

Módulo 3. Transporte internacional

A. Los agentes

- El agente de aduanas
- La empresa estibadora
- El agente consignatario de buques
- El transitario

B. Los procesos

- La inspección física de la mercancía
- El proceso de despacho aduanero de mercancías
- El E.D.I. en el sistema portuario español
- Movimiento del contenedor en la terminal
- El contenedor de mercancía
- El transporte terrestre

C. Las tarifas y precios

- Las tarifas empresariales máximas
- El terminal handling charge
- Las conferencias marítimas de fletes
- Los Incoterms
- Los medios de pago

Bibliografía

A. Los agentes

El Agente de Aduanas

Marco legal

En cuanto a la definición y regulación de la profesión, el texto fundamental en esta materia es el Real Decreto de 21 de Mayo de 1.943, cuyo desarrollo por Orden Ministerial de 19 de Julio de 1.943 contenía el Reglamento regulador de las funciones que correspondía ejercitar a los Agentes y Comisionistas de Aduanas, como asimismo el Estatuto para el régimen de los Colegios Oficiales de los mismos.

A partir de aquí, son numerosas las disposiciones que han incidido en el Estatuto profesional de este colectivo, ya sea a modo de aclaración, reforma o complemento de la citada anteriormente. De entre ellas debemos destacar la Orden Ministerial de 22 de Febrero de 1.966 por la que se fijan los requisitos necesarios para ser designado Agente de Aduanas y que constituye hoy en día la principal fuente legal de la profesión.

Finalmente, hay que señalar que, a nivel europeo es el Código Aduanero Comunitario (Reglamento 2913/92 del Consejo de 12 de Octubre de 1.992) el que recoge en sus disposiciones la figura del Agente de Aduanas hasta el punto de establecer su responsabilidad tributaria según actúe por cuenta propia o de tercero.

Definición

Es la persona física o jurídica facultada, por cuenta de terceros, para realizar los trámites de despacho de la mercancía ante la Aduana, en operaciones de importación, exportación y tránsito.

Funciones y responsabilidades

Las funciones del Agente de Aduanas están íntimamente relacionadas con el proceso de despacho aduanero de la mercancía. VER CAPÍTULO 7: EL PROCESO DE DESPACHO ADUANERO DE LA MERCANCÍA. Por lo tanto, debido a la amplitud de este proceso, a continuación procederemos a explicar sus funciones y responsabilidades de forma más resumida:

- Presentar ante la Aduana la documentación necesaria para despachar la mercancía (Documento Único Aduanero - DUA -, factura comercial, certificado de origen, packing list, etc). VER GLOSARIO.
- Realizar los trámites para aquellas mercancías que estén sujetas a reconocimiento físico y que figuran en el manual llamado TARIC. Dichas mercancías deben ser presentadas a trámite ante los correspondientes Servicios Oficiales de inspección que procedan, los cuales, ordenarán o no la inspección física de la mercancía, en virtud de las atribuciones que les son encomendadas. VER CAPÍTULO 6: LA INSPECCIÓN FÍSICA DE LA MERCANCÍA. Estos trámites son:
 1. Presentar el SOLICITO DE INSPECCIÓN ante los diferentes Organismos, para que éstos, procedan o no, al reconocimiento físico de la mercancía, puesto que, hay casos, en los que sólo se hace documental.
 2. Estar presente, en representación del propietario de la mercancía, en el acto de la inspección física, que en ocasiones se limitará a una inspección visual y en otras requerirá la toma de muestras.
 3. Atender los requerimientos de los diferentes Servicios de Inspección.
- Atender los requerimientos de la Aduana en el caso de que ésta quiera hacer uso de su facultad y ordene la Inspección Física de la mercancía, acto en el que igualmente estará presente.
- Abonar, en nombre del propietario de la mercancía:
 1. Los Aranceles . En Canarias, se paga actualmente el 50 % de la Tarifa Exterior Común (TEC); en el año 1997 se pagará el 60 %, y así sucesivamente irá aumentando cada año un 10 %, hasta quedar totalmente armonizado en el año 2001, año en el que liquidará el 100 % igualando así al resto de los Países de la Unión Europea en materia de Aranceles.
 2. A.P.I.C. (Arbitrio sobre la Producción e Importación en Canarias).
 3. I.G.I.C. (Impuesto General Indirecto Canario) .
 4. Y cuantos devengos procedan, así como, siempre que se negocie con el cliente, los gastos del consignatario del buque (Flete, descarga, T3,

conexión a red en caso de contenedores frigoríficos,...), y del cual recibirá el documento llamado ENTRÉGUESE, que le faculta para retirar la mercancía del muelle.

- El Agente de Aduanas obtiene de la Administración (tanto de Aduanas como de la Consejería de Hacienda) una copia cumplimentada del DUA, (ejemplar nº9), denominada LEVANTE, que permite la salida del recinto aduanero. Con ambos documentos y el entréguese, anteriormente mencionado, el transportista podrá sacar la mercancía del recinto portuario.

Para acortar los tiempos de despacho aduanero, es importante la celeridad en su actuación, tanto del Agente de Aduanas como del Agente Consignatario de Buques, ya que dicho proceso será más ágil cuanto antes sea presentada ante la Aduana la documentación necesaria una vez se haya abierto el plazo para ello.

Es, por consiguiente, un derecho para el cliente y un deber para el Agente de Aduanas y para los demás organismos y actores implicados, que, sin sobre coste alguno, el despacho aduanero se agilice en lo posible, respetando siempre, como es lógico, las normativas y reglamentaciones que afecten a dicho proceso.

En los últimos tiempos, este colectivo profesional está instalando Sistemas Electrónicos de transmisión de datos que les permita agilizar los trámites de despacho de las mercancías. VER CAPÍTULO 8: EL E.D.I. EN EL SISTEMA PORTUARIO ESPAÑOL.

Los Agentes de Aduanas se agrupan, en la Provincia en el:

COLEGIO OFICIAL DE AGENTES Y COMISIONISTAS
DE ADUANAS DE LAS PALMAS
C/ Luis Morote, Nº 6
35007 LAS PALMAS G.C.
Tels:(928) 22 41 59
Fax: (928) 26 31 18

La colegiación es obligatoria para todos los Agentes de Aduanas.

Tarifas

Las tarifas por los servicios que prestan los Agentes de Aduanas tienen las siguientes características:

- Son tarifas oficiales, recogidas en una Orden Ministerial de fecha 13 de Enero de 1984, publicada en el B.O.E. nº 22 de fecha 26-01-84.
- Tienen carácter de tarifas máximas, es decir, que lo que fijan son importes máximos no sobrepasables en ningún caso.
- Se aplican en concepto de remuneración por la intervención que les está asignada en las operaciones aduaneras de despacho de mercancías.
- No están relacionadas, en ningún caso, con la manipulación de la mercancía, ni los gastos derivados de la Inspección el Contenedor.

El Agente de Aduanas, además de su función específica, puede efectuar al mismo tiempo y por cuenta del receptor/cargador, la verificación y control sobre operaciones de manipulación y de acondicionamiento de mercancías desde su llegada a puerto

hasta su ulterior destino, facturación, reexpedición, contratación de transportes o fletes, etc. En estas operaciones, el receptor de la mercancía le puede exigir la clara diferenciación entre los conceptos de facturación, ya que para ello aplica tarifas específicas, aprobadas por su Consejo General el 2 de Julio de 1985, al amparo de lo dispuesto en la O.M. de 13 de Enero de 1984. Dichas tarifas no son de aplicación obligatoria.

En ocasiones, y cada vez más a partir de la entrada en vigor del Mercado Único Europeo, que ha supuesto una importante reestructuración del sector, el Agente de Aduanas actúa, al mismo tiempo como transitario, por lo que, cuando esto ocurra, el dueño de la mercancía estará asimismo en disposición de exigir el desglose y la clara expresión de los conceptos de facturación.

La Empresa Estibadora

Marco Legal

En base al Real Decreto Ley 2/1986 de 23 de Mayo, La Junta del Puerto de La luz y Las Palmas aprobó el 22 de Septiembre de 1988, el Pliego de Cláusulas de Explotación del Servicio Público de Estiba y Desestiba de buques publicado en el Boletín Oficial de la Provincia de Las Palmas el 21 de Diciembre de 1988, y que define como objeto del contrato en su Cláusula primera: "La gestión, en régimen de concesión, del servicio público de estiba y desestiba de buques en el Puerto de La Luz y Las Palmas".

Las labores de carga, descarga, estiba, desestiba y transbordo de mercancías objeto de tráfico marítimo en los buques y dentro de la zona portuaria, son considerados servicios portuarios según la Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en su artículo 66, apartado 2.

Definición

La empresa estibadora es la encargada de llevar a cabo las operaciones portuarias de manipulación de las mercancías. (Generalmente, es titular de una concesión administrativa otorgada por la Autoridad Portuaria correspondiente, que le faculta para utilizar, con carácter exclusivo, un espacio situado a borde de muelle, en el que realiza sus trabajos). Por ser la operadora de una determinada terminal, en ocasiones se usa indistintamente la denominación «terminal portuaria» para referirse a ella.

Funciones y responsabilidades

Las principales operaciones de manipulación de la mercancía son las siguientes:

EN EL EMBARQUE:

1 Recepción --> 2 Carga --> 3 Estiba

EN EL DESEMBARQUE

1 Desestiba --> 2 Descarga --> 3

La empresa estibadora realiza otras muchas operaciones, además de las seis principales arriba citadas, tales como:

- Vaciado y llenado de contenedores (consolidación y desconsolidación)

- Clasificación de mercancías
- Movimientos para posicionamiento en zona de inspección

En el caso de las líneas marítimas regulares, el armador es quien decide en qué terminal se realizarán las operaciones de carga/descarga de sus buques, en función de sus intereses y de la ley de la oferta y la demanda. Por ello, al optar por un armador en concreto, **el importador/exportador QUEDA OBLIGADO a recoger/entregar su carga en la terminal que el armador haya decidido.**

Las empresas estibadores que operan en el Puerto de Las Palmas, forman parte de la:

ASOCIACIÓN DE EMPRESAS CONSIGNATARIAS
Y ESTIBADORAS DE BUQUES DE LAS PALMAS
C/ Tomás Quevedo Ramírez (Edif. de la Autoridad Portuaria), bajo dcha.
35008 LAS PALMAS DE GRAN CANARIA
Tels.: +34 928 46 23 58
Fax: +34 928 46 73 66

Sin embargo, las empresas estibadores que operan en los Puertos de Arrecife y Puerto del Rosario, forman parte de la:

ASOCIACIÓN DE EMPRESAS CONSIGNATARIAS
Y ESTIBADORAS DE BUQUES DE LANZAROTE Y FUERTEVENTURA
C/ José Antonio, n.º 90
35500 ARRECIFE (Lanzarote)
Tels.: +34 928 81 10 19
Fax: +34 928 81 23 63

La adscripción a esta Asociación tiene carácter voluntario, por lo que puede darse el caso de que determinadas empresas estibadores no formen parte de la misma.

Para el ejercicio de sus actividades, las empresas estibadores cuentan con un personal mínimo en situación de relación laboral común, que asegura el perfecto funcionamiento de la estructura básica de la empresa. Sin embargo, las especiales características de las operaciones portuarias (marcadas por la irregularidad en la llegada de buques a puerto), hacen que una empresa no pueda tener permanentemente en su nómina el personal especializado y suficiente para atender las puntas de trabajo que se produzcan, ya que el coste que ello supondría sería imposible de asumir.

Por ello, y para dar cobertura a las necesidades de personal (que fluctúan en función de si han de realizar o no las labores de carga/descarga del buque y manipulación consiguiente de la mercancía y en función del volumen de trabajo a realizar) se ha creado la Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba (SESTIBA) del Puerto de Las Palmas S.A., del Puerto de Arrecife de Lanzarote S.A. y del Puerto del Rosario de Fuerteventura S.A., que es la encargada de proveer parte de la mano de obra para la manipulación de mercancías en los Puertos de Las Palmas.

Tarifas

Dentro de las tarifas que regulan las actividades y servicios prestados por las empresas estibadores, distinguimos:

Las Tarifas reguladas por la Autoridad Portuaria de Las Palmas (Las Tarifas Empresarial Máximas):

- Indican las cantidades máximas que las empresas estibadores están autorizadas a cobrar en concepto de las diferentes manipulaciones a las que se somete la mercancía a su paso por el muelle.
- Son remitidas al Presidente de la Comisión Territorial de Precios de Las Palmas de la Consejería de Industria y Comercio del Gobierno de Canarias para su informe previo, de carácter no vinculante.
- Posteriormente, son aprobadas por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Las Palmas.
- Son publicadas en el Boletín Oficial de la Provincia.

La facturación de los Servicios Públicos de estiba se realiza con arreglo a los conceptos que figuran en las tarifas que se aprueban, o a conceptos similares que permitan su inmediata correspondencia con los tarifados, en impresos normalizados aprobados. Estas facturas son exigidas por el receptor final de la mercancía. Deben conservarse los duplicados de la facturación efectuada, de forma que puedan ser inspeccionados y contrastados por la Administración Portuaria, que tendrá en todo momento acceso a dicha información.

Las Tarifas no reguladas por la Autoridad Portuaria de Las Palmas:

- Referidas a operaciones diversas, las elabora la Asociación de Consignatarios y Estibadoras de buques de Las Palmas, que las remite a sus asociados. Por tanto, son tarifas oficiales.
- Si bien su aplicación no es de obligado cumplimiento, existe el compromiso de respetarlas por parte de las empresas adscritas a la Asociación. Por consiguiente, su aplicación irá en función del vínculo de las empresas a la citada entidad.

Es importante señalar que las empresas estibadores, por lo menos en el caso de las líneas regulares, muy rara vez emiten sus facturas directamente a nombre de los propietarios de la mercancía. Por el contrario, suele ser el Agente Consignatario de Buques, el Agente de Aduanas o el Transitario los que repercuten los gastos de manipulación de las mercancías a los importadores/exportadores.

Publicación de las tarifas del Puerto de Las Palmas

- Las tarifas empresarias máximas de estiba/desestiba, carga/descarga y recepción/entrega de las empresas estibadores de mercancía general, se encuentran en el anuncio Nº 3966 publicado en el Boletín Oficial de la Provincia de Las Palmas Nº 55 de fecha 8 de Mayo de 1991.
- Las tarifas máximas empresarias para las operaciones de recepción, carga y estiba de pallets de productos hortofrutícolas, a aplicar en la Zafra 95/96, se encuentran en el anuncio Nº 14.876 publicado en el Boletín Oficial de la Provincia de Las Palmas Nº 137 de fecha 15 de Noviembre de 1995.
- Finalmente, reseñar que las tarifas empresarias máximas de carga y descarga de Pesca Congelada, las podemos localizar en el anuncio Nº 4.739 publicado en

el Boletín Oficial de la Provincia de Las Palmas Nº 41 de fecha 3 de Abril de 1996, completadas en el anuncio Nº 6.022 publicado en el B.O.P. Nº 53 de fecha 1 de Mayo de 1996.

Publicación de las tarifas de los Puertos de Arrecife y Puerto del Rosario

- Las tarifas máximas de carga/descarga, estiba/desestiba y recepción/entrega de las empresas estibadores representadas por la Asociación de Consignatarios de buques de Arrecife y Puerto del Rosario, se encuentran publicadas en el Boletín Oficial de la Provincia de Las Palmas n.º 66 de fecha 1 de junio de 1990.

Relación de empresas estibadoras

Puerto de Las Palmas

Asociación de Estibadores Canarios, S.A. (ASESCA)
Compañía Trasmediterránea, S.A.
La Luz, Terminal de Contenedores, S.A.
Líneas Marítimas Canarias, S.A.
Naviera Armas, S.A.
Operaciones Portuarias Canarias, S.A. (OPCSA)
Servicios y Medios Portuarios, S.A. (SEMPSA)
Terminal de Carga Rodada Canaria, S.A.

Puerto de Arrecife

Canaria Marítima de Consignaciones, S.A.
Juan Hernández Oliva (Persona Física)
Terporlan, S.L.

Puerto del Rosario

Carmen Gutiérrez Francés (Persona Física)
Juan Hernández Oliva (Persona Física)
Naviera Armas, S.A.
Pedro Antonio Rodríguez Medina (Persona Física)

El Agente Consignatario de Buques

Marco legal

Nuestro Código de Comercio, como la mayoría de las legislaciones, no regula esta figura jurídica, a la que sólo se refiere en algunos preceptos, por lo tanto, su carácter y funciones adolecen, como es fácil comprender, de la precisión que sería de desear.

Sin embargo, los estudiosos y la jurisprudencia, determinan que al consignatario de buques le son de aplicación las prescripciones del Código Civil con respecto al mandato, y del Código de Comercio con respecto a la Comisión Mercantil, más concretamente, se hace referencia a la figura del consignatario en:

- Artículo 578 del Código de Comercio.
- Ley de Contratos de fletamentos de fecha 22 de Diciembre de 1949, en sus artículos 13 y siguientes.

- Artículo 43 y siguientes de las Ordenanzas de Aduanas.

En cuanto a los requisitos necesarios para actuar como Agentes Consignatarios de Buques, éstos están previstos en el artículo 59.2 de la Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que establece la necesidad de aprobar un pliego de condiciones generales, actualmente en fase de redacción por parte de Puertos del Estado y que provisionalmente, se encuentran recogidos en la normativa elaborada al efecto y que fue aprobada en el Pleno de la Junta de los Puertos del Estado en Las Palmas, en sesión extraordinaria celebrada el día 27 de Febrero de 1.992 y cuya última modificación se produjo en el Consejo de Administración del día 6 de Junio de 1.996, pero únicamente en lo que se refiere a la modalidad de pago del aval bancario exigido.

Los principales requisitos exigidos en dicha normativa son los siguientes:

- Justificación de que la empresa está legalmente constituida y al corriente de sus obligaciones fiscales:
 1. Escrituras de constitución y poder del Registro Mercantil.
 2. Impuesto de Actividades Económicas, actualizado.
 3. NIF de la Empresa.
- Declaración (en pesetas) del volumen anual de operaciones y de los medios materiales, así como una memoria económica que refleje el balance del último ejercicio, perspectivas de trabajo y datos sobre la solvencia de la empresa.
- Certificado de la Seguridad Social de estar al corriente de todos sus pagos.
- Aval bancario de un mínimo de cinco millones y medio.

Posteriormente, en la Ley 27/1992, de 24 de Noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en su artículo 73, hace referencia a las obligaciones del consignatario de acuerdo con los criterios que se determinen en el pliego de condiciones generales.

Definición

Es la persona física o jurídica que tiene a su cargo las gestiones de carácter administrativo, técnico y comercial relacionadas con la entrada, la permanencia y la salida de un buque en un puerto determinado, así como la gestión y/o contratación de las operaciones de recepción, carga, descarga y entrega de las mercancías (y embarco y desembarco de pasajeros si los hubiere) y sus consecuencias ulteriores, y la contratación de dichas mercancías (y pasajeros), para su transporte en los buques utilizados por quien lo ha designado y en cuyo nombre y representación actúa (González-Lebrero, 1989).

Funciones y responsabilidades

Las principales funciones que realiza el Agente Consignatario de Buques son:

1. Funciones en relación al buque y a la tripulación:

Estos servicios varían dependiendo del tipo de agente de que se trate, de las características del buque al que atiende y, en general, de las instrucciones recibidas. Según lo anterior, dichos servicios pueden separarse en dos grandes grupos.

Un primer grupo estaría formado por los servicios implícitos del agente consignatario y comprende la gestión de las siguientes áreas:

- Atraque y desatraque: practicaaje, remolque y amarre.
- Despacho ante los diferentes Organismos y Autoridades:
 1. Autoridad Portuaria
 2. Capitanía Marítima
 3. Sanidad
 4. Prácticos
 5. Cuerpo Nacional de Policía
- Derechos de entrada y estancia.
- Atención médica de los tripulantes
- Seguimiento de las operaciones portuarias.

El segundo grupo estaría formado por aquellos servicios que le son requeridos con instrucciones precisas, entre los que destacan los siguientes:

- Suministro de provisiones.
- Suministro de combustibles.
- Designación de inspectores o peritos.
- Contratación de personal o empresas para reparar el buque.
- Otro tipo de gastos.

2 Funciones en relación a la mercancía.

- Despacho de la mercancía ante la Aduana, mediante la presentación del MANIFIESTO de descarga de la mercancía.
- Emitir, en nombre del armador y como depositario de la mercancía, el documento denominado ENTREGUESE, imprescindible para que el propietario de la misma pueda retirarla del muelle. Dicho documento sólo se facilita una vez han sido satisfechos todos los gastos relacionados con el transporte y manipulación de la mercancía.
- Contratación de empresas para las operaciones de carga o descarga y de estiba o desestiba de mercancías.

3 Otras funciones (si así se le encargan):

- Realizar las gestiones relacionadas con la contratación y/o supervisión de las operaciones de manipulación portuaria de la mercancía.
- Gestionar la contratación y/o supervisión de transportes de mercancías complementarios de los marítimos.

- Elaborar y gestionar la documentación relacionada con los contratos de transporte de mercancías.
- Defender los intereses del armador por cuya cuenta actúe, cumpliendo además cuanto éste le encomiende.

Conviene resaltar, por tanto, que el receptor/embarcador NO ESTA OBLIGADO, en ningún caso, a utilizar los medios de transporte terrestre de contenedores que le proponga un armador conferenciado a través de su Agente Consignatario de Buques, ni a abonarle cantidad alguna por la utilización de tales medios cuando éstos sean ajenos a los de las líneas en cuestión o por cualquier otro concepto relacionado con esta operación en concreto. Sin embargo, en determinados casos, se podrán solicitar del receptor/embarcador las garantías necesarias con el fin de asegurar la devolución del contenedor en las condiciones en que haya sido entregado.

En general, la forma de actuar es la siguiente:

- Con antelación a la llegada del buque, el Consignatario puede elaborar un documento normalizado llamado PRE-MANIFIESTO, a partir de la información concreta del contenido del barco que el armador o naviero le remite, y lo presenta en la Aduana. Este documento no se suele utilizar, aunque su implantación agilizaría el proceso de despacho.
- Dicha información es extraída del MANIFIESTO, documento que el capitán del barco lleva consigo y entrega, a su llegada a puerto, al Agente Consignatario, que lo hace llegar tanto a la Autoridad Portuaria como a las Administraciones de Aduanas de la Comunidad Europea y de la Comunidad Autónoma para que se puedan tramitar los despachos de importación, previo cotejo con el pre-manifiesto, si éste fue presentado. En Agosto de 1995, se publicó en el B.O.E. la Orden 18599, por la que se establece la Ventanilla Única que asumirá la Autoridad Portuaria, y que comenzó a funcionar durante el primer trimestre del año 97.
- De que dicha presentación se haya realizado a su debido tiempo dependerá luego la agilidad del despacho aduanero. En un futuro inmediato, las consignatarias que lo deseen podrán conectarse con la Autoridad Portuaria, así como con la Administración de Aduanas y la Consejería de Hacienda, mediante la utilización del EDI (transmisión electrónica de documentos comerciales normalizados entre ordenadores, de modo que la información pueda ser procesada sin necesidad de intervención manual) a través del sistema COMPAS.

Es preciso tener en cuenta que un Agente Consignatario de Buques puede consignar uno o todos los buques de uno o varios armadores, fletados o porteadores. Cuando se trata de líneas regulares que prestan un servicio conferenciado ("joint service"), el Agente Consignatario de Buques será el del armador que actúe como porteador con el buque en concreto, aunque en lo que se refiere a las mercancías transportadas, en cada buque intervendrán los Agentes Consignatarios de las líneas adscritas a dicho servicio.

No debe confundirse al Consignatario del Buque (mandatario del armador) con el Consignatario de la mercancía (aquel a quien la mercancía va dirigida en primera instancia o puesta en depósito). Oficialmente, la Autoridad Portuaria sólo reconoce la figura del primero, que está inscrito en un censo público y que actúa como representante de todas las operaciones relacionadas con el buque.

La mayoría de los Agentes Consignatarios de Buques que operan en el Puerto de Las Palmas forman parte de la:

ASOCIACIÓN DE EMPRESAS CONSIGNATARIAS
Y ESTIBADORAS DE BUQUES DE LAS PALMAS
C/ Tomás Quevedo, (Edif. de la Autoridad Portuaria), bajo - derecha
35008 LAS PALMAS G.C.
Tels: (928) 46 23 58
Fax: (928) 46 73 66

Esta Asociación empresVerdana es la más antigua del archipiélago y fue fundada en Enero de 1925.

Asimismo, los Agentes Consignatarios de buques que operan en los Puertos de Arrecife y Puerto del Rosario, forman parte de la:

ASOCIACIÓN DE EMPRESAS CONSIGNATARIAS
Y ESTIBADORAS DE BUQUES DE LANZAROTE Y FUERTEVENTURA
Avenida José Antonio, Nº 90
35500 Arrecife (Lanzarote)
Tfno: (928) 81 10 19
Fax: (928) 81 23 63

La adscripción a esta Asociación tiene carácter voluntario, por lo que puede darse el caso de que determinadas empresas Consignatarias de Buques no formen parte de la misma.

CONCEPTOS DE FACTURACIÓN.

La Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Consignatarias de Buques (ANESCO), con objeto de orientar a las empresas asociadas en la fijación económica de los distintos conceptos que facturan a sus clientes, ha confeccionado y aprobado una relación de precios por servicios prestados, con las particularidades siguientes:

- Tarifa para buques con operación de carga y descarga. Esta tarifa oscila en función del tonelaje de registro bruto del buque (G.T.) y de las toneladas métricas de carga manipulada. Es de aplicación a toda clase de buques que realicen operaciones de carga, descarga, estiba, desestiba, remoción o transbordo de mercancías, cualesquiera que sean sus características o las circunstancias especiales que concurran en la escala.
- Tarifa para buques sin operación de carga y descarga. Se aplicará exclusivamente a aquellos buques que no realicen manipulaciones de mercancías y su precio oscilará según el tonelaje de registro bruto del buque (G.T.).
- Complementos y asistencias. Consisten en una serie de cantidades fijas y variables a satisfacer por el resto de los servicios prestados.

Estas tarifas por los servicios prestados por los Consignatarios, tienen las siguientes características:

- No son oficiales.

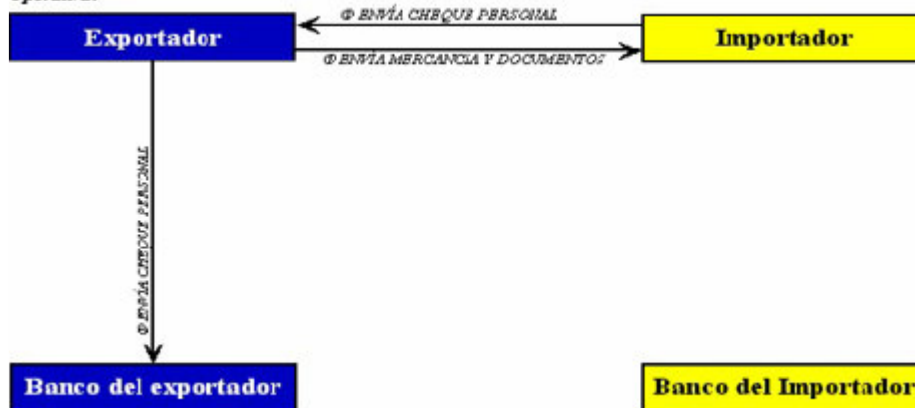
- Son de carácter meramente indicativo (por tanto, no son de obligado cumplimiento)
- Se refieren a conceptos no relacionados con la manipulación de la mercancía, ni con los Servicios Públicos Portuarios (Artículo 66, de la Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante) .

INFORMACIÓN

La Autoridad Portuaria puede facilitarle información sobre los siguientes aspectos:

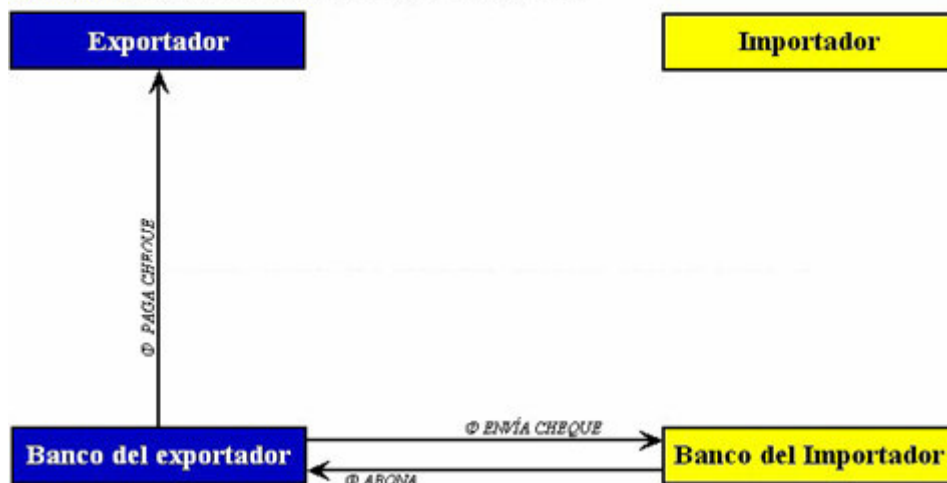
- Relación de empresas Consignatarias de Buques que figuran como dadas de alta en el censo de la Autoridad Portuaria Las Palmas (dirección y números de telé-fono, télex y telefax).
- Relación de Agentes Consignatarios de Buques que actúan para diferentes líneas regulares con destino a un determinado puerto (o serie de puertos).
- Relación de líneas regulares consignadas por cada Agente.

Operativa:



Grave Riesgo: el Cheque puede venir devuelto

Alternativa a) Negociación, se anticipan los fondos al exportador



El Transitario

Marco legal

La Ley de Ordenación del Transporte Terrestre (L.O.T.T.) define las condiciones para el ejercicio de la profesión, que se exigen para la obtención de la oportuna autorización administrativa, que son las siguientes:

- Demostrar la correspondiente capacitación profesional (disponer de al menos una persona que esté en posesión del título de Transitario expedido por la Dirección General de Transportes de la Comunidad Autónoma de Canarias).
- Acreditar suficiente capacidad económica, cifrada en un mínimo de 10 millones de pesetas. o Honorabilidad (no estar incurso y no haber sido condenado en procedimiento penal alguno).
- Constituir fianza a favor de la Administración de transportes correspondiente.

Definición

Es la persona física o jurídica cuya actividad puede definirse como la de coordinación del transporte de las mercancías con arreglo a las necesidades de sus clientes (importadores/exportadores), para lo que entra en contacto con los Agentes Consignatarios de Buques, los Agentes de Aduanas, las empresas de transporte (porteadores) y, en general, con todos aquellos proveedores de servicios vinculados a la actividad del transporte de mercancías.

Funciones y responsabilidades

Para el desarrollo de sus actividades, el Transitario puede contar con una red de corresponsales nacionales y/o extranjeros, lo que le permite extender sus servicios adecuadamente.

El Transitario puede especializarse por el tipo de mercancías a transportar, por medios de transporte, por áreas geográficas o por gama de servicios que ofrece.

Pueden utilizarse sus servicios en cualquier operación de comercio exterior, si bien su intervención está especialmente recomendada:

- Para aquellas firmas que, por sus características y/o volumen de importaciones y exportaciones, carezcan de departamento de comercio exterior y prefieran subcontratar los servicios de terceros, a quienes les encargan el control operativo) y de costes de las diferentes operaciones.
- Para aquellas operaciones concretas que, por sus características especiales o por su complejidad, hagan recomendable la intervención de un especialista.
- En la provincia de Las Palmas, los transitarios han formado:

ASOCIACIÓN DE TRANSITARIOS EXPEDIDORES INTERNACIONALES
Y ASIMILADOS DE LA PROVINCIA DE LAS PALMAS (A.T.E.I.A.)
C/ Pascal,7 35007 Las Palmas G.C.

Tfno: (928) 26 46 79

Fax: (928) 26 46 79

La vinculación a A.T.E.I.A. es voluntaria, por lo que puede haber Transitarios que no formen parte de esta asociación. Los Transitarios no tienen establecida tarifa alguna por los servicios que prestan y fijan sus honorarios profesionales libremente, por lo que éstos son susceptibles de negociación.

Para solicitar su afiliación a A.T.E.I.A., las empresas deben haber sido habilitadas para el ejercicio profesional como Transitarios por la Dirección General de Transportes de la Comunidad Autónoma de Canarias.

Tarifas

Dichos honorarios comprenden las labores de coordinación prestadas por los Transitarios en su función de organización del transporte de mercancías y no están, en ningún caso, relacionados con los costes de manipulación de las mercancías.

Existe una terminología propia de la actividad de los Transitarios, homologada por las Organizaciones Empresariales de Europa, que facilita al usuario de los servicios ofrecidos por el Transitario la comprensión e interpretación de los términos utilizados y su significado en cada caso. A.T.E.I.A. forma parte de F.E.T.E.I.A. (Federación de Transitarios de ámbito estatal, cuya sede se encuentra en Barcelona), que a su vez es miembro del C.L.E.C.A.T. (Asociación de ámbito europeo) y de F.I.A.T.A. (Asociación de ámbito internacional).

El cliente le podrá exigir la clara diferenciación de los diferentes conceptos de facturación, aunque éstos, como suele ocurrir, le vengam repercutidos por otros actores dentro del proceso. Es evidente que si esta premisa se cumple en todos los pasos del proceso de facturación, el cliente final (importador/exportador) podrá tener un conocimiento veraz de los diferentes conceptos y de los costes que éstos le hayan supuesto, lo cual constituye un derecho indiscutible al que el cliente no debe, en modo alguno, renunciar.

B. Los procesos

La Inspección Física de la Mercancía

La inspección física de la mercancía es una parte del proceso de despacho aduanero, en la que los distintos organismos oficiales con funciones encomendadas al efecto se aseguran, a través de un cuerpo especializado de funcionarios inspectores, de que las mercancías se ajustan a las declaraciones de importación/exportación/tránsito y de que cumplen una serie de requisitos en cuanto a salubridad, calidad y buen estado en general, de acuerdo con lo que exigen las distintas reglamentaciones en vigor:

Organismos con Funciones Inspectoras

Dependencia de Aduanas e Impuestos Especiales (Aduana)

Dependiente del Ministerio de Economía y Hacienda (Agencia Estatal de Administración Tributaria. En Las Palmas, depende del Delegado de la citada Agencia Estatal).

Dicho organismo, como máximo responsable en el proceso de despacho aduanero, tiene también encomendadas funciones inspectoras. **Tiene la potestad de proceder**

a la inspección física de la mercancía en todos los casos, tanto si procede ser inspeccionada por otros Organismos como si no.

Administración de Aduanas e Impuestos Especiales
Plaza Juan Bordes Claverie s/n
35008 Las Palmas de G.C.
Telf: 928 465228 / 466690
Fax: 928 463852

Además de la Aduana, existen otros organismos, dependientes de otros ministerios, que tienen encomendadas funciones de inspección y control, que son los siguientes:

Sanidad Exterior

Organismo dependiente del Ministerio de Sanidad y Consumo (Dirección General de Salud Pública) - Subdirección General de Sanidad Exterior y Veterinaria - En Las Palmas, depende de la Dirección Territorial del Ministerio de Sanidad y Consumo).

Inspecciona las mercancías de origen animal destinadas al consumo humano y médico-farmacéuticas, clasificadas en el Manual denominado TARIC.

Sanidad Exterior Ministerio de Sanidad y Consumo
C/ Dr. Juan Domínguez Pérez s/n (El Cebadal)
35008 Las Palmas de Gran Canaria
Telf: 928 46332 / 464085 / 465418
Fax: 928 463717

Sanidad Animal - Inspección Veterinaria

Organismo dependiente del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (Dirección General de Sanidad de la Producción Agraria. En Las Palmas, depende del Director Provincial del citado Ministerio.)

Realiza el control de animales vivos y productos que puedan transmitir enfermedades a los animales.

Sanidad Animal Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación
Estación Hortofrutícula - Muelle Grande s/n (Muelle de La Luz)
35008 - Las Palmas de Gran Canaria
Telf: 928 462166 / 463170 / 465377
Fax: 928 464707 / 465192

Sanidad Vegetal - Inspección Fitosanitaria

Organismo dependiente del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (Dirección General de Sanidad de la Producción Agraria - Subdirección General de Sanidad Vegetal - En Las Palmas, depende del Director Provincial del citado Ministerio).

Inspecciona las mercancías de origen vegetal para consumo humano o animal.

Sanidad Vegetal Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación
Estación Hortofrutícula - Muelle Grande s/n
35008 Las Palmas de Gran Canaria
Telf: 928 462166 / 463170 / 465377
Fax: 928 464707 / 465192

Centro de Inspección del Comercio Exterior (C.I.C.E.)

Organismo dependiente del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo (Secretaría de Estado de Comercio - En Las Palmas, depende del Director Territorial de Comercio.). Se le conoce también como Servicio Oficial de Inspección, Vigilancia y Regulación de las Exportaciones (S.O.I.V.R.E.).

Realiza el control de la calidad comercial en importaciones y exportaciones, en especial de productos alimenticios: textiles, pieles, aceites, etc.

SOIVRE (CICE) Ministerio de Comercio y Turismo
Estación Hortofrutícula -Muelle Grande s/n
35008 Las Palmas de G.C.
Telf: 928 461547 / 468449 /460294
Fax: 928 46 24 43

Cominport

En 1991, el entonces Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, presentó a la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos (C.D.G.A.E.) un informe en el que ponía de manifiesto la falta de agilidad y coordinación de nuestros controles aduaneros y para-aduaneros (S.O.I.V.R.E., Servicios Fitosanitarios, Sanidad Animal y Sanidad Exterior).

Como consecuencia de todo ello, la C.D.G.A.E. acordó crear una Comisión Interministerial (CONMIPOORT), cuyos objetivos que fueron aprobados el 14 de Julio de 1994, se pueden resumir de la manera siguiente:

- Inspección Única: los servicios de inspección deben llegar a un acuerdo, según el cual, sólo uno de ellos realizará la inspección.
- Disminuir el tiempo de despacho de las mercancías.
- Instalación de sistemas informáticos de tramitación documental de despacho portuario de las mercancías (E.D.I.). VER CAPÍTULO 8: EL E.D.I. EN EL SISTEMA PORTUARIO ESPAÑOL.
- Establecimiento de garantías de seguridad para las mercancías en el recinto portuario.

Estos objetivos se encuentra reflejados en el Plan de Calidad Concertada para la mejora de los servicios en el ámbito portuario del Puerto de Las Palmas, y en ello estamos trabajando en la actualidad. VER CAPÍTULO 18: EL PLAN DE CALIDAD.

Cuando y por qué de la Inspección Física

¿ Cuándo hay inspección física por parte de la Aduana?

Cuando ya se ha dicho, la Aduana tiene la facultad de inspeccionar todas las mercancías. Para ello, dispone de un sistema informática que, mediante la introducción de determinados filtros, detecta las partidas, en función de unos criterios que son cambiantes a lo largo del tiempo (inclusivo diariamente), y que irán en función de las directrices nacionales o comunitarias que se reciban, normalmente relacionadas con el tipo de mercancías o su procedencia.

Para las mercancías sujetas al Régimen Especial de Abastecimiento (R.E.A.), se establecen unos porcentajes referidos a la mercancía que debe ser inspeccionada y que se encuentran publicadas en el Reglamento de la Unión Europea 2.799/94 de fecha 17/11/94 (Diario de las Comunidades Europeas L.296).

En cuanto al resto de la mercancía, no existe ningún Reglamento al respecto. Por lo tanto, es la propia Administración de Aduanas la que determina estos porcentajes a cumplir.

Al margen de este sistema, hay unos "inspectores filtro" que, con arreglo a su criterio, determinan cuáles de aquellas mercancías que hayan pasado el primer filtro deberán pasar inspección física.

Finalidad

La función principal de la inspección física, en el caso de la Aduana, es comprobar que, efectivamente, el importador/exportador se ajuste a la verdad en su declaración de importación/exportación y que, por tanto, no se produzca fraude fiscal.

Como función secundaria está la represión del contrabando, aunque para ello existe un cuerpo especializado: el Servicio de Vigilancia Aduanera.

La Aduana, insistimos, no ejerce siempre su facultad de inspección física. Aquellas partidas de las cuales no se hayan decretado su inspección física, pasarán una mera inspección documental (esto es, un trámite administrativo) antes de ser despachadas.

¿ Cuándo hay inspección física por parte de los demás Organismos?

Las mercancías relacionadas con el consumo humano y/o de origen vegetal o animal, clasificadas en el manual denominado TARIC, están sujetas a inspección por parte de alguno de los correspondientes Organismos (Sanidad Exterior, Sanidad Animal, Sanidad Vegetal, C.I.C.E.).

Según la mercancía en cuestión, ésta deberá pasar la inspección de uno o más Organismos. Estos, como ocurre en el caso de la Aduana, tienen la facultad de decretar inspecciones físicas o documental de dichas mercancías.

La facultad inspectora de la Aduana abarca también a estas mercancías. Normalmente no ejerce dicha facultad y, de ser así, suele llevarla a cabo con posterioridad a la inspección por parte de los otros Organismos. No obstante, uno de los objetivos de la Cominoprt, es la coordinación de los Organismos de Inspección. Por lo tanto, siempre se intentará que la mercancía sufra un único reconocimiento por parte de los diferentes organismos, ejemplo de esto es la puesta en marcha del Punto de Inspección Fronteriza (P.I.F.).

Finalidad

Como ya se ha dicho, los inspectores comprueban que las mercancías cumplan los requisitos mínimos exigidos en cuanto a salubridad, calidad y buen estado en general, en virtud de lo que marcan las distintas reglamentaciones comunitarias en vigor. Hemos de tener presente que, en su mayoría, se trata de mercancías destinadas al consumo humano.

Por otro lado, constatan también que las mercancías se ajustan a lo declarado por el importador/exportador.

La inspección Física (contenedores)

Siguiendo el espíritu denominante en la presente guía, estudiaremos el proceso de inspección centrándonos en la carga contenerizada, puesto que es la forma más generalizada para el transporte de mercancías general.

Trámites previos

En el caso de inspección física por parte de la Aduana, ésta es la que comunica a los Agentes de Aduanas cuáles son las mercancías que deberán pasar inspección física.

Por el contrario, para aquellas mercancías incluídas en el TARIC, corresponde al Agente de Aduanas solicitar la inspección de los distintos Organismos, mediante la presentación de un documento normalizado debidamente cumplimentado, denominado SOLICITUD DE INSPECCIÓN.

Cada Organismo, a su vez, indicará qué mercancías de las incluídas en dicho documento desea inspeccionar.

Por su parte, en el caso de los contenedores, el Agente de Aduanas solicita a la terminal de contenedores que los posicione en zona de inspección. En otros casos y dependiendo del tipo de mercancía objeto a inspeccionar, el Agente de Aduanas solicita al transportista que los coloque en la correspondiente zona habilitada al efecto, denominada Punto de Inspección Fronteriza (P.I.F.), Centro de Inspección Unificado, o cualquier otra instalación que reúna las condiciones higiénicas sanitarias exigidas por la Unión Europea, dependiendo del origen y tipo de mercancía producto del reconocimiento.

En cuanto al funcionamiento del P.I.F., se ha establecido un proceso fijo y unificado de la operativa, concertada con todos los Organismos intervinientes y que ha sido divulgado en un folleto explicativo.

La mercancía congelada y refrigerada sufre inspección física casi en un 100% de las partidas.

La inspección visual

El personal responsable en el Punto de Inspección Fronteriza o en el Centro de Inspección Unificado, previa indicación del Agente de Aduanas y con la autorización de la Aduana, rompe los precintos y abre los contenedores para su inspección.

El importador/exportador tiene derecho a estar presente mientras su contenedor se desprecinta y permanece abierto. De hecho, el Agente de Aduanas lo está en representación del propietario de la mercancía.

Conviene aclarar que **el que se decreta inspección física de una partida no implica que, en todos los casos, el contenedor sufra un pasillo o que se descargue en su totalidad.** Sin embargo, en el caso de que un mismo contenedor contenga varias partidas, por lo tanto, varios certificados sanitarios, el inspector podrá realizar, para poder acceder a dichas partidas.

La extracción de muestras

La inspección física consiste, en todos los casos, en una inspección visual y valoración, por parte del inspector, de las cualidades organolépticas de la mercancía. Según su

criterio, el inspector podrá ordenar la extracción de muestras para su análisis, lo cual no se produce en todos los casos. De hecho, la toma de muestras es condicional y secundaria a la inspección visual de la mercancía, acto técnico imprescindible.

En caso de toma de muestras, el inspector anota, en el documento llamado ACTA DE TOMA DE MUESTRAS, la cantidad total de muestras extraídas para su análisis. Posteriormente, tanto el inspector como el importador o su representante firman dicho documento.

Las muestras solicitadas son llevadas por el inspector a los laboratorios de los diferentes Organismos de Inspección.

Si el resultado de la inspección inicial es desfavorable, el inspector podrá ordenar la descarga del contenedor para hacer los análisis correspondientes.

Los resultados de la inspección son comunicados por los Organismos en un documento donde se indica el dictamen de dicha inspección, que habitualmente se entrega al Agente de Aduanas el mismo día de la inspección o, como máximo, al día siguiente por la mañana, salvo que la mercancía esté pendiente de determinación analítica.

Finalmente, el Agente de Aduanas presenta dicho certificado ante la Aduana junto con la documentación necesaria para el despacho aduanero.

Procedimiento para el control de muestras

El Grupo de Trabajo Cominport formado por la Autoridad Portuaria y un representante de cada uno de los Organismos intervinientes en el proceso de inspección de las mercancías (Aduanas, Sanidad Vegetal, Sanidad Exterior) ha elaborado un documento en el que se reflejan los principales datos de interés para el receptor final de la mercancía (precinto de origen, precinto de calidad, qué organismo y qué cantidad de muestras han tomado, número de contenedor,...) SE ADJUNTA MODELO DE DOCUMENTO PARA EL CONTROL DE MUESTRAS.

- Modelo de documento para el control de muestras

N.º		COMINPORT • INSPECCIÓN FÍSICA	
Fecha	Empresa		
Contenedor	Agencia Aduanas		
Total Kgs.	Precinto Origen		
Total Bultos	Tipo Mercancía		

ADUANA		SANIDAD EXTERIOR	
INSPECCIÓN	SI NO	INSPECCIÓN	SI NO
TOMA DE MUESTRAS	SI NO	TOMA DE MUESTRAS	SI NO
Producto:		Producto:	
Cantidad:		Cantidad:	
Producto:		Producto:	
Cantidad:		Cantidad:	

SANIDAD VEGETAL		S.O.I.V.E.	
INSPECCIÓN	SI NO	INSPECCIÓN	SI NO
TOMA DE MUESTRAS	SI NO	TOMA DE MUESTRAS	SI NO
Producto:		Producto:	
Cantidad:		Cantidad:	
Producto:		Producto:	
Cantidad:		Cantidad:	

ASEGURADORAS		OTROS	
INSPECCIÓN	SI NO	INSPECCIÓN	SI NO
TOMA DE MUESTRAS	SI NO	TOMA DE MUESTRAS	SI NO
Producto:		Producto:	
Cantidad:		Cantidad:	
Producto:		Producto:	
Cantidad:		Cantidad:	

INMEDIATAMENTE DESPUÉS DE LA INSPECCIÓN Y/O TOMA DE MUESTRAS, EL CONTENEDOR HA SIDO PRECINTADO CON UN PRECINTO N.º

  300 479

Para mayor información sobre la cooperación realizada, rogamos se pongan en contacto con el
SERVICIO DE ATENCIÓN AL CLIENTE
de la Autoridad Portuaria (Plan de Calidad)

Este documento consta de un adhesivo y 3 copias:

- El adhesivo irá pegado en la caja de donde se han extraído las muestras o en lugar visible del contenedor.
- Una copia le será remitido al cliente.
- Otra copia será entregada al Servicio de Atención al Cliente para el control del proceso y elaboración de estadísticas.
- La última copia será archivada en el lugar donde se lleve a cabo la inspección (P.I.F., terminal de contenedores,...)

Asimismo, una vez el contenedor está inspeccionado, se procederá a su reprecintado. El número de dicho precinto se refleja en el documento, el cual, debe llegar intacto a los almacenes del receptor final de la mercancía, demostrando así, la inviolabilidad del mercancía.

Este nuevo procedimiento tiene como finalidad cumplir dos objetivos primordiales:

- Control del proceso de extracción de muestras
- Lo que es más importante, dar una información lo más explícita posible al receptor final de la mercancía.

Mercancía de grupaje (L.C.L.)

Cumple los mismo trámites descritos para contenedores completos, con las lógicas salvedades que se desprenden de sus particularidades condiciones, puesto que se trata de mercancía desconsolidada o aún no consolidada.

En Resumen:

- **El despacho aduanero NO SIEMPRE IMPLICA que haya inspección física.**
- **La inspección física NO SIEMPRE IMPLICA que haya toma de muestras.**
- **El Punto de Inspección Fronteriza**

El Punto de Inspección Fronteriza es una instalación acondicionada en el Puerto para llevar a cabo los reconocimientos físicos-veterinarios y sanitarios sobre productos de origen animal procedentes de terceros países. Nace por exigencia de la legislación comunitaria para el adecuado control aduanero y sanitario de las mercancías.

La utilización del Punto de Inspección Fronteriza (P.I.F.) **contribuye de forma decisiva a la mejora y agilización del proceso de inspección física de la mercancía.** De entre estas mejoras, destacan las siguientes:

Coordinación por parte de los Organismos de Inspección

Cuando una partida se presente a inspección ante más de un Organismo, éstos inspeccionarán los mismos contenedores, de forma conjunta. Esto significará:

- Ahorro de tiempo en el proceso de despacho.
- Aumento de la seguridad de la mercancía, pues disminuye el riesgo que comporta la inspección al existir apertura del contenedor.
- Posicionamiento único en zona de inspección y sólo para aquellos contenedores a inspeccionar, con el consiguiente ahorro en el coste de manipulación.

Remisión al cliente de un comprobante de extracción de muestras

Junto con la factura inicial, el receptor/cargador recibirá un ejemplar del documento Acta de Toma de Muestras (o el que se cree al defecto) en el que podrá comprobar con detalle qué Organismos han ordenado la extracción de muestras de su mercancía y la cantidad exacta de muestras tomadas.

El Proceso de Despacho Aduanero de Contenedores

Introducción

En el comercio internacional, las mercancías, al ser enviadas de un territorio aduanero a otro distinto, se ven sujetas a tres tratamientos bien diferenciados:

- **Importación:** Operaciones a realizar por la Aduana de entrada de esas mercancías en el país receptor.
- **Exportación:** Operaciones a realizar por la Aduana de salida de esas mercancías en el país expedidor.

- **Tránsito:** Operaciones a realizar por la Aduana de paso respecto a mercancías con origen y destino distinto al país en que se lleva a cabo la actividad aduanera.

El conjunto de trámites que los diversos operadores económicos deben realizar antes de que se produzca la autorización de la Aduana para que las mercancías puedan abandonar el recinto portuario, trámites que suelen ir ligados en su función y que pueden comenzar antes de la llegada del buque a puerto, los vamos a denominar proceso de despacho aduanero.

A continuación, expondremos de forma detallada cual es el proceso de despacho aduanero de contenedores, haciendo referencia a cuantos trámites administrativos y operaciones llevan a cabo los diversos implicados en el mencionado proceso. Se estudia, para cada tipo de tráfico (importación, exportación y tránsito), cual es el sistema que se sigue en la actualidad y cuales son, en su caso, las variaciones que se prevé introducir de ahora en adelante con el fin de agilizar los trámites al fin de beneficiar los intereses de los operadores económicos (importadores y exportadores) reduciendo en todo lo posible la estancia del contenedor en el puerto de Las Palmas y haciendo de este puerto uno de los más competitivos, en concordancia con los puertos más avanzados.

Importación (F.C.L./L.C.L..)

Situación actual

Antes de la llegada del buque

Con la entrada en vigor de la O.M. de 3 de agosto de 1995, el día 1 de diciembre de 1995, el consignatario del buque está facultado para la presentación del premanifiesto antes de la llegada del barco a puerto, a fin de obtener así el correspondiente permiso de descarga de forma automática en el momento en que el buque transportador concluya sus operaciones de atraque, así como a comunicar a la Aduana las rectificaciones a que hubiera lugar.

Cuando el barco queda en disposición de comenzar la descarga, el premanifiesto, junto con las correcciones indicadas, se convierte de forma inmediata en manifiesto de descarga, y comienzan las operaciones de desestiba sin necesidad de solicitar permiso alguno, en el lugar (ubicación) que el consignatario ha marcado en la hoja de cabecera del premanifiesto.

En el caso de que dicho manifiesto trajese mercancías navegadas al amparo de tránsito comunitario, tanto externo (T-I), como interno (T-2), y si este tránsito se ajusta al modelo de tránsito simplificado, la Aduana activa de forma inmediata la presentación del DUA de despacho de importación, comenzando así el proceso de despacho aduanero. Si la mercancía viene amparada por un documento de tránsito comunitario individual, el consignatario presenta ante el departamento de tránsito los ejemplares de dicho tránsito, y este departamento, una vez realizado el cotejo de estar partidas, las activa para permitir así la presentación del DUA.

Una vez realizadas la descarga, el consignatario presenta ante la Aduana las discrepancias habidas entre el manifiesto y el resultado real de la mercancía descargada, procediéndose, por parte de la Aduana, a salvar estas diferencias, a excepción de que la discrepancia esté en el número de bultos, diferencia que dará origen a la expedición de los correspondientes partes de sobra o falta de bultos.

Trámites aduaneros (Despacho)

Desde el momento en que el consignatario envía al Agente de Aduanas la confirmación de partida, éste procede a la presentación del Documento Único Aduanero (DUA), comenzando así los trámites conducentes al despacho de la mercancía.

Asimismo, en el caso de que la mercancía esté sujeta a trámites previos al despacho a llevar a cabo por otros organismos distintos a la Administración de Aduanas (reconocimientos sanitarios, fitopatológicos, etc.), el Agente de Aduana presenta el documento C-5, por medio del cual se autoriza la intervención de éstos.

En un plazo que oscila entre media o una hora, la Aduana indica si procede pasar inspección física o bien si se lleva a cabo el despacho documental de la mercancía.

Tanto si procede reconocimiento físico como si no, para posibilitar la salida de la mercancía del recinto aduanero, es necesaria la obtención del ejemplar nº 9 del DUA (levante) por parte del Agente de Aduanas, obtención que indica la culminación de todos los trámites del despacho, incluidos la inspección o pago de los derechos de aduanas que procedan.

El Agente de Aduanas, una vez obtenido el correspondiente levante, lo entrega al transportista, para proceder a la retirada de los contenedores de la terminal (contenedores F.C.L.) o bien para retirar los bultos que correspondan de los almacenes de consolidación (L.C.I.).

Asimismo el Agente de Aduanas liquida al Consignatario los gastos pendientes y le muestra el conocimiento de embarque, documento acreditativo de la potestad sobre la mercancía, y el levante de Aduanas. El consignatario facilita al Agente de Aduanas un documento de entrega, sin el cual la empresa estibadora o desconsolidadora no entrega la mercancía al transportista para que abandone "recinto aduanero".

El Agente de Aduanas remitirá al transportista esta orden de entrega junto con el levante, y éste presentará ante la terminal o el almacén de desconsolidación la orden de embarque y ante el resguardo de salida del Recinto Aduanero el correspondiente levante, finalizando así el proceso de importación.

Futuro inmediato

Por parte de la Aduana se está arbitrando medidas que permitan realizar en un solo movimiento las inspecciones de otros organismos y las aduaneras a las mercancías sujetas a requisitos previos al despacho, de forma que se acorte sensiblemente el tiempo de permanencia del contenedor en el Recinto Aduanero.

Asimismo, se están realizando pruebas de despacho por vía electrónica, desde la presentación del DUA hasta la resolución de la Aduana sin que se produzca movimiento físico de documentos, excepto cuando proceda la inspección documental o física de la mercancía. VER CAPÍTULO 8: EL EDI EN EL SISTEMA PORTUARIO ESPAÑOL.

Exportación (F.C.L./L.C.L.)

Situación actual

Trámites previos a la salida del buque.

Título del transporte

Actualmente, el título de transporte y potestad de la mercancía lo emite el consignatario del buque (conocimiento de embarque), a instancias del exportador. Puesta la mercancía sobre muelle, se solicita el despacho aduanero mediante la aportación y admisión del DUA, decidiéndose los reconocimientos físicos, análisis y actuaciones que se juzguen procedentes.

Finalizados dichos trámites, se procede al embarque de las mercancías.

Trámites posteriores a la salida del buque

Control de salida de mercancías

Una vez finalizado el embarque, el consignatario está obligado a presentar ante la Aduana la relación de carga (manifiesto de salida del barco.)

Recibido el manifiesto en la sección de exportación, se procede al cotejo documental del DUA con la correspondiente partida de manifiesto. así como a guardar en el DUA una copia del conocimiento de embarque, a efectos de ultimación de los documentos.

Certificados y trámites "a posteriori"

Ultimadas las declaraciones de la forma descrita, se resuelven todas las peticiones presentadas "a posteriori" por los operadores económicos (certificados, instancias, etc.).

Futuro inmediato

Trámites previos a la salida del buque.

Título del transporte

Las empresas estibadoras introducen los números de contenedores en sus sistemas informáticos, por lo que, una vez ultimada la conexión entre estos y el de la Aduana, la introducción de dichos números justificará la presencia física sobre el muelle de la mercancía.

Declaraciones: admisión/comprobación

Tras ser implantada la utilización del sistema de teleproceso una vez introducidos los números de los contenedores, la autorización del despacho podrá ser prácticamente inmediata a la solicitud, a excepción de aquellos casos en los que se decida su reconocimiento físico.

Control de salidas de mercancías.

No habrá que realizar el cotejo del DUA con el manifiesto, ya que lo llevará a cabo el propio sistema, una vez el consignatario del buque introduzca en el sistema los datos de manifiesto de salida y posteriormente sea introducida la fecha de embarque.

La Aduana podrá obtener así, el soporte documental pertinente, tanto el manifiesto de salida que el propio sistema ya habrá convalidado, como los listados necesarios (listados de manifiestos, listados de DUAS mensuales o listados de incidencias por falta de convalidación del sistema), a partir de los cuales se iniciarán los trámites de notificación a cada uno de los interesados, para justificación del embarque o la falta del mismo.

Certificados y trámites "a posteriori"

Todos los formatos de certificados podrán introducirse en el sistema, por lo que se podrá disponer de ellos en el mismo día del embarque de las mercancías y remitirse incluso por teleproceso, al operador económico correspondiente.

Los trámites "a posteriori" se acelerarán, dado que el sistema de cancelación de los embarques será inmediato, y las solicitudes no precisarán de un cotejo "a priori".

Tránsito

Situación actual

En este apartado nos referiremos a los casos de TRÁNSITO A DESTINO.

Por lo tanto, en relación con nuestro Puerto, contemplaremos aquellos casos en que la mercancía abandona la terminal portuaria sin que se haya producido el despacho aduanero, bien porque serán despachadas por otras aduanas distintas a Las Palmas marítima, bien con destino a un Depósito Aduanero o a un Depósito Franco hasta que sea solicitado su despacho.

En el caso de entrada en Depósito Aduanero, se presentará ante la Aduana la solicitud de entrada en Depósito, y una vez autorizado, se hará la entrada física de la mercancía.

En el caso de entrada en Depósitos Franco, la mercancía se deposita directamente, notificando con posterioridad el Depósito Franco dicha entrada de mercancía.

En el caso en que la mercancía abandona la terminal sin que se produzca despacho aduanero, previamente se ha de presentar ante la Aduana el documento de tránsito y la copia del manifiesto en el que dicho tránsito viene amparado, y una vez hecha la comprobación de los precintos y de la documentación aportada, se autoriza por la Aduana la retirada de la mercancía del Recinto Portuario.

La Aduana tiene la facultad de proceder a la inspección física de la mercancía independientemente que dicho proceso se vuelva a realizar por la Aduana de destino.

Futuro inmediato

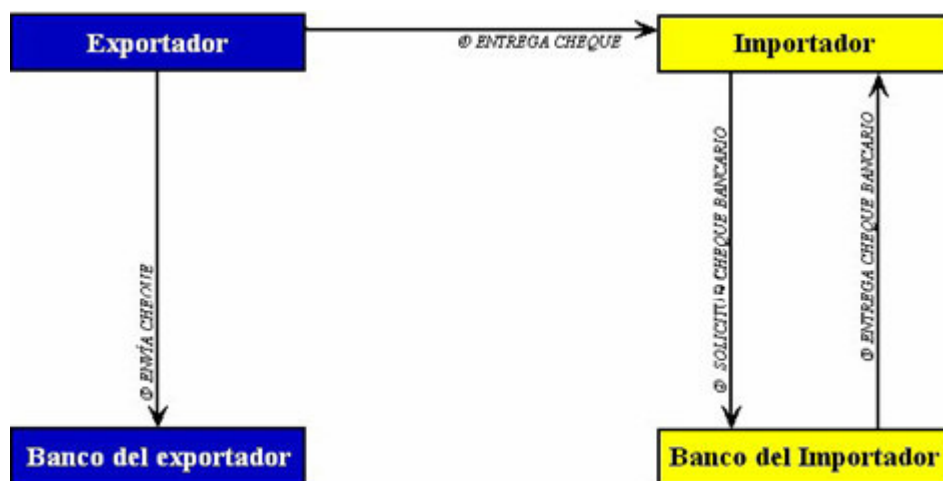
Los cambios a introducir en el futuro en el proceso de despacho Aduanero de importación, afectarán en igual medida a los tránsitos.

El proceso de Despacho Aduanero de contenedores se encuentra reflejado gráficamente en el Plan de Calidad de Servicios de Puertos de Las Palmas. Como se detalla a continuación.

Operativa:

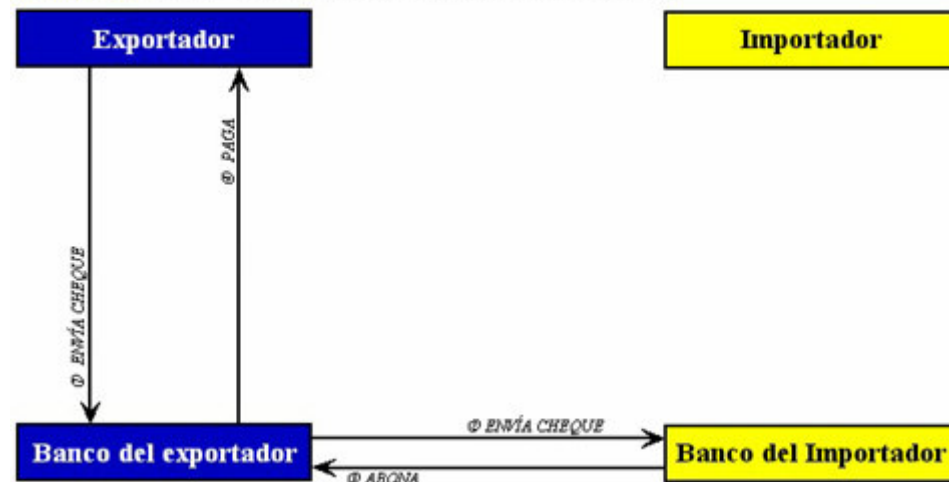


Grave Riesgo: el Cheque puede venir devuelto



Grave Riesgo: el cheque puede ser sobre un país o un banco con dificultades

Alternativa b) Cobro, se abona al exportador después de haber sido cobrado.



El EDI en el sistema portuario español

La necesidad del EDI en los puertos

En los puertos, se hace cada vez más urgente la introducción de nuevos servicios logísticos para la automatización y agilización del paso de las mercancías. En este sentido, la utilización del EDI (la transmisión electrónica de documentos comerciales normalizados entre ordenadores, de modo que la información pueda ser procesada sin intervención manual) se ha revelado como el medio más adecuado para solucionar y agilizar el tratamiento de la información asociada al tráfico de mercancías y servicios.

Consciente de esta realidad, Puertos del Estado, ha decidido introducir el EDI para el tratamiento automatizado de los manifiestos de carga y descarga, la declaración de mercancías peligrosas y demás procesos asociados a las relaciones de los distintos agentes comerciales con el sistema portuario.

Puertos del Estado y la Agencia Estatal de Administración Tributaria (Aduanas) han concebido y desarrollado un sistema denominado COMPAS (Comunicación de Manifiestos a Puertos y Aduanas), que permite dinamizar el paso de mercancías en este entorno mediante un flujo de información ágil, libre de errores y lo suficientemente fiable como para permitir a los agentes involucrados en las operaciones de importación y exportación de mercancías la aplicación de modelos logísticos adecuados.

Proyecto COMPAS

Intercambio documental entre puertos y aduanas.

El COMPAS es un sistema que establece los procedimientos de intercambio electrónico de manifiestos y DUA's (Documento Único Aduanero) entre los consignatarios, los puertos, los agentes de aduana y la propia Aduana.

En lo que se refiere a manifiestos, los consignatarios pueden entregarlos a la Autoridad Portuaria, bien en papel o bien vía EDI. En cualquier de los dos casos la Autoridad Portuaria envía a la Aduana la totalidad de los manifiestos vía EDI, convirtiéndose así en "ventanilla única" de la Administración. En lo que se refiere al DUA , los agentes los pueden enviar a la Aduana, bien vía EDI o bien vía papel. Los que optan por la primera reciben, también por esta vía, el levante o despacho de aquellas mercancías no sujetas a inspección física o documental.

Procedimientos

a) **Declaraciones Sumarias.** El nuevo procedimiento recoge la posibilidad de que la Declaración Sumaria pueda ser transmitida electrónicamente o bien, como se realiza en la actualidad, presentando el documento normalizado en papel.

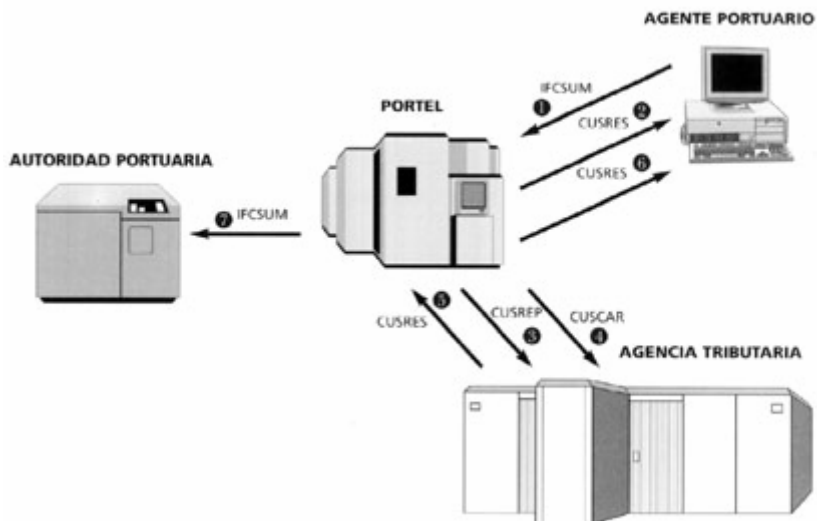
Para simplificar los trámites se establece una ventanilla única donde se hará la recepción de las Declaraciones Sumarias.

Para transmitir declaraciones sumarias vía EDI el procedimiento es el siguiente:

- Las empresas consignatarias remiten los datos relativos a las declaraciones sumarias, a través del mensaje IFCSUM, a una Red de Valor Añadido. La Autoridad Portuaria captura los mensajes recibidos en la Red.

- En esta recepción se efectúa un chequeo informático de los mensajes en base a las restricciones definidas por el Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales. Los manifiestos que no pasan este chequeo informático son rechazados y se envía al emisor, a través de la Red, un mensaje (CUSRES) comunicándole dicha incidencia.
- Los mensajes que sí superan estas validaciones son numerados automáticamente por la Autoridad Portuaria, notificándole al emisor dicha circunstancia mediante un mensaje electrónico transmitido a la Red (CUSRES).
- La aplicación informática de la Autoridad Portuaria procede a enviar de forma automática al ordenador de la Aduana la información que requiera de dichas declaraciones, con mensajes aduaneros. Son mensajes CUSREP y CUSCAR.
- La Aduana acepta o rechaza los manifiestos con sus propios controles y comunica a la Autoridad Portuaria los rechazos. Una vez que la información sobre los manifiestos ha llegado a la Aduana, ésta y según sus propios criterios puede enviar un mensaje a la Autoridad Portuaria indicando que determinados manifiestos/partidas están sujetos a controles, bien referidos al propio documento o a la mercancía que amparan. Añadir gráfico 1.

Tratamiento de MANIFIESTOS



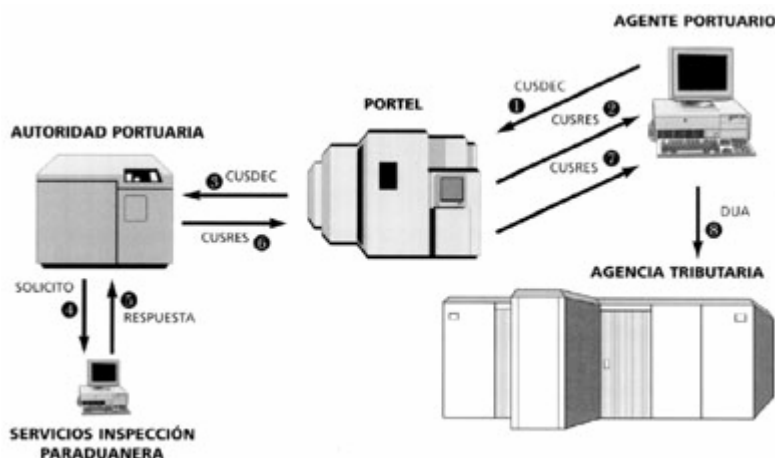
b) **Despachos de Aduanas.** Este nuevo sistema de Despacho por Teleproceso comprende el tratamiento de los Duas que se presentan en la Aduana.

El funcionamiento conceptual del despacho de Aduanas vía EDI se basa en los siguientes elementos:

- Transmisión de los datos del DUA por teleproceso y utilización para esta transmisión de los mensajes en materia de Aduanas (CUSDEC y CUSRES). El mensaje comprende todos los datos integrantes del DUA en papel, es decir, una imagen completa del DUA.
- La aplicación informática de la Aduana receptora del mensaje, comprende un módulo de filtros que permite la asignación de circuito a aquellos DUA's que resulten correctos tras pasar el módulo de validación tradicional. Se definen

tres circuitos: rojo (reconocimiento físico), naranja (revisión documental) y verde (levante automático).

- Para los DUAS asignados a circuito verde no se exigirá la presentación de papel ninguno en la Aduana en el momento del despacho, asumiendo el declarante la obligación de archivo de toda la documentación adicional al DUA durante un período de 5 años a partir de la fecha de admisión de la declaración.



El proyecto PORTEL.

El proyecto de introducción del EDI en el Sistema Portuario Español contempló la creación de una empresa (PORTEL) que gestionará el Centro de Compensación EDI Portuario a nivel nacional, dará fe de las operaciones que a través de él se realicen y proporcionará soporte, asistencia técnica y tutoría a todos sus usuarios.

La existencia de PORTEL está justificada porque es necesario un Centro que, funcionando las 24 horas del día, los 365 días del año, facilite la validación y registro de mensajes, coordine el flujo de los mismos y permita el enlace con otras redes, de forma tal que proporcione:

- Agilidad en el paso de mercancías por el puerto.
- Reducción de tiempo, esfuerzo y errores de transcripción, haciendo posible la obtención de información para una adecuada planificación portuaria.
- Servicio a todos los Agentes involucrados.
- Transparencia en toda la cadena del transporte.

Movimiento del contenedor en la terminal

Movimientos básicos

En atención a la composición de la carga, se distinguen dos tipos de contenedores, que dan lugar a movimientos diferentes dentro de la terminal:

- F.C.L. (Full Container Load) Carga unitaria de contenedor completo, o movido como tal.
- L.C.L. (Less than Container Load) Partida de carga o expedición objeto de grupaje o consolidación en contenedor.

Por tanto, distinguiremos entre contenedores F.C.L. (o contenedores completos) y contenedores L.C.L. (o de grupaje).

Los movimientos básicos que sufren los contenedores dentro de la terminal, son los siguientes:

Contenedores F.C.L.

A) Importación

Desestiba

A la colocación adecuada del contenedor cuando viaja a bordo del buque se le denomina estiba (en general, estiba significa la operación de acondicionamiento de la carga en cualquier lugar, de modo que no sufra desperfectos o deterioros y ocupe el menor espacio posible). La desestiba, por tanto, supone el movimiento desde la bodega del buque hasta que el contenedor está suspendido por la grúa al costado del mismo.

Descarga + posicionamiento

Se considera como descarga al movimiento que va desde que el contenedor está suspendido al costado del buque hasta que es depositado en cualquier punto de la terminal (normalmente, el contenedor es depositado junto a otros en una zona denominada "parking", "bloque"o"stacking yard" a la espera de sucesivos movimientos).

Al conjunto de las operaciones de desestiba y descarga también se le conoce, como "desde buque a cualquier zona de la terminal", y aunque se facture como un sólo concepto, realmente son dos.

Posicionamiento en zona de inspección

Actualmente, las terminales de contenedores que operan en nuestro puerto no suelen disponer de una zona de inspección predeterminada. Por lo tanto, los contenedores suelen ser inspeccionados en la zona de parking. Sin embargo, este tipo de operaciones no están tarifadas, por lo tanto, sería conveniente llegar a un acuerdo previo con la empresa estibadora.

En el caso de contenedores refrigerados, suele producirse movimiento expreso para su inspección, ya que los contenedores se encuentran apilados de una determinada forma para el aprovechamiento de espacios, puesto que éstos necesitan estar conectados a un dispositivo de corriente eléctrica. Ver figura 1.

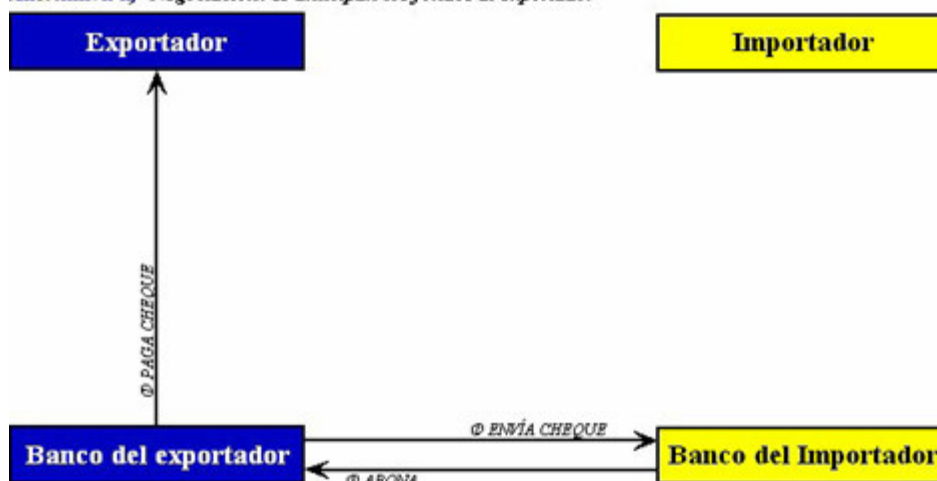
No obstante, cuando se trate de contenedores que contengan mercancía de origen animal procedente de terceros países, éstos serán trasladados al Punto de Inspección Fronteriza (P.I.F.), para su inspección. En este tipo de operaciones, las tarifas a aplicar son aprobadas por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Las Palmas.

En un futuro inmediato, algunas terminales de contenedores asignarán una zona para este tipo de operaciones, de manera que concentrarán todos los contenedores a inspeccionar en un mismo lugar, a donde acudirán los inspectores de los correspondientes servicios.

Esta operación no se realizará siempre, sino sólo a requerimiento de los citados servicios.

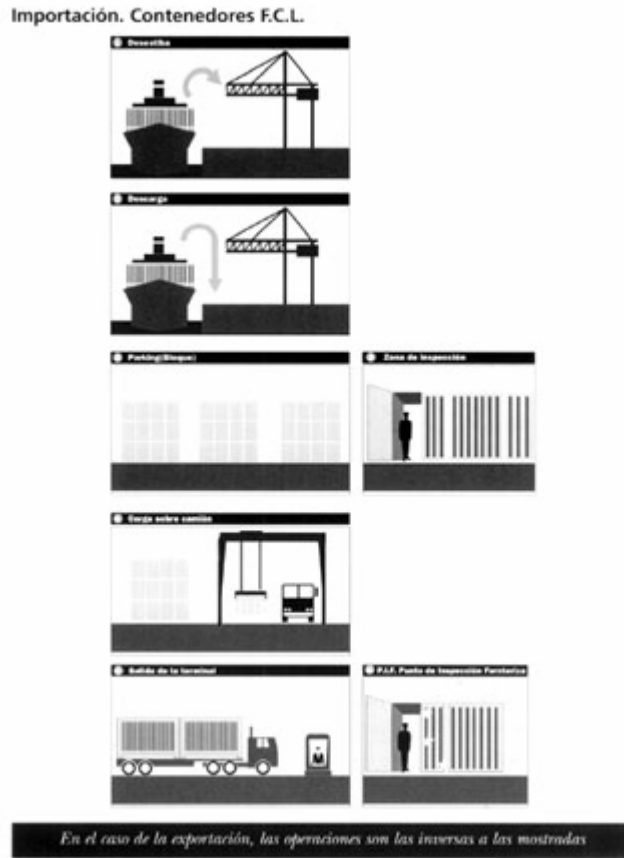
El movimiento del contenedor, por tanto, será desde el bloque a la zona de inspección y viceversa.

Alternativa a) Negociación: se anticipan los fondos al exportador



Entrega

Se entiende por entrega el movimiento desde el bloque a sobre vehículo, cuando se retira el contenedor de la terminal. Es, por lo tanto, el último movimiento antes de que el contenedor abandone la terminal.



B) exportación

En el caso de operaciones de exportación, el contenedor F.C.L. sufre los mismos movimientos básicos que en la importación, pero a la inversa, esto es:

Posicionamiento para inspección

Cuando el contenedor se está cargando en los almacenes del exportador, se realiza, si procede, la inspección física de la mercancía. Sin embargo, si el contenedor ya está cargado, la inspección física se realizará en cualquier otro lugar, previo acuerdo con el Organismo correspondiente.

Recepción

Llega a la terminal y va desde el vehículo al bloque.

Carga

Desde posicionado en el bloque hasta suspendido al costado del buque.

Estiba

Desde suspendido al costado del buque hasta estibado a bordo del mismo.

Contenedores L.C.L.

A) Importación desestiba

Es la misma operación que la descrita para el F.C.L..

Descarga

Igual que en el caso del F.C.L., el contenedor, una vez descargado, va a bloque, aunque, en función de la operativa de la terminal, puede ir directamente a la zona de desconsolidación (vaciado), si éste es un servicio que presta la terminal.

Traslado a zona de desconsolidación

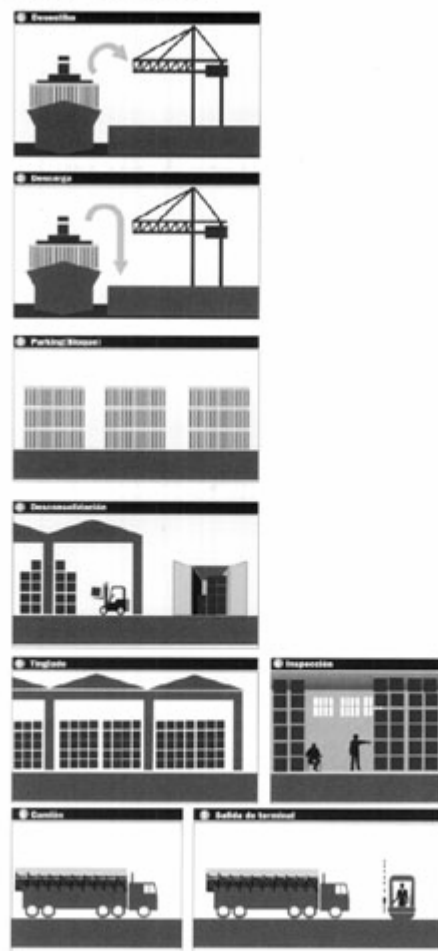
En los Puertos de Las Palmas, la desconsolidación o vaciado de la mercancía se realiza en los tinglados de las empresas consignatarias o de los transitarios, ya que por falta de espacio en las terminales, las empresas estibadoras no ofrecen dicho servicio.

Una vez en el interior del tinglado es donde se realizará, si procede, la inspección física de la mercancía.

Entrega

Es la última operación antes de que la mercancía abandone la terminal o tinglado, es decir, consiste en la recogida por parte del transportista correspondiente de la mercancía desconsolidada.

Importación. Contenedores L.C.L.



En el caso de la exportación, las operaciones son las inversas a las mostradas

B) exportación recepción

Las partidas llegan al tinglado o zona de consolidación, donde se realiza, si procede, la inspección física.

Llenado del contenedor

Se realiza en el tinglado o zona de consolidación.

Traslado a bloque

Se produce una vez consolidada la carga, a la espera de que el contenedor sea embarcado.

Carga

Desde bloque hasta suspendido al costado del buque.

Estiba

Desde suspendido al costado del buque hasta estibado a bordo del mismo.

El Contenedor de Mercancías

Contenedores

El contenedor, como medio de transportar la mercancía, ha representado un importante avance en lo que se refiere a seguridad de la mercancía. El riesgo para la integridad de la mercancía existe desde que se produce la apertura del contenedor y mientras éste permanece abierto, así como cuando la mercancía está fuera del contenedor.

Datos generales sobre contenedores

Intentamos resumir aquí los datos básicos de los contenedores que en la actualidad circulan independientemente de que estén normalizados o no. En las tablas se imprimen en negrita las dimensiones o características que corresponden a normas ISO ya publicadas. El resto de los datos no está normalizado aunque puede haber varios de ellos en proceso de normalización.

Las dimensiones anglosajonas se han expresado por sus abreviaturas, es decir, pies=ft=('); pulgadas=in.= ("); libras=lb.

Los datos de los contenedores de 48' y 45', son aproximados, pues al no estar normalizados hay detalles que pueden variar de fabricante a fabricante.

Dimensiones y Pesos

La gran mayoría de los contenedores están cargados a volumen, es decir, el contenedor lleno tiene un peso bruto apreciablemente menor que los máximos indicados en las tablas. Estudiando las estadísticas de toneladas y TEU's manejados por los puertos se encuentran cifras medias del orden de los 11.000/12.000 Kg por TEU, cuando según las normas podrían llegar a ser de 20.000 Kg por TEU. Por tanto la tendencia es a aumentar volumen (longitud y altura), para aprovechar al máximo la capacidad de manejar pesos que tienen los equipos para contenedores (grúas y trailers). Aunque se empiezan a solicitar grúas para 35 ó 40 toneladas, las cargas máximas normalizadas permanecen mucho más estables que las dimensiones, ya que las cargas por eje en el transporte por carretera y el hecho de que la inmensa mayoría de las grúas de contenedores están diseñadas para 30,5 ó 32 toneladas limitan fuertemente las posibilidades de crecimiento del peso bruto.

Longitudes, anchuras, peso máximos

Tabla 1

Designación usual	45'	40'	35'	30'	20'
Longitud (L)					
mm	13.716	12.192	10.670	9.125	6.058
ft.in.	45-0	40-0	35-0	29-11,25	19-10,25
Ancho (W)					
mm	2.438	2.438	2.438	2.438	2.438
ft.	8	8	8	8	8
Peso Bruto máximo					
Kg	30.480	30.480	25.175	25.400	20.320
Lb	67.200	67.200	55.500	56.000	44.800

Notas:

- TOLERANCIAS: Todas las medidas de la tabla son máximas y, por tanto, las tolerancias son siempre negativas. Lo mismo ocurre con los pesos.
- LONGITUDES: Los contenedores de 45' pueden tener limitaciones para circular por carretera en ciertos países. Comienzan a aparecer contenedores de 48'=14.630 mm en cantidades y aplicaciones muy limitadas.
- PESO BRUTO: La tara del contenedor no está normalizada, por lo que los pesos netos transportados pueden variar según la fabricación del contenedor.
- DESIGNACIÓN USUAL: La designación usual es la longitud nominal en pies. Las longitudes nominales en m. que corresponden son:

Tabla 1.1

48'	45'	40'	35'	30'	20'
14,5 m	13,5 m	12m	10,5 m	9 m	6 m

Alturas

Las cuatro alturas actualmente en uso aparecen en la tabla 2. A la altura de 9,6" se le denomina habitualmente HIGH CUBE.

Tabla 2

Altura exterior	ft.in.	8'	8'6"	9'	9'6"
	mm	2.438	2.591	2.743	2.910

Teóricamente todas estas alturas aparecen combinadas con cualquier longitud con la única excepción del contenedor de 35' que solamente existe con altura de 8,6'=2.560 mm. En la realidad son mucho más frecuentes para tamaños no normalizados por ISO - las combinaciones que dan un mayor volumen.

En la mayoría de los países existen limitaciones de gálibo en carreteras y ferrocarriles que pueden dificultar el transporte por tierra de contenedores con alturas desde 8,6" en adelante sobre trailers y vagones convencionales.

La norma ISO 668 incluye solamente las alturas 8,6" inclusive y da una designación codificada para cada combinación longitud-altura según aparece en la siguiente tabla.

Tabla 3

Altura	Longitud			Las alturas menores de 8' (2.438 mm), que ISO designa por una X al final de la codificación están autorizadas para contenedores cisterna, de techo cubierto (open-top), de materiales pulverulentos, de plataforma y de tipo plataforma.
	40'	30'	20'	
<8'	1AX	1BX	1CX	
8'	1A	1B	1C	
8'6"	1AA	1BB	1CC	

Dimensiones interiores

La norma ISO da unas dimensiones interiores mínimas. Dependiendo de la construcción del contenedor, estas dimensiones pueden ser ligeramente superiores a las mínimas. Según ISO, aunque las piezas de esquina superiores del contenedor sobresalgan por el interior; no debe considerarse que disminuyan las dimensiones de la tabla 4.

Para los contenedores no normalizados por ISO damos unas dimensiones aproximadas (dependen de cada fabricante) basadas en los mismos criterios que ISO 1496.

Tabla 4

Designación del Contenedor	Longitud Interior mínima		Altura interior mínima	Anchura interior mínima
	mm	ft.in.		
48'	14.432	47' 4	La altura exterior nominal menos 241 mm (9 1/2 in)	* 2.330 mm (9 13/4 in)
45'	13.520	44' 4,25		
40'	11.998	39' 4,		
35'	10.540	34' 7		
30'	8.931	29' 3		
20'	5.867	19' 3		

* Los contenedores de 35' tienen 2.350 mm

A continuación relacionamos varios tipos de contenedores de los fabricantes más utilizados en el tráfico con Canarias, especificando sus nombres comerciales y dimensiones.

Clasificación según su contenido

- Box 20', 40'
- Open Top 20', 40'
- Flat Rack 20', 40'
- Maxicadre 20', 40'
- Bulk 30'
- Caja Móvil 30'
- Aireados 20', 40'
- High Cube 20'
- General Dry Cargo Container, Contenedor Carga Seca
- Open Top Container, Contenedor Descubierta
- Flat Form Container, Plataforma Contenedor
- Super Container, Grandes Contenedores
- Ventilated Container, Contenedor Ventilado
- Bulk Container, Contenedor para Graneles
- Side Open Container, Contenedor Abierto en las Bandas
- Tank Container, Contenedor Cuba
- Insulated Container, Contenedor Isotérmico
- Flat Rack Container, Base con cabezales abatibles
- Flat Rack Container, Base con cabezales fijos.

Seguidamente y después de ver los diferentes tipos de contenedores que existen, vamos a estudiar por separado y en función del tipo de mercancía que contengan, los contenedores F.C.L. (completos) y L.C.L. (de grupaje).

F.C.L.

En general, puede afirmarse que las mercancías no presentan riesgos especiales durante su permanencia en los contenedores completos (F.C.L.), ya que éstos permanecen precintados durante su estancia en el puerto, desde que se descargan del buque hasta que abandonan la terminal, si exceptuamos aquellos que sufren inspección física.

Los momentos en los cuales existe riesgo para la integridad de la mercancía son aquellos en los cuales el contenedor permanece abierto. En el caso de los F.C.L., el contenedor se abre exclusivamente en el caso de ser inspeccionado.

Por ello, el nivel de incidencias en cuanto a seguridad de la mercancía en el caso de los contenedores completos es prácticamente nulo.

L.C.L.

Por contra, en el caso de los contenedores L.C.L. (o de grupaje) es donde existe el mayor riesgo para la integridad de la carga, desde el momento en que dichos contenedores son abiertos en la terminal para el proceso de vaciado, depositándose a continuación la mercancía agrupada por partidas en el tinglado. Lo mismo, pero a la inversa, ocurre en el caso de exportación (llenado). Por consiguiente, desde que se produce el vaciado hasta que la mercancía es retirada de la terminal, el riesgo aumenta. De ahí que el nivel de incidencias sea mayor.

En Resumen:

Contenedor cerrado, riesgo nulo F.C.L. sin inspección.

Apertura contenedor, existencia de riesgo

- Apertura F.C.L. para inspección.
- L.C.L. (llenado/vaciado).
- Interior del Tinglado

Precintos

El elemento que garantiza la no apertura del contenedor es el precinto, de ahí su importancia.

Se estima que la implantación del precinto como elemento de uso habitual en los contenedores, ha representado un aumento de un 90% a 95% de la seguridad de la mercancía.

Estudiaremos a continuación los diferentes tipos de precintos existentes, atendiendo para ello al momento de colocación:

- **Precinto de origen:**

Es el que coloca la Aduana o la Compañía Naviera en origen, para proteger la mercancía durante el transporte marítimo. En ocasiones, el exportador coloca su propio precinto, por lo que puede darse el caso de contenedores que lleven colocados de origen uno o dos precintos. Su presencia en buen estado en el momento de la descarga en el terminal, indica que la mercancía no ha sido manipulada durante el transporte marítimo.

Sin embargo, cuando el contenedor es descargado del buque, el empleado estibador comprueba que el precinto de origen esté en buen estado, y en caso contrario, será la propia terminal la que precinte de nuevo el contenedor, ya que a partir de ese momento, pasa a hacerse responsable de la mercancía.

- **Precinto de seguridad:**

Cuando alguno de los organismos competentes ordenan la inspección física de la mercancía, se procede a la rotura de los precintos y a la apertura del contenedor, en presencia del inspector correspondiente y del Agente de Aduanas, representante del propietario de la mercancía. El contenedor permanece abierto el tiempo mínimo indispensable para la inspección y, si procede, para la toma de muestras. Inmediatamente después es precintado, colocándosele el denominado precinto de seguridad.

- **Precinto de aduanas:**

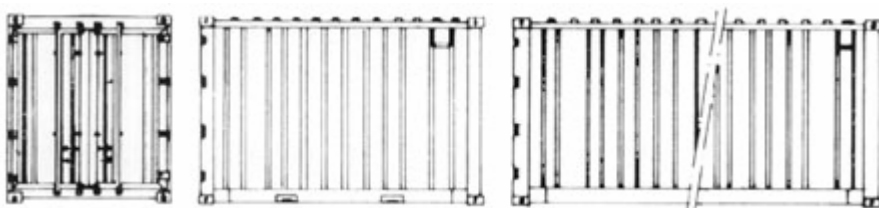
Una vez que la Aduana autoriza la salida de la mercancía del recinto portuario, el Auxiliar de Intervención de la Aduana coloca al contenedor el correspondiente precinto.

Por lo tanto, tanto si es con el precinto de origen, el de seguridad como si es con el de Aduanas, los contenedores abandonan siempre la zona de inspección o la terminal, precintados.

Nuevas Medidas

Dada la importancia que tiene el factor seguridad en la manipulación de las mercancías, se han acordado una serie de medidas, inscritas dentro del marco del Plan de Calidad, que se encuentran actualmente en fase de implantación y que incidirán de manera notable en el aumento de la seguridad de la mercancía. Entre las más recientes, destaca el procedimiento para el control de muestras, explicado en el CAPÍTULO 6: LA INSPECCIÓN FÍSICA DE LA MERCANCÍA.

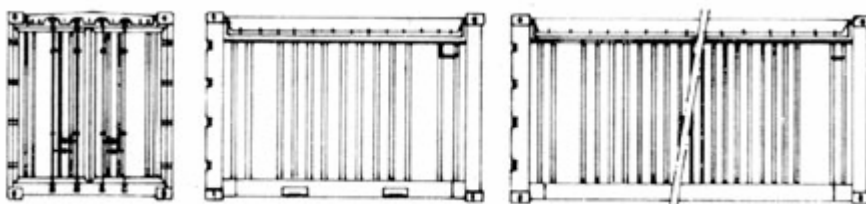
Box 20', 40'



Box 20' / Contenedor 20'							
Dimensiones Exteriores			Dimensiones Interiores			Dimensiones de la Puerta	
Longitud	Anchura	Altura	Longitud	Anchura	Altura	Anchura	Altura
6058	2438	2591	5901	2332	2375	2320	2277
Tara: 2.050 Kg. Peso Bruto Máximo: 24.000/30.480 Kg. Capacidad: 32 m3							

Box 40' / Contenedor 40'							
Dimensiones Exteriores			Dimensiones Interiores			Dimensiones de la Puerta	
Longitud	Anchura	Altura	Longitud	Anchura	Altura	Anchura	Altura
12192	2438	2591	12035	2332	2375	2320	2277
Tara: 3.650 Kg. Peso Bruto Máximo: 30.480 Kg. Capacidad: 66 m3							

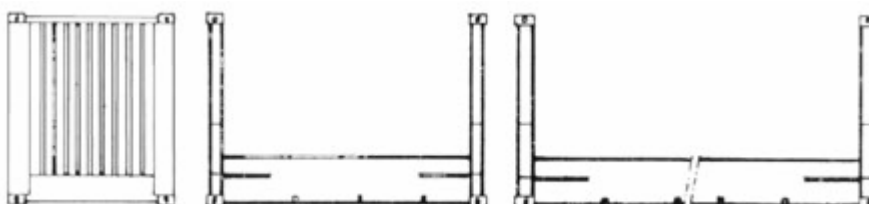
Open Top 20', 40'



Open Top 20' / Contenedor Descubierto 20'							
Dimensiones Exteriores			Dimensiones Interiores			Dimensiones de la Puerta	
Longitud	Anchura	Altura	Longitud	Anchura	Altura	Anchura	Altura
6058	2438	2591	5901	2332	2385	2320	2240
Tara: 2.200 Kg. Peso Bruto Máximo: 24.000/30.480 Kg. Capacidad: 32 m3							

Open Top 40' / Contenedor Descubierto 40'							
Dimensiones Exteriores			Dimensiones Interiores			Dimensiones de la Puerta	
Longitud	Anchura	Altura	Longitud	Anchura	Altura	Anchura	Altura
12192	2438	2591	12035	2332	2385	2320	2240
Tara: 4.200 Kg. Peso Bruto Máximo: 30.480 Kg. Capacidad: 66 m3							

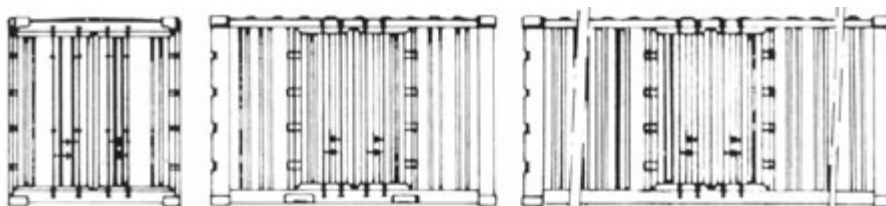
Flat Rack 20', 40'



Flat Rack 20' / Base con cabezales abatibles 20'						
Dimensiones Exteriores			Dimensiones Interiores			Altura Máxima Abatido
Longitud	Anchura	Altura	Longitud	Anchura	Altura	
6058	2438	2591	5915	2360	2080	511
Tara: 2.700 Kg. Peso Bruto Máximo: 24.000 Kg. Capacidad: 29 m3						

Flat Rack 40' / Base con cabezales abatibles 40'						
Dimensiones Exteriores			Dimensiones Interiores			Altura Máxima Abatido
Longitud	Anchura	Altura	Longitud	Anchura	Altura	
12192	2438	2591	12035	2332	2385	511
Tara: 4.900 Kg. Peso Bruto Máximo: 30.480 Kg. Capacidad: 59 m3						

Maxicadre 20', 40'

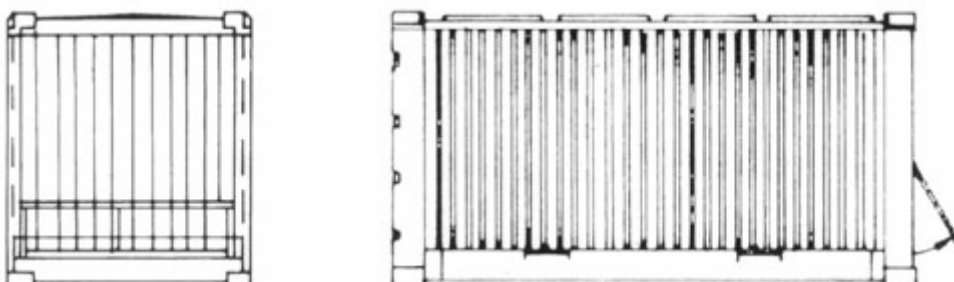


Maxicadre 20' / Extra Ancho 20'							
Dimensiones Exteriores			Dimensiones Interiores			Dimensiones de la Puerta	
Longitud	Anchura	Altura	Longitud	Anchura	Altura	Anchura	Altura
6058	2500	2600	5901	2440	2402	2440	2290
Dimensiones de la Puerta Lateral: Anchura 2.500 mm, Altura 2.330 mm Tara: 2.450 Kg. Peso Bruto Máximo: 24.000 Kg. Capacidad: 34,6 m3							

Maxicadre 40' / Extra Ancho 40'							
Dimensiones Exteriores			Dimensiones Interiores			Dimensiones de la Puerta	
Longitud	Anchura	Altura	Longitud	Anchura	Altura	Anchura	Altura
12192	2500	2600	12035	2440	2402	2440	2290

Dimensiones de la Puerta Lateral: Anchura 2.500 mm, Altura 2.330 mm
Tara: 4.600 Kg. Peso Bruto Máximo: 30.480 Kg. Capacidad: 70,53 m3

Bulk 30'

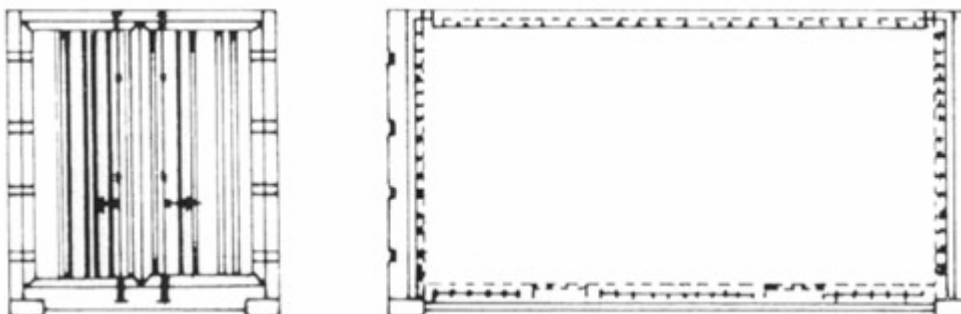


Bulk 30' / Contenedor para graneles sólidos de 30'

Dimensiones Exteriores			Dimensiones Interiores			Dimensiones de la Puerta	
Longitud	Anchura	Altura	Longitud	Anchura	Altura	Anchura	Altura
9125	2500	2600	8974	2440	2317	1294	800

Dimensiones Trampilla descarga: Anchura 2.000 mm, Altura 800 mm
Tara: 3.450 Kg. Peso Bruto Máximo: 25.400 Kg. Capacidad: 50,73 m3

Caja Móvil 30'

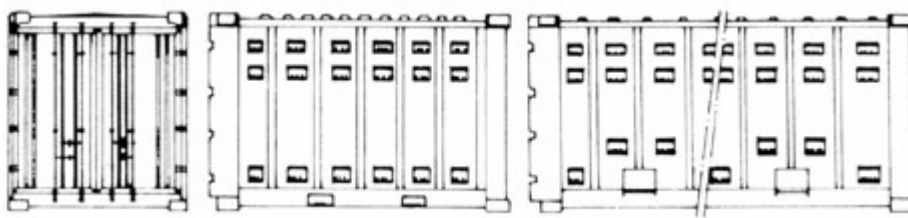


Caja Móvil 30'

Dimensiones Exteriores			Dimensiones Interiores			Dimensiones de la Puerta	
Longitud	Anchura	Altura	Longitud	Anchura	Altura	Anchura	Altura
9125	2500	2600	8972	2460	2418	2310	2335

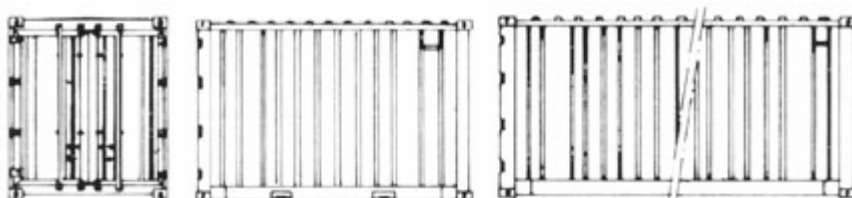
Dimensiones Trampilla descarga: Anchura 8.740 mm, Altura 2.4300 mm
Tara: 3.650 Kg. Peso Bruto Máximo: 30.000 Kg. Capacidad: 53 m3

Aireados 20',40'



Aireados 20'							
Dimensiones Exteriores			Dimensiones Interiores			Dimensiones de la Puerta	
Longitud	Anchura	Altura	Longitud	Anchura	Altura	Anchura	Altura
6058	2500	2591	5901	2440	2385	2440	2288
Tara: 2.000 Kg. Peso Bruto Máximo: 24.000 Kg. Capacidad: 34 m3							
Aireados 40'							
Dimensiones Exteriores			Dimensiones Interiores			Dimensiones de la Puerta	
Longitud	Anchura	Altura	Longitud	Anchura	Altura	Anchura	Altura
12192	2500	2591	12035	2440	2385	2440	2288
Tara: 3.500 Kg. Peso Bruto Máximo: 30.480 Kg. Capacidad: 70 m3							

High Cube 20'



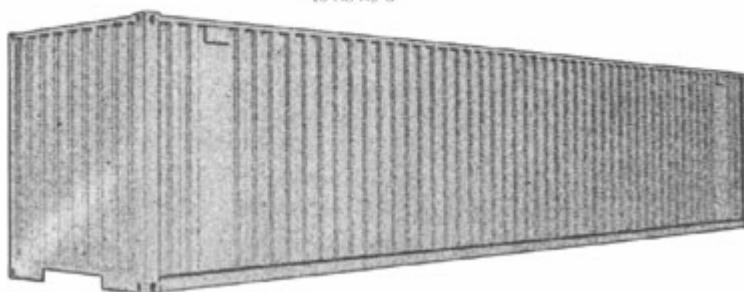
High Cube 20'							
Dimensiones Exteriores			Dimensiones Interiores			Dimensiones de la Puerta	
Longitud	Anchura	Altura	Longitud	Anchura	Altura	Anchura	Altura
6058	2438	2895	5901	2332	2679	2320	2581
Tara: 2.800 Kg. Peso Bruto Máximo: 24.000/30.480 Kg. Capacidad: 36.86 m3							
12192	2438	2895	12035	2332	2679	2320	2581

Tara: 3.880 Kg. Peso Bruto Máximo: 30.480 Kg. Capacidad: 75 m3
--

General Dry Cargo Container, Contenedor Carga Seca

General Dry Cargo Container Contenedor Carga Seca	10'x8'x8,6'
	20'x8'x8,6'
	30'x8'x8,6'
	40'x8'x8,6'
	40'x8'x9,6'

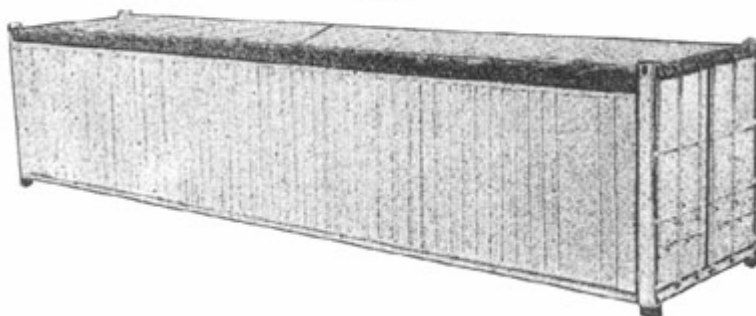
General Dry Cargo Container Contenedor Carga Seca	10'x8'x8'6"
	20'x8'x8'6"
	30'x8'x8'6"
	40'x8'x8'6"
	40'x8'x9'6"



Open Top Container, Contenedor Descubierto

Open Top Container Contenedor Descubierto	20'x8'x8,3'
	20'x8'x8,6'
	40'x8'x8,3'
	40'x8'x8,6'

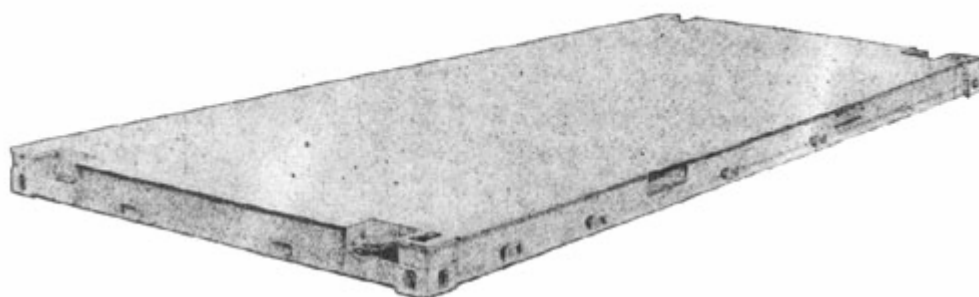
Open Top Container Contenedor descubierto	20'x8'x4'3"
	20'x8'x8'6"
	40'x8'x4'3"
	40'x8'x8'6"



Plat Form Container, Plataforma Contenedor

Plat Form Container 20'x8'
Plataforma 40'x8'
Contenedor

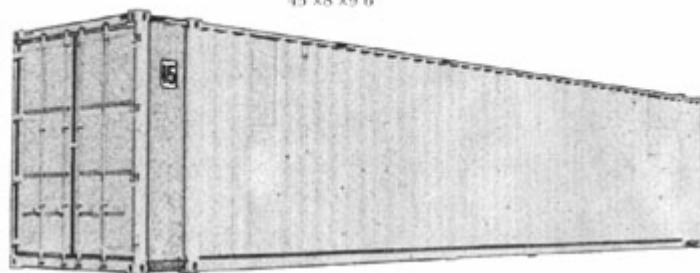
Plat Form Container 20'x8'
Plataforma Contenedor 40'x8'



Super Container, Grandes Contenedores

Super Container 48'x8'6"x9'6"
Grandes 48'x8'x9'6"
Contenedores 45'x8'x9'6"
45'x8'6"x9'6"

Super Container 48'x8'6"x9'6"
Grandes Contenedores 48'x8'x9'6"
45'x8'x9'6"
45'x8'6"x9'6"

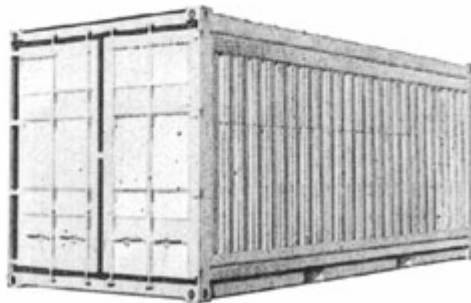


Ventilated Container, Contenedor Ventilado

Ventilated 20'x8'x8'6"
Container 40'x8'x8'6"
Contenedores
Ventilado

Ventilated Container
Contenedor Ventilado

20'x8'x8'6"
40'x8'x8'6"

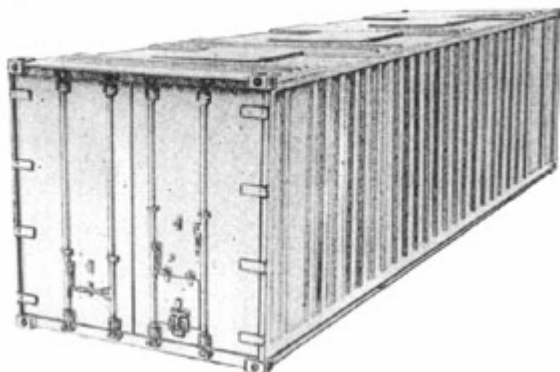


Bulk Container Contenedor para Graneles

Bulk Container 20'x8'x8'6"
Contenedor para 40'x8'x8'6"
Graneles

Bulk Container
Contenedor para Graneles

20'x8'x8'6"
40'x8'x8'6"

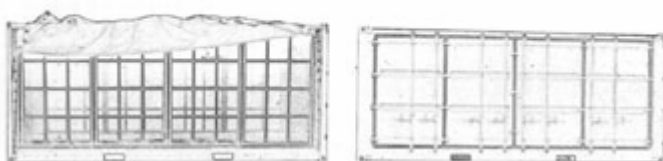


Side Open Container Contenedor Abierto en la Bandas

Side Open Container
Contenedor Abierto
en la Bandas 20'x8'x8'6"

Side Open Container
Contenedor Abierto en las Bandas

20'x8'x8'6"

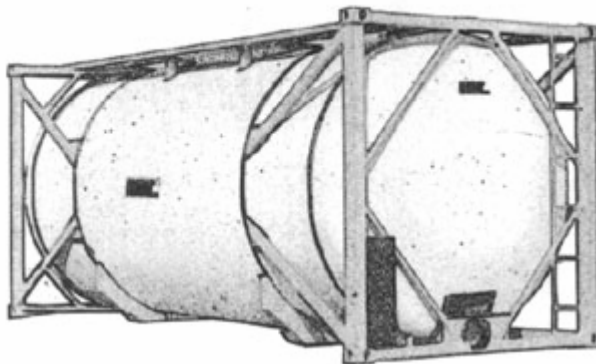


Tank Container Contenedor Cuba

Tank	Container	20'x8'x8'6"
Contenedor	Cuba	40'x8'x8'6"

Tank Container
Contenedor Cuba

20'x8'x8'6"
40'x8'x8'6"

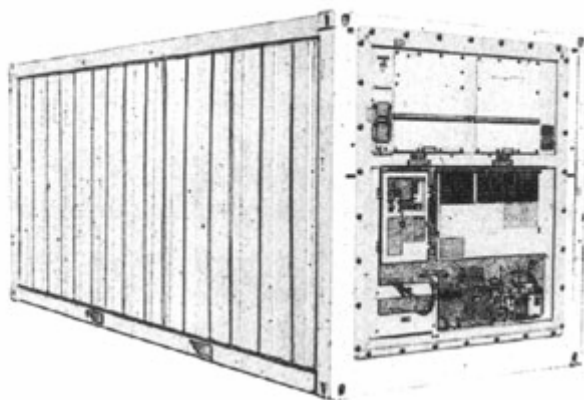


Insulated Container Contenedor Isotérmico

Insulated	Container	
Contenedor		20'x8'x8'6"
Isotérmico		40'x8'x8'6"

Insulated Container
Contenedor Isotérmico

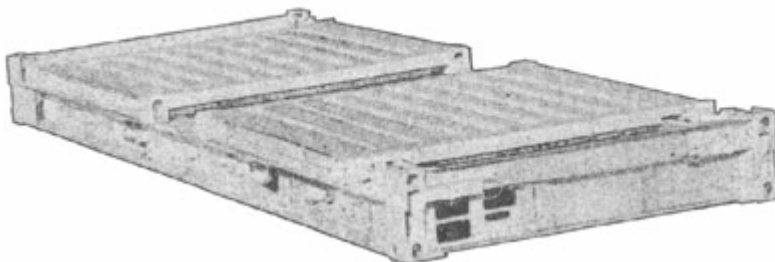
20'x8'x8'6"
40'x8'x8'6"



Flat Rack Container Base con cabezales Abatibles

Flat Rack Container
Base con cabezales 20'x8'x8'6"
Abatibles 40'x8'x8'6"

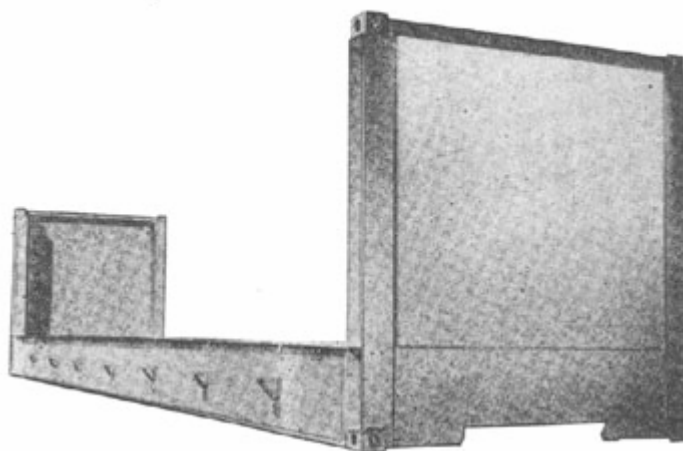
Flat Rack Container 20'x8'x8'6"
Base con cabezales abatibles 40'x8'x8'6"



Flat Rack Container Base con cabezales fijos

Flat Rack Container
Base con cabezales 20'x8'x8'6"
fijos 40'x8'x8'6"

Flat Rack Container 20'x8'x8'6"
Base con cabezales fijos 40'x8'x8'6"



El transporte terrestre

En las operaciones de exportación, la logística del transporte da comienzo en el mismo momento en que el contenedor abandona el punto de carga-fábrica o almacén-con destino al puerto de embarque.

De la misma forma, las operaciones de importación no finalizan, desde el punto de vista de la logística del transporte, hasta el momento en que el contenedor llega al punto de destino final.

El transporte terrestre de los contenedores, desde el lugar de origen al puerto o desde el puerto al punto de 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 desde el punto de vista del coste.

En los últimos años, debido a una serie de factores diversos (entre los que cabe destacar la introducción de barcos cada vez mayores, la concentración de la carga en determinados puertos—en detrimento de otros—y la mayor eficacia de los medios humanos y técnicos con los que se realizan las operaciones de carga y descarga), se ha generado una fuerte competencia entre los armadores, que se ha traducido en un **descenso casi continuo de los fletes marítimos internacionales**.

Por otro lado, y al contrario de lo que pueda parecer, es frecuente encontrar operaciones en las que el **flete terrestre representa proporcionalmente una cuantía superior a la del flete marítimo**, dependiendo de cuál sea el país de origen o destino final y de la situación de las fábricas o almacenes con respecto al puerto.

No es extraño, por tanto, que se preste cada día mayor atención al control de calidad y al coste del transporte terrestre, y que éste sea un factor importante para conseguir el éxito de las operaciones y, en último término, la satisfacción del cliente.

El transporte por carretera.

Si bien cuando hablamos del transporte terrestre abarcamos tanto el que se realiza por carretera como el que se realiza por ferrocarril, nos referiremos únicamente al primero de ellos, que es el que se produce en el Archipiélago.

1. Principio de libertad de elección

La primera cuestión que preocupa a los importadores y exportadores es la de la elección del transporte.

Si bien cada CONFERENCIA MARITIMA tiene sus propias reglas particulares (que pueden diferir de una a otra), la norma general, en principio y salvo excepciones, es la siguiente:

ES OPTATIVO DEL RECEPTOR/EMBARCADOR UTILIZAR LOS MEDIOS DE TRANSPORTE QUE CONSIDERE OPORTUNOS SEGUN SU CRITERIO Y ELECCION, SEAN DICHOS MEDIOS PROPIOS DE LAS LINEAS DE NAVEGACIÓN O AJENOS A LAS MISMAS.

Excepciones

Sin embargo, cuando el transporte marítimo se hubiera contratado en condiciones de Incoterms:

- PIER TO HOUSE
- HOUSE TO PIER
- HOUSE TO HOUSE

la naviera puede ser responsable no sólo del transporte marítimo, sino también del transporte terrestre en origen y/o en destino, con lo que el principio general de libertad se vería restringido en dichos supuestos.

No obstante, es preciso destacar que, en estos casos, puede suceder que el importe satisfecho por el expedidor o receptor incluya la parte correspondiente al transporte terrestre, de forma que, si bien los receptores y expedidores carecerían de libertad para contratar el transporte terrestre, **su importe no debería ser satisfecho separadamente.**

2- Cargos adicionales

Desarrollando más ampliamente el criterio de libertad general, y dejando siempre a salvo las excepciones particulares establecidas por determinadas líneas o conferencias, cabe destacar que, en principio,

NO PROCEDE EL COBRO DE CANTIDAD ALGUNA POR LA UTILIZACION DE MEDIOS DE TRANSPORTE AJENOS A LOS DE LAS LINEAS DE NAVEGACION EN CUESTION.

Dicho en otras palabras, no se puede imponer a los receptores o expedidores recargos de ningún tipo por la utilización de medios de transporte terrestre que sean ajenos a las línea

3- Garantías

Sin embargo, debido a que las líneas tienen necesidad de asegurarse la devolución de los contenedores en las mismas condiciones en que se entregan, es una **práctica frecuente** que, dependiendo de su conocimiento del embarcador/receptor y/o del transportista terrestre, los Consignatarios de Buques exijan determinadas garantías para entregar los contenedores a transportistas que les son ajenos.

EN DETERMINADAS OCASIONES, PARA ENTREGAR LOS CONTENEDORES A TRANSPORTISTAS AJENOS, SE EXIGE UN AVAL BANCARIO QUE CUBRA EL VALOR DEL CONTENEDOR(ES) Y QUE SE APORTE PRUEBA FEHACIENTE DE QUE EL TRANSPORTE SE REALIZA EN MEDIO ADECUADAMENTE ASEGURADO.

No se trata, por tanto, de un cargo facturable, sino de un aval que puede cancelarse o retirarse cuando la operación haya terminado.

En todo caso, dicho aval no debería superar el importe del valor del contenedor(es) objeto del transporte.

A título indicativo, podemos considerar que el precio habitual de un contenedor no reefer standard de 20 pies oscila entre las 200.000'- y las 350.000'- pesetas, en función de los países de fabricación y de la calidad del material empleado. Si se trata de contenedores especiales (cisternas o frigoríficos, por ejemplo) los precios pueden llegar a ser muy superiores. VER los diferentes tipos de contenedores en el CAPÍTULO 10: SEGURIDAD DE LA MERCANCÍA CONTENERIZADA.

4- El concepto "On Wheels"

Por lo que se refiere al concepto "on wheels", no existe unanimidad en las reglas fijadas por las líneas y conferencias.

Mientras en la tarifa de determinadas líneas o conferencias no figura el concepto "on wheels", otras lo tienen establecido para todos los puertos y otras, en definitiva, lo aplican sólo en uno de los dos puertos (embarque o desembarque) .

En caso de duda sobre las condiciones que se aplican para cada caso en concreto, el Consignatario del buque puede ofrecer información detallada al respecto.

Si se trata de líneas conferenciadas, el secretariado de la conferencia respectiva es, también, una excelente fuente de consulta sobre las condiciones aplicables a un determinado caso.

5. Características generales del transporte por carretera por nuestra Comunidad Autónoma.

A continuación, vamos a analizar algunos aspectos referidos al transporte de mercancías por carretera en el ámbito de la Comunidad Autónoma (Datos obtenidos del Informe Final del Diagnóstico y Plan de Renovación de fecha 16 de Febrero de 1.993, encargado por la Dirección General de Transporte de la Consejería de Turismo y Transportes del Gobierno de Canarias con la cooperación de la Federación de Empresarios del Transporte).

Estructura sectorial:

a) Dimensión.

El ámbito efectivo de actuación de los vehículos es básicamente insular, aunque se producen intercambios de mercancías entre islas en los propios vehículos en roll-on/off. Alrededor del 82 % de los vehículos circunscriben su actuación en las islas de Gran Canaria y Tenerife.

b) Concentración (Vehículos / Empresa)

El índice de concentración del sector es aproximadamente de 2 vehículos por empresa, lo que indica claramente la extremada atomización del sector. Este índice de concentración es prácticamente similar en todas las islas.

c) Capacidad de vehículos

Existe una tendencia especializadora en la tipología de vehículos según la capacidad de carga, derivada de la especialización de las economías insulares. Por una parte, la mayor intensidad de la actividad de la construcción en las islas de Lanzarote y Fuerteventura, genera una importante actividad paralela al transporte. En cambio, la actividad industrial, de transformación y comercial que se refleja en la estructura de Gran Canaria, exige la utilización predominante de vehículos de gran capacidad de carga o tractora.

d) Edad del parque.

La edad media del parque de vehículos del sector de transporte de mercancías es bastante elevada. Sin embargo, las flotas más modernas son las de Lanzarote y Fuerteventura.

Evolución y tendencia de los principales sectores demanda.

a) Mercancías.

El transporte de contenedores mantiene un incremento regular a costa de la disminución del genérico de mercancías y que se manifiesta una tendencia al incremento de la demanda de servicios especializados. Una importante reorganización de la demanda de mercancías vendrá dada por la evolución de los puertos, sus nuevos sistemas logísticos y la reestructuración de sus operadores.

b) Construcción.

La demanda de transporte derivada de esta actividad tenderá hacia un crecimiento moderado ligado a los sectores turístico, viviendas y equipamientos locales.

Factores competitivos desde la demanda

a) Preferencias por el tipo de empresa.

Las empresas de mayor tamaño prefieren elegir a empresas de transporte de mayor tamaño que puedan cubrir sus necesidades. Cabe destacar que el transporte discrecional de mercancías ve reducida su demanda en una cantidad considerable, ya que muchas veces, las empresas comerciales e industriales tienen flota de transporte propia, principalmente para la distribución de sus productos. A esto hay que añadir que en muchas ocasiones el transporte corre a cargo de los proveedores de estas empresas, por lo que éstas se evitan tener que contratar transporte directamente.

b) Recorridos cortos.

En primer lugar, hay que tener en consideración el corto recorrido medio que realizan nuestros camiones. Por otra parte, la distribución de productos (principalmente alimenticios), se realiza a través de flota propia, por lo que en un gran número de empresas la contratación de transporte discrecional se limita al aprovisionamiento de mercancías. Generalizando, el recorrido habitual es muelle-fábrica o muelle-almacén,

siendo esta distancia muy corta en la mayoría de los casos, Su promedio es de unos 30 Kms.

c) Circunstancias poco ventajosas del transporte insular.

Como consecuencia de lo expuesto anteriormente, se deducen las condiciones especiales del transporte insular, en circunstancias claramente menos ventajosas que el transporte terrestre peninsular.

6. Tarifas.

Desde la fecha de promulgación de la Orden de 16 de Julio de 1992, de la extinguida Consejería de Turismo y Transportes (B.O.C. nº 102, del día 24 de Julio), por la que se modificaron las tarifas de los servicios públicos discrecionales de transportes de mercancías por carretera, la evolución de los de los costes asumidos por las empresas dedicadas a dicha actividad han sufrido un incremento que hacen precisa la actualización de las mismas.

Por lo tanto, se procedió a la revisión del régimen tarifario para los servicios contratados a carga completa para trayectos no superiores a 140 kilómetros y que establecen para los distintos tramos recorridos y servicios complementarios prestados, un precio de referencia alrededor del cual deberán moverse las tarifas a aplicar. Esta modificación se encuentra publicada en la Orden 1845 de 10 de Noviembre de 1.994 (B.O.C. nº 145, del día 28 de Noviembre).

Sin embargo, a pesar de la entrada en vigor de la ley de tarifas de los servicios públicos discrecionales de transportes de mercancías por carretera, debido a la enorme competencia existente entre nuestras empresas de transportes, éstas suelen aplicar unas tarifas por zonas y generalmente, más reducidas, al contrario de la ley, que las aplica por intervalos de kilómetros.

Como ejemplo de lo anterior, podemos afirmar que, generalmente, un camión que realice un servicio dentro de la capital se le aplica la misma tarifa, independientemente del recorrido que realice dentro de la ciudad. Sin embargo, este mismo servicio aplicado a la ley de tarifas, supondría en función del número de kilómetros que recorra, una cantidad en pesetas por Tonelada y kilómetro recorrido. (De 0 a 7 kilómetros, una cantidad, de 8 a 14, otra, y así sucesivamente).

B. Las tarifas y precios

Las tarifas empresarias máximas para operaciones de carga y descarga

Concepto

Estas Tarifas Empresarias Máximas se refieren a trabajos realizados por las Compañías Estibadoras y son las cantidades que dichas empresas están autorizadas a cobrar, como máximo, en concepto de las diferentes manipulaciones a las que se somete a la mercancía durante su paso por el muelle.

Características

Las principales carecterísticas de estas tarifas son las siguientes:

- Las pruebas del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Las Palmas.
- Como su nombre indica, son máximas, por lo que se limitan a establecer unos niveles que no se pueden sobrepasar.
- Cubren todos y cada uno de los aspectos relacionados con cada movimiento en particular, no admitiéndose otros cargos relacionados con la manipulación de la mercancía.
- Debido a las diferentes características y equipo de las diversas terminales. las cantidades que establecen varían para cada terminal, por lo que el paso de una misma mercancía por el muelle puede suponer un coste distinto de manipulación, en función de la terminal en la que se opere.

Por otro lado, también son consideradas Tarifas Empresarias Máximas, las tarifas reguladas por la Autoridad Portuaria para determinadas actividades que necesitan la aprobación del Consejo de Administración y del Presidente de la Comisión Territorial de Precios de la Consejería de Industria y Comercio del Gobierno de Canarias (recogida de basuras, recogida de residuos oleosos, remolcadores, prácticos, amarradores, Punto de Inspección Fronteriza.)

Publicación de las Tarifas

- Publicación de la tarifas del Puerto de Las Palmas
 1. Las tarifas empresarias máximas de estiba/desestiba, carga/descarga y recepción/entrega de las empresas estibadoras de mercancía general, se encuentran en el anuncio Nº 3966 publicado en el Boletín Oficial de la Provincia de Las Palmas Nº 55 de fecha 8 de Mayo de 1991.
 2. Las tarifas máximas empresarias para las operaciones de recepción, carga y estiba de pallets de productos hortofrútculas, a aplicar en la Zafra 95/96, se encuentran en el anuncio Nº 14.876 publicado en el Boletín Oficial de la Provincia de Las Palmas Nº 137 de fecha 15 de Noviembre de 1995.
 3. Finalmente, reseñar que las tarifas empresarias máximas de carga y descarga de Pesca Congelada, las podemos localizar en el anuncio Nº 4.739 publicadas en el Boletín Oficial de la Provincia de Las Palmas Nº6.022 publicado en el B.O.P. Nº 53 de fecha 1 de Mayo de 1996
- Publicación de las tarifas de los Puertos de Arrecife y Puerto del Rosario
 1. Las tarifas máximas de carga/de carga, estiba/desestiba y recepción/entrega de las empresas estibadoras representadas por la Asociación de Consignatarios de buques de Arrecife y Puerto del Rosario, se encuentran publicadas en el Boletín Oficial de la Provincia de Las Palmas Nº 66 de fecha 1 de Junio de 1990.

El "terminal handling charge"

Concepto

El "TERMINAL HANDLING CHARGE" (T.H.C.) es la cantidad fija determinada que las conferencias marítimas de fletes obligan a los armadores que las integran a cobrar a sus clientes en concepto de manipulación de la mercancía en la terminal portuaria. Los armadores no conferenciados ("outsiders") fijan también un determinado T.H.C. Por tanto, T.H.C. es sinónimo de gastos de manipulación portuaria.

Normalmente, el T.H.C. es fijado en la moneda local del país en el que se manipula la carga. Su importe suele variar en función del puerto en el que se opera y, para un mismo puerto, puede asimismo ser diferente según el tipo de tráfico (importación o exportación).

Cuando un importador o exportador contrata un flete conferenciado está, en realidad, asumiendo también un determinado T.H.C. Recomendamos obtener la información pertinente dirigiéndose al Consignatario del Armador o al Secretariado de la Conferencia en cuestión.

No existe una regla fija sobre los conceptos agrupados y facturados por el Armador bajo la denominación T.H.C. Cada conferencia y cada Armador no conferenciado es libre de determinar qué movimientos quedan englobados por el T.H.C. o al margen del mismo, circunstancia ésta que explica que los T.H.C. de distintas Conferencias o Armadores no conferenciados puedan tener valores muy dispares entre sí.

El "THC" es parte del "FLETE OCEÁNICO" de la misma forma que lo son otros conceptos como el "CAF" (Currency Adjustment Factor), "BAF" (Bunker Adjustment Factor), cuyos importes y valores son determinados por las Navieras y/o Conferencias en función a los tipos de tráfico y sus características e incidencias específicas. En concreto, el "THC" es determinado por las Navieras y/o Conferencias analizando los muchos y diversos Costos Portuarios que inciden en cada tipo de servicio desde su inicio y entre los cuales se pueden encontrar, total o parcialmente asumidos, los siguientes:

- Incidencia y/o manipulación portuaria en origen.
- Transbordos que requiera el servicio.
- Desestiba/descarga en puerto de destino.
- Movimientos hasta zona de apilamiento.
- Movimientos hasta zona de conexión de frío (cuando proceda).
- Conexión a red de los contenedores (cuando proceda).
- Costos de superficie de contenedores llenos durante los 7 primeros días.
- Remociones para Aduanas, Sanidad e Inspecciones.
- Reprecintados por inspecciones.
- Control y seguimiento técnico del equipo frigorífico.
- Costo de la conexión eléctrica.

- Entrega del contenedor lleno.
- Recepción del contenedor vacío.

Así mismo, y en el caso de puertos como el de Las Palmas, donde el tráfico es casi enteramente de IMPORTACIÓN y se produce un considerable apilamiento de contenedores vacíos, el Armador también tiene que considerar y asumir, a la hora de fijar el importe del "THC", costos tales como los siguientes:

- Superficie de contenedores vacíos.
- Movimientos en terminal de contenedores vacíos.
- Pérdidas y prejuicios resultantes de la inmovilización de equipo vacío hasta su evacuación.
- Gastos de evacuación de vacíos (carga y estiba) - Round Trip

En base a todo lo expuesto, y como se ha comentado, las Navieras y/o Conferencias determinan un importe de "THC" el cual, aún pudiendo ser sinónimo de "GASTOS DE MANIPULACIÓN PORTUARIA", asume algunos conceptos enteramente, otros sólo en parte y deja por cuenta de la mercancía el resto.

Movimientos englobados.

A título de ejemplo, señalaremos los movimientos que engloba la denominación T.H.C. Son los siguientes:

Operaciones de Importación:

- Desde el buque hasta cualquier punto de la terminal.
- Entrega.
- Descarga del contenedor cuando éste se devuelve vacío ("lift-off").

Operaciones de Exportación:

- Carga del contenedor sobre el vehículo, cuando se recoge para proceder al llenado ("lift-on").
- Recepción.
- Desde cualquier punto de la terminal hasta el buque.

Las conferencias marítimas de flete

Concepto

Los servicios de líneas marítimas regulares obligan a los barcos que los prestan a seguir una ruta fija con escala en los puertos que se determinen, así como a zarpar en las fechas anunciadas, tanto como si se ha captado mucha carga como si no se ha captado ninguna. Estas circunstancias comportan un riesgo empresarial elevado y una fuerte competencia entre los distintos armadores que cubren una determinada línea.

Para combatir esta incertidumbre y con el fin de conseguir la racionalización del servicio y la homologación de tarifas uniformes y competitivas, las diferentes líneas regulares buscan convenios de cooperación entre los armadores que prestan servicio en una misma ruta.

De todos los convenios de cooperación, el más frecuente es la conferencia marítima o conferencia de fletes.

En la Ley 27/92, de 24 de Noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, la conferencia marítima de fletes queda definida como: "un grupo constituido por dos o más empresas navieras que efectúan navegaciones de línea regular de cabotaje, exterior o extranacional en una o varias rutas particulares, dentro de determinados límites geográficos, y que han concertado un acuerdo, cualquiera que sea su naturaleza, dentro de cuyo marco actúan ateniéndose a unos fletes uniformes o comunes a cualesquiera otras condiciones convenidas en lo que respecta a la navegación".

Características.

Las Conferencias Marítimas de fletes se caracterizan, entre otros rasgos, porque:

- Establecen una tarifa de fletes de aplicación obligatoria entre sus miembros.
- Normalmente fijan y supervisan las condiciones de los servicios prestados por cada miembro, en lo que respecta al número y característica de los barcos, puertos de escala, intervalos de frecuencia y otros.
- Suelen ser cerradas, por lo que la admisión de nuevos socios debe ser previamente aprobada por los anteriores.

Puede afirmarse que las Conferencias Marítimas de fletes dan lugar, en la práctica, a que los importadores y exportadores, en algunos casos, paguen unas tarifas de fletes superiores a las que darían en un mercado en el que no existieran estos acuerdos, pero evidentemente, obteniendo a cambio, servicios y fletes estables y una adecuada frecuencia de escalas. Esta última cuestión debe ser muy valorada en un territorio insular y fragmentado, ya que el servicio conferenciado ofrece una garantía de cobertura y frecuencia, difícil de obtener en las islas menos pobladas.

La Autoridad Portuaria de Las Palmas, a través de su Servicio de Atención al Cliente, puede facilitarles una relación de los principales servicios conferenciados y no conferenciados que escalan en los Puertos de la Provincia de Las Palmas, indicando los armadores que forman cada Conferencia y los Consignatarios que los representan, así como sus direcciones, teléfono y fax. No obstante, toda esta información se encuentra en la Memoria que cada año publica la Autoridad Portuaria.

Otro tipo de asociación de armadores, en defensa de la racionalización de los fletes y actualmente en gran desarrollo, son los acuerdos de reservas mutuas de espacio en los buques oceánicos, denominados "joint-service", que básicamente garantizan la frecuencia y la línea, intercambiándose el espacio disponible para carga. Este tipo de acuerdos privados entre armadores, tiene un carácter distinto al de las conferencias marítimas de fletes, que se han explicado en este capítulo.

Los incoterms

1- Antecedentes

A menudo, las partes de un contrato no tienen conocimiento de las distintas prácticas comerciales utilizadas en sus respectivos países. Esto puede ocasionar malentendidos, litigios y procesos, que desencadenarían en pérdidas de tiempo y dinero.

Para solucionar estos problemas, la Cámara de Comercio Internacional publicó por vez primera en 1936 una serie de reglas internacionales para interpretación de los términos comerciales. Dichas reglas fueron conocidas con el nombre de Incoterms 1936. Sin embargo, éstas se han ido innovando a lo largo de los años, hasta llegar a la última modificación del año 1990, a fin de ponerlas al día con respecto a las recientes prácticas comerciales internacionales. La información que se expone en este capítulo se refiere a la última modificación, que entró en vigor el 1 de Julio de 1990. Por lo tanto, los comerciantes que deseen aplicar esta normativa, han de especificar que sus contratos quedan sometidos a los "Incoterms 1990".

2- Concepto

Son Reglas Internacionales para la interpretación de los términos más utilizados en el comercio internacional. Así podrán evitarse las incertidumbres derivadas de las distintas interpretaciones de tales términos en diferentes países, o por lo menos, podrán reducirse en gran medida.

Han sido redactados por la Cámara de Comercio Internacional para fijar claramente el tratamiento de 3 elementos fundamentales de toda compraventa:

PRECIO

GASTOS

RIESGO

Los Incoterms son unas reglas internacionales para la interpretación de los términos comerciales fijados por la Cámara de Comercio Internacional. La palabra INCOTERM viene de la contracción del inglés de:

INternacional COmmercial TERMS (Términos de Comercio Internacional).

Los incoterms regulan:

- La distribución de documentos.
- Las condiciones de entrega de la mercancía.
- La distribución de costes de la operación.
- La distribución de riesgos de la operación.

Pero no regulan:

- La legislación aplicable a los puntos no reflejados en los Incoterms.
- La forma de pago de la operación.

GRUPO SALIDA	E	EXW	En Fábrica	Ex Work
GRUPO Sin pago transporte principal	F	FCA FAS FOB	Franco transportista Franco junto al buque Franco a bordo del buque	Free Carrier Free Alongside Ship Free On Board
GRUPO Con pago transporte principal	C	CFR CIF CPT CIP	Coste y flete (*) Coste, seguro y flete Transporte pagado hasta Transporte y seguro pagado hasta	Coste And Freight Cost Insurance Freight Carriage Paid To Carriage And Insurance Paid
GRUPO LLEGADA	D	DAF DES DEQ DDU DDP	Entregada en frontera Entregada sobre buque Entregada en muelles Entregada sin pagar derechos Entregada derechos pagados	Delivered At Frontier Delivered Ex Ship Delivered Ex Quay Delivered Duty Unpaid Delivered Duty Paid

3- clasificación según grupos o categorías de responsabilidad:

Los INCOTERMS se agrupan en cuatro categorías:

- **Grupo o Categoría E.**

EXW En Fábrica - Ex Works

El vendedor pone las mercancías a disposición del comprador en los propios locales del vendedor.

- **Grupo o Categoría F.**

Agrupar a todos los Incoterms, en los cuales el vendedor entrega las mercancías al transportista designado y pagado por el comprador. FCA Libre transportista

1. Free Carrier FAS Libre al costado del buque
2. Free Alongside Ship FOB Libre a bordo
3. Free On Board -

- **Grupo o Categoría C.**

Agrupar a todos aquellos, en los cuales el vendedor se encarga del transporte principal de las mercancías y realiza la entrega al comprador.

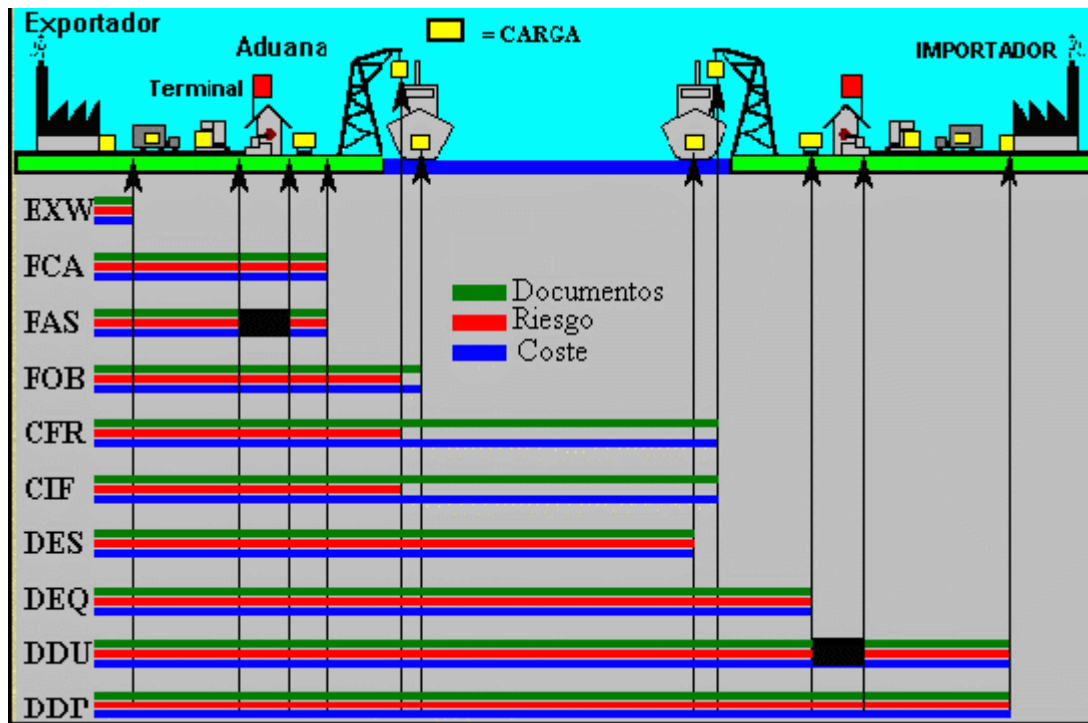
1. CFR Coste y flete - Cost and Freight
2. CIF Coste, seguro y flete - Cost, Insurance and Freight
3. CPT Flete-Porte pagado hasta - Carriage Paid To
4. CIP Flete-Porte y seguro pagado hasta - Carriage and Insurance Paid To -

- **Grupo o Categoría D.**

Agrupar a todos los Incoterms, en los cuales el vendedor se encarga del transporte principal de las mercancías, y asume todos los riesgos de éste, hasta el país de destino, donde realiza la entrega.

1. DAF Entrega en Frontera - Delivered At Frontier
2. DES Entrega sobre el buque - Delivered Ex Ship
3. DEQ Entrega sobre el muelle (impuestos aduaneros pagados) - Delivered Ex Quay (Duty paid)
4. DDU Entregado, impuestos aduaneros no pagados - Delivered Duty Unpaid
5. DDP Entregado, impuestos aduaneros pagados - Delivered Duty Paid

Esquema



4- Definiciones

- **EX WORKS / EN FABRICA (... lugar convenido)**

El vendedor ha cumplido su obligación de entrega cuando ha puesto la mercancía, en su establecimiento (fábrica, taller, almacén, etc.), a disposición del comprador. El vendedor no es responsable de cargar la mercancía en el vehículo proporcionado por el comprador, ni de despacharla de aduana para la exportación, salvo acuerdo en otro sentido.



- **FREE CARRIER / FRANCO TRANSPORTISTA (... lugar convenido)**

El vendedor ha cumplido su obligación de entregar la mercancía cuando la ha puesto, despachada de aduana para la exportación, a cargo del transportista nombrado por el comprador, en el lugar o punto fijado.



- **FREE ALONGSIDE SHIP / FRANCO AL COSTADO DEL BUQUE (... puerto de carga convenido).**

El vendedor cumple su obligación de entrega cuando la mercancía ha sido colocada al costado del buque, sobre el muelle, en el puerto de embarque convenido. Esto quiere decir que el comprador ha de soportar todos los gastos y riesgos de pérdida o daño de la mercancía a partir de este momento.



- **FREE ON BOARD / FRANCO A BORDO (... puerto de embarque convenido).**

El vendedor cumple con su obligación de entrega cuando la mercancía ha sobrepasado la borda del buque en el puerto de embarque convenido. Esto significa que el comprador ha de soportar todos los gastos y riesgos de pérdida o daño de la mercancía a partir de aquel punto, así como del flete necesario hasta el puerto de destino.



- **COST AND FREIGHT / COSTE Y FLETE (... puerto de destino convenido).**

El vendedor ha de pagar los gastos y el flete necesarios para hacer llegar la mercancía al puerto de destino convenido, si bien el riesgo de pérdida o daño de la mercancía, así como cualquier gasto adicional debido a acontecimientos ocurridos después del momento en que la mercancía haya sido entregada a bordo del buque, se transfiere del vendedor al comprador cuando la mercancía traspasa la borda del buque en el puerto de embarque.



- **COST, INSURANCE AND FREIGHT / COSTE, SEGURO Y FLETE (... puerto de destino convenido).**

El vendedor tiene las mismas obligaciones que bajo CFR, si bien, además, ha de conseguir seguro marítimo de cobertura de los riesgos del comprador por pérdida o daño de la mercancía durante el transporte. El vendedor contrata el seguro y paga la prima correspondiente.

- **CARRIAGE PAID TO / TRANSPORTE PAGADO HASTA (... lugar de destino convenido).**

El vendedor paga el flete del transporte de la mercancía hasta el destino mencionado. El riesgo de pérdida o daño de la mercancía, así como cualquier gasto adicional debido a acontecimientos que ocurran después del momento en que la mercancía haya sido entregada al transportista, se transfiere del vendedor al comprador cuando la mercancía ha sido entregada a la custodia del transportista.

- **CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO / TRANSPORTE Y SEGURO PAGADOS HASTA (... lugar de destino convenido)**

El vendedor tiene las mismas obligaciones que bajo CPT, con el añadido de que ha de conseguir un seguro para la carga contra el riesgo, que soporta el comprador, de pérdida o daño de la mercancía durante el transporte. El vendedor contrata el seguro y paga la prima correspondiente.

- **DELIVERED AT FRONTIER / ENTREGADA EN FRONTERA (... lugar convenido)**

El vendedor ha cumplido su obligación cuando ha entregado la mercancía, despachada en aduana para la exportación, en el punto y lugar convenidos de la frontera, pero antes de la aduana fronteriza del país colindante. Este término está principalmente pensado para su utilización cuando la mercancía sea transportada por ferrocarril o carretera, pero puede usarse con cualquier sistema de transporte.



- **DELIVERED EX SHIP / ENTREGADA SOBRE BUQUE (... puerto de destino convenido)**

El vendedor ha cumplido su obligación de entrega cuando ha puesto la mercancía a disposición del comprador a bordo del buque, en el puerto de destino convenido, sin despacharla en aduana para la importación. El vendedor asume todos los gastos y riesgos relacionados con el transporte de la mercancía hasta el puerto de destino convenido.



- **DELIVERED EX QUAY (DUTY PAID) / ENTREGADA EN MUELLE (DERECHOS PAGADOS) (... puerto de destino convenido)**

El vendedor ha cumplido su obligación de entrega cuando ha puesto la mercancía a disposición del comprador sobre el muelle, en el puerto de destino convenido, despachada en aduana para la importación. El vendedor ha de asumir todos los riesgos y gastos, incluidos los derechos, impuestos y demás cargas por llevar la mercancía hasta aquel punto.



- **DELIVERED DUTY UNPAID / ENTREGADA DERECHOS NO PAGADOS (... lugar de destino convenido)**

El vendedor cumple su obligación de entregar la mercancía cuando la pone a disposición del comprador en el lugar convenido del país de importación. El vendedor asume todos los riesgos y gastos, relacionados con llevar la mercancía hasta aquel lugar (excluidos derechos, impuestos y otras cargas oficiales exigibles a la importación), así como los gastos y riesgos de llevar a cabo las formalidades aduaneras.



- **DELIVERED DUTY PAID / ENTREGADA DERECHOS PAGADOS (... lugar de destino convenido)**

El vendedor cumple su obligación de entregar la mercancía cuando la pone a disposición del comprador en el lugar convenido del país de importación, pero con la diferencia respecto al anterior, de que el vendedor asume todos los riesgos y gastos, incluidos los derechos, impuestos y otras cargas por llevar la mercancía hasta aquel lugar, una vez despachada en aduana para la importación.



5- Comentarios finales

En conclusión, podemos afirmar que el conocimiento y uso de los Incoterms, así como el manejo de las distintas técnicas y herramientas que intervienen en la cadena del transporte, pueden jugar favorablemente y proporcionar ventajas comerciales a aquel importador/exportador que los usa.

En el comercio insular, se abusa de la postura cómoda de importaciones en condiciones C.I.F., con lo que pierden toda capacidad de negociación y planificación del flete, operación portuaria, etc.

Finalmente, creemos que es importante con respecto a las prácticas comerciales internacionales, hacer mención en este capítulo a la existencia, en el marco normativo para el transporte marítimo de mercancías, a las Reglas de Hamburgo.

El precedente histórico de las actuales Reglas de Hamburgo, fueron y lo son, dado que todavía están vigentes en muchos países, entre los que se encuentra España, las denominadas Reglas de La Haya aprobadas en el Convenio de Bruselas de 1924 y modificadas posteriormente por el Protocolo de Visby de 1968. Por lo tanto, la firma de este Convenio por parte de cualquier estado implica la automática renuncia de las Reglas de la Haya de 1924 y el Protocolo de Visby de 1968.

Con la aprobación de las Reglas de Hamburgo en 1978 se dió paso, por primera vez en los Convenios Internacionales Marítimos, a una formulación normativa genérica de ámbito internacional aplicable al transporte marítimo de mercancías con la que se pretende atender a las demandas de aquellos países más afectados por el desigual reparto de responsabilidades, que se decantaba favorablemente hacia los intereses económicos de los porteadores.

Como reducir los costes financieros en operaciones de comercio exterior

Cada vez son más empresas las que se deciden a adentrarse en el mundo del comercio exterior, buscando la comercialización de sus productos fuera del territorio español. Buscar nuevos mercados, aprovechar ciertas oportunidades o carencias que puedan cubrir... Pero el mercado exterior puede plantear problemas a aquellos que intentan introducirse en él sin tener en cuenta ciertas dificultades, que van desde las puramente lingüísticas o culturales, a los riesgos en el tipo de cambio, pasando por la existencia de posibles problemas políticos que dificulten el comercio exterior con un determinado país.

A partir del 1 de febrero de 1992, se procedió a la liberación de los movimientos de capitales de España con el exterior. Este proceso liberalizador vino marcado por la adaptación española a la directiva comunitaria 88/361, pero fue más allá, ya que no se limitó al ámbito comunitario. A partir de ese momento se liberalizan los actos, negociaciones, transacciones y operaciones entre residentes y no residentes que den lugar a pagos y cobros entre los mismos. Esto conduce a un gran número de ventajas económicas y financieras, se pueden abrir cuentas en divisas, obtener préstamos financieros con el exterior, contratar instrumentos de cobertura (seguros de cambio, opciones, futuros) y operaciones de compensación o netting.

En el mercado de divisas nos encontramos con: operaciones al contado y las operaciones a plazo. Hay diversas formas de participar o de llevar a cabo operaciones

con no residentes, por lo que a continuación empezaremos analizando el tipo de operaciones, la financiación de las operaciones y por último veremos los medios de pago con los que cuentan las empresas para llevar a cabo tales operaciones.

Operaciones al contado (SPOT)

Se refieren a las operaciones cuya realización no excede de dos días hábiles. Las entidades financieras cierran el "fixing" de sus operaciones entre las 12'30 y las 14 horas, y a todas las operaciones en las que no se ha negociado directamente el tipo de cambio de la operación, la entidad les aplicará el cambio compras/ventas del día. Pero existe la posibilidad de negociar con la entidad, y de conocer de antemano el tipo a aplicar. Caso de no existir dicha financiación, el banco aplicará unos diferenciales, los cuales suelen estar entre 1,5% y el 4%.

Operaciones a plazo

Aquí nos aparece el riesgo del tipo de cambio que no teníamos en las operaciones al contado. Desde la contratación del negocio hasta el cobro o pago, puede haber una fluctuación positiva o negativa para nuestros intereses del tipo de cambio; por lo que la empresa tendrá que realizar un estudio, determinando el riesgo que puede correr, y examinando las diferentes técnicas de cobertura para estar preparados ante el posible riesgo.

El seguro de cambio, es una de las posibles técnicas de cobertura, tanto para operaciones comerciales como para las financieras. Las operaciones de compraventa de divisas deben canalizarse a través de entidades registradas en el Banco de España, y dichas divisas deben estar admitidas a cotización en el mercado de divisas.

La diferencia entre las operaciones a plazo y al contado de dos monedas, está relacionada directamente con los diferenciales de los tipos de interés entre ambas monedas. Una vez fijado el tipo de cambio, lo tendremos asegurado hasta el día del vencimiento, en el que independientemente de cómo esté el tipo de cambio, se procederá a la compra o venta de las divisas al tipo de cambio que se pactó. En el caso de incumplimiento por parte del titular del contrato, el banco procederá a liquidarlo al cambio establecido y simultáneamente a la compra o venta en el mercado de contado, abonando o cargando a su cliente los beneficios o pérdidas.

Las opciones en divisas son otra forma de cobertura que se caracterizan por el pago de una prima. Se puede comprar una opción de compra (CALL) o una de venta (PUT), y/o se puede vender una opción de compra (CALL) o una de venta (PUT). Llegado el vencimiento con una opción de compra, podremos ejercerla a un precio que se determinó al comprarla y pagar la prima, o podremos no ejercer la opción si el precio en el mercado en el momento de ejercerla es inferior al de la opción, teniendo en cuenta el coste de la prima. Para eliminar el coste de la prima están las opciones "cilindro" o "túnel", y las "forward" con rango. En las primeras se elimina o se reduce el precio pagado por la adquisición de una opción, mediante la venta de otra opción, de distinta clase del mismo banco y por la misma cantidad e idéntico vencimiento, aunque con diferente precio de ejercicio. Así se reduce o elimina la prima (precio de la opción), aunque se renuncia al potencial de beneficios si los tipos se mueven a su favor. Respecto a las opciones "forward" con rango, se trata de una variante de las anteriores que especifica dos límites, uno inferior y otro superior, dentro de cuyo intervalo se puede beneficiar de un movimiento del tipo de cambio, estando cubierto ante un descenso del mismo.

Los seguros participativos, son una estrategia de cobertura del riesgo de cambio, que permite participar en el beneficio derivado de una evolución positiva de la divisa, aunque garantizando un tope de cambio máximo o mínimo, dependiendo del tipo de operación de la que se trate. Se combina la compra de una opción y la venta de otra de signo contrario, con idéntico precio de ejercicio, de tal forma que las primas cobradas y pagadas sean iguales, estableciéndose de ese modo el porcentaje o grado de participación en el beneficio derivado de una posible evolución favorable de la divisa.

Financiación de las importaciones

Se podrán instrumentar en líneas de financiación de comercio exterior, que permitirán al importador demorar el pago de sus compras. Con la financiación bancaria se puede obtener una disminución en el precio por parte del proveedor por "pronto pago", que supere el coste de la financiación, sustituyendo la financiación del proveedor por la bancaria. Hay que tener en cuenta la divisa de financiación, porque así como con una financiación en pesetas no tenemos riesgo de tipo de cambio, en cualquier otra divisa lo tendremos.

Habitualmente, estas operaciones se instrumentan a partir de una Póliza de Crédito de Operaciones de Comercio Exterior, que cubriría operaciones, tanto de exportación como de importación, o a partir de una Póliza de Circulante a la empresa, para que ésta disponga según sus necesidades, y en compensación, la empresa entregará al banco su negocio de importación.

Financiación de las exportaciones

Permitirá al exportador financiar el período comprendido entre la expedición de las mercancías y el cobro de las mismas. Se trata de un anticipo al cobro, donde el tipo de interés dependerá del plazo de la operación y del riesgo que asuma el banco en la misma. El plazo de financiación deberá estar en consonancia con el aplazamiento del pago concedido por el exportador a su cliente, con un margen de días lógico de demora en el cobro.

La instrumentación es la misma que para la financiación de importaciones, mediante Póliza de Crédito y de Circulante, la póliza es un instrumento muy flexible y con menor coste financiero que las líneas tradicionales de anticipos de exportación, la empresa suele anticipar en su base a la cuenta de crédito cualquier importe, de forma que va disminuyendo la cantidad dispuesta y el coste de intereses a medida que va recibiendo los cobros del exterior.

Módulo 4. Los medios de pago

Introducción

En el caso de los cobros, existen unos riesgos a tener en cuenta: los productos han de pasar los trámites aduaneros; en algunos países existen limitaciones a la entrada o salida de divisas; si la transacción tiene lugar en divisas, lleva implícito el riesgo de cambio; el riesgo de impago obliga a menudo a acogerse a normativas internacionales o del país del comprador. Estos riesgos, pueden ser eliminados o al menos reducidos, mediante el uso de un adecuado medio de pago en función del cliente y del país, contratando seguros de cambio u opciones en divisas, mediante el uso de cuentas en divisas o de las operaciones netting y/o financiando operaciones de comercio exterior, con o sin recurso. La transferencia de fondos al exterior, puede realizarse a través de cualquiera de los medios de pago existentes: cheque personal, bancario, transferencia, remesa simple o documentaria, crédito documentario. Y la elección vendrá determinada por la experiencia comercial entre los contratantes de la operación, el medio de pago se irá flexibilizando a medida que la confianza entre el comprador y el vendedor aumente. Así, a mayor confianza podremos utilizar medios de pago menos seguros pero con menor coste.

Los principales medios de pago que se utilizan en el Comercio Internacional son los siguientes:

- Cheque.
- Transferencia.
- Orden de Pago Simple
- Orden de Pago Documentaria
- Remesa Simple.
- Remesa Documentaria
- Crédito Documentario

Su diferencia estriba en:

- Seguridad de cobro.
- Velocidad de cobro y pago
- Coste

La tendencia general de elección será:

- Para el exportador: que le ofrezca máxima seguridad de cobro y la mayor velocidad de recepción de divisas.
- Para el importador: que pueda examinar la mercancía antes de pagar y que su tramitación le cueste el menor dinero posible.

La elección del medio de pago es contractual e impondrá su criterio, generalmente, el que tenga mayor fuerza comercial.

Velocidad de transmisión:

Postal	lenta
Postal urgente	Media
Telegráfica	Menos Alta
Télex	Muy Alta
S.W.I.F.T.	Máxima