = 1\text{ TM}$
- $2,240\text{ lbs} = 40\text{ pies}^3$

Transporte internacional



Transporte aéreo: cálculo de fletes

En el transporte aéreo, el cálculo del flete según el peso o volumen de la carga, de acuerdo a lo que más convenga a la línea aérea. El factor utilizado es de 6,000 centímetros cúbicos por kilo. Si el embarque sobrepasa este máximo, entonces el cálculo del flete deberá hacerse según el volumen del mismo



Peso bruto del
embarque

- $6\text{m}^3 = 1 \text{ TM}$
- $2,205 \text{ lbs} = 247 \text{ pies}^3$

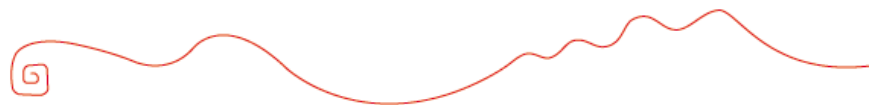


Volumen del mismo

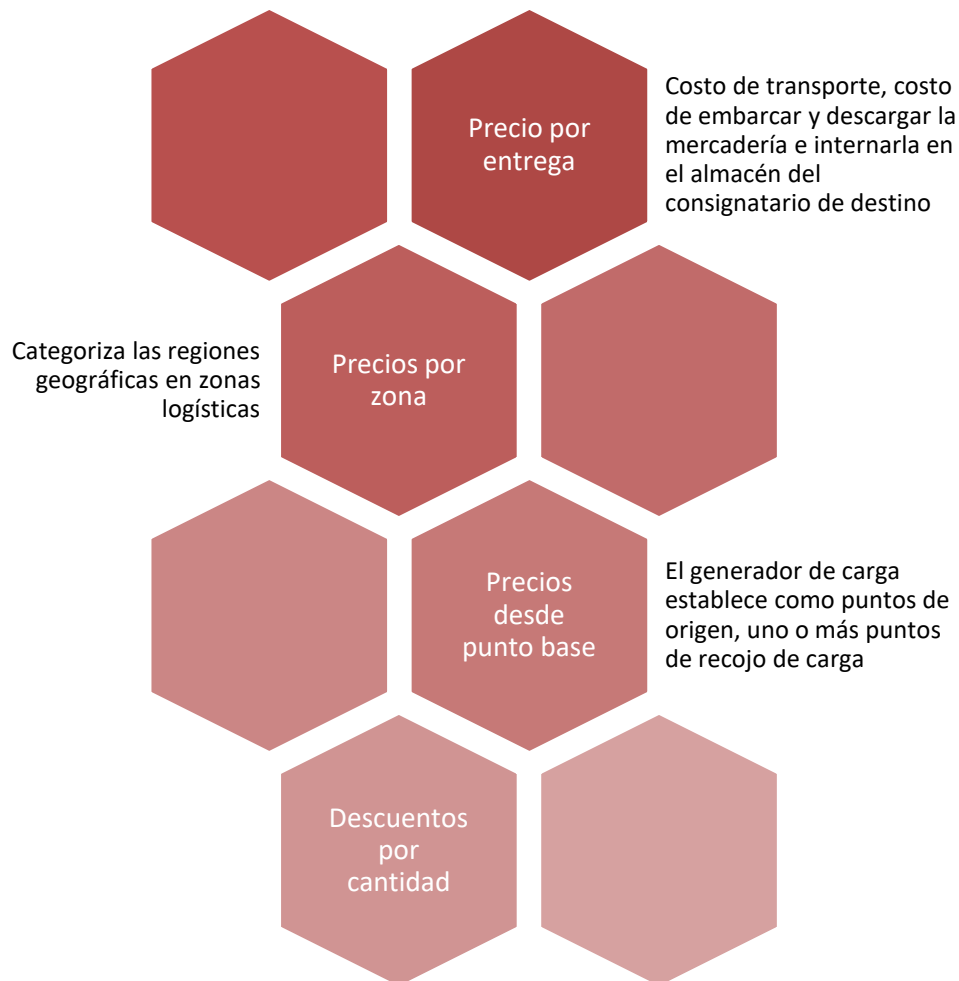
Peso Volumen: largo x ancho x altura (centímetros)

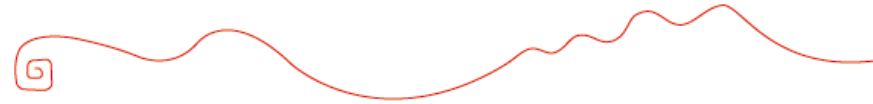
6,000

Transporte internacional



Transporte por carretera: cálculo de fletes





Seguros 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.

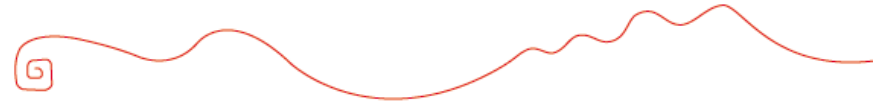
Causas FORTUITAS

- Producto del mal tiempo, la geografía (obstáculos en las vías), por ignición espontánea, etc.

Causas 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.

Transporte internacional



Seguros de carga: tipos de avería

Avería Particular

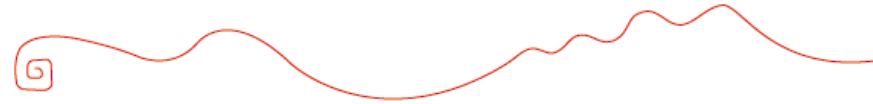
- Casos fortuitos y los asumen los bienes sobre los cuales ocurre.
- Ejemplos cuando la mercadería se rompe, se mancha, etc. por agua u otros productos durante el transporte.

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.



Seguros de carga: 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.

Contáctanos

Plataforma de atención al exportador

Av. Jorge Basadre 610 - San Isidro - Lima - Perú

WhatsApp (+51) 990060194

Aló Exportador (01) 604-5601 | 604-5602

Correo electrónico exportaciones@promperu.gob.pe

