

COMERCIO EXTERIOR

COMERCIO EXTERIOR

Fuente: ICEX
Autoridad Portuaria de Las Palmas

Comercio Exterior

Índice

Módulo 1. Tramites para la exportación	2
Módulo 2. Instrumentos de política comercial comunitaria	28
Módulo 3. Transporte internacional	32
Módulo 4. Los medios de pago	99
Módulo 5. Trámites para exportar	119
Módulo 6. Trámites para importar	121
Módulo 7. Relación de oficinas comerciales de España en el exterior	124
Módulo 8. Direcciones útiles de la Unión Europea	128
Módulo 9. Centros de inspección de comercio exterior	136
Módulo 10. Modelos de contratos	138

Introducción

¿Quién puede exportar?

Pueden realizar operaciones de exportación las personas físicas con su DNI, los residentes en España con su NIE y todas las personas jurídicas con su CIF correspondiente.

Desde el 1 de Enero de 1993 y con motivo de la entrada en vigor de una gran parte de la normativa necesaria para el establecimiento del mercado interior, las importaciones y exportaciones a países miembros de la Comunidad Europea pasan a denominarse introducciones y expediciones intracomunitarias de bienes, llamándose importaciones y exportaciones solamente a las operaciones que se realizan con el resto del mundo.

¿Qué mercancías se pueden exportar?

El comercio exterior se rige por el principio de libertad comercial y sólo algunas mercancías están sometidas a vigilancia previa. Como excepción al régimen de libertad comercial existe el régimen de autorización administrativa para los siguientes tipos de mercancías:

- Material de defensa, productos y tecnologías de doble uso
- Sustancias catalogadas susceptibles de desviación (PRECURSORES)
- Productos psicotrópicos y estupefacientes
- Productos químicos peligrosos
- Bienes culturales

Módulo 1. Tramites para la exportación

El objetivo del presente documento es facilitar al exportador, la información básica sobre los trámites administrativos necesarios para llevar a cabo una exportación, la legislación correspondiente y los organismos oficiales que regulan y controlan su cumplimiento.

La información que se brinda se ha seleccionado partiendo de la experiencia acumulada por los servicios de información del ICEX, de forma que responda a la mayor parte de las consultas recibidas sobre la materia a lo largo de su existencia.

Regímenes

- Régimen de comercio
- Regímenes especiales para determinadas mercancías

Régimen de comercio

El comercio exterior se rige por el principio de libertad comercial y sólo algunas mercancías están sometidas a vigilancia previa. Como excepción al régimen de libertad comercial existe el régimen de autorización administrativa para determinadas mercancías que están expresamente sometidas a algún tipo de restricción.

- Expediciones y exportaciones en régimen de libertad comercial
- Expediciones y exportaciones en régimen de autorización administrativa

Expediciones y exportaciones en régimen de libertad comercial

Las expediciones y exportaciones de mercancías sujetas a este régimen pueden diferenciarse según el grado de intervención administrativa.

Expediciones y exportaciones en régimen de libertad comercial absoluta

No tienen ninguna traba administrativa y no precisan, por tanto, de la expedición de documento específico alguno, excepción hecha de los meramente aduaneros.

Expediciones y exportaciones sometidas a vigilancia previa

Son las mercancías que requieren la expedición del documento "Notificación Previa de Exportación" cuando se establezcan medidas de vigilancia nacional, y del documento que estipule la normativa comunitaria, cuando se establezcan medidas de vigilancia comunitaria.

Expediciones y exportaciones en régimen de autorización administrativa

En este régimen se incluyen las mercancías cuya expedición y exportación está sometida a restricciones, nacionales o comunitarias.

Expediciones y exportaciones sujetas a autorización administrativa de exportación

Requieren la expedición previa de Autorización Administrativa de Exportación las mercancías sometidas a restricciones de carácter nacional.

El plazo de resolución de los expedientes de Autorización Administrativa de Exportación es, como máximo, de tres meses y el de validez, con carácter general, de seis.

Licencia de exportación

Requieren la expedición previa de Licencia de Exportación las mercancías sometidas a restricciones cuantitativas comunitarias.

Los plazos de resolución y validez de estas licencias serán los que determine la correspondiente normativa comunitaria.

Tramitación

Dirección General de Comercio Exterior

Secretaría de Estado de Comercio, Turismo y Pymes (Ministerio de Economía y Hacienda).

Direcciones Regionales o Territoriales de Comercio

(Ministerio de Economía y Hacienda)

Legislación

- Real Decreto 2701/1985, de 27 de diciembre, BOE 25-2-86
- Real Decreto 1816/1991, de 20 de diciembre, BOE 27-12-91
- Orden de 27 de diciembre 91, BOE 31-12-91
- Real Decreto 42/1993, de 15 de enero, BOE 1-1-93
- Orden de 2 de febrero 93, BOE 11-2-93
- Resolución de 7 de enero de 1992, BOE 14-1-92
- Resolución de 12 de junio 1992, BOE 19-6-92
- Resolución de 3 de febrero 1993, BOE 12-2-93
- Orden de 14 de julio de 1995, BOE 28-7-95
- Orden de 17 de enero 96, BOE 7-2-96
- Orden de 2 de abril 96, BOE 23-4-96
- Reglamento (CE) 738/94, de 30 de marzo
- Real Decreto 1638/1996, de 5 de julio, BOE 9-7-96
- Orden de 9 de julio de 1996, BOE 12-7-96
- Resolución de 9 de julio de 1996, BOE 12-7-96.

Regímenes especiales para determinadas mercancías

Las mercancías sometidas a regímenes especiales son las siguientes:

- Material de defensa, productos y tecnología de doble uso
- Sustancias catalogadas susceptibles de desviación (PRECURSORES)
- Productos psicotrópicos y estupefacientes

- Productos químicos peligrosos
- Bienes culturales

Material de defensa, productos y tecnología de doble uso

Las operaciones de exportación y reexportación de material de defensa, productos y tecnología de doble uso, están sometidas a la obtención, con carácter previo, de una Autorización Administrativa de Exportación especial.

Para obtener esta licencia es requisito previo e indispensable la inscripción en el Registro Especial de Exportadores de estas mercancías.

Tramitación

- Subdirección General de Comercio Exterior de Material de Defensa y de Doble Uso
- Dirección General de Comercio Exterior
- Secretaría de Estado de Comercio, Turismo y de la Pequeña y Mediana Empresa
- Ministerio de Economía y Hacienda

Legislación

- Ley Orgánica 3/1992, de 30 de abril, BOE 1-5-92
- Real Decreto 824/1993, de 28 de mayo, BOE 21-9-93
- Real Decreto 1631/1992, de 29 de diciembre, BOE 1-1-93
- Real Decreto 652/1994, de 15 de abril, BOE 14-5-94
- Orden de 17-5-94, BOE 19-5-94 (corrección de errores, BOE 20-5-94)
- Circular 5/1994, de 17 de junio, BOE 26-7-94.

Sustancias catalogadas susceptibles de desviación | PRECURSORES

Para determinadas sustancias, con las que se pueden fabricar drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas es necesario un permiso de exportación especial. Dicho permiso debe solicitarse con, al menos, quince días de antelación a la presentación de la declaración de exportación.

La exportación de sustancias químicas susceptibles de desviación para la fabricación ilícita de estupefacientes y productos psicotrópicos está sujeta a la obtención previa de una licencia individual de exportación de sustancias químicas catalogadas.

Tramitación

- Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria

Legislación

- Orden de 15-11-94, BOE 23-11-94
- Ley 3/1996, de 10 de enero, BOE 12-1-96

Productos psicotrópicos y estupefacientes

Las sustancias, medicamentos o preparaciones que se consideran estupefacientes o psicotrópicos están sometidos a autorización previa de la autoridad sanitaria y a control por parte de los servicios de Aduanas. Dichas mercancías deben ser presentadas en los servicios de Aduanas, acompañadas del correspondiente permiso sanitario expedido por los servicios competentes.

Tramitación

- Dirección General de Salud Pública
- Ministerio de Sanidad y Consumo

Legislación

- Real Decreto 1573/1993, de 10 de septiembre, BOE 1-10-1993

Productos químicos peligrosos

Debido al peligro que entraña el empleo y transporte de ciertos productos químicos, existen determinadas medidas de control sobre los mismos. En el caso de España, los exportadores deben manifestar, mediante la pertinente comunicación al organismo correspondiente, su intención de exportar a terceros países los productos que están sometidos a este régimen.

Tramitación

- Subdirección General de Sanidad Ambiental
- Dirección General de Salud Pública
- Ministerio de Sanidad y Consumo
- Subdirección General de Sanidad Vegetal
- Dirección General de Sanidad de la Producción Agraria
- Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación

Legislación

- Orden de 3 Junio 92, BOE 13-6-92

Bienes culturales

Con objeto de controlar las salidas del territorio español de bienes culturales integrantes del Patrimonio Histórico Español, es necesaria la autorización expresa y previa del organismo competente.

Tramitación

- Dirección General de Bellas Artes y Archivos
- Ministerio de Cultura

Legislación

- Real Decreto 1631/1992, de 29 de diciembre, BOE 1-1-1993

Tipos de tramites

- Trámites tributarios
- Trámites aduaneros

Tipos de tramites

Trámites tributarios

Son, fundamentalmente, los correspondientes a las siguientes declaraciones y figuras tributarias:

- Impuesto de Actividades Económicas (IAE)
- Declaración Censal
- Inscripción en el Registro de Exportadores
- Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA)
 - a) Exención del IVA
 - b) Deducción del IVA
 - c) Devolución del IVA

Impuesto de Actividades Económicas (IAE)

Tributo local que grava el ejercicio de actividades empresariales, profesionales o artísticas y que deben satisfacer, obligatoriamente, tanto las sociedades como los empresarios y profesionales individuales.

Si es la primera vez que se exporta conviene confirmar o ampliar la licencia fiscal en el epígrafe correspondiente de este Impuesto.

Tramitación

- Administración o Delegación de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria (Ministerio de Economía y Hacienda)

Legislación

- Ley 39/1988, de 28 de diciembre, BOE 30-12-88
- Real Decreto Ley 4/1990, de 28 de septiembre, BOE 29-9-90
- Ley 6/1991, de 11 de marzo, BOE 12-3-91
- Orden de 23 de diciembre de 1997, BOE 1-1-98

Declaración Censal (Impreso modelo 036)

Declaración censal de comienzo, modificación y cese de actividad, que han de presentar, a efectos fiscales, los empresarios, los profesionales y otros obligados tributarios.

Tramitación

- Administración o Delegación de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria correspondiente al domicilio fiscal de la empresa (Ministerio de Economía y Hacienda)

Legislación

- Orden de 16 de enero de 1998, BOE 19-1-98

Inscripción en el Registro de Exportadores (Impreso modelo 036)

Deberán solicitar la inscripción en el Registro de Exportadores los sujetos pasivos que quieran ejercitar el derecho a la devolución del IVA que establece el artículo 116 de la Ley de dicho impuesto, es decir, aquellos sujetos pasivos que durante el año natural inmediato anterior o durante el año en curso, hubieran realizado exportaciones o entregas intracomunitarias por importe global superior a 20 millones de pesetas.

Tramitación

- Administración o Delegación de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria correspondiente al domicilio fiscal de la empresa (Ministerio de Economía y Hacienda)

Legislación

- Orden de 16 de enero de 1998, BOE de 19-1-98

Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA)

Tributo de naturaleza indirecta que recae sobre el consumo y que grava las entregas de bienes y las prestaciones de servicios efectuadas por empresas y profesionales.

Exención del IVA

Exportaciones (Artículos 21, 22, 23 y 24 de la Ley del IVA)

Para que las mercancías españolas puedan acceder a los mercados internacionales, en las mismas condiciones que las procedentes de otros países, se desgrava el IVA soportado en España por aquellas que se exportan ya que tributarán, por el mismo impuesto, en el país de destino.

Las operaciones exentas del pago del IVA son:

- Las exportaciones de bienes
- Las operaciones asimiladas a las exportaciones
- Las operaciones en áreas exentas (zonas y depósitos francos, depósitos aduaneros)
- Las operaciones efectuadas bajo los regímenes aduaneros y fiscales.

Entregas Intracomunitarias (Artículo 25 de la Ley del IVA)

Al objeto de que una operación económica que se inicia en un Estado miembro y termina en otro no tribute dos veces o deje de tributar en ambos Estados, las entregas intracomunitarias están exentas en el país de entrega (país vendedor) cuando:

- La transmisión la realice un sujeto pasivo.
- La adquisición en el otro Estado miembro se efectúe por otro sujeto pasivo o por una persona jurídica aunque no actúe como sujeto pasivo del impuesto.
- La mercancía se traslade efectivamente de un Estado miembro a otro.
- Ambos sujetos pasivos están identificados a efectos del IVA. El adquirente debe tener un número de identificación a efectos del IVA y proporcionárselo al vendedor para que éste pueda aplicar la exención.

Deducción del IVA

Dado que las operaciones de exportación y las entregas intracomunitarias están exentas del pago del impuesto, los sujetos pasivos podrán deducir de las cuotas del IVA devengadas, las soportadas en las fases anteriores de producción y comercialización de los bienes objeto de dichas operaciones.

Para poder ejercer el derecho a la deducción es necesario cumplir una serie de requisitos que, en síntesis, son:

- Los sujetos pasivos, empresarios o profesionales, deben haber presentado la declaración de comienzo, modificación y cese de actividades (Declaración censal).
- Deben estar en posesión de un documento justificativo de su derecho a la deducción, como es la factura original.

Devolución del IVA

Los sujetos pasivos que no hayan podido efectuar las deducciones originadas en un periodo de liquidación, por exceder continuamente la cuantía de las mismas de las cuotas devengadas, tendrán derecho a solicitar la devolución del saldo existente a su favor a 31 de diciembre de cada año en la declaración-liquidación correspondiente al último periodo de liquidación de dicho año, según especifica el artículo 115 de la Ley del IVA.

Al objeto de reducir la carga financiera del IVA soportado, los exportadores pueden acogerse al régimen especial de devolución establecido en el artículo 116 de la misma Ley, para lo que es **requisito imprescindible que estén inscritos en el Registro de Exportadores.**

Este régimen especial faculta a:

- Efectuar mensualmente, en lugar de trimestralmente, la declaración-liquidación, en la que se deducirán, en la forma normal, las cuotas soportadas.
- Solicitar la devolución al final de cada mes (sin esperar a que, con el año, termine el ejercicio) con el límite que resulte de aplicar el tipo general del impuesto (16%) al importe total de las exportaciones del periodo.

Los exportadores que no puedan acogerse a este régimen de devolución especial por no cumplir los requisitos exigidos, deberán tramitar las devoluciones por el régimen general establecido en el artículo 115 de la Ley del IVA.

Impresos a utilizar

- **Modelo 300:** Declaración trimestral en el régimen general (Orden de 30 de diciembre de 1992, BOE de 31 de diciembre de 1992)
- **Modelo 310:** Declaración trimestral en el régimen simplificado (Orden de 30 de diciembre de 1992, BOE de 31 de diciembre de 1992)
- **Modelo 320:** Declaración mensual de grandes empresas no inscritas en el Registro de Exportadores (Orden de 30 de diciembre de 1992, BOE de 31 de diciembre de 1992; Orden de 28 de septiembre de 1995, BOE de 3 de octubre de 1995)
- **Modelo 330:** Declaración mensual de exportadores y otros operadores económicos (Orden de 27 de septiembre de 1994, BOE de 30 de septiembre de 1994)
- **Modelo 332:** Declaración mensual de grandes empresas inscritas en el Registro de Exportadores (Orden de 28 de septiembre de 1995, BOE de 3 de octubre de 1995)
- **Modelo 370:** Declaración trimestral, en los regímenes general y simplificado (Orden de 31 de diciembre de 1992, BOE de 31 de diciembre de 1992)
- **Modelo 349:** Declaración recapitulativa de operaciones intracomunitarias (Orden de 23 de febrero de 1996, BOE de 28 de febrero de 1996)
- **Modelo 390:** Declaración-resumen anual (Orden de 27 de octubre de 1997, BOE de 31 de octubre de 1997)
- **Modelo 392:** Declaración-resumen anual de grandes empresas (Orden de 27 de Octubre de 1997, BOE de 31 de octubre de 1997)

Tramitación

- Administración o Delegación de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria (Ministerio de Economía y Hacienda)

Legislación

- Ley 37/1992, de 28 de diciembre, BOE 29-12-92
- Real Decreto 1624/1992, de 29 de diciembre, BOE 31-12-92
- Real Decreto Ley 7/1993, de 21 de mayo, BOE 27-5-93
- Ley 21/1993, de 29 de diciembre, BOE 30-12-93
- Ley 22/1993, de 29 de diciembre, BOE 31-12-93;
- Ley 23/1994 de 6 de julio, BOE 7-7-94
- Ley 41/1994, de 30 de diciembre, BOE 31-12-94
- Ley 42/1994, de 30 de diciembre, BOE 31-12-94
- Real Decreto 1811/1994, de 2 de septiembre, BOE 6-9-94
- Real Decreto 267/1995, de 24 de febrero, BOE 1-3-95
- Real Decreto Ley 12/1995, de 28 de diciembre, BOE 30-12-95
- Real Decreto 80/1996, de 26 de enero, BOE 31-1-96
- Ley 12/1996, de 30 de diciembre, BOE 31-12-96
- Ley 13/1996, de 30 de diciembre, BOE 31-12-96
- Real Decreto 900/1997, de 16 de junio, BOE 17-6-97
- Real Decreto Ley 14/1997, de 29 de agosto, BOE 30-8-97
- Ley 65/1997, de 30 de diciembre, BOE 31-12-97

- Ley 66/1997, de 30 de diciembre, BOE 31-12-97
- Real Decreto 296/1998, de 27 de febrero, BOE 28-2-98

Trámites aduaneros

Consiste, fundamentalmente, en la clasificación arancelaria de la mercancía y en la cumplimentación de los siguientes documentos:

- Clasificación de la mercancía en el arancel de aduanas
- Documento Unico Administrativo (DUA)
- Documento INTRASTAT

Clasificación de la mercancía en el arancel de aduanas

Clasificar arancelariamente una mercancía es asignarle uno de los códigos de la nomenclatura utilizada aplicando unas reglas precisas.

El Arancel de Aduanas está integrado por la **nomenclatura arancelaria** (capítulos, partidas y subpartidas) y la **tarifa arancelaria** (gravamen asignado a cada una de las partidas y subpartidas). La nomenclatura arancelaria de la Comunidad Europea se denomina **Nomenclatura Combinada**. En esta nomenclatura la identificación de las partidas y subpartidas se efectúa por medio de un código numérico de ocho cifras. Esta misma codificación es la que se utiliza para cumplimentar el formulario INTRASTAT.

Basándose en la Nomenclatura Combinada y en el Arancel, la Comisión de la Comunidad Europea ha establecido un **Arancel Integrado de las Comunidades Europeas** (TARIC) que incluye, además de la codificación de la Nomenclatura Combinada, subdivisiones complementarias denominadas subpartidas TARIC, necesarias para la designación de aquellas mercancías que sean objeto de medidas específicas.

En el TARIC, la identificación de las partidas y subpartidas se efectúa por medio de un código numérico de 10 cifras. La codificación TARIC es la que se utiliza para cumplimentar el formulario DUA (Documento Unico Administrativo).

Información y consultas

- Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria (Ministerio de Economía y Hacienda)

Legislación

- Circular 5/1992, de 22 de mayo, BOE 10-6-92
- Resolución de 16-12-97, BOE 22-12-97
- Resolución de 26-1-98, BOE 3-2-98
- Resolución de 25-2-98, BOE 3-3-98

Documento Único Administrativo (DUA)

Es el documento administrativo que se utiliza para el cumplimiento de las formalidades aduaneras necesarias en las operaciones de intercambio de mercancías tales como la exportación, importación o tránsito. Además sirve de base a la declaración tributaria consiguiente y constituye un soporte de información sobre la mercancía, su origen, etc. Consta de nueve ejemplares y es necesario para la declaración ante los servicios de aduanas de los siguientes grupos de operaciones:

- Mercancía no comunitaria:
 - a) Para su despacho a libre práctica o consumo.
 - b) Para su adscripción a cualquier otro régimen aduanero, incluido el tránsito comunitario.
 - c) Para su reexportación fuera del territorio aduanero de la UE.
- Mercancía comunitaria:
 - a) Para su exportación.
 - b) En los intercambios entre partes de la UE, cuando en una de ellas sean de aplicación las disposiciones de la Directiva 77/388/CEE (sexta directiva del IVA), y la otra esté excluida del ámbito de aplicación de la misma.
 - c) En los intercambios entre partes del territorio comunitario donde no sean de aplicación las disposiciones de la Directiva 77/388/CEE (sexta directiva del IVA);
 - d) Para amparar la circulación por el territorio aduanero comunitario de mercancías previamente despachadas a exportación en un Estado miembro distinto del Estado miembro de salida efectiva
- Productos de la pesca de altura.
- Mercancías procedentes de Ceuta y Melilla para su importación en la Península y Baleares, o en las Islas Canarias.
- Mercancías de cualquier procedencia que se despachen a importación o exportación en Ceuta y Melilla.
- En aquellos otros casos en que una normativa comunitaria así lo disponga expresamente.

Tramitación

- Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria (Ministerio de Economía y Hacienda)

Legislación

- Circular 4/1996, de 9 de diciembre, BOE 24-12-96
- Circular 1/1997, de 7 de enero, BOE 14-1-97
- Circular 2/1997, de 24 de marzo, BOE 5-4-97
- Circular 7/1997, de 24 de noviembre, BOE 5-12-97
- Circular 9/1997, de 29 de diciembre, BOE 8-1-98

Documento INTRASTAT

La puesta en práctica de gran parte de las normas necesarias para la consecución del Mercado Interior el 1 de enero de 1993 supuso la supresión de la mayor parte de los trámites, documentos y controles relacionados con los intercambios de bienes entre Estados miembros de la UE.

No obstante, para obtener información sobre el comercio entre ellos, se estableció un nuevo método de recogida de datos que se denomina INTRASTAT. Este método obliga a toda persona física o jurídica residente en el Estado miembro de expedición o de llegada que intervenga en la operación comercial (entre Estados miembros) a suministrar información estadística mediante declaraciones periódicas, que pueden presentarse en papel o en soporte magnético y que el obligado deberá transmitir a la oficina INTRASTAT.

Atendiendo al valor de las introducciones o expediciones realizadas durante el año, existen **tres tipos de declaraciones**:

- **Declaración Detallada**, cuando el volumen del comercio sea superior a 16.000.000 de pesetas.
- **Declaración Simplificada**, cuando el volumen del comercio realizado sea superior a 9.000.000 de pesetas, sin pasar de 16.000.000 de pesetas.
- **Declaración de IVA con efectos estadísticos**, cuando el volumen de comercio realizado sea inferior o igual a 9.000.000 de pesetas. En este caso no existe declaración estadística individualizada y las obligaciones estadísticas se cumplen mediante la presentación de la declaración periódica recapitulativa exigida a efectos del IVA intracomunitario (Modelo 349).

El periodo de referencia de la Declaración Intrastat es normalmente el mes civil, debiendo presentarse las declaraciones en la primera semana del mes siguiente.

La Agencia Tributaria ofrece la posibilidad de obtener, vía Internet, el software para realizar las declaraciones Intrastat. La dirección donde puede conseguirse es la siguiente: <http://aeat.tsai.es/aeat/idepinic.htm>

Tramitación

- Oficinas de Información INTRASTAT del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria (Ministerio de Economía y Hacienda)

Legislación

- Orden de 23-12-97, BOE 30-12-97
- Circular 8/1997, de 19 de diciembre, BOE 1-1-98

Documentación

- Certificados
- Documentos de transporte
- Pólizas de seguros
- Documentos comerciales

Certificados

En función del país de destino y del producto que se exporta, se exigen una serie de documentos complementarios que deben acompañar a la mercancía y que son:

- Certificado de exportación (AGREX)
- Cuadernos ATA
- Certificado de sanidad exterior
- Certificado fitosanitario
- Certificado veterinario
- Documento de acompañamiento
- Documento de acompañamiento vitivinícola
- Certificado SOIVRE
- Certificado CITES (Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres)
- Certificado de origen
- Certificado de calidad y/o peso
- Certificado de circulación EUR1, EUR2
- Visado consular

Certificado de exportación (AGREX)

Los certificados de exportación vienen establecidos por la legislación comunitaria , tienen una serie de finalidades, entre la que hay que destacar su utilización como instrumento de prefijación de las restituciones.

Estos certificados pueden ir condicionados o no a la presentación de garantías que, en caso de no realizarse la exportación, son ejecutadas.

Tramitación

- Dirección General de Comercio Exterior (Ministerio de Economía y Hacienda)
- Direcciones Regionales o Territoriales de Comercio (Ministerio de Economía y Hacienda)

Legislación

- Orden de 14-7-95, BOE 28-7-95
- Orden de 27-7-95, BOE 12-8-95

Cuadernos ATA

Los cuadernos ATA, documentos aduaneros internacionales, permiten viajar con la mercancía temporalmente, llevando muestras, material profesional o mercancías destinadas a ferias y exposiciones, sin ningún otro trámite y sin tener que depositar fianzas en las aduanas de los países que visiten.

Dado que no todos los países están adheridos al sistema ATA, es necesario consultar con el organismo competente los países en los que los admiten.

Tramitación

- Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación. Certificado de sanidad exterior

En defensa de la salud y seguridad física de consumidores y usuarios, es obligatoria la expedición del correspondiente certificado de sanidad exterior para la exportación de determinados productos.

En el caso de ser solicitado por el importador, el exportador puede obtener el certificado en el organismo competente.

Tramitación

- Subdirección General de Sanidad Exterior y Veterinaria. Dirección General de Salud Pública (Ministerio de Sanidad y Consumo)
- Consejerías de Sanidad de las Comunidades Autónomas

Legislación

- Orden de 12-5-93, BOE 21-5-93
- Orden de 20-1-94, BOE 4-2-94

Certificado fitosanitario

Es un instrumento de control y lucha contra las plagas. Determinados vegetales, productos vegetales y otros objetos relacionados con ellos, deben ir acompañados de su correspondiente pasaporte fitosanitario en el momento de la expedición.

En el caso de ser solicitado por el importador, el exportador puede obtener el certificado en el organismo competente.

Tramitación

- Subdirección General de Sanidad Vegetal. Dirección General de Sanidad de la Producción Agraria. (Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación).
- Consejerías de Agricultura de las Comunidades Autónomas.

Legislación

- Orden de 17-5-93, BOE 20-5-93
- Real Decreto 2071/1993, de 26 de noviembre, BOE 16-12-93
- Orden de 23-11-95; BOE 29-11-95
- Orden de 21-2-96; BOE 29-2-96
- Orden de 2-5-96; BOE 8-5-96
- Real Decreto 55/1995, de 20 de Enero; BOE 9-2-95
- Orden de 3-9-97, BOE 8-9-97

Certificado veterinario

El certificado veterinario de exportación, justificado para evitar el riesgo de propagar a otros países enfermedades infectocontagiosas existentes en el ganado español, debe acompañar a los animales vivos y a los productos de origen animal.

Tramitación

- Subdirección General de Sanidad Animal. Dirección General de Sanidad de la Producción Agraria. (Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación).
- Consejerías de Agricultura de las Comunidades Autónomas.
- Subdirección General de Sanidad Exterior y Veterinaria. Dirección General de Salud Pública. (Ministerio de Sanidad y Consumo).
- Consejerías de Sanidad de las Comunidades Autónomas.

Legislación

- Real Decreto 1316/1992, de 30 de octubre, BOE 1-12-92
- Real Decreto 49/1993, de 15 de enero, BOE 27-2-93
- Real Decreto 147/1993, de 29 de enero; BOE 12-3-93
- Real Decreto 1904/1993, de 29 de octubre, BOE 11-2-94
- Real Decreto 2551/1994, de 29 de diciembre; BOE 10-2-95
- Real Decreto 315/1996, de 23 de febrero, BOE 6-4-96
- Real Decreto 74/1998, de 23 de enero, BOE 24-1-98

Documento de acompañamiento

Documento que debe acompañar a los productos sometidos a impuestos especiales (aceites minerales, tabacos y sus manufacturas, alcoholes y bebidas alcohólicas).

Tramitación

- Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria. (Ministerio de Economía y Hacienda).

Legislación

- Real Decreto 1165/1995, de 7 de julio, BOE 28-7-95
- Orden de 19-12-95, BOE 27-12-95
- Real Decreto 112/1998, de 30 de enero, BOE 31-1-98

Documento de acompañamiento vitivinícola

Es el que debe acompañar a los productos vitivinícolas durante su transporte.

Las autoridades competentes para los intercambios intracomunitarios son las Consejerías de Agricultura de las Comunidades Autónomas y para aquellos con países terceros, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación .

Tramitación

- Subdirección General de Calidad y Normalización Agroalimentaria. Dirección General de Política Alimentaria e Industrias Agrarias y Alimentarias. (Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación) .
- Consejerías de Agricultura de las Comunidades Autónomas.

Legislación

- Real Decreto 323/1994, de 28 de febrero, BOE 7-5-94
- Orden de 20-5-94, BOE 15-6-94.

Certificado SOIVRE

Es un certificado de control e inspección oficial de una serie de productos alimentarios incluidos en la Orden Ministerial de 24-2-95 (modificada por la Orden de 18-5-95), que se exige para su despacho como garantía del cumplimiento de las normas de calidad, especificaciones comerciales y de aquellas concernientes a sus envases y embalajes.

Tramitación

- Subdirección General de Inspección, Certificación y Asistencia Técnica (SOIVRE).
- Dirección General de Comercio Exterior (Ministerio de Economía y Hacienda).
- Centros de Inspección de Comercio Exterior (CICE) (Ministerio de Economía y Hacienda).

Legislación

- Orden de 24-2-95, BOE 7-3-95 (modificada por Orden de 18-5-95, BOE 7-6-95). Resolución de 31-7-95, BOE 14-8-95

Certificado CITES Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres

La Convención sobre el Comercio Internacional de Especies amenazadas de Fauna y Flora Silvestres, constituida en Washington, persigue la regulación del comercio de animales y plantas salvajes, y de los productos que de ellos se obtienen con la finalidad de salvaguardar ciertas especies amenazadas de extinción.

Para los productos objeto de este régimen se exige un certificado de exportación visado por los Centros de Inspección de Comercio Exterior de las aduanas habilitadas para despachar este tipo de productos.

Tramitación

- Subdirección General de Inspección, Certificación y Asistencia Técnica (SOIVRE).
- Dirección General de Comercio Exterior.
- Secretaría de Estado de Comercio, Turismo y de la Pequeña y Mediana Empresa.
- (Ministerio de Economía y Hacienda).
- Centros de Inspección de Comercio Exterior (CICE)

Legislación

- Instrumento de Adhesión a la CITES, BOE 30-7-86 y BOE 10-8-91
- Convenio CITES, BOE 27-2-96
- Reglamento (CE) 3418/83, de 7 de diciembre
- Reglamento (CE) 558/95, de 15 de marzo

- Reglamento (CE) 2727/95, de 28 de noviembre
- Reglamento (CE) 338/97, de 9 de diciembre de 1996
- Real Decreto 1739/1997, de 20 de noviembre, BOE 28-11-97

Certificado de origen

Documento que acredita el país de origen de la mercancía y que la Administración del país del comprador exige por motivos de política comercial.

Tramitación

- Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación.

Certificado de calidad y/o peso

Documentos exigidos por el comprador para asegurarse de que la mercancía que se envía se corresponde con lo acordado en el contrato de compraventa.

Tramitación

- Agencias de Inspección designadas por el comprador.

Certificado de circulación EUR1, EUR2

Documento que sustituye al certificado de origen en los países de la Unión Europea para los intercambios con países con los que mantenga acuerdos comerciales.

Tramitación

- Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria (Ministerio de Economía y Hacienda).

Visado consular

A solicitud del importador, se deben visar determinados documentos (factura comercial, certificado de origen, etc.) en los consulados correspondientes.

Tramitación

- Consulado del país de destino de las mercancías.

Documentos de transporte

Son los correspondientes a las diferentes modalidades de transporte utilizadas en el comercio internacional, es decir:

- Transporte marítimo
- Transporte terrestre
- Transporte aéreo

Transporte marítimo

El documento más importante es el **conocimiento de embarque** que constituye :

- El recibo de las mercancías por parte de la naviera
- El contrato de transporte en el que se especifican las obligaciones de las partes
- El título de propiedad de la mercancía, título transmisible que permite a su tenedor exigir la entrega de la misma.

Tramitación

- d) Los consignatarios de buques.

Transporte terrestre

Dentro de este tipo de transporte existen, a su vez, dos modalidades:

Transporte por carretera

El documento principal es la carta de porte por carretera que constituye:

- El contrato de transporte
- El recibo de la mercancía por parte del transportista

Transporte por ferrocarril

En este caso el documento recibe el nombre de carta de porte por ferrocarril y, al igual que en el caso anterior constituye :

- El contrato de transporte
- El recibo de la mercancías por parte de la compañía ferroviaria.

Tramitación

- Los transportistas Internacionales

Transporte aéreo

También en este caso, la carta de porte aéreo o conocimiento de embarque aéreo constituye :

- El contrato de transporte
- El recibo de la mercancía por parte de la compañía aérea.

Tramitación

- Las agencias de carga aérea

Pólizas de seguros

En un contrato de compraventa internacional es recomendable asegurar determinados riesgos que puedan producirse. Los principales tipos de seguros se pueden clasificar en:

- Seguro de transporte
- Seguro de crédito a la exportación

Seguro de transporte

Cubre los riesgos derivados del transporte de la mercancía y de la modalidad de entrega acordada.

Tramitación

- Compañías de seguros de transporte

Seguro de crédito a la exportación

Cubre una serie de riesgos imprevisibles, en muchas ocasiones, por parte del exportador, como son:

- Riesgos comerciales: Rescisión de contrato, impago por parte del comprador (riesgo de crédito).
- Riesgos políticos: Retención de transferencia, decisiones gubernamentales que impidan el cumplimiento del contrato de exportación.
- Riesgos extraordinarios: Guerras, revoluciones, catástrofes, terremotos.

Anteriormente, en España, el Seguro de Crédito a la Exportación sólo podía contratarse con la Compañía Española de Seguros de Crédito a la Exportación (CESCE).

La adaptación de nuestra normativa a la Comunitaria ha introducido, como novedad más destacada en la materia, la posibilidad de que los riesgos comerciales contratando libremente con la CESCE o por cualquier otra entidad de seguros de crédito y caución.

La CESCE, por otra parte, cubre otros muchos riesgos inherentes a la actividad exportadora, como son los derivados de la prospección de mercados, de la asistencia a ferias, de la elevación de los costes, de los riesgos de cambio, de obras y trabajos en el extranjero e inversiones en el exterior y de los créditos documentarios.

Tramitación

- Compañías de Seguros de Crédito y Caución.
- Compañía Española de Seguros de Crédito a la Exportación (CESCE)

Legislación

- Orden de 12 de febrero de 1998, BOE 21-2-98

Documentos comerciales

Los documentos comerciales son los siguientes:

- Factura proforma
- Factura comercial
- Lista de contenido o "Packing List"

Factura proforma

Documento provisional que informa al comprador del precio de la mercancía y de las condiciones en las que el vendedor está dispuesto a que se realice la venta. El término "proforma" debe incluirse obligatoriamente en dicha factura.

Factura comercial

Documento que extiende el exportador, según su propio modelo y que recoge el precio de la mercancía y las condiciones definitivas en que se efectuará la venta.

En determinados casos, la factura comercial sirve de contrato de venta y de forma de cobro, para lo cual debe ir firmada e incluir las cláusulas arbitrales correspondientes a los contratos de compraventa internacionales. Es recomendable hacer numerosos ejemplares de la factura comercial.

Lista de contenido o "*Packing List*"

Documento que acompaña a la factura comercial y en el que queda recogido el contenido de los bultos que constituyen la exportación.

Legislación

- Trámites tributarios
- Trámites en comercio exterior
- Regímenes especiales para determinadas mercancías
- Trámites aduaneros
- Certificados
- Seguros

Trámites tributarios

- Ley 39/1988, de 28 de diciembre, reguladora de las Haciendas Locales. BOE 30-12-88.

- Real Decreto Ley 4/1990, de 28 de septiembre, por el que se modifica parcialmente el Impuesto sobre Actividades Económicas, y se dispone el comienzo de su aplicación el 1 de enero de 1992. BOE 29-9-90.
- Ley 6/1991, de 11 de marzo, por la que se modifica parcialmente el Impuesto sobre Actividades Económicas. BOE 12-3-91.
- Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido. BOE 29-12-92.
- Real Decreto 1624/1992, de 29 de diciembre por el que se aprueba el Reglamento del Impuesto sobre el Valor Añadido. BOE 31-12-92.
- Real Decreto-Ley 7/1993, de 21 de mayo, de medidas urgentes de adaptación y modificación del Impuesto sobre el Valor Añadido, del Impuesto Especial sobre determinados Medios de Transporte, del Impuesto General Indirecto Canario, del Arbitrio sobre las Producción e Importación en las Islas Canarias y de la Tarifa especial del Arbitrio Insular a la entrada de mercancías, BOE 27-5-93.
- Ley 21/1993, de 29 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 1994. BOE 30-12-93.
- Ley 22/1993, de 29 de diciembre, de medidas fiscales, de reforma del régimen jurídico de la función pública y de la protección por desempleo. BOE 31-12-93.
- Ley 23/1994, de 6 de julio, por la que se modifica la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido. BOE 7-7-94.
- Real Decreto 1811/1994, de 2 de septiembre, por el que se modifica el Reglamento del Impuesto sobre el Valor Añadido aprobado por el artículo 1 del Real Decreto 1624/1992, de 29 de diciembre ; el Real Decreto 2402/1985, de 18 de diciembre, por el que se regula el deber de expedir y entregar factura que incumbe a los empresarios o profesionales; y el Real Decreto 338/1990, de 9 de marzo, por el que se regula la composición y forma de utilización del Número de Identificación Fiscal. BOE 6-9.94.
- Ley 41/1994, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 1995. BOE 31-12-94.
- Ley 42/1994, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y de orden social. BOE 31-12-94.
- Real Decreto 267/1995, de 24 de febrero, por el que se modifican el Reglamento del Impuesto sobre el Valor Añadido, aprobado por el Real Decreto 1624/1992; el Real Decreto 1041/1990, que regula las declaraciones censales, y el Real Decreto 2402/1985, que regula el deber de expedir y entregar facturas. BOE 1-3-95.
- Real Decreto Ley 12/1995, de 28 de diciembre, sobre medidas urgentes en materia presupuestaria, tributaria y financiera. BOE 30-12-95.
- Real Decreto 80/1996, de 26 de enero, por el que se modifica el Reglamento del Impuesto sobre el Valor Añadido, aprobado por el Real Decreto 1624/1992, de 29 de diciembre, y el Real Decreto 2402/1985, de 18 de diciembre, por el

que se regula el deber de expedir y entregar factura que incumbe a los empresarios o profesionales. BOE 31-1-96.

- Ley 12/1996, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 1997. BOE 31-12-96.
- Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y de orden social. BOE 31-12-96.
- Real Decreto 900/1997, de 16 de junio, por el que se modifica el artículo 30 del Reglamento del Impuesto sobre el Valor Añadido, aprobado por el artículo 1 del Real Decreto 1624/1992, de 29 de diciembre. BOE 17-6-97
- Real Decreto 14/1997, de 29 de agosto, por el que se modifica la Ley 37/1992 de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido. BOE 30-8-97
- Orden de 23 de diciembre de 1997, por la que se aprueban nuevos modelos de declaración del Impuesto sobre Actividades Económicas. BOE 1-1-98
- Ley 65/1997, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 1998. BOE 31-12-97
- Ley 66/1997 de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y de orden social. BOE 31-12-97
- Orden de 16 de enero de 1998, por la que se aprueban nuevos modelos de Declaración Censal de comienzo, modificación o cese de actividad, que han de presentara efectos fiscales los empresarios, los profesionales y otros obligados tributarios. BOE 19-1-98
- Real Decreto 296/1998, de 27 de febrero, por el que se modifican el Reglamento del Impuesto sobre el Valor Añadido, aprobado por el Real Decreto 1624/1992: el Real Decreto 2402/1985, que regula el deber de expedir y entregar facturas; el Real Decreto 338/1990, sobre composición y forma de utilización del número de identificación fiscal, el Real Decreto 1041/1990 que regula las declaraciones censales. BOE28-2-98

Trámites en comercio exterior

- Real Decreto 2701/1985, de 27 de diciembre, por el que se regula el comercio de exportación BOE 25-2-86.
- Real Decreto 1816/1991, de 20 de diciembre, sobre transacciones económicas en el exterior. BOE 27-12-91.
- Orden de 27 diciembre de 1991 de desarrollo del Real Decreto 1816/1991, de 27 de diciembre, sobre transacciones económicas con el exterior. BOE 31-12-91.
- Resolución de 7 de enero de 1992, de la Dirección General de Transacciones Exteriores, por la que se dictan normas para la aplicación de los artículos 4º, 5º, 7º y 10 de la Orden de 27 de diciembre de 1991 sobre transacciones económicas con el exterior. BOE 14-1-92.

- Resolución de 12 de junio de 1992, de la Dirección General de Transacciones Exteriores, por la que se modifica la Instrucción 5ª de la Resolución de 7 de enero de 1992, sobre Transacciones Exteriores. BOE 19-6-92.
- Real Decreto 42/1993, de 15 de enero, por el que se modifica el Real Decreto 1816/1991, de 20 de diciembre, sobre transacciones económicas con el exterior. BOE 1-2-93.
- Orden de 2 de febrero de 1993, por la que se modifica la de 27 de diciembre de 1991, sobre transacciones económicas con el exterior. BOE 11-2-93.
- Resolución de 3 de febrero de 1993, de la Dirección General de Transacciones Exteriores, por la que se modifica la de 7 de enero de 1992. BOE 12-2-93.
- Orden de 14 de julio de 1995, por la que se regula el procedimiento y tramitación de las expediciones y exportaciones, y se establecen sus regímenes comerciales (corrección de errores BOE 12-8-1995). BOE 28-7-95.
- Orden de 17 de enero de 1996, por la que se modifica el anejo II de la Orden de 14 de julio de 1995. BOE 7-2-96.
- Orden de 2 de abril de 1996, por la que se modifica el anejo II de la Orden de 14 de julio de 1995. BOE 23-4-96.
- Real Decreto 1638/1996, de 5 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 1816/1991, de 20 de diciembre, sobre transacciones económicas en el exterior. BOE 9-7-96.
- Orden de 9 de julio de 1996, por la que se modifica la Orden de 27 de diciembre de 1991, sobre transacciones económicas con el exterior. BOE 12-7-96.
- Resolución de 9 de julio de 1996, de la Dirección General de Política Comercial e Inversiones Exteriores, por la que se dictan normas para la aplicación de los artículos 4º, 5º, 7º y 10 de la Orden de 27 de diciembre de 1991 sobre transacciones económicas con el exterior. BOE 12-7-96.

Regímenes especiales para determinadas mercancías

- Ley Orgánica 3/1992, de 30 de abril, por la que se establecen supuestos de contrabando en materia de exportación de material de defensa o material de doble uso. BOE 1-5-92.
- Real Decreto 824/1993, de 28 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento del Comercio Exterior de Material de Defensa y de Material de Doble Uso. BOE 21-9-93.
- Real Decreto 1573/1993, de 10 de septiembre, por el que se somete a ciertas restricciones la circulación de los productos psicotrópicos y estupefacientes. BOE 1-10-93.
- Orden de 3 de junio de 1992 por la que se establecen normas para el comercio internacional de determinados productos químicos peligrosos. BOE 13-6-92.

- Real Decreto 1631/1992, de 29 de diciembre, sobre restricciones a la circulación de ciertos bienes y mercancías. BOE 1-1-93.
- Real Decreto 652/1994, de 15 de abril, por el que se modifica parcialmente el Real Decreto 1631/1992, de 29 de diciembre, por el que se establece restricciones a la circulación de ciertos bienes y mercancías. BOE 14-5-94.
- Orden de 17 de mayo de 1994 por la que se desarrolla el artículo 3 del Real Decreto 1631/1992, de 29 de diciembre, por el que se establece restricciones a la circulación de material de defensa. BOE 19-5-94. (Corrección de errores, BOE 20-5-94).
- Circular 5/1994, de 17 de junio, del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales, de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria, relativa al documento de acompañamiento del material de defensa. BOE 26-7-94.
- Orden de 15 de noviembre de 1994 por la que se regula el control de sustancias catalogadas susceptibles de desviación. BOE 23-11-94.
- Ley 3/1996, de 10 de enero, BOE 12-1-96, sobre medidas de control de sustancias químicas catalogadas susceptibles de desvío para la fabricación ilícita de drogas.

Trámites aduaneros

- Circular 5/1992, de 22 de mayo, del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria, sobre procedimiento para obtener información arancelaria vinculante y modelo de solicitud. BOE 10-6-92.
- Circular 4/1996, de 9 de diciembre, del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria por la que se aprueban las instrucciones para la formalización del Documento Único Administrativo Común (DUA).BOE 24-12-96.
- Resolución de 16 de diciembre de 1997, del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria, por la que se actualiza el Arancel Integrado de Aplicación (TARIC).BOE 22-12-97.
- Resolución de 26 de enero de 1998, del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria, por la que se actualiza el Arancel Integrado de Aplicación (TARIC).BOE 3-2-98.
- Circular 1/1997, de 7 de enero, del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria, por la que se modifica la Circular 4/1996 relativa a las instrucciones para la formalización del DUA. BOE 14-1-97.
- Circular 2/1997, de 24 de marzo, del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria, por la que se modifica la Circular 4/1996 relativa a las instrucciones para la formalización del DUA. BOE 5-4-97.
- Circular 7/1997, de 24 de noviembre, del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria, por

la que se modifica la Circular 4/1996 relativa a las instrucciones para la formalización del DUA. BOE 5-12-97.

- Circular 9/1997, de 29 de diciembre, del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria, por la que se modifica la Circular 4/1996 relativa a las instrucciones para la formalización del DUA. BOE 8-1-98.
- Orden de 23 de diciembre de 1997, por la que se establecen los umbrales estadísticos de simplificación y asimilación definidos en el artículo 28 del Reglamento (CE) número 3330/91 del Consejo de la CE. BOE del 30-12-97
- Circular 8/1997, de 19 de diciembre, del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria, por la que se sustituye el texto de la circular 5/1996, que recoge las instrucciones relativas a la aplicación de las disposiciones sobre estadísticas de los intercambios de bienes entre los Estados miembros de la Comunidad Europea, BOE del 1-1-98
- Resolución de 25 de febrero de 1998, del del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria, por la que se actualiza el Arancel Integrado de Aplicación (TARIC)

Certificados

- Orden de 12 de mayo de 1993 por la que se establece el certificado sanitario oficial para la exportación de productos alimenticios. BOE 21-5-93.
- Orden de 20 de enero de 1994 por la que se fijan modalidades de control sanitario a productos de comercio exterior destinados a uso y consumo humano y los recintos aduaneros habilitados para su realización. BOE 4-2-94.
- Orden de 17 de mayo de 1993 por la que se establece la normalización de los pasaportes fitosanitarios destinados a la circulación de determinados vegetales, productos vegetales y otros objetos dentro de la Comunidad, y por la que se establecen los procedimientos para la expedición de tales pasaportes y las condiciones y procedimientos para su sustitución. BOE 20-5-93.
- Real Decreto 2071/1993, de 26 de noviembre, relativo a las medidas de protección contra la introducción y difusión en el territorio nacional y de la Comunidad Económica Europea de organismos nocivos para los vegetales o productos vegetales, así como para la exportación y tránsito hacia países terceros. BOE 16-12-93.
- Real Decreto 1316/1992, de 30 de octubre, por el que se establecen los controles veterinarios y zootécnicos aplicables en los intercambios intracomunitarios de determinados animales vivos y productos con vistas a la realización del mercado interior. BOE 1-12-92.
- Real Decreto 49/1993, de 15 de enero, relativo a los controles veterinarios aplicables en los intercambios intracomunitarios de los productos de origen animal. BOE 27-2-93.
- Real Decreto 147/1993, de 29 de enero, por el que se establece las condiciones sanitarias de producción y comercialización de carnes frescas. BOE 12-3-93.

- Real Decreto 1904/1993, de 29 de octubre, por el que se establece las condiciones sanitarias de producción y comercialización de productos cárnicos y de otros determinados productos de origen animal. BOE. 11-2-94.
- Real Decreto, 323/1994, de 28 de febrero, sobre los documentos que acompañan al transporte de productos vitivinícolas y los registros que se deben llevar en el sector vitivinícola. BOE 7-5-94.
- Orden de 20 de mayo de 1994 por la que se dictan normas de desarrollo del Real Decreto 323/1994, de 25 de febrero, sobre los documentos que acompañan el transporte de productos vitivinícolas y los registros que se deben llevar en el sector vitivinícola. BOE 15-6-1994.
- Real Decreto 2551/1994, de 29 de diciembre, por el que se establecen las condiciones de sanidad animal y secretaría aplicables a los intercambios e importaciones de productos no sometidos, con respecto a estas condiciones, a las normas específicas establecidas en el capítulo I del anexo A del Real Decreto 49/1993, de 15 de enero, y, por lo que se refiere a los patógenos, en el Real Decreto 1316/1992, de 30 de octubre. BOE 10-2-95.
- Real Decreto 55/1995, de 20 de enero, por el que se modifica el Real Decreto 2071/1993, de 26 de noviembre, relativo a las medidas de protección contra la introducción y difusión en el territorio nacional y de la Comunidad Económica Europea de organismos nocivos para los vegetales o productos vegetales, así como para la exportación tránsito hacia países terceros. BOE 9-2-95.
- Instrumento de Adhesión de España al Convenio sobre el Comercio Internacional de especies amenazadas de fauna y flora silvestres, hecho en Washington el 3 de marzo de 1973. BOE 30-7-86.
- Orden de 14 de julio de 1995, por la que se regula el procedimiento y tramitación de las expediciones y exportaciones y se establecen sus regímenes comerciales (corrección de errores BOE 12-8-95).BOE de 28 -7-1995.
- Orden de 27 de julio de 1995, por la que se modifica la orden de 26 de febrero de 1986, por la que se regula la fianza en las operaciones de importación y exportación, BOE de 12 -8-95.
- Real Decreto 1165/1995, de 7 de julio, por el que se aprueba el reglamento de los impuestos especiales, BOE 28-7-95.
- Orden de 19 de diciembre de 1995, por la que se actualizan referencias de códigos de la nomenclatura combinada contenidas en la normativa sobre impuestos especiales, BOE 27-12-95.
- Orden de 23 de noviembre de 1995, por la que se modifican algunos anexos del Real Decreto 2071/1993, de 26 de noviembre, relativo a las medidas de protección contra la introducción y difusión en el territorio nacional y de la Comunidad Económica Europea de organismos nocivos para los vegetales y productos vegetales, así como para la exportación y tránsito hacia países terceros. BOE 25-11-95.
- Orden de 21 de febrero de 1996, por la que se modifican determinados anexos del Real Decreto 2071/1993, de 26 de noviembre, relativo a las medidas de protección contra la introducción y difusión en el territorio nacional y de la

Comunidad Económica Europea de organismos nocivos para los vegetales y productos vegetales, así como para la exportación y tránsito hacia países terceros. BOE 25-11-95.

- Real Decreto 315/1996 de 23 de febrero, por el que se modifica el Real Decreto 147/1993 de 29 de febrero, por el que se establecen las condiciones sanitarias de producción y comercialización de carnes frescas. BOE 6-4-96.
- Orden de 24 de febrero de 1995 (modificado por Orden de 18 de mayo de 1995, BOE 7-6-95) , por la que se dictan normas de inspección y control para los Centros de Inspección de Comercio Exterior (SOIVRE), dependientes del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo. BOE 7-3-95.
- Resolución de 31-7-1995 de la Dirección General de Comercio Exterior, por la que se aprueba el modelo de certificado de control de calidad comercial SOIVRE a expedir por los Centros de Inspección de Comercio Exterior (SOIVRE) dependientes del Ministerio de Comercio y Turismo. BOE 14-8-1995.
- Convenio sobre Comercio Internacional de Especies amenazadas de la Fauna y Flora Silvestres (CITES) hecho de Washington de 3 de marzo de 1973 (publicado en el BOE de 10-7-1986 y 10-8-1991), modificaciones en los apéndices I, II y III, aprobadas en la Novena Reunión de las Partes en Port Landerdale (Estados Unidos de América) del 7 al 18 de noviembre de 1994 y enmienda al apéndice III. BOE 27-2-1996.
- Orden de 3-9-97, por la que se modifican determinados anexos del Real Decreto 2071/1993, de 25 de noviembre, relativo a las medidas de protección contra la introducción y difusión en el territorio nacional y de la Comunidad Económica Europea de organismos nocivos para los vegetales y productos vegetales, así como para la exportación y tránsito hacia países terceros. BOE 8-9-97
- Real Decreto 1739/1997, de 20 de noviembre, sobre medidas de aplicación del Convenio sobre Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestre (CITES), hecho en Washington el 3 de marzo de 1973 y del Reglamento (CE) 338/97 de 9-12-96, relativo a la protección de especies de la fauna y flora silvestres mediante el control de su comercio. BOE de 28-11-97
- Real Decreto 74/1998, de 23 de enero, por el que se modifica el Real Decreto 2551/1994, de 29 de diciembre, por el que se establecen las condiciones de sanidad animal y sanitarias aplicables a los intercambios e importaciones de productos no sometidos, con respecto a estas condiciones, a las normas específicas establecidas en el capítulo I del anexo A del Real Decreto 49/1993, de 15 de enero, y, por lo que se refiere a los agentes patógenos, en el Real Decreto 1316/1992, de 30 de octubre. BOE 24-1-98.
- Real Decreto 112/1998, de 30 de enero, por el que se modifica el Reglamento de los Impuestos Especiales. BOE 31-1-98

Seguros

- Orden de 12 de febrero de 1998 sobre cobertura por cuenta del estado de riesgos derivados del comercio exterior e internacional. BOE 21-2-98

Módulo 2. Instrumentos de política comercial comunitaria

- Suspensiones y contingentes arancelarios
- Contingentes arancelarios
- Regímenes Aduaneros Económicos
- Sistema de Preferencias Generalizadas (SPG)
- Antidumping / Antisubvención
- Reglamento de Obstáculos al Comercio (ROC)
- Regímenes Comerciales de Importación y de Exportación

1. Suspensiones arancelarias

Medida de política comercial que permite la exención del pago de aranceles de inputs importados cuando no existe producción comunitaria.

Las suspensiones arancelarias se revisan cada seis meses y son aprobadas por el Consejo de la CEE a propuesta de la Comisión. Las solicitudes deben ser presentadas antes del 1 de Marzo del año en curso para las suspensiones a conceder a partir del 1º de Enero del año siguiente; y antes del 1 de Septiembre del año curso para las exenciones válidas a partir del 1º de Julio del año siguiente.

La Subdirección General recibe y gestiona las solicitudes de suspensión de empresas españolas y realiza las encuestas económicas para conocer si existe producción en España de los productos para los que otros Estados miembros han solicitado la suspensión. Participa en las reuniones del Grupo de Economía Arancelaria (Comisión) y del Grupo de Cuestiones Económicas (Consejo).

2. Contingentes arancelarios

Medida de política comercial que permite la exención del pago de aranceles de inputs importados, cuando no existe producción comunitaria suficiente para atender las demandas de la industria. La exención arancelaria es aplicable dentro de unos límites cuantitativos y se asigna según el principio: "primer llegado, primer servido". Superado el límite cuantitativo previsto, se restablece el pago de derechos arancelarios.

La Subdirección General recibe solicitudes empresas españolas y establece contactos con los sectores y/o empresas afectados por las demandas de otros Estados miembros. Participa en las correspondientes reuniones.

3. Regímenes Aduaneros Económicos

- Tráfico de perfeccionamiento activo
- Tráfico de perfeccionamiento pasivo
- Tráfico de perfeccionamiento pasivo económico textil
- Exportación temporal
- Importación temporal

Tráfico de perfeccionamiento activo:

Instrumento de fomento a la exportación. Permite la importación de inputs libres de derechos arancelarios cuando el producto final se destina a la exportación. Funciona bajo 2 sistemas: suspensión y reintegro.

El sistema de suspensión presenta tres modalidades: suspensión estricta, compensación por equivalencia y exportación anticipada.

En la modalidad de suspensión estricta, el proceso se inicia con la importación de mercancías con suspensión del pago de derechos arancelarios, continúa con el perfeccionamiento de éstas y se ultima con la exportación fuera del territorio aduanero de la Comunidad. En la de compensación por equivalencia se permite utilizar en el perfeccionamiento mercancías comunitarias equivalentes a las importadas y, en la de exportación anticipada, se exportan los productos compensadores fabricados a partir de mercancías equivalentes, con anterioridad a la importación.

En el sistema de reintegro se satisfacen los derechos arancelarios y, posteriormente, puede reclamarse su devolución al realizarse la exportación.

Tráfico de perfeccionamiento pasivo

Permite exportar temporalmente mercancías comunitarias fuera del territorio aduanero de la comunidad para someterlas a operaciones de perfeccionamiento y posteriormente despachar a libre practica los productos que resulten de esas operaciones con exención total o parcial de los derechos de importación.

Tráfico de perfeccionamiento pasivo económico textil

Se trata de una modalidad específica de perfeccionamiento pasivo que se aplica a aquellos productos textiles y de la confección que resulten de las operaciones de perfeccionamiento en un tercer país cuando existe un régimen de limitación o de control de la importación para estos mismos productos y de dicho tercer país.

Exportación temporal

Permite la exportación de mercancías comunitarias y su posterior introducción en el territorio aduanero comunitario sin el pago de los derechos arancelarios que les corresponderían a esas mismas mercancías si hubieran sido directamente importadas.

Importación temporal

Permite el uso en el territorio aduanero de la Comunidad con exención total o parcial de los derechos de importación, y sin que estén sometidas a medidas de política comercial, de las mercancías no comunitarias destinadas a ser posteriormente reexportadas.

La Subdirección General concede las autorizaciones por el procedimiento normal para los regímenes de perfeccionamiento activo y pasivo, todas las relativas al perfeccionamiento pasivo económico textil y, en determinados supuestos, las correspondientes a los regímenes de importación y exportación temporal. En los demás supuestos, son las Aduanas o el Departamento de Aduanas o Impuestos Especiales los

responsables de la concesión de las correspondientes autorizaciones. La labor de la Subdirección General se puede resumir en: recepción de las solicitudes, análisis de la documentación, solicitud de información de otros órganos administrativos, Asociaciones y operadores económicos y, en su caso, concesión de la autorización.

Participa en las reuniones del Comité del Código Aduanero de la Comisión (Sección Regímenes Aduaneros Económicos) y en el Comité de Perfeccionamiento Pasivo Económico Textil. Dichos Comités son responsables de las modificaciones reglamentarias que afectan a estos regímenes y vela por su correcto funcionamiento a nivel comunitario.

4. Sistema de Preferencias Generalizadas (SPG)

Reducción arancelaria para las importaciones procedentes de países en vías desarrollo. Es una medida autónoma comunitaria cuyo principal objetivo es promover el desarrollo de países poco avanzados.

Los Reglamentos SPG que determinan los productos y países beneficiarios tienen carácter plurianual. Tienen previstos unos mecanismos que permiten la exclusión de determinados países cuando concurren determinadas circunstancias en cuanto al nivel de desarrollo y al grado de concentración de sus exportaciones a la Comunidad.

La Subdirección General atiende consultas sobre la utilización de este régimen y participa en las reuniones del Grupo SPG (Consejo) y en las reuniones del Comité de Preferencias Generalizadas (Comisión).

5. Antidumping / Antisubvención

Medidas de defensa comercial aplicables cuando un suministrador extranjero practica precios inferiores a los que aplica en su propio país (dumping) o cuando goza de ayudas directas o indirectas no permitidas por la OMC, por parte de las autoridades de su país (subvención).

La Subdirección General mantiene contactos con los sectores afectados para definir la posición a adoptar en el seno de las correspondientes Comités / Grupos de Trabajo de la CE. Asimismo, mantiene contactos con empresas afectadas por procedimientos antidumping abiertos por países terceros.

Para la imposición de este tipo de medidas, se requiere no solamente la existencia de dumping o de subvención, sino también que dichas prácticas hayan causado perjuicio a la industria comunitaria y adicionalmente que el interés comunitario general no se vea afectado negativamente de adoptarse dichas medidas.

La Comisión tiene la responsabilidad de llevar a cabo las correspondientes investigaciones para determinar si se dan las condiciones señaladas. Es asistida por el Comité Antidumping/Antisubvención donde participarán los Estados miembros.

6. Reglamento de Obstáculos al Comercio (ROC)

Reglamento comunitario que establece un cauce legal para presentar denuncias sobre barreras comerciales existentes en mercados de países no comunitarios.

Las denuncias pueden ser presentadas directamente a la Comisión por empresas, asociaciones sectoriales o Estados miembros.

La Subdirección General asesora a las empresas y sectores para la presentación de las denuncias y participa en el Comité Consultivo previsto en el ROC.

7. Regímenes Comerciales de Importación y de Exportación

La Subdirección General participa en la elaboración de la legislación comunitaria en la materia. En ciertos casos y a fin de facilitar a los operadores económicos información más completa sobre estos regímenes, elabora normas nacionales que, son un compendio de la normativa comunitaria.

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 sobrecoste 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: practicaje, 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:

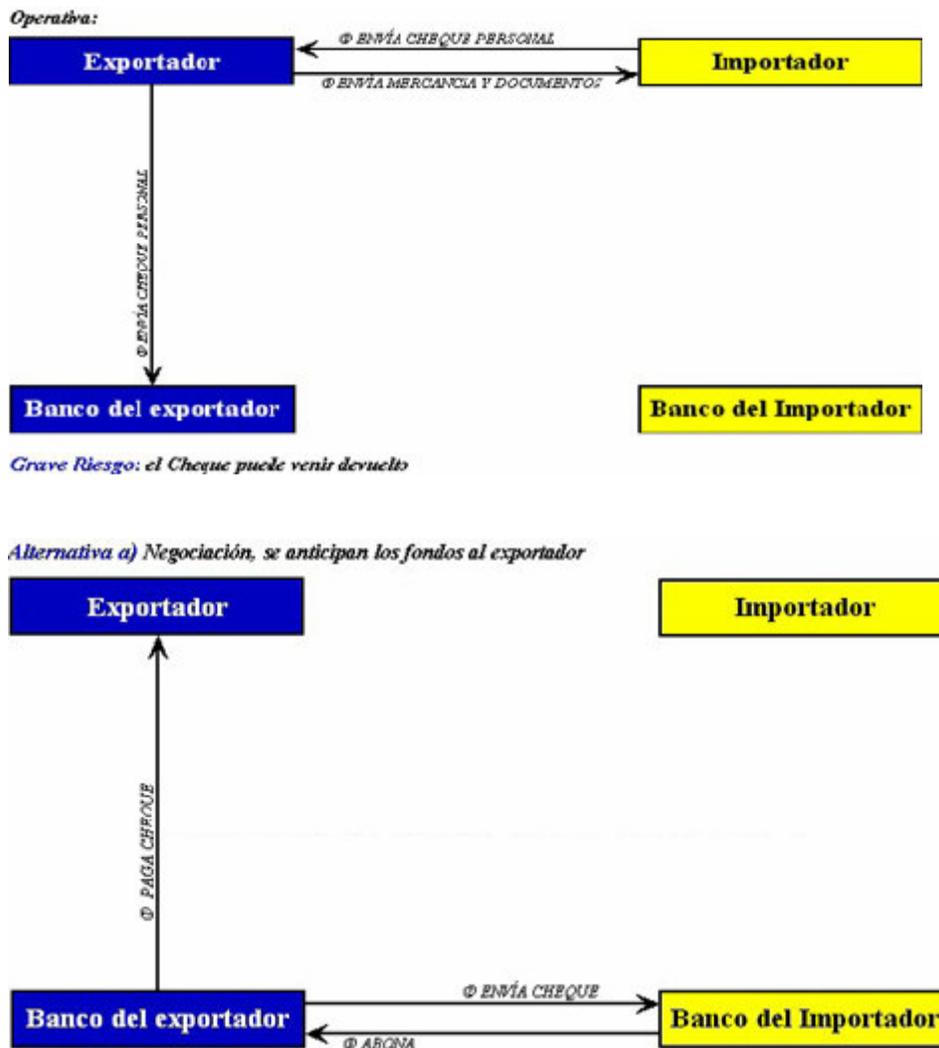
- No son oficiales.

- 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 teléfono, 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.



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 Fotosanitaria

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 1.296).

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 sanitario, 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	
<small>Para más información sobre la inspección realizada, rogamos se pongan en contacto con el SERVICIO DE ATENCIÓN AL CLIENTE de la Autoridad Portuaria (Plan de Falsas)</small>			

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.

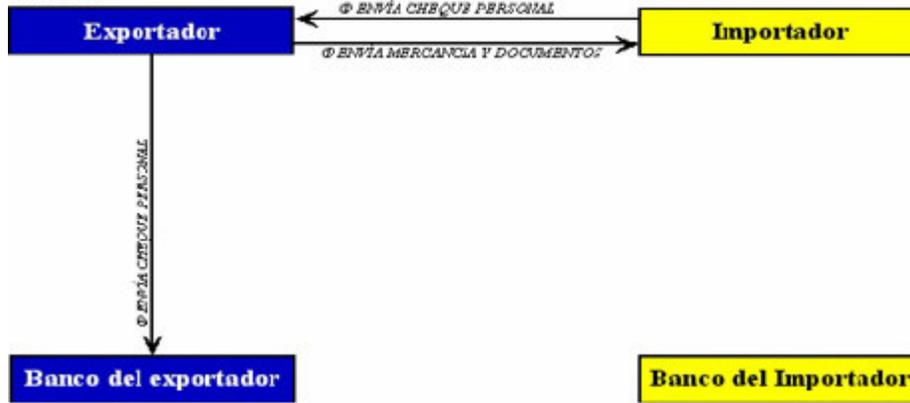
La Aduana tiene la facultad de proceder a la inspección física de la mercancía independientemente que dicho proceso se vuelve a realizar por la Aduana de destino.

Futuro inmediato

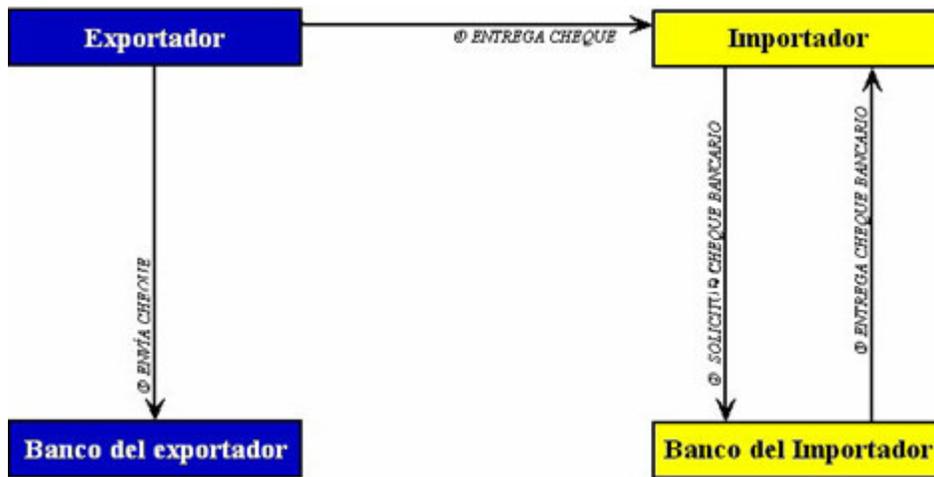
Los cambios a introducir en el futuro en el proceso de despacho Aduanero de importación, afectarán en igual medida a los tránsitos.

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:

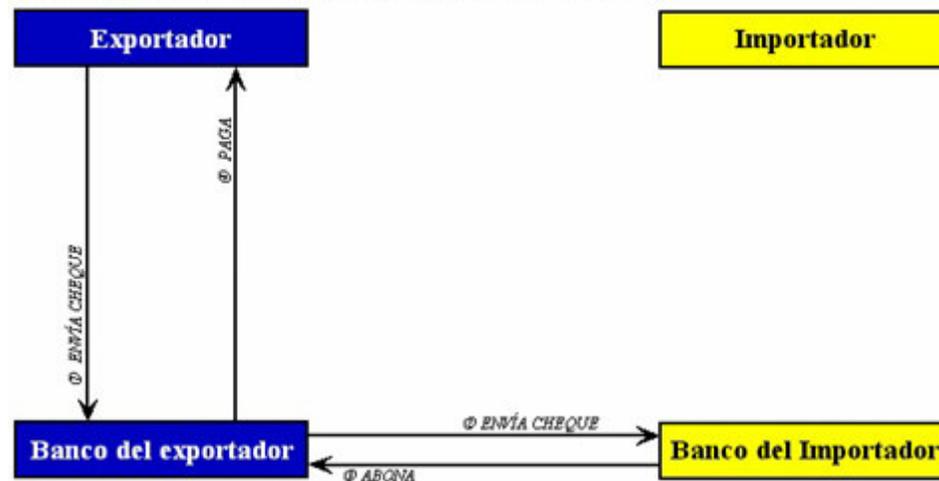


Grave Riesgo: el Cheque puede venir devuelto



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 de aduana 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.

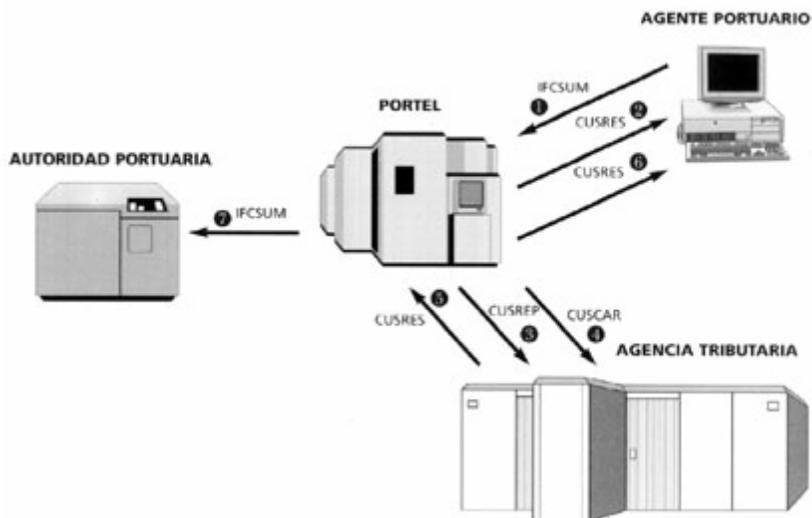
Para simplificar los trámites se establece una ventanilla única donde se hará la recepción de las Declaraciones Sumarias.

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



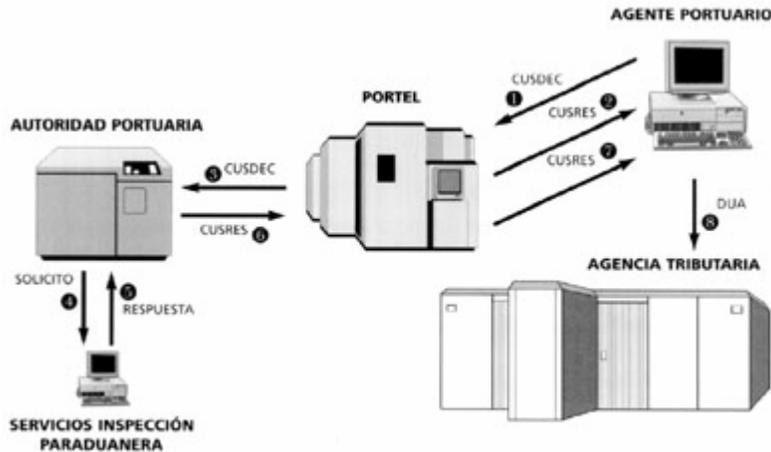
b) **Despachos de Aduanas.** Este nuevo sistema de Despacho por Teleproceso comprende el tratamiento de los Duas que se presentan en la Aduana.

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.

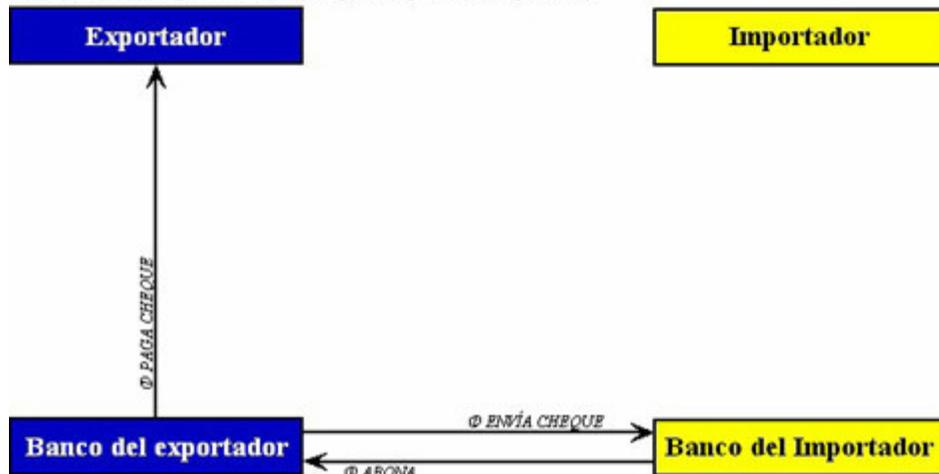
No obstante, cuando se trate de contenedores que contengan mercancía de origen animal procedente de terceros países, éstos serán trasladados al Punto de Inspección Fronteriza (P.I.F.), para su inspección. En este tipo de operaciones, las tarifas a aplicar son aprobadas por el Consejo de Administración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

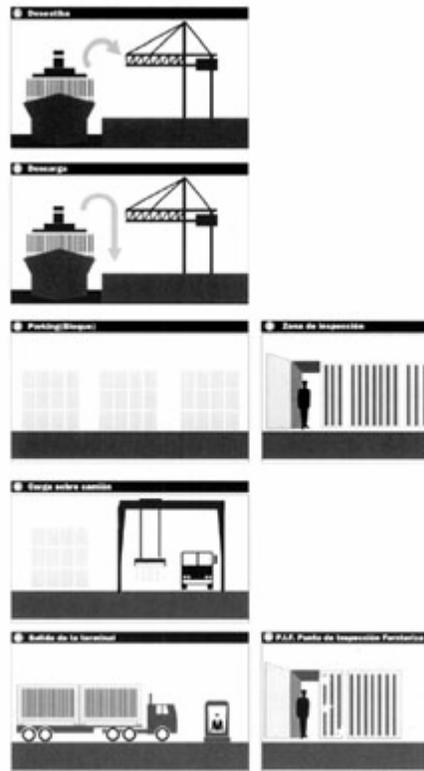
Alternativa a) Negociación: se anticipan los fondos al exportador



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.

Importación. Contenedores F.C.L.



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

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

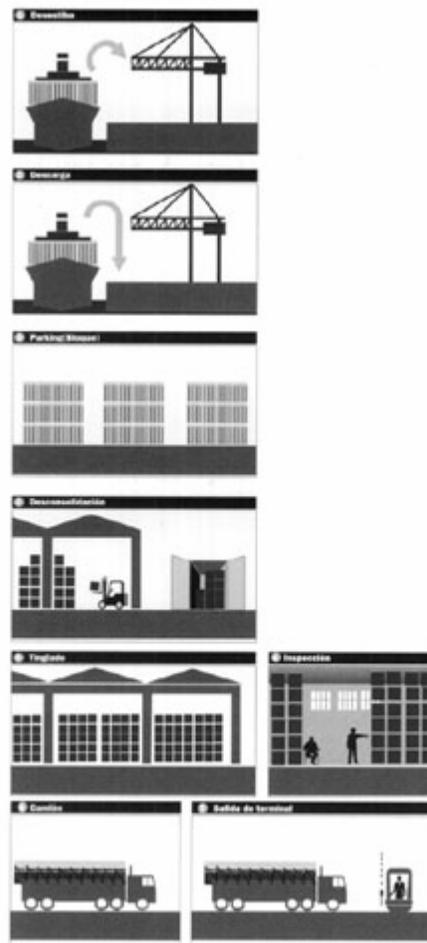
En los Puertos de Las Palmas, la desconsolidación o vaciado de la mercancía se realiza en los tinglados de las empresas consignatarias o de los transitarios, ya que por falta de espacio en las terminales, las empresas estibadoras no ofrecen dicho servicio.

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	Lontitud			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 (91/2 in)	* 2.330 mm (913/4 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
- Plat 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:**

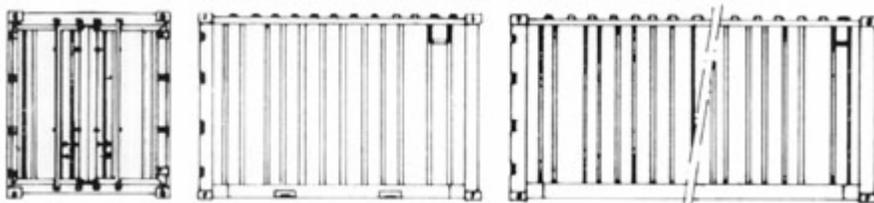
Una vez que la Aduana autoriza la salida de la mercancía del recinto portuario, el Auxiliar de Intervención de la Aduana coloca al contenedor el correspondiente precinto.

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 CAPITULO 6: LA INSPECCIÓN FÍSICA DE LA MERCANCÍA.

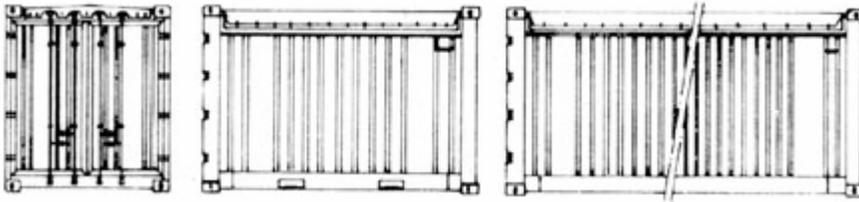
Box 20', 40'



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							

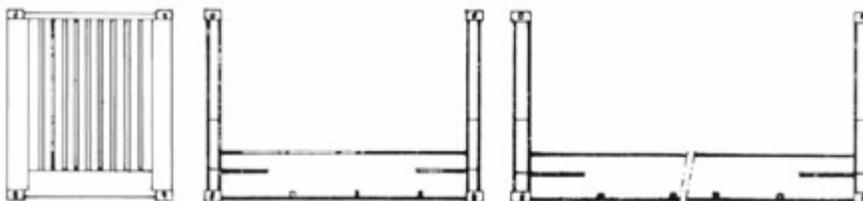
Open Top 20', 40'



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							

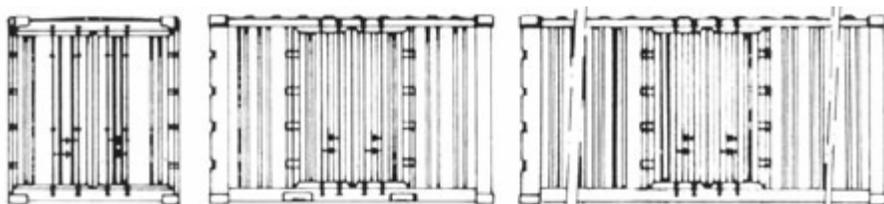
Flat Rack 20', 40'



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'

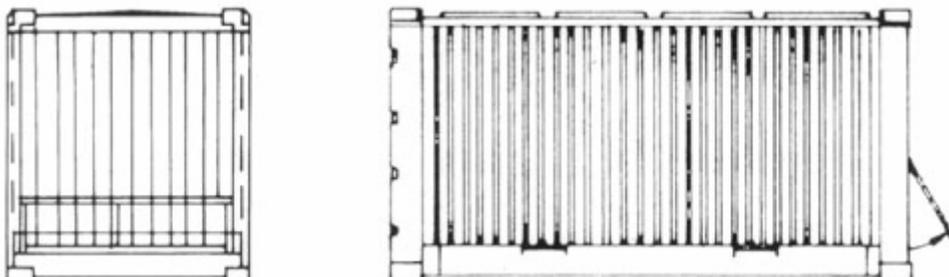


Maxicadre 20' / Extra Ancho 20'							
Dimensiones Exteriores			Dimensiones Interiores			Dimensiones de la Puerta	
Longitud	Anchura	Altura	Longitud	Anchura	Altura	Anchura	Altura
6058	2500	2600	5901	2440	2402	2440	2290
Dimensiones de la Puerta Lateral: Anchura 2.500 mm, Altura 2.330 mm Tara: 2.450 Kg.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

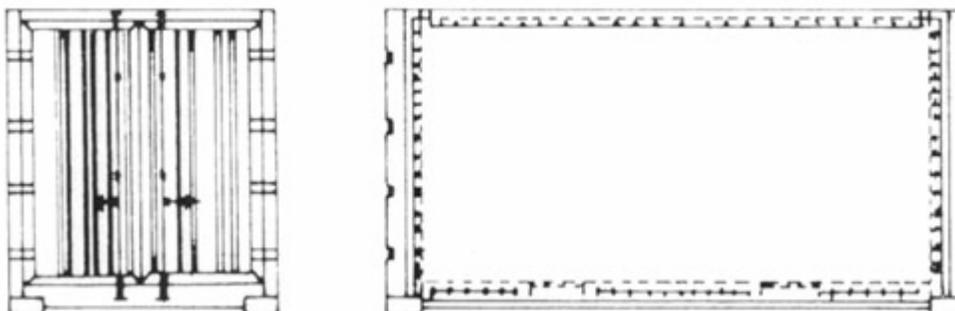
Dimensiones de la Puerta Lateral: Anchura 2.500 mm, Altura 2.330 mm
Tara: 4.600 Kg. Peso Bruto Máximo: 30.480 Kg. Capacidad: 70,53 m³

Bulk 30'



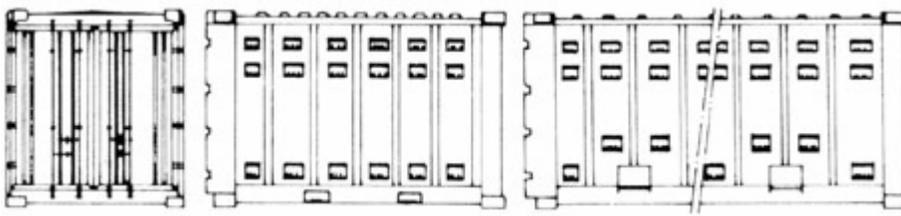
Bulk 30' / Contenedor para graneles sólidos de 30'							
Dimensiones Exteriores			Dimensiones Interiores			Dimensiones de la Puerta	
Longitud	Anchura	Altura	Longitud	Anchura	Altura	Anchura	Altura
9125	2500	2600	8974	2440	2317	1294	800
Dimensiones Trampilla descarga: Anchura 2.000 mm, Altura 800 mm Tara: 3.450 Kg. Peso Bruto Máximo: 25.400 Kg. Capacidad: 50,73 m ³							

Caja Móvil 30'



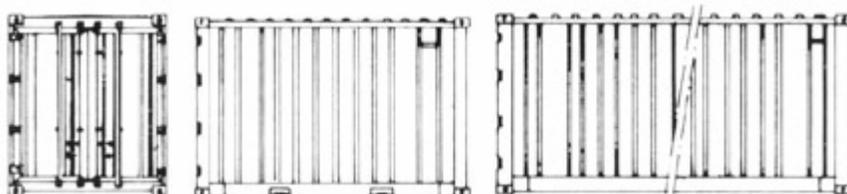
Caja Móvil 30'							
Dimensiones Exteriores			Dimensiones Interiores			Dimensiones de la Puerta	
Longitud	Anchura	Altura	Longitud	Anchura	Altura	Anchura	Altura
9125	2500	2600	8972	2460	2418	2310	2335
Dimensiones Trampilla descarga: Anchura 8.740 mm, Altura 2.4300 mm Tara: 3.650 Kg. Peso Bruto Máximo: 30.000 Kg. Capacidad: 53 m ³							

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

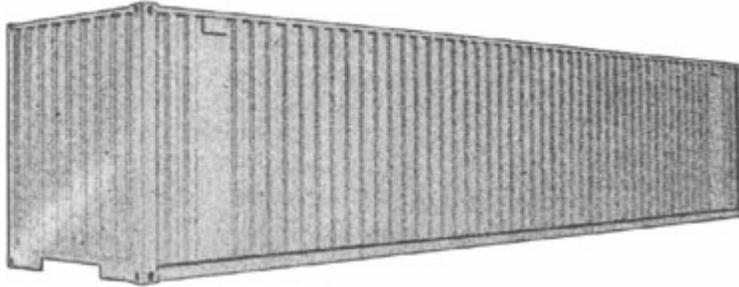
Tara: 3.880 Kg. Peso Bruto Máximo: 30.480 Kg. Capacidad: 75 m3

General Dry Cargo Container, Contenedor Carga Seca

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

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

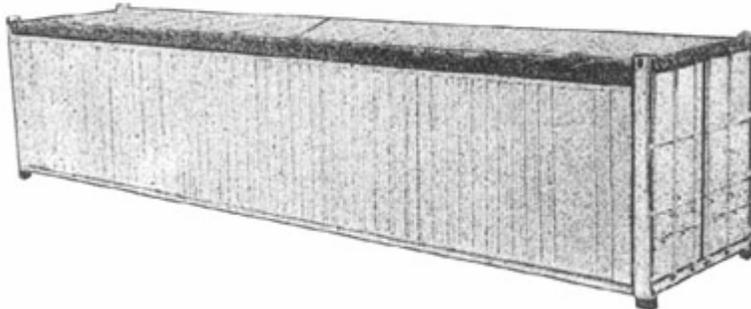
30'x8'x8'6"
40'x8'x8'6"
40'x8'x9'6"



Open Top Container, Contenedor Descubierta

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

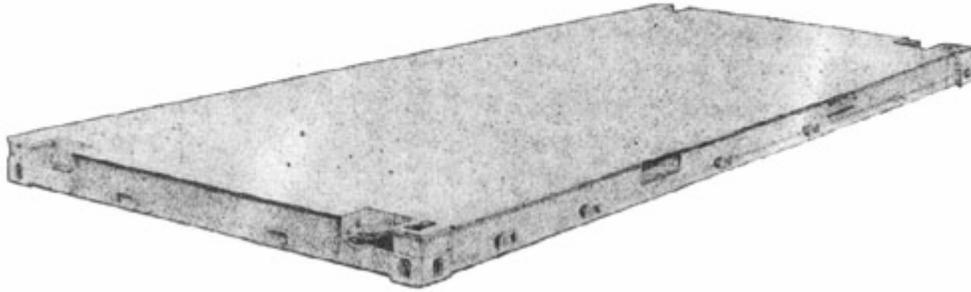
Open Top Container 20'x8'x4'3"
Contenedor descubierta 20'x8'x8'6"
40'x8'x4'3"
40'x8'x8'6"



Plat Form Container, Plataforma Contenedor

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

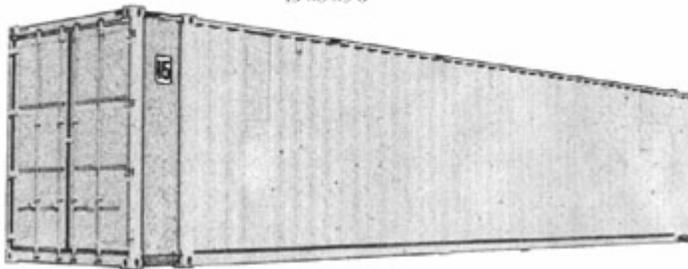
Plat Form Container 20'x8'
Plataforma Contenedor 40'x8'



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'x8'6"x9'6"

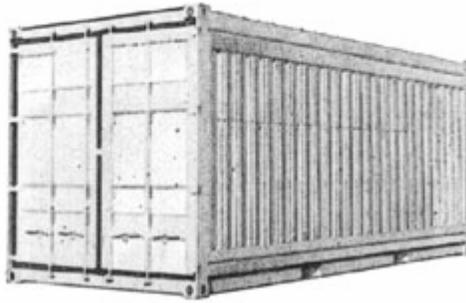


Ventilated Container, Contenedor Ventilado

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

Ventilated Container
Contenedor Ventilado

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

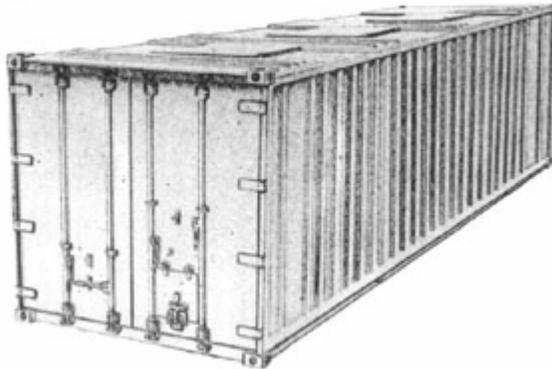


Bulk Container Contenedor para Graneles

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"

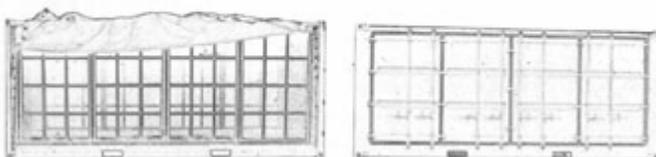


Side Open Container Contenedor Abierto en la Bandas

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

Side Open Container
Contenedor Abierto en las Bandas

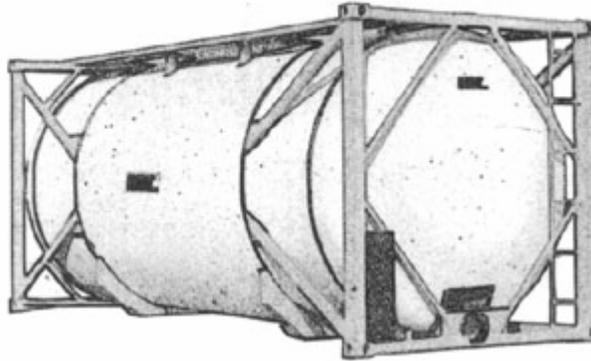
20'x8'x8'6"



Tank Container Contenedor Cuba

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

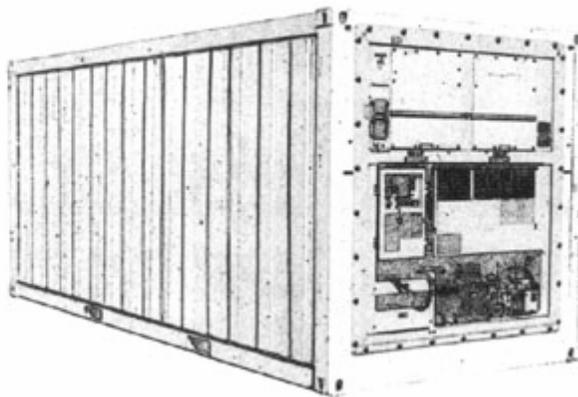
Tank Container 20'x8'x8'6"
Contenedor Cuba 40'x8'x8'6"



Insulated Container Contenedor Isotérmico

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

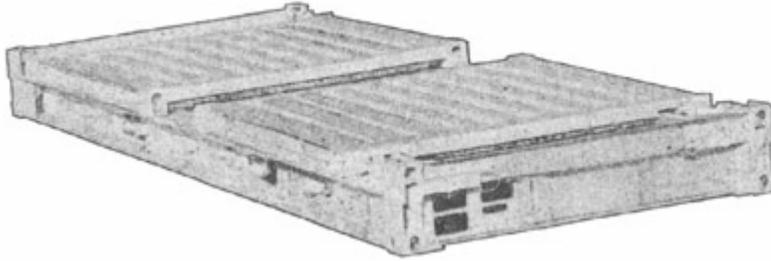
Insulated Container 20'x8'x8'6"
Contenedor Isotérmico 40'x8'x8'6"



Flat Rack Container Base con cabezales Abatibles

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

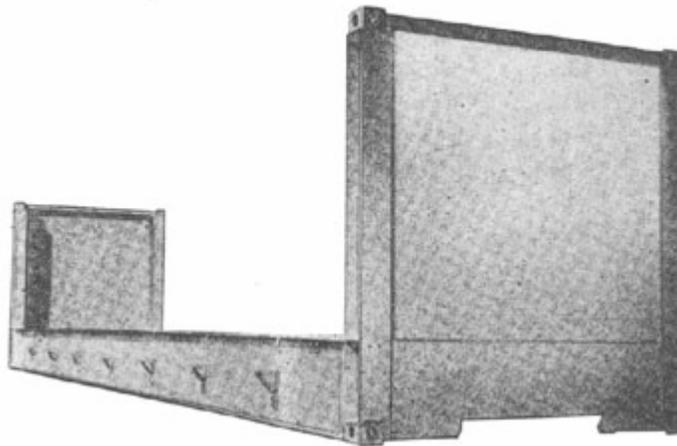
Flat Rack Container 20'x8'x8'6"
Base con cabezales abatibles 40'x8'x8'6"



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 hortofrúctulas, 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.

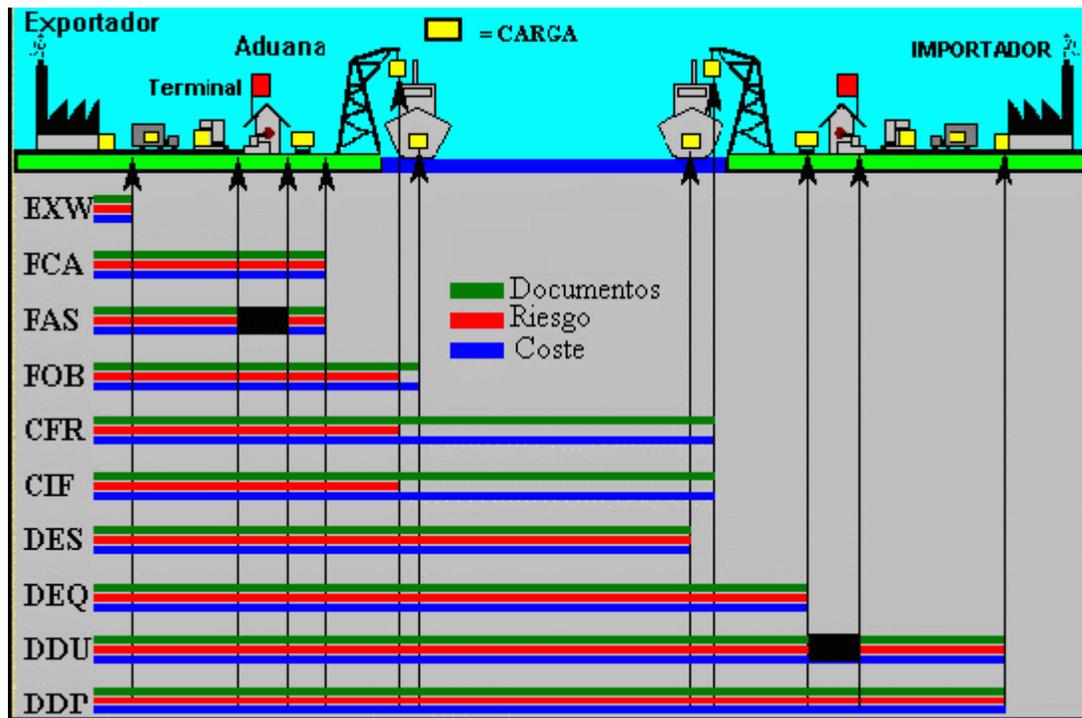
1. CFR Coste y flete - Cost and Freight
2. CIF Coste, seguro y flete - Cost, Insurance and Freight
3. CPT Flete-Porte pagado hasta - Carriage Paid To
4. CIP Flete-Porte y seguro pagado hasta - Carriage and Insurance Paid To -

- **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

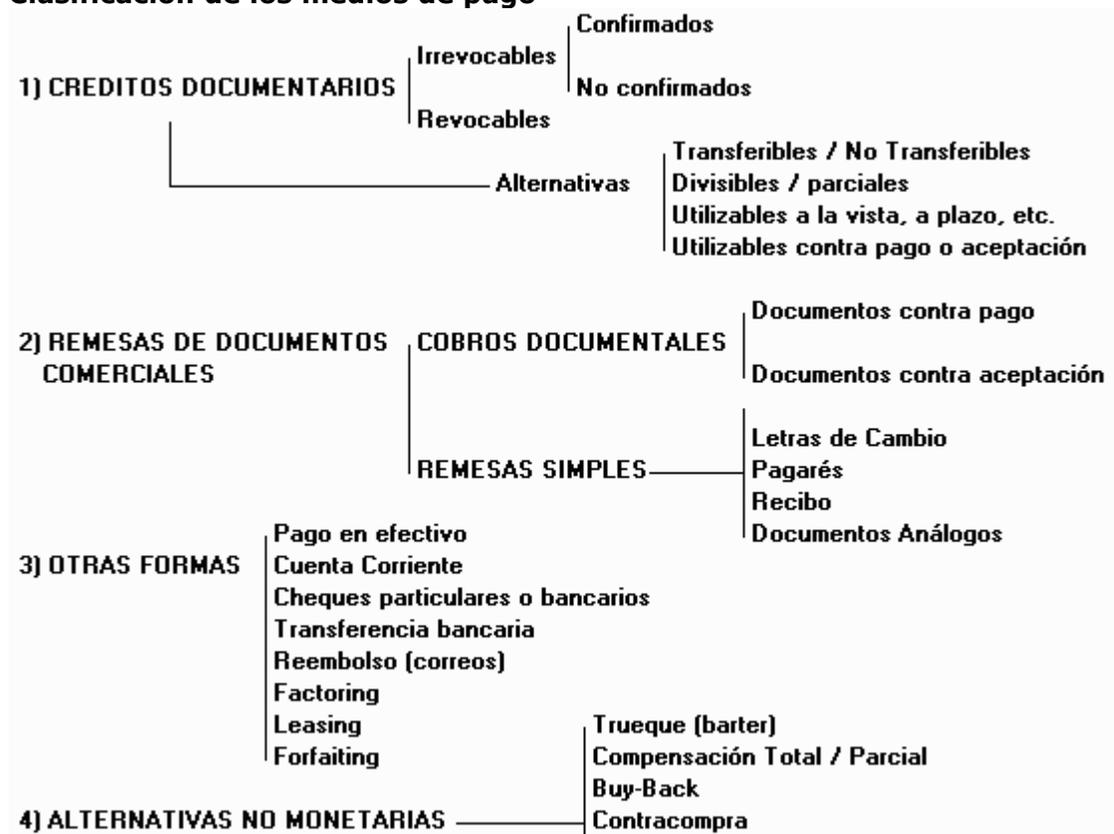
S.W.I.F.T. (Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication S.C.)

Es una red de órdenes de intercambio de operaciones financieras internacionales por las que una orden emitida desde cualquier punto, puede ser recibida por cualquier otro punto de la red.

Independientemente del Medio de Pago utilizado, existen 3 posibilidades en cuanto a la **forma y plazo del pago:**

- **Antes de la entrega de la mercancía:** El importador está concediendo financiación al exportador.
- **Simultáneamente a la entrega de la mercancía:** No se concede financiación.
- **Posterior a la entrega de la mercancía:** El exportador concede financiación al importador.

Clasificación de los medios de pago



Cheque personal

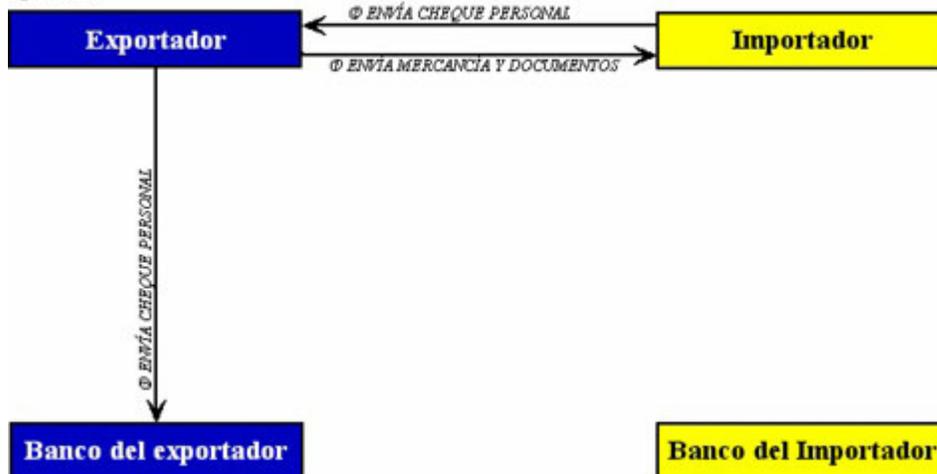
- Iniciativa: Importador
- Seguridad de Cobro: Ninguna
- Velocidad: de poco a Media

Funcionamiento

Será emitido por los titulares de cuentas corrientes cargo de la entidad donde tienen depositados los fondos. Desde el punto de vista del importador, tiene muchos atractivos, ya que evita tener que pagar las comisiones bancarias de emisión de cheque, no se realiza el cargo en su cuenta hasta que el cheque es presentado a través de la entidad, por lo que obtiene financiación por parte del proveedor y obtiene una buena imagen ante las entidades financieras, además en el momento en el que se habrán recibido las mercancías ya se habrá podido observar su estado y aún no se habrá producido el pago. Y todo lo anterior que suponía ventajas para el importador, supone desventajas para el exportador, el cual no tiene la seguridad de que el cliente le pague en la fecha acordada, en caso de impago es muy difícil el cobro, si no existe cobertura, por lo que se requiere un seguimiento y control periódico, otro inconveniente será la pérdida de días valor, incluso por posibles extravíos del cheque. Estos costes financieros para el exportador se pueden reducir, abonando los cheques en una cuenta en divisas abierta en el país del comprador, enviando los cheques por courier, o modificando el sistema de cobro por el de transferencia vía swift.

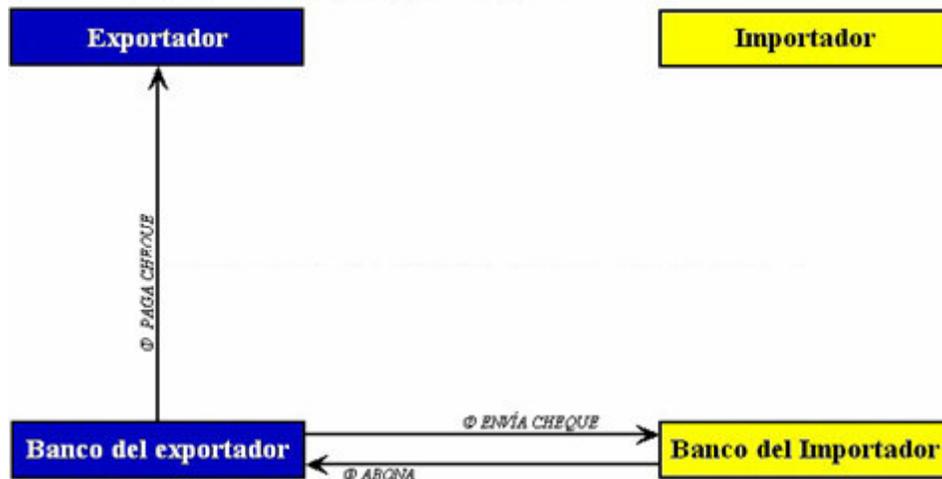
Esquema

Operativa:

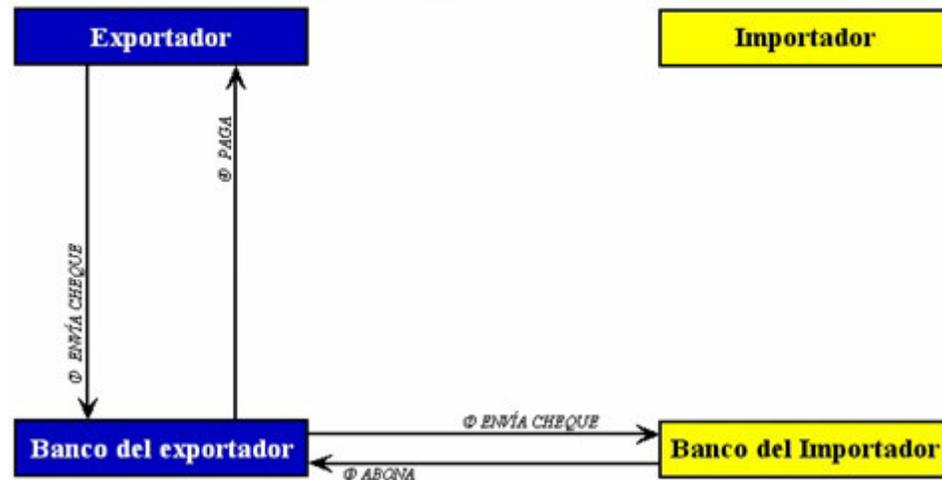


Grave Riesgo: el Cheque puede venir devuelto

Alternativa a) Negociación, se anticipan los fondos al exportador



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



Ventajas e inconvenientes:

- **Ventajas para el importador:**

1. Tiene gran rapidez en su tramitación. Lo expide él mismo.
 2. No tiene que solicitarlo a un banco, ya que lo expide contra su propia cuenta, por lo que no paga Comisión de Emisión.
 3. Hasta que no se lo adeudan en cuenta no disminuye su liquidez.
- Inconvenientes para el exportador:
4. Tiene mayores dificultades para hacerlo líquido con rapidez.
 5. Inseguridad en el cobro de la mercancía debido al desconocimiento de la firma del librador y de la existencia o no de saldo.
 6. Tiene alto coste de tramitación.

- **Inconvenientes para el exportador:**

1. Tiene mayores dificultades para hacerlo líquido con rapidez.
2. Inseguridad en el cobro de la mercancía debido al desconocimiento de la firma del librador y de la existencia o no de saldo.
3. Tiene alto coste de tramitación.

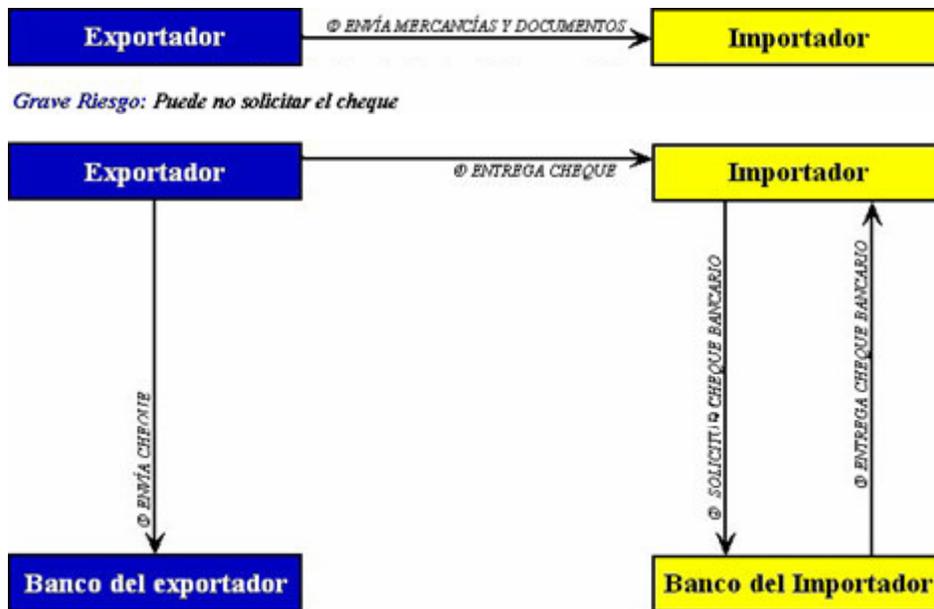
Cheque bancario

- Iniciativa: Importador.
- Seguridad de Cobro: Ninguna, hasta recibirlo.
- Velocidad: de poca a media.

Funcionamiento

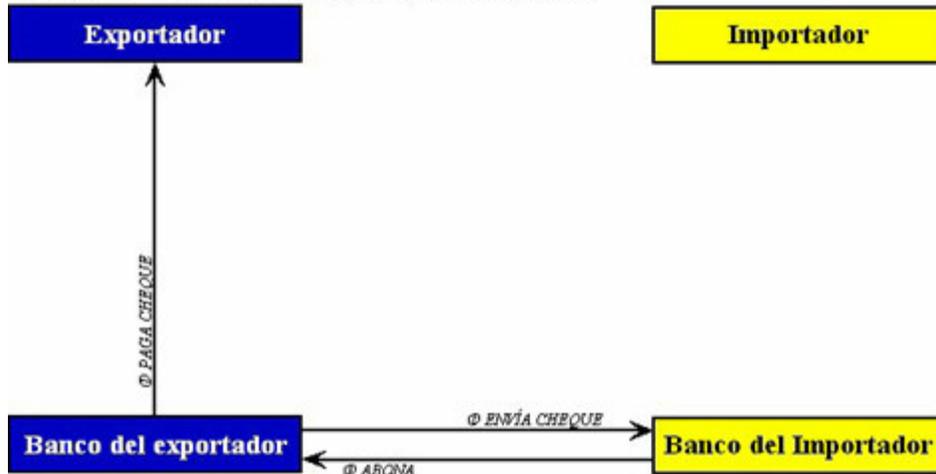
Donde la única diferencia con el personal es que el librado y el librador coinciden, se tratará de la entidad financiera, la que emite el cheque y atiende a su pago. Este instrumento de pago tiene una mayor aceptación y seguridad que el cheque personal, ya que la garantía de pago es la de un banco de primer orden, conocido internacionalmente. Al igual que ocurre con los personales, la posición del importador es mucho más ventajosa, aunque en el momento de la emisión o solicitud del cheque a la entidad, ésta le adeuda de inmediato su contra valor en pesetas, más las comisiones y gastos correspondientes. De todas formas, sigue teniendo el resto de las desventajas del cheque personal, y para reducir los costes financieros que nos ocasionaría sería conveniente seguir las anteriores indicaciones para el cheque personal.

Esquema

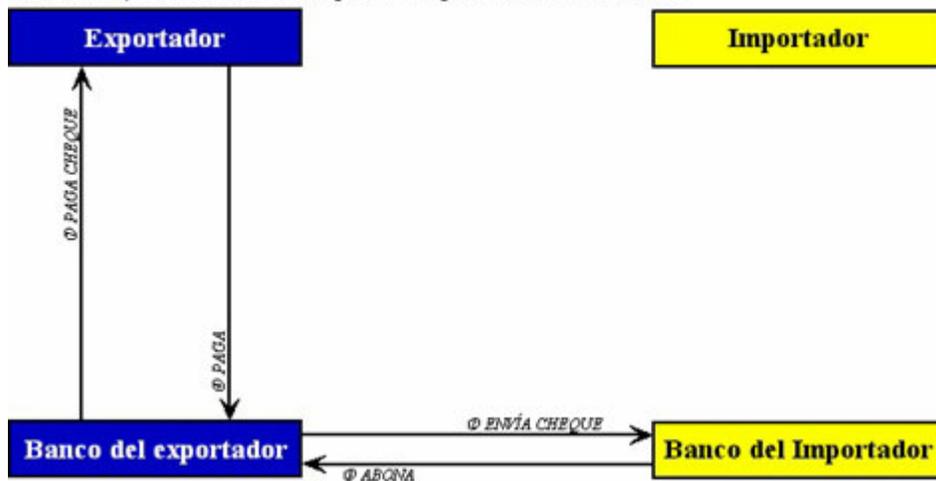


Grave Riesgo: el cheque puede ser sobre un país o un banco con dificultades

Alternativa a) Negociación: se anticipan los fondos al exportador



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



Ventajas e inconvenientes

- **Ventajas para el importador:**

1. Paga una vez que ha recibido y examinado la mercancía.

- **Ventajas para el Exportador:**

1. Deja el cobro de la mercancía supeditado a la voluntad del importador.
2. Sin embargo, tiene ventajas comparativas con respecto al cheque personal:
3. La negociación bancaria es más fácil.
4. No representa riesgo, salvo que sea sobre países o bancos con dificultades.

Orden de pago simple (Transferencia bancaria)

Es una petición formal que cursa el ordenante a su banco para que, directamente o valiéndose del concurso de un intermediario (indirectamente), pague a un tercero llamado beneficiario, una determinada cantidad de dinero.

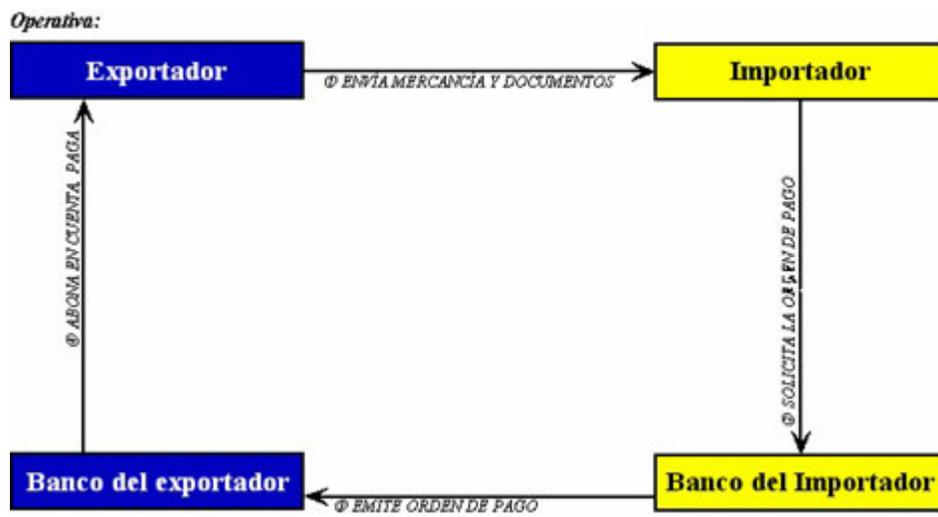
- Iniciativa: Importador.
- Seguridad de Cobro: Alta, una vez recibida.
- Velocidad: Depende del medio de comunicación (Postal, telegráfica, télex, swift).

Funcionamiento

Es el instrumento de pago más utilizado internacionalmente, además de ser la vía más rápida que existe, y se supone una gran confianza entre las partes. Estas operaciones se realizan vía swift y en menor escala a través del telex. La diferencia sustancial entre el cheque y la transferencia, está en que esta última, llega al beneficiario a través de los circuitos bancarios y prácticamente, sin demora, es abonada en la cuenta del beneficiario. El coste de las comisiones bancarias suele ser menor, especialmente en el caso de los cobros, y ofrece mayor seguridad a la entidad que otros medios de pago. Incluso para liquidar transacciones de otros medios de pago, como son la Remesa Documentaria o el Crédito Documentario, se utiliza esta forma de pago en el momento de reembolsar el importe de la operación.

La transferencia se lleva a cabo cuando el ordenante remite los fondos con unos códigos establecidos y el receptor la recibe debidamente autenticada y lista para notificar a su beneficiario. Como ocurre con los cheques, el exportador no tiene la seguridad de recibir el pago, por lo que para que esta operación se realice con rapidez y mayor seguridad, es necesario que el ordenante facilite todos los datos del beneficiario, en especial los datos bancarios y su código swift, el cual consta de ocho dígitos. También se reducirán los costes financieros instruyendo al cliente para que el banco emisor realice la orden de pago de forma correcta y a través de un banco corresponsal con el cual el banco de la empresa exportadora tiene cuenta, o realizando los cobros a través de una cuenta en el exterior. Para el importador, al igual que ocurre con los cheques, este medio no le produce ningún inconveniente, sólo que el pago con cheque personal le resulta más económico, ya que debe pagar comisiones por la transferencia, aunque son bajas comparadas con el resto de medios de pago que veremos a continuación. De todas formas, puede agrupar los pagos e incluso fijar una fecha de pago (15 o 30 de cada mes), para reducir costes financieros.

Esquema



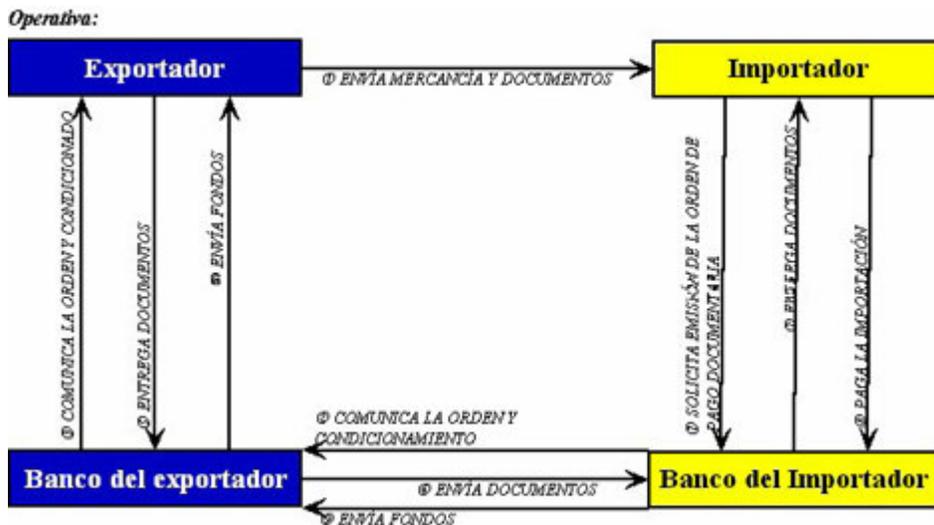
Peligro: la mercancía y documentos han sido enviados antes de tener seguridad de que se ha cursado la Orden de Pago.

Orden de pago documentaria

Es una petición formal que cursa el ordenante a su banco para que, directamente o valiéndose del concurso de un intermediario (indirectamente), pague a un tercero, llamado beneficiario, una determinada cantidad de dinero, contra entrega de los documentos convenidos.

- Iniciativa: Importador Seguridad de Cobro:
- Media - Alta
- Velocidad: depende del medio de transmisión empleado.

Esquema



Existe un peligro: La Orden de Pago Documentaria no tiene carácter irrevocable, puede ser revocado por el importador antes de efectuar el pago.

Tiene una seguridad: La mercancía no pasa a poder del importador mientras éste no efectúe el pago.

Remesa Simple o Documentaria

Se utiliza cuando la situación económica del país es buena, pero el vendedor quiere asegurarse el pago. La labor de los bancos se centra en asegurar los envíos en descubierto a compradores poco conocidos pero solventes, en países económicamente estables.

La remesa es una orden dada por el vendedor a su banco para que gestione el cobro ante el comprador, contra entrega de los documentos emitidos. Existen dos tipos de remesas, las simples y las documentarias, las primeras son aquellas que comprenden uno o varios documentos financieros que no van acompañados de documentos

comerciales, mientras que las documentarias comprenden el envío de documentos comerciales, acompañados o no de documentos financieros (letra, pagaré...). Existe una regulación internacional que elaboró la Cámara de Comercio Internacional en su publicación 522 "Reglas uniformes para la gestión del cobro de documentos".

Una vez envía la mercancía, el vendedor reúne los documentos convenidos con el comprador y los envía a su banco con la orden de cobro. Esta orden debe indicar claramente bajo qué condiciones deben entregarse los documentos al comprador. El banco remitente transmite los documentos a un corresponsal, situado en el país del comprador. En el caso de que los documentos hayan sido remitidos contra aceptación, el banco encargado del cobro devolverá la letra de cambio aceptada al banco remitente para que se la entregue al vendedor, o que la conserve hasta el vencimiento, según las instrucciones recibidas.

El exportador que utiliza este medio de pago, conservará la propiedad de la mercancía hasta que el cliente pague o acepte el efecto, y es el banco el que se encarga de la gestión de cobro y de avisar a la empresa en caso de problemas; con todo ello tendrá una mayor facilidad para obtener financiación de las entidades bancarias. Pero, por otro lado, el exportador ha de correr con la financiación hasta el momento del cobro, corriendo el riesgo de que la mercancía sea rechazada, a lo que hay que añadir unos gastos de gestión elevados (entre el 1 y 1'50% por operación), por lo que hay que dar instrucciones muy claras a las entidades que intervienen en la gestión de cobro para evitar demoras y gastos.

En el caso del importador, obtendrá financiación del vendedor hasta la fecha de pago, por lo que no tendrá necesidad de líneas financieras, podrá examinar las mercancías antes del pago y además, le resultará más barato que el Crédito Documentario, aunque más caro que los otros medios de pago. En el caso de que el importador haya aceptado un efecto con instrucciones de protesto, estará obligado al pago, aunque encuentre algún defecto en las mercancías que recibió con posterioridad a la aceptación. La falta de pago será perjudicial porque pondrá en alerta a las entidades que intervienen en la gestión, sobre la seriedad o dificultades del comprador. Para reducir los costes financieros, la empresa ha de rechazar explícitamente los gastos en España, evitar el timbrado de efectos pagaderos a la vista y a plazo que no contengan instrucciones de protesto, mediante su devolución, antes de ser aceptados. Aunque lo que más le interesaría sería la modificación de pago de remesa a transferencia.

Remesa simple

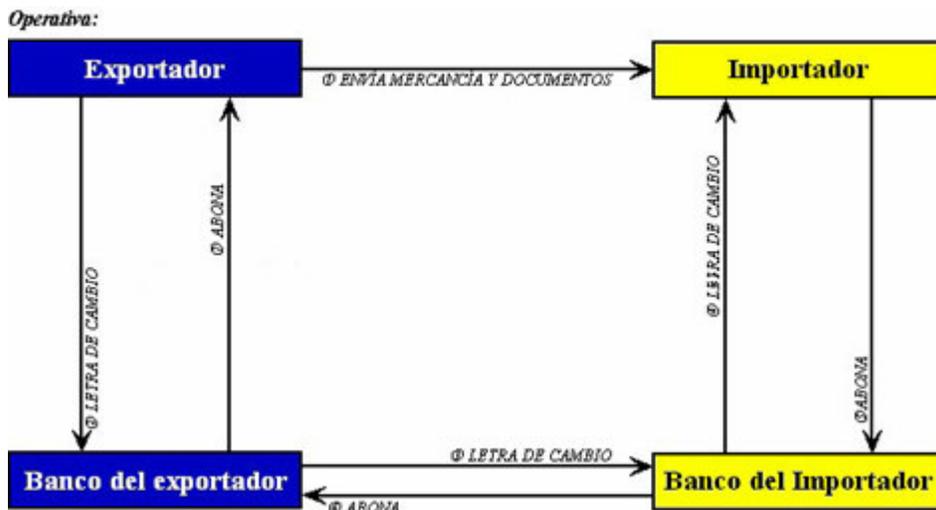
Es la letra de cambio, factura, recibo, etc., sin documentos, que gira el librador (exportador) a cargo del comprador extranjero por el importe, plazo y divisa convenidos.

Librador = Exportador

Librado = Importador

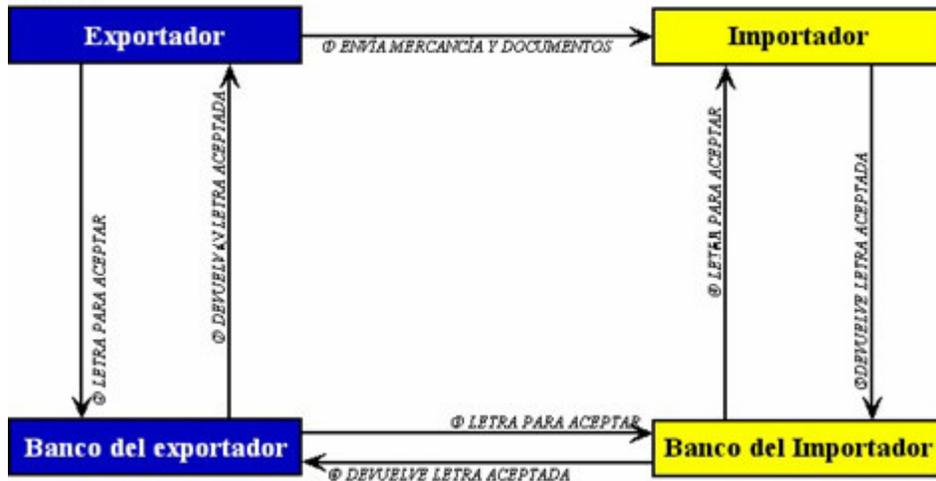
- Iniciativa: Exportador
- Seguridad de Cobro: Ninguna
- Velocidad: Media/Baja

Esquema



Peligro: El importador ha retirado la mercancía y puede negarse a pagar el efecto. En todos estos casos, en los que el importador se niega a pagar/aceptar el efecto, el exportador podrá dar a su banco instrucciones de protestar dicho efecto notarialmente.

Operativa:



El exportador guarda la letra al recibirla o la negocia en un banco. Peligro: El importador ha retirado la mercancía y puede negarse a aceptar el efecto.

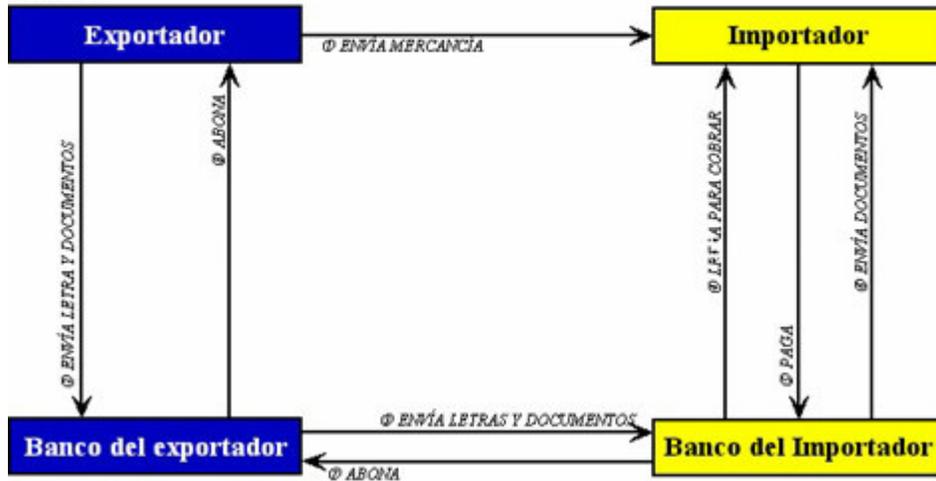
Remesa documentaria

Es un medio de pago en virtud del cual un exportador entrega a su banco una letra de cambio, pagaré, etc., acompañado de diversos documentos (generalmente representativos de la mercancía) con instrucciones de que los entreguen al importador extranjero, a través de un banco, contra aceptación del efecto o contra pago de su importe.

- Iniciativa: Exportador
- Seguridad de Cobro: Media
- Velocidad: Media/Baja

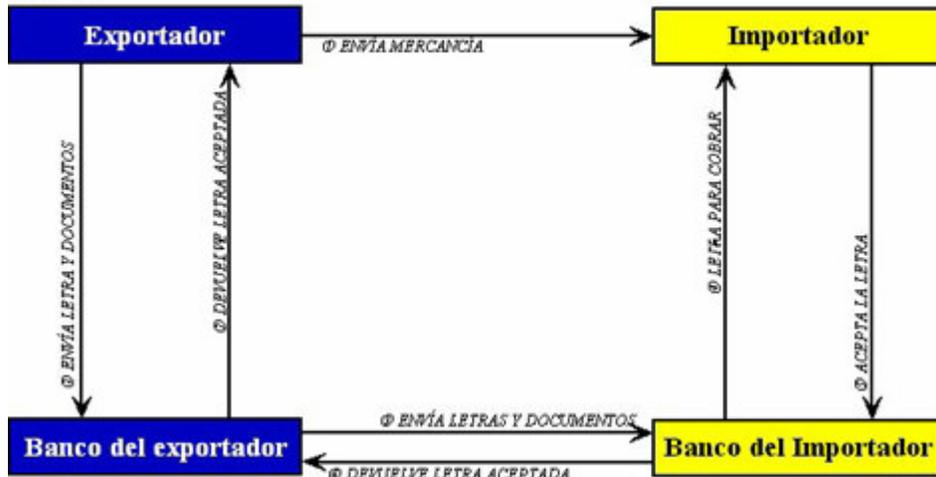
Esquema

Operativa:



Peligro: El importador puede rechazar los documentos y no pagar, aunque no podrá retirar la mercancía, que seguirá siendo propiedad del exportador.

Operativa:



El exportador guarda la letra al recibirla o la negocia en un banco.

Peligro: El importador puede aceptar la letra y retirar la documentación, y por lo tanto, la mercancía, negándose posteriormente al pago.

Crédito documentario

Es un Convenio en virtud del cual, un banco (banco emisor), obrando a petición y de acuerdo con las instrucciones de un cliente (ordenante), se compromete frente al beneficiario (vendedor), directamente o con el concurso de otro banco (avisador), a pagar, garantizar, aceptar o negociar, siempre que el beneficiario presente los documentos exigidos dentro del plazo de validez fijado para su utilización. Es el medio de pago más importante por la garantía de cobro que comporta al vendedor.

Importador = Ordenante

Banco del Importador = Banco Ordenante = Banco Emisor

Banco del Exportador = Banco Intermediario = Banco Avisador

- Iniciativa: Importador
- Seguridad de Cobro: Máxima
- Velocidad: Depende del medio de transmisión

Un Crédito Documentario (CD, "Letter of Credit" -L/C-) es un convenio en virtud del cual un Banco, actuando a petición de un importador y de conformidad con sus instrucciones, se compromete a efectuar un pago a un exportador contra presentación de una serie de documentos exigidos dentro de un tiempo límite especificado, siempre y cuando se hayan cumplido los términos y las condiciones del crédito.

El Crédito Documentario es la forma más segura de cobro para el exportador y por tanto la más costosa para el importador.

Los créditos documentarios están regulados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI) a través de los Usos y Reglas Uniformes Relativas a los Créditos Documentarios (URU). La última revisión de dichas reglas se recogen en la publicación 500 de la CCI.

Funcionamiento

Es el medio más útil y seguro, y a la vez más complejo para aquellos compradores y vendedores que quieran asegurar su negociación internacional, ya que garantiza de forma irrevocable el pago. Se trata de un convenio por el cual el banco emisor a petición de un cliente y siguiendo sus instrucciones, se obliga a efectuar un pago a un tercero o autoriza a otro banco a efectuar dicho pago, aceptación o negociación, contra presentación de los documentos dentro del plazo establecido, siempre que se hayan cumplido todas las condiciones del crédito. El Crédito Documentario está regulado internacionalmente en la publicación 500 de la Cámara de Comercio Internacional de París ("Reglas y Usos Uniformes sobre Créditos Documentarios").

Por otra parte, la entidad emisora deberá estudiar el riesgo que le supone la apertura de estas operaciones por cuenta de sus clientes, ya que si éstos no hicieran frente a su compromiso, el banco emisor está obligado al pago por el carácter de irrevocabilidad de estos créditos. Existen diferentes créditos documentarios que podemos agrupar en cuatro grupos: por el compromiso asumido, los bancos pueden asumir ante el beneficiario, distintos grados de garantía (revocables, irrevocables, avisados,

confirmados...); por el lugar de utilización, los créditos pueden ser pagaderos en las cajas del banco emisor, avisador o en un tercer banco; por la forma de utilización, pueden ser contra pago, negociación o diferidos; y créditos especiales, que son los que por sus características difieren del resto (los rotativos, los back-to-back, standby, de cláusula roja...).

Centrándonos en el exportador, podemos observar que a nivel de riesgo, todo son ventajas con esta forma de pago, ya que tiene una garantía irrevocable del banco emisor, e incluso del otro si el crédito está confirmado. Con ello tendrá mayores facilidades para la obtención de financiación y para que la operación sea asegurada, además de que el control de la gestión de cobro sea a cargo del banco avisador/confirmador. Pero por otro lado, el exportador debe correr con la financiación de la operación aunque posea la garantía del crédito, y a un coste de gestión excesivamente alto (1'50%-2%), incluyendo un gran trabajo administrativo. Para reducir los costes, hay que intentar que el cliente abra el crédito a través de una entidad cuyo corresponsal en España sea el banco con el que el exportador mantiene cuenta, se ha de informar claramente de las instrucciones y dejar claro que las modificaciones imPUTables a errores o deficiencias del cliente o del banco emisor, no deben de ir a cargo del exportador.

Respecto al importador, este medio es el que menos le interesa, ya que lo único que supone una ventaja son las mayores facilidades para obtener financiación del proveedor en base a la garantía bancaria del Crédito Documentario; por contra, deberá hacer frente al pago de altas comisiones de apertura (0'8%-1'5%) y tendrá la seguridad de recibir los documentos exigidos, pero no la de recibir la mercancía cuando ya habrá incurrido en gastos. Podrá reducir los costes financieros, especificando que los gastos fuera de España son por cuenta del beneficiario, exigiendo plazos dilatados de pago, dada la garantía del crédito, instrucciones de reembolso con aviso de tres días de antelación al pago si es a la vista, además de utilizar la vía swift, y por último exigir que el crédito sea pagadero en las cajas del banco emisor.

Con todo lo anterior, podemos concluir que existe un amplio abanico de posibilidades, y que cada empresa ha de analizarlas teniendo en cuenta su propia situación, a fin de, como en el caso de un sastre, confeccionarse un traje a medida. Cada situación es distinta para cada empresa, y existen muchos condicionantes internos y externos que nos conducen a un modelo u otro, pero en todo caso y sea cual sea la alternativa que escojamos, hemos de lograr, reduciendo al máximo los costes financieros, alcanzar una buena rentabilidad.

¿Por qué se usa un crédito documentario?

Las características del mercado internacional, hacen que las compraventas internacionales sean más complicadas que las nacionales, debido principalmente a:

- El tiempo que la mercancía está viajando.
- Los posibles percances en el viaje.
- Las formalidades aduaneras.
- Regulaciones de comercio exterior y los controles de cambio.
- La diferencia de legislaciones entre países.
- Desconocimiento mutuo entre el importador y el exportador.
- Distintos idiomas, divisas, costumbres, etc.

El importador necesita saber que la mercancía le será entregada conforme al pago realizado mientras que el exportador quiere asegurarse que va a recibir el pago de la mercancía enviada.

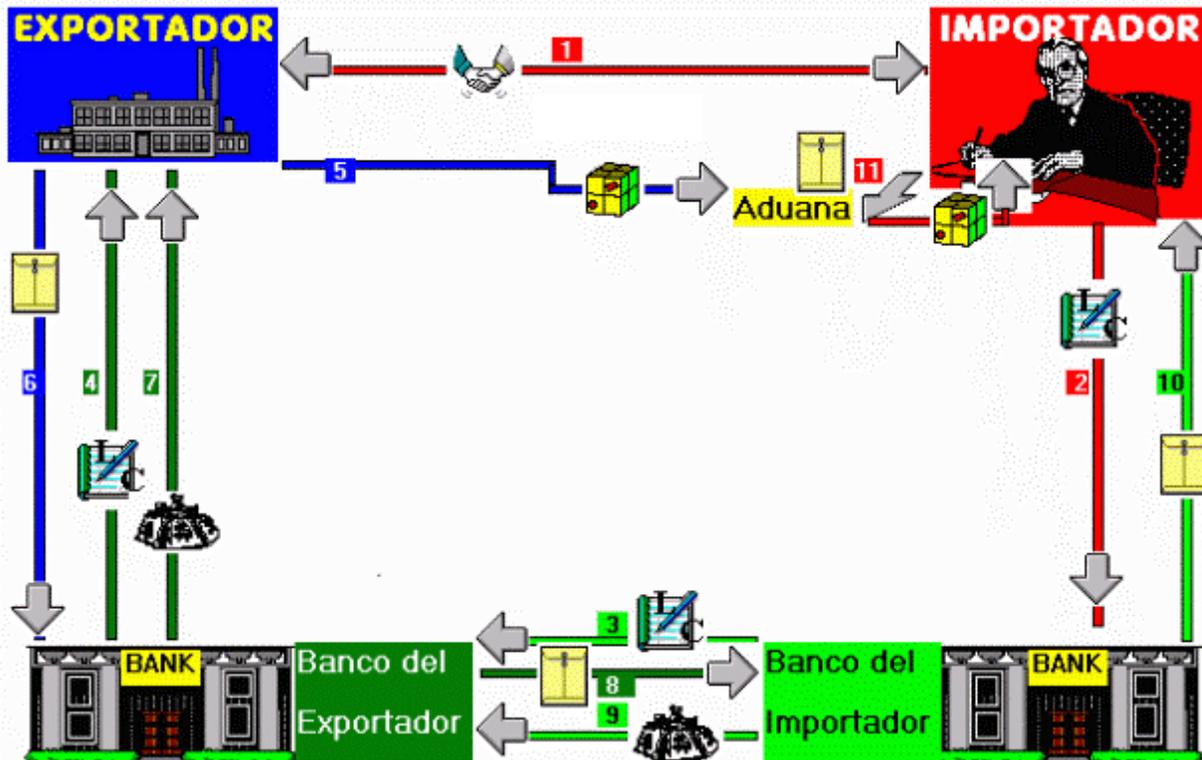
El exportador deberá presentar al Banco los documentos que evidencien el envío o despacho de la mercancía requerida. Contra la presentación de los documentos conformes a las condiciones establecidas en el Crédito, obtendrá el pago o compromiso. El importador con los documentos podrá retirar la mercancía.

Hay que señalar que los Bancos nunca trabajan con mercancías, siempre lo hacen con documentos.

Definiciones

- **Beneficiario.** Persona a cuyo favor se emite el crédito y que puede exigir el pago al Banco Emisor o al pagador una vez ha cumplido las condiciones estipuladas en el crédito. Es el exportador.
- **Ordenante.** Persona o entidad que solicita la apertura del crédito a su Banco comprometiéndose a efectuar el pago. Es el importador.
- **Banco emisor.** Banco elegido por el importador. Confecciona y realiza la apertura del crédito. Paga el crédito si se cumplen las condiciones exigidas en el mismo. Es el Banco del Importador.
- **Banco pagador.** Generalmente es un Banco en el país del exportador, que recibe el mandato del Banco Emisor para pagar o comprometerse al pago contra presentación de la documentación exigida. Para el exportador es conveniente que exista un Banco Pagador en su país.
- **Banco avisador.** Es el Banco Corresponsal del Banco Emisor en el país del exportador. Sólo adquiere el compromiso de avisar al beneficiario de la apertura del crédito.
- **Banco aceptador.** Similar al Banco Pagador, pero en este caso, acepta un efecto al vencimiento en lugar de pagar o comprometerse al pago.
- **Banco negociador.** Compra (descuenta) un efecto al exportador. Aunque el pago suele ser diferido, el exportador cobra a la vista (con o sin intereses).
- **Banco confirmador.** Garantiza el pago por parte del Banco Emisor. Se usa cuando las garantías que ofrece el Banco Emisor no se consideran suficientes. Suele ser el Banco Avisador.

Esquema

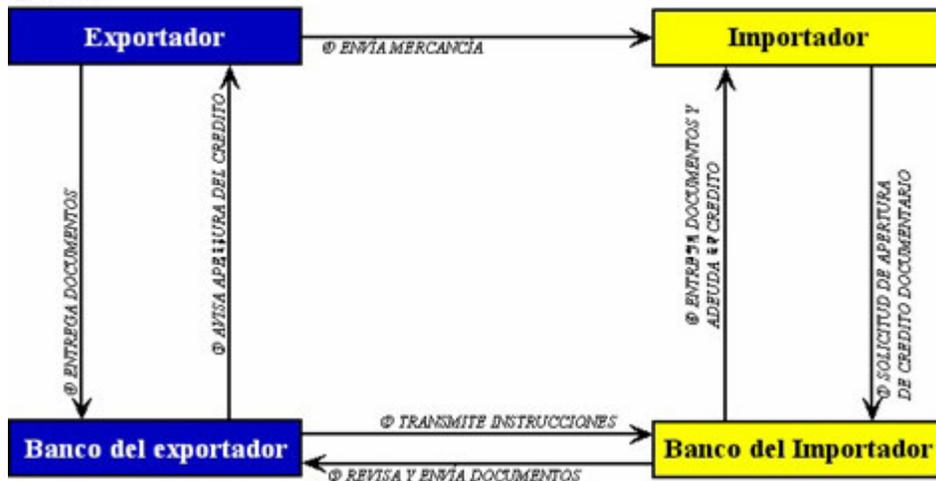


- 1- Contrato.
- 2- El importador solicita a su Banco (Banco Emisor) la apertura de un crédito documentario a favor del exportador.
- 3- El Banco Emisor (tras estudiar el riesgo) emite el crédito y solicita a un Banco Intermediario (generalmente el del exportador) que avise y/o confirme el crédito.
- 4- El Banco Avisador / Confirmador revisa los documentos y remite el crédito al exportador
- 5- Si el exportador está de acuerdo con las condiciones del crédito, envía la mercancía al país del destino en función del Incoterm pactado.
- 6- El exportador presenta la documentación al banco exigida en el crédito.
- 7- El Banco Avisador / Confirmador revisa los documentos y si los acepta, paga o negocia (bajo las condiciones del crédito).
- 8- El Banco Avisador / Confirmador remite los documentos al Banco Emisor
- 9- El Banco Emisor revisa la documentación y reembolsa el importe al Banco Intermediario.
- 10- El Banco Emisor adeuda al importador y le entrega la documentación al importador.
- 11- El importador, con los documentos, procede a retirar la mercancía.

Puntos a comprobar en el Crédito

- 1- las condiciones del CD concuerden con el contrato de compraventa.
- 2- el tipo de crédito sea el acordado. Rechazar créditos revocables.
- 3- nuestros datos (nombre y dirección) son correctos.
- 4- no haya condiciones inaceptables o que no estén bajo nuestro control.
- 5- los documentos puedan obtenerse tal y como indican las condiciones del CD
- 6- la descripción de los productos y los precios unitarios coinciden con el contrato.
- 7- sea correcto el importe.
- 8- somos responsables por cargos de intereses no previstos.
- 9- los gastos bancarios corran por cuenta de la parte estipulada en el contrato.
- 10- las fechas de embarque y vencimiento de presentación de documentos permitan un margen de tiempo suficiente para procesar el pedido, embarcarlo, obtener los documentos y presentarlos al Banco.
- 11- sean correctos los puertos de embarque y desembarque o los lugares de entrega y recepción de la mercancía.
- 12- la mercancía pueda enviarse de la forma señalada.
- 13- los Incoterms sean correctos.
- 14- qué tipo de embarque (parcial) y transbordo permite. Si no especifica nada se entiende que están permitidos.
- 15- si la mercancía viaja en cubierta, el crédito permita la carga 'On Deck'.
- 16- el seguro coincida con el contrato.
- 17- si es pagadero a plazo o a la vista.
- 18- sea utilizable en el país del exportador.
- 19- el Agente de Aduanas tenga una copia de las condiciones.

Operativa:



Importante: No embarque la mercancía mientras no haya recibido aviso de la apertura del Crédito Documentario.

Clasificación de los créditos documentarios:

A) Por el compromiso contraído:

- **Por el Banco Ordenante (Emisor):**
 1. Revocables: Puede ser modificado o anulado en cualquier momento anterior a su utilización sin notificación previa al beneficiario .
 2. Irrevocables: No puede ser modificado ni anulado sin el previo acuerdo de todas las partes que intervienen en él.
- **Por el Banco Intermediario (Avisador):**
 1. No confirmados o Avisados: La actuación del banco Avisador se limita a notificar al beneficiario de la apertura del crédito, no contrayendo responsabilidad alguna con respecto a su utilización.
 2. Confirmados: El banco Avisador se compromete a pagar al beneficiario, perdiendo el recurso contra éste y manteniéndolo contra el banco emisor.
- **Pagaderos en las Cajas del banco Emisor:** Es aquel en el cual el banco Avisador a la entrega de los documentos por el beneficiario habrá de remitirlos al banco Emisor, quien a la vista de los mismos y de su conformidad con el condicionado del crédito le proveerá de fondos para que le pague.
- **Pagaderos en las Cajas del banco Avisador:** el beneficiario obtiene el pago contra la presentación al banco Avisador de los documentos en orden sin necesidad de tener que esperar a que el banco Emisor efectúe a éste la correspondiente provisión de fondos.

B) Por la forma de realizar el pago:

- **Pagaderos a la vista:** Pago al contado contra presentación de documentos.
- **Pagaderos a plazo:** Pago al vencimiento fijado.
- **Créditos de aceptación:** el banco pagador acepta una letra a su propio cargo.
- **Créditos de negociación:** el banco confirmador negocia los documentos sin recurso contra el beneficiario.

C) Por la forma de utilización:

- **Transferibles:** Crédito documentario que, previa autorización del banco emisor, puede ser utilizado en su totalidad o en parte, por un tercero o terceros designados por el beneficiario, el cual podrá transferirlo una sola vez.
- **Cláusula Roja:** Crédito documentario provisto de una cláusula especial (cláusula roja) que permite al banco que ha de efectuar el pago conceder un anticipo al beneficiario por cuenta del ordenante y por el importe que éste le señale. El beneficiario recibe el anticipo contra la entrega de un documento firmado en el que expresa su compromiso de devolver dicho importe si dentro

del plazo estipulado en el crédito no presenta los documentos que justifiquen la realización del embarque en los términos y condiciones señalados en el mismo.

D) Otras modalidades:

- **Rotativos o Revolving:** crédito cuyo importe se va renovando automáticamente al final de cada período pactado de utilización, dentro del plazo de concesión especificado en su condicionado.
- **Crédito Subsidiario (Back to Back):** Crédito documentario vinculado a un primer crédito, cuyo beneficiario abre un segundo crédito a favor de una tercera persona. Esta situación se produce normalmente cuando el primer beneficiario es un intermediario comercial.

Comparación

	Confianza	Seguridad de Pago	Iniciativa	Coste	Posesión mercancía hasta el pago
Credito Documentario	Ninguna	Máxima	Importador	Alto	Exportador
Remesa Documentaria	Media	Media	Exportador	Alto	Exportador
Orden de Pago Documentaria	Media	Media	Importador	Medio	Importador
Remesa Simple	Máxima	Ninguna	Exportador	Medio	Importador
Orden de Pago Simple	Máxima	Ninguna	Importador	Bajo	Importador
Cheque Bancario	Máxima	Ninguna	Importador	Bajo	Importador
Transferencia	Máxima	Ninguna	Importador	Bajo	Importador
Cheque Personal	Máxima	Ninguna	Importador	Bajo	Importador

Módulo 5. Trámites para exportar

Organismos	Autorizaciones necesarias	Documentos que se exigen
Agencia Estatal Tributaria (Delegación de Hacienda)	<ul style="list-style-type: none"> Alta en el Impuesto de Actividades Económicas 	<ul style="list-style-type: none"> Mod. 845 (I.A.E. Municipal)
Consejería de Economía y Hacienda (Dirección General de Tributos)	<ul style="list-style-type: none"> Para exportadores que superen los Exportadores Autorización de despacho a la exportación 	<ul style="list-style-type: none"> Alta I.G.I.C. (Mod. 400) Declaración de Exportaciones Documento único administrativo (D.U.A. regional)
Cámara de Comercio	<ul style="list-style-type: none"> Certificado de origen a petición del exportador 	<ul style="list-style-type: none"> Fotocopia de la declaración de exportación expedida por la aduana para el embarque
Organismos Inspectores (Sanidad, SOIVRE, Fitopatología)	<ul style="list-style-type: none"> Expiden certificados a la vista de la mercancía. Se presenta en aduana con el D.U.A. de exportaciones 	
Dirección Territorial de Comercio	<ul style="list-style-type: none"> Autorización para exportar ciertas mercancías especiales 	<ul style="list-style-type: none"> Número de Identificación Fiscal Registro especial para ciertos productos
Consignataria del buque	<ul style="list-style-type: none"> Contratar el transporte y la carga Conocimiento de Embarque Relación de la carga del buque (sobordo) 	
Compañía aseguradora	<ul style="list-style-type: none"> Contratar el seguro (opcional) Certificado del seguro 	
Entidad financiera	<ul style="list-style-type: none"> Apertura de un crédito documentario 	<ul style="list-style-type: none"> No hay ninguna exigencia, sólo las que

		establece el cliente a la hora de negociar
Agente de aduanas		<ul style="list-style-type: none">• Redacta el D.U.A. y despacha la exportación
Administración de Aduanas		<ul style="list-style-type: none">• Documento Único Administrativo (D.U.A.) ejemplares: 1, 2, 3, 4, 9 a los que se unen:• Documentación de Transporte• Si la mercancía lo requiere:<ul style="list-style-type: none">○ Certificado unitario○ Certificado de SOIVRE○ Certificado Fitopatológico

Módulo 6. Trámites para importar

Organismos	Autorizaciones necesarias	Documentos que se exigen
Agencia Estatal Tributaria (Delegación de Hacienda)	<ul style="list-style-type: none"> Alta en el Impuesto de Actividades Económicas Número de Identificación Fiscal 	<ul style="list-style-type: none"> Mod. 845 (I.A.E. Municipal)
Consejería de Economía y Hacienda (Dirección General de Tributos)	<ul style="list-style-type: none"> Alta de Declaración Censal de comienzo de la actividad Si se solicita aplazamiento del pago de arbitrios, unir garantía bancaria 	<ul style="list-style-type: none"> Modelo 400 (IGIC) D.U.A. regional al que se une: <ol style="list-style-type: none"> Factura original o duplicado Fotocopia del D.U.A. de aduana Documento de Transporte Pago IGIC Y APIC y Tarifas Especiales si procede
Entidad financiera	<ul style="list-style-type: none"> Apertura de expediente de domiciliación bancaria 	<ul style="list-style-type: none"> No hay ninguna exigencia, sólo la que establece el cliente a la hora de negociar
Consignataria del buque	<ul style="list-style-type: none"> Notificación llegada de mercancía al importador 	<ul style="list-style-type: none"> Declaración sumaria (Manifiesto)
Organismos Inspectores (Sanidad, SOIVRE, Fitopatología)	<ul style="list-style-type: none"> Expiden certificados a la vista de la mercancía. Se presentan en aduanas con el D.U.A. 	
Dirección Territorial de Comercio	<ul style="list-style-type: none"> En caso de ser necesario: <ul style="list-style-type: none"> Notificación previa o documento de vigilancia comunitaria Autorización Administrativa Licencia de 	

	<p>import. comunitaria</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Certificado de importación para productos acogidos al Régimen Especial de Abastecimiento (REA) 	
SOFESA	<ul style="list-style-type: none"> • Expedición certificados de ayuda REA 	
Agente de aduanas	<ul style="list-style-type: none"> • Recibe del importador toda la documentación referente a la mercancía 	<ul style="list-style-type: none"> • Redacta el documento D.U.A. y une al mismo los documentos que son preceptivos
Administración de Aduanas		<ul style="list-style-type: none"> • Documento único administrativo (DUA) ejemplares 6, 7, 8, 9 al que se unen los documentos siguientes: <ol style="list-style-type: none"> 1. Factura Comercial 2. Declaración para aplicar un régimen arancelario preferencial. 3. Documentación de Transportes 4. Certificado de Origen 5. Autorización Administrativa. Si la mercancía lo requiere: <ul style="list-style-type: none"> ○ Certificado sanitario, SOIVRE, fitopatológico, REA y Homologación 6. Tasas a pagar <ul style="list-style-type: none"> ○ Cuando proceda de 3er país, Arancel Aduanero Comunitar.

		<ul style="list-style-type: none">○ En caso de ser necesario, pago de impuestos especiales
--	--	--

Módulo 7. Relación de oficinas comerciales de España en el exterior

- Europa
- América del norte
- América central
- América del sur
- Asia
- Oriente medio
- África
- Oceanía

Oficinas Comerciales en Europa

Of.Com.	Dirección	Teléfono	Fax
Atenas	Vasileos Konstantinou,44 - Atenas 116-35	07/30-1 724.71.95	07/30-1 729.17.36
Belgrado	Njegoseva, 72/VI - 11.000 Belgrado	07/381-11 444.03.67	07/381-11 45.45.63
Berlín	Dorotheenstr, 97 - 2º D - 10117 Berlín	07/49-30 229.21.34	07/49-30 229.30.95
Berna	Effingerstrasse,4 - 3011 Berna	07/41-31 381.21.71	07/41-31 382.18.45
Bonn	Koblenzerstr., 99 - 53177 Bonn	07/49-228 36.20.99	07/49-228 36.17.13
Bruselas	Av. Des Arts, 21-22 - Bruselas 1040	07/32-2 230.14.65	07/32-2 230.61.04
Bruselas ue	Boulevard du Regent, 52 - 1000 Bruselas	07/32-2 509.86.11	07/32-2 511.19.40
Bucarest	Bd. Dacia, 42- 79403 Bucarest	07/40-1 210.07.40	07/40-1 210.04.97
Budapest	NadorUtca, 23 1051 Budapest	07/36-1 302.00.74	07/36-1 302.00.70
Copenhague	Vesterbrogade, 10,3 - 1620 Copenhague V	07/45 31.31.22.10	07/45 31.21.33.90
Dublín	35, Molesworth street. Dublín 2	07/353-1 661.63.13	07/353-1 661.01.11
Dusseldorf	Jagerhofser., 30 - 40479 Dusseldorf	07/49-211 49.36.60	07/49-211 49.97.11
Estocolmo	Sp. Am. Handelsavdelning. Sergels Torg 12-S111.57	07/46-8 24.66.10	07/46-8 20.88.92
Ginebra omc	49, Avenue Blanc, 1202 Ginebra	07 /41- 22 732.85.93	07/41-22 738.64.76
Helsinki	Simonkatu, 12 b 23 - 00100 Helsinki	07/358-0 694.48.02	07/358-0 694.40.49
La haya	Spaanse Ambassade Burg. Patijnlaan, 67	07/31-70 364.31.66	07/31-70 360.82.74
Lisboa	CampoGrande, 28 - 2º A-E, 1700 Lisboa	07/351-1 793.00.19	07/351-1 796.69.95
Londres	66, Chiltern St. 2Nd. And 3Rd. Floors-	07/44-171	07/44-171

Comercio Exterior

	London W11pr	486.01.01	487.55.86
Milan	Via del Vecchio Politecnico,3-16° - Milan 20121	07/39-2 78.14.00	07/39-2 78.14.14
Moscu	Ul D.Nikistkaya 50/8- Moscú 119034	07/7.095 202.61.81	07/7.095 956.63.47
Oslo	Akersgaten, 35 - 0158 Oslo	07/47 22.41.41.28	07/47 22.42.96.79
Paris	49-51, Av. George V - 3eme. 75008 París	07/33 147.20.62.19	07/33 147.20.97.22
Paris ocde	22,AV. Marceau- 75008 París	07/33 144.43.30.31	07/33 140.70.06.54
Praga	Stepanska, 33 Entreplanta- 22503 Praga 1	07/42-2 24.23.51.21	07/42-2 24.21.34.61
Roma	Viale delle Milizie, 12 - 00192 Roma	07/39-6 372.82.06	07/39-6 372.83.65
Sofia	Dragan Tsankov, 36 - Sofia 1040 - P.O. Box 849	07/3592 971.20.01	07/3592 971.20.63
Varsovia	Genewska, 16 - P.O. Box 111- 03-996 Varsovia	07/48-22 617.94.08	07/48-22 617.29.11
Viena	Stubenring, 16 - 1º P.O. Box 604 A - 1011 Viena	07/43-1 513.39.33	07/43-1 513.81.47

Oficinas Comerciales en América del Norte

Of.Com.	Dirección	Teléfono	Fax
Chicago	500, North Michigan Av. Room 1500 - Ch.Illinois 60611	07/1-312 644.11.54	07/1-312 527.55.31
Los Angeles	Home Savengs Tower, Suite 1050-660 South St.-LA.	07/1-213 627.52.84	07/1-213 627.08.83
Miami	2655, Le Jeune Road Suite 1114-Coral Gab Miami	07/1-305 446.43.87	07/1-305 446.26.02
Nueva York	405 Lexingtaw Floors 44-45-NY 10174-0331	07/1-212 661.49.59	07/1-212 972.24.94
Washington	2558, Massachusetts Av. N.W - W.D.C. 20008-2865	07/1-202 265.86.00	07/1-202 265.94.78
Montreal	Pl. Bonaventure, Piso E. 10 Elgin - CP.1137 M. Quebec	07/1-514 866.49.14	07/1-514 866.68.50
Ottawa	151 Slater St., Suite 801 - Ottawa, Ontario K1P 5H3	07/1-613 236.04.09	07/1-613 563.28.49
Toronto	55 Bloor St., West, Site 1204 - Toronto, Ont. M4W 1A5	07/1-416 967.04.88	07/1-416 968.95.47
Mejico	Pte. Masaryk, 473 Col. Los Morales-Polanco 11510	07/52-5 281.23.50	07/52-5 281.21.30

Oficinas Comerciales en América Central

Of.Com.	Dirección	Teléfono	Fax
Guatemala	12 Calle 1-25, Zona 10 Ed.Géminis 10 Torre Sur 01010	07/502 335.30.11	07/502 335.30.16
La Habana	Calle 22, nº516, entre 5ª y 7ª Miramar 11300 La Hab.	07/53-7 33.81.00	07/53-7 33.80.17
Panamá	Edif.Banco Iberoamericana Pt.8-Apto.8028	07/507	07/507

Comercio Exterior

	Panamá 7	269.40.18	264.34.58
San Juan	Torre Sur 2º Ed.Capital Center-Nuevo S.Juan-PR.00918	07/1787 758.63.45	07/1787 758.69.48
Sto. Domingo	Avda.Winston Churchill,Esq.Luis F.Thomen-21421	07/1809 567.56.82	07/1809 542.60.26

Oficinas Comerciales en América del Sur

Of.Com.	Dirección	Teléfono	Fax
Asunción	Pte.Franco Esq. Ayolas-Edif. Ayfra,8º-Asunción	07/595-21 49.84.41	07/595-21 49.84.43
Bogotá	Edif. Andes Carrera 9A-n.70-A-35,8ºy9º Apto.Ae.91707	07/57-1 212.38.66	07/57-1 211.40.55
Brasilia	Av.des.Naçoes, lote 44 - 70419 Brasilia DF	07/55-61 242.93.94	07/55-61 242.08.99
Buenos Aires	Av.Leandro N.Alen,690,6º - 1001 Buenos Aires	07/54-1 311.49.44	07/54-1 312.66.19
Caracas	Av. Fco. de Miranda, Urb.Los Palos -1062 Caracas	07/58-2 285.58.48	07/58-2 284.99.64
Lima	Av.Jorge Basadre,405 Apt.270067 - Lima 27	07/51-1 422.36.18	07/51-1 442.17.90
Montevideo	Tl.Cagancha,1335 -10º Of.1001-Montevideo 11100	07/598-2 90.03.37	07/598-2 92.16.00
Quito	Edif.Forum 300, 10º Av.República y Almagro- Quito	07/593-2 54.47.16	07/593-2 56.41.74
Rio de Janeiro	Praia de Botafogo,142/502-22250-040 Rio	07/55-21 551.17.47	07/55-21 551.71.71
Santiago Chile	Avda. 11 de Septbre., 1901 8º - Santiago	07/56-2 204.97.86	07/56-2 204.58.14

Oficinas Comerciales en Asia

Of.Com.	Dirección	Teléfono	Fax
Bangkok	26th Floor, serm-mit Tower, 159Sukhumvit 21Rd-10110	07/66-2 258.90.20	07/66-2 258.99.90
Hong Kong	Sp.tr.co.2004,LippoTower, LippoCentre,89-H.k.	07/852 25.21.74.33	07/852 28.45.34.48
Kuala Lumpur	20thFloor Menara Boustead-69,Jalan Raja Chulan 50200	07/60-3 248.73.00	07/60-3 241.50.06
Manila	8Th Floor, Pacific Star Building-Makati-Metro Manila	07/63-2 810.48.71	07/63-2 817.12.33
Nueva Delhi	A-16/2 Vasant Vihar, 2º Nueva Delhi 110057	07/91-11 614.64.77	07/91-11 614.32.17
Pekín	14,Liang Ma He Nanglu,2-2-2 Ed.Tayuan 100600 Pekin	07/86-10 65.32.20.72	07/86-10 65.32.11.28
Seúl	Suite 1607.Kyobo Building Kwanghwamun-1-1Chongro	07/82-2 736.84.54	07/82-2 736.84.56
Singapur	15,Scotts Road 05-08/09-Thong TeckBuilding-228218	07/65 732.97.88	07/65 732.97.80
Tokio	Sanbancho Ks bldg.,3Fl.2Sanbancho-Tokio 102	07/81-3 32.22.35.55	07/81-3 32.22.35.50
Yakarta	J.L.H. Agus Salim, 61 - T.O.Box 41-	07/62-21	07/62-21

Comercio Exterior

	Kosgoro Yakarta	33.51.39	33.01.64
--	-----------------	----------	----------

Oficinas Comerciales en Oriente Medio

Of.Com.	Dirección	Teléfono	Fax
Ammán	ABED EL HAMID SHARAF Ed. Ahmed Rida-Amman 11110	07/962-6 60.12.81	07/962-6 60.31.61
Ankara	And Sokak, 8/14- 06680 Çankaya Ankara	07/90-312 468.70.47	07/90-312 468.69.75
Damasco	61, Al Hidjaz Al Jadid, st. P.O.box 2738 Damasco	07/963-11 333.36.19	07/963-11 333.73.68
Dubai	Embajada de España World Trade Centre 20th.-Dubai	07/971-4 31.35.65	07/971-4 31.39.44
Estambul	Inonu Cad. nº44-Gumuskonak Apt. D9 AYAZPASA- Estambul	07/90-212 249.78.72	07/90-212 249.64.71
Riad	P.O.Box 94327 Al Riyadh, 11693	07/966-1 464.51.25	07/966-1 465.04.09
Teheran	Av.Darya E-Nour, 32 4º- P.O. Box 14155- 3574 Teheran	07/98-21 878.50.34	07/98-21 878.48.02
Tel Aviv	Ibn Gavirol, 2- 4º- Tel Aviv 64077	07/972-3 695.56.91	07/972-3 695.29.94

Oficinas Comerciales en África

Of.Com.	Dirección	Teléfono	Fax
Abidjan	Inm. Allianze, Porte A 3eme. Av. Terrason De fouguere	07/225 21.32.92	07/225 21.28.48
Argel	46, Rue Mohamed Chabane - El Biar Argel	07/213-2 92.26.97	07/213-2 92.26.90
Dakar	Embajada de España - 41,Rue Amadou Assane Ndoye	07/221 21.03.68	07/221 21.49.66
El Cairo	19Boulos Hanna st.- Midam finney-Dokki El Cairo	07/20-2 336.15.88	07/20-2 336.15.77
Johannesburg	8th floor, Norwich life towers. P.O.Box 781050	07/27-11 883.21.02	07/27-11 883.26.24
Lagos	Plot. 933 Idejo st. - Victoria Island Lagos	07/234-1 261.58.32	07/234-1 261.74.27
Luanda	Rua Fernando Brique, 87-1-Dtº - Luanda	07/244 233.36.73	07/244 239.31.33
Rabat	78, Av du Chellah - Rabat	07/212-7 76.07.41	07/212-7 76.81.82
Trípoli	36,Shiara Abdlkader - El Yazairi- 3572 Trípoli	07/218-21 333.54.63	07/218-21 333.18.09
Túnez	8, Rue d'Arabie Saoudite 1Er. Etage Tunes 1002	07/216-1 78.81.03	07/216-1 78.76.02

Oficinas Comerciales en Oceanía

Of.Com.E	Dirección	Teléfono	Fax
Sidney	Edgecliff Centre, Suite 408- Edgecliff NSW 2027 Sidney	07/61-2 9.362.42.12	07/61-2 9.362.40.57

Módulo 8. Direcciones útiles de la Unión Europea

REPRESENTACIÓN DE LA UE EN ESPAÑA

Paseo de la Castellana, 46

E - 28046 MADRID

Teléfono: (91) 431 57 11

Fax: (91) 576 03 87 (Dirección)

577 29 23 (Relaciones Institucionales, Prensa, Comunicación)

432 14 09 (Documentación)

432 17 64 (Administración, Coordinación Lingüística, Informática)

REPRESENTACIÓN EN BARCELONA

Avenida Diagonal, 407 bis

Edificio Banco Atlántico, plantas 18 y 12

E - 08008 BARCELONA

Teléfono: (93) 415 81 77

Fax: (93) 415 63 11

Oficina del Parlamento Europeo en España

Fernanflor, 4 - 7º-186;

28014 - MADRID

Teléfono: (91) 429 33 52

Fax: (91) 429 83 49

Banco Europeo de Inversiones

José Ortega y Gasset, 29 - 5º

28006 - MADRID

Teléfono: (91) 431 13 40

Fax: (91) 431 13 83

Fundación Galicia Europa

Casa da Parra

Plaza da Quintana

15704 - SANTIAGO DE COMPOSTELA (A Coruña)

Teléfono: (981) 56 26 46/54 58 29

Fax: (981) 56 26 46

IRELA

Instituto de Relaciones Europeo-Latinoamericanas

C/ Pedro de Valdivia, 10, 3º izq.

28006 - MADRID

Teléfono: (91) 561 72 00

Fax: (91) 564 49 83

Patronat Catalá Pro Europa

Bruc, 50 - 2ª planta

08010 - BARCELONA

Teléfono: (93) 318 26 26

Fax: (93) 318 73 56

Consejo Federal Español del Movimiento Europeo
Gran Vía, 43 - 3ºF
28013 - MADRID
Teléfono: (91) 541 32 05/542 16 10
Fax: (91) 548 08 69

Asociación de Periodistas Europeos
Cedaceros, 11 - 3ºF
28014 - MADRID
Teléfono: (91) 429 68 69
Fax: (91) 429 27 54

Oficina de Armonización del Mercado Interior (OAMI)
(Marcas, Dibujos y Modelos)
Avda. Aguilera, 20
03080 ALICANTE
Teléfono: (96) 513 91 00
Fax: (96) 513 91 43

Instituto de Prospectiva Tecnológica
World Trade Centre
Isla de la Cartuja s/n
41092 - SEVILLA
Teléfono: (95) 448 82 91
Fax: (95) 448 82 74

Asociación Española de Normalización y Certificación (AENOR)
Fernández de la Hoz, 52
28010 - MADRID
Teléfono: (91) 432 60 00
Fax: (91) 310 49 76

Comité Electrotécnico Español (AENOR)
Fernández de la Hoz, 52
28010 - MADRID
Teléfono: (91) 432 60 73
Fax: (91) 310 45 96

Boletín Oficial del Estado
Trafalgar, 27-29
28071 - MADRID
Teléfono: (91) 538 21 00
Fax: (91) 538 22 67

Librería de la Generalitat de Catalunya
Rambla dels Estudis, 118
08002 - BARCELONA
Teléfono: (93) 302 64 62
Fax: (93) 302 12 99

Mundi-Prensa, S.A.
Castelló, 37
28001 - MADRID
Teléfono: (91) 431 33 99 (Libros)
431 32 22 (Suscripciones)
435 36 37 (Dirección)
Fax: (91) 575 39 98

Librería Universitaria
San Fernando, 7
41004 - SEVILLA
Teléfono: (95) 422 86 43

Librería Central-General
Corona de Aragón, 40
50009 - ZARAGOZA
Teléfono: (976) 35 41 65

Independencia, 22
50004 - ZARAGOZA
Teléfono: (976) 23 00 38

Librería Cervantes
Doctor Casal, 7
33001 - OVIEDO
Teléfono: (985) 21 24 55

Librería Lemus
Heraclio Sánchez, 64
38204 - LA LAGUNA (Tenerife)
Teléfono: (922) 25 11 45

Librería Cervantes
Azafranal, 11-13
37002 - SALAMANCA
Teléfono: (923) 21 86 02

Mundi-Prensa Barcelona
Consell de Cent, 391
08009 - BARCELONA
Teléfono: (93) 488 34 92
Fax: (93) 487 76 59

Librería Arenas
Cantón Grande, 21
15003 - LA CORUÑA
Teléfono (981) 22 36 09

Librería González Palencia
Merced, 25
30001 - MURCIA
Teléfono: (968) 24 28 29

Comercio Exterior

Librería El Parnasillo
Castillo de Maya, 45
31003 - PAMPLONA
Teléfono: (948) 23 72 58

Librería Axular
Área, 11
01005 - VITORIA-GASTEIZ
Teléfono: (945) 13 22 03

Librería Eva
Blasco Ibáñez, 10
46010 - VALENCIA
Teléfono: (96) 369 83 17

Comisión Europea
Rue de la Loi, 200
B - 1049 BRUSELAS (Bélgica)
Teléfono: (07 322) 299 11 11/295 11 11
Fax: (07 322) 295 01 38/295 01 39

Bâtiment Jean Monnet
Rue Alcide De Gasperi
L - 2920 LUXEMBURGO
Teléfono: (07 352) 43011
Fax: (07 322) 43 61 24

EUROSTAT (Oficina Estadística de las C.E.)
Bâtiment Jean Monnet. Despacho B3/88
Rue Alcide De Gasperi
L - 2920 LUXEMBURGO
Teléfono: (07 352) 430 134 567
Fax: (07 352) 43 64 04

Rue de la Loi, 130
B- 1049 BRUSELAS (Bélgica)
Teléfono: (07 322) 299 66 66
Fax: (07 322) 295 01 25

EUR-OP (Oficina de Publicaciones Oficiales)
Rue Mercier, 2
L - 2985 LUXEMBURGO
Teléfono: (07 352) 499 281
Fax: (07 352) 49 57 19

CEDEFOP (Centro Europeo para el Desarrollo de la Formación Profesional)
Marinou Antipa, 12
Dirección Postal: P.O.B. 27 - Finikas
GR - 55102 TESALÓNICA (Grecia)
Teléfono: (07 30 31) 49 01 11
Fax: (07 30 31) 49 01 02

Fundación Europea de Formación Profesional
Viale Septinio Severo, 63-67
Villa Gualino
I - 10133 TORINO (Italia)
Teléfono: (07 39 11) 630 22 22
Fax: (07 39 11) 630 22 00

Fundación Europea para la Mejora de las Condiciones de Vida y de Trabajo
Loughlinstown House
Shankill - Co. Dublín
IRL - DUBLIN (Irlanda)
Teléfono: (07 353 1) 282 68 88
Fax: (07 353 1) 282 64 56

Agencia Europea del Medio Ambiente
Kongens Nytorv 6
DK- 1050 COPENHAGUE K (Dinamarca)
Teléfono: (07 45) 33 14 50 75
Fax: (07 45) 33 14 65 99

Observatorio europeo de la droga y las toxicomanías
Palacete Mascarenhas
Rua Cruz de Santo Apolonia, 23-25
1100 - LISBOA (Portugal)
Teléfono:(07 351 1) 813 13 18
Fax: (07 351 1) 813 17 11

Agencia europea para la evaluación de medicamentos
7, Westferry Circus
Carnary Wharf
LONDRES E 144 HB (Gran Bretaña)
Teléfono: (07 44 171) 418 84 00
Fax: (07 44 171) 418 84 16

Consejo de la Unión Europea
Rue de la Loi, 175
B - 1048 BRUSELAS (Bélgica)
Teléfono: (07 322) 285 61 11
Fax: (07 322) 285 73 97/81

Parlamento Europeo
Secretaría General
Bâtiment Robert Schuman
L - 2929 LUXEMBURGO
Teléfono: (07 352) 43001
Fax: (07 352) 43 00 4842

Parlamento Europeo
Avenue de l'Europe
F - 6706 ESTRASBURGO Cedex (Francia)
Teléfono: (07 3388) 174001
Fax: (07 3388) 17 48 60

Parlamento Europeo
Rue Belliard, 97-113
B - 1047 BRUSELAS (Bélgica)
Teléfono: (07 322) 284 21 11
Fax: (07 322) 230 69 33

Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas
Boulevard Konrad Adenauer
L - 2925 LUXEMBURGO
Teléfono: (07 352) 43031
Fax: (07 352) 43 03 2600

Tribunal de Cuentas
Rue Alcide de Gasperi, 12
L - 1615 LUXEMBURGO
Teléfono: (07 352) 43981
Fax: (07 352) 43 93 42

Comité Económico y Social
Rue Ravenstein, 2
B - 1000 BRUSELAS (Bélgica)
Teléfono: (07 322) 519 90 11
Fax: (07 322) 513 48 93

Comité de las Regiones
Dirección de Comunicación y Prensa
Rue Belliard, 79
B - 1040 BRUSELAS (Bélgica)
Teléfono: (07 322) 282 21 55
Fax: (07 322) 282 20 85

Banco Europeo de Inversiones
Bd. Konrad Adenauer, 100
L - 2950 LUXEMBURGO
Teléfono: (07 352) 43791
Fax: (07 352) 43 77 04

Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo
One Exchange Square
LONDRES EC2A 2EH (Reino Unido)
Teléfono: (07 44 171) 338 60 00
Fax: (07 44 171) 338 61 00

Instituto Monetario Europeo
Kaiserstrasse, 29
D - 60311 FRANKFURT (Alemania)
Teléfono: (07 49 69) 27 22 70
Fax: (07 49 69) 27 22 74 05

Defensor del Pueblo Europeo
Bâtiment Ipe II. Bureau 3/41
F-6706 ESTRASBURGO Cedex (Francia)
Teléfono: (07 3388) 17 23 13/17 23 83

Fax: (07 3388) 17 90 62

Comité Europeo de Normalización (CEN)

Rue de Stassart, 36

B - 1050 BRUSELAS (Bélgica)

Teléfono: (07 322) 550 08 11

Fax: (07 322) 550 08 19

Comité Europeo de Normalización Electrotécnica (CENELEC)

Rue de Stassart, 36

B - 1050 BRUSELAS (Bélgica)

Teléfono: (07 322) 519 68 71

Fax: (07 322) 519 69 19

Instituto Europeo de Normas de Telecomunicación (ETSI)

650, Route des Lucioles

SOPHIA ANTIPOLIS - VALBONNE (Francia)

Dirección Postal: ETSI

06921 - SOPHIA ANTIPOLIS CEDEX (Francia)

Teléfono: (07 33) 92 94 42 00

Fax: (07 33) 93 65 47 16

Representación permanente de España ante las Comunidades Europeas

52, Bd. du Régent

B - 1000 BRUSELAS (Bélgica)

Teléfono: (07 322) 509 86 11

Delegación de la Junta de Andalucía

Av. des Arts, 3-4-5, 2º

B - 1040 BRUSELAS (Bélgica)

Teléfono: (07 322) 218 75 59

Fax: (07 322) 218 38 62

Instituto Aragonés de Fomento

Square de Meeûs, 25

B - 1040 BRUSELAS (Bélgica)

Teléfono: (07 322) 502 43 44

Fax: (07 322) 502 76 61

Oficina del Principado de Asturias

Av. des Arts, 3-4-5, 10º

B - BRUSELAS (Bélgica)

Teléfono: (07 322) 223 02 14

Fax: (07 322) 223 04 94

Sociedad Canaria de Fomento Económico - SOFESA S.A.

Av. de la Toison d'Or, 55 - 4º

B - 1060 BRUSELAS (Bélgica)

Teléfono: (07 322) 534 97 33

Fax: (07 322) 534 97 34

Oficina de la Junta de Castilla y León
Av. des Arts, 3-4-5, 3º
B - 1040 BRUSELAS (Bélgica)
Teléfono: (07 322) 223 02 55
Fax: (07 322) 223 00 57

Patronat Català Pro Europa
Rue de la Loi, 227 - 2º
B - 1040 BRUSELAS (Bélgica)
Teléfono: (07 322) 231 03 30
Fax: (07 322) 231 21 10

Oficina de Extremadura
Square Ambiorix, 17
B - 1040 BRUSELAS (Bélgica)
Teléfono: (07 322) 736 59 50
Fax: (07 322) 736 60 10

Fundación Galicia-Europa
Av. Milcamps, 105
B - 1040 BRUSELAS (Bélgica)
Teléfono: (07 322) 735 54 40
Fax: (07 322) 735 46 78

Instituto Madrileño de Desarrollo - IMADE
Av. de la Toison d'Or, 55 - 5º
B - 1060 BRUSELAS (Bélgica)
Teléfono: (07 322) 534 74 39
Fax: (07 322) 534 74 31

Instituto de Fomento de la Región de Murcia
Av. des Arts, 3-4-5, 8º
B - 1040 BRUSELAS (Bélgica)
Teléfono: (07 322) 223 33 48
Fax: (07 322) 219 14 58

Gobierno de Navarra. SODEXNA
Av. Palmerston, 22
B - 1040 BRUSELAS (Bélgica)
Teléfono: (07 322) 230 44 38
Fax: (07 322) 230 43 18

Delegación del País Vasco en Bruselas
Rue DeuxÉglises, 27
B - 1040 BRUSELAS (Bélgica)
Teléfono: (07 322) 285 45 10
Fax: (07 322) 285 45 55

Oficina de la Comunidad Valenciana
Rue de la Loi, 227
B - 1040 BRUSELAS (Bélgica)
Teléfono: (07 322) 230 28 20
Fax: (07 322) 230 90 19

Módulo 9. Centros de inspección de comercio exterior

Relación de los centros de inspección de comercio exterior - SOIVRE			
CICE	Dirección	Teléfono	Número Fax
Algeciras	Muelle del Navío, 10 - 11271	956/ 65.66.21	956/ 63.19.81
Alicante	Orense, 6 - 03003	965/ 92.37.00	965/ 12.54.52
Almería	Avda. Gral. Tamayo, 9 - 04071	951/ 23.79.11	951/ 26.41.42
Badajoz	Ronda del Pilar, 4 - 06071	924/ 23.31.46	924/ 23.96.52
Barcelona	Muelle Príncipe de España-Edif. Tersaco - 08071	93/ 223.45.51	93/ 263.32.79
Bilbao	Alameda de Mazarredo, 31 - 48009	944/ 23.54.21	944/ 23.34.83
Burgos	Estación Aduanera, Km. 245 Ctra. Irún - 09071	947/ 48.47.52	947/ 48.34.88
Cádiz	Pza. de Tres Carabelas, 5 - 11004	956/ 22.11.52	956/ 22.36.07
Cartagena	Alfonso XIII, 3 - 30201	968/ 50.17.48	968/ 52.44.20
Castellón	Huerto de Más, 1 - 12002	964/ 22.39.86	964/ 23.54.81
Ceuta	Avda. Muelle Cañonero Dato, s/n. - 11701	956/ 50.92.02	956/ 50.91.99
Figueras	Estación de camiones, Edif. SECFISA - 17469	972/ 52.61.11	972/ 52.55.38
Gandía	Pº de las Germanías, 96 - 46700	96/ 286.45.83	96/ 287.57.28
Gijón	Libertad, 10 - 33205	985/ 35.43.43	985/ 35.71.59
Granada	Recogidas, 12 - 18002	958/ 26.14.52	958/ 25.71.09
Huelva	Avda. de Italia, 8 bajo - 21001	959/ 24.81.85	959/ 25.56.22
Irún	Avda. Iparralde, Edif. Kostorbe - 20300	943/ 62.02.66	943/ 63.00.76
La Coruña	San Andrés, 143 - 15071	981/ 22.54.34	981/ 20.85.58
Las Palmas	Muelle de la Luz - Estac. Hortofrutícola - 35071	928/ 46.15.47	928/ 46.24.43
Madrid	Pedro Texeira, 8 - 28020	91/ 556.12.61	91/ 555.79.56
Málaga	Estación Marítima del Puerto - 29016	952/ 21.34.27	952/ 22.62.42
Melilla	Muelle de Ribera, Edif.B - 29871	952/ 68.31.07	952/ 68.37.30
Murcia	Puerta Nueva, 10 - 30001	968/ 24.44.12	968/ 24.27.30

Comercio Exterior

Noaín	Edificio de la Aduana, s/n. 31119	948/ 31.84.61	948/ 31.74.02
P. Mallorca	Muelle Viejo, 19 - 07071	971/ 72.31.67	971/ 71.48.47
Santander	Antonio López, 24 - 39071	942/ 22.87.82	942/ 21.28.84
S.C.Tenerife	Pilar, 1 - 38002	922/ 24.21.22	922/ 24.68.36
Sevilla	Avda. Conde de Guadalhorce, s/n - 41012	954/ 23.64.43	954/ 23.63.81
Tarragona	Plaza Imperial Tarraco, 4 - 43071	977/ 23.24.32	977/ 23.72.08
Valencia	Pintor Sorolla, 3 - 46002	96/ 351.98.01	96/ 351.91.42
Vigo	Muelle Transatlántico, Estación Marítima - 36202	986/ 22.26.61	986/ 22.56.40
Zaragoza	Coso, 42 - 50004	976/ 23.63.40	976/ 21.41.15

Módulo 10. Modelos de contratos

• CASTELLANO

CONTRATO hecho el día ___ de _____ de 2.004__ ENTRE _____ con domicilio comercial establecido en _____ (de aquí en adelante denominado "el Mandante"), por un lado, y _____ (de aquí en adelante denominado "el Agente"), por el otro.

POR EL CUAL SE HA CONVENIDO LO SIGUIENTE :

1. El Mandante nombra al Agente, quién, como tal y desde _____(fecha) será su único representante en _____ (de aquí en adelante denominado "la zona") para la venta de _____ de fabricación del Mandante y todos aquellos otros bienes y mercancías (todos los cuales se denominarán de aquí en adelante "los productos"), según convenga más adelante entre ellos.
2. El agente, por una duración de _____ años (y en adelante hasta la fecha que convengan de común acuerdo por escrito con preaviso de ___ meses) prestará al Mandante con diligencia y buena fe servicios en calidad de representante suyo y pondrá su empeño en ampliar la venta de los productos del Mandante dentro de la zona de su representación y no hará nada que pueda entorpecer tal venta o crear obstáculos al desenvolvimiento de los negocios del Mandante en dicha zona comercial.
3. El Mandante pondrá a disposición del Agente, en tiempo oportuno, una manifestación en la que indique los precios mínimos a los cuales los productos tendrán que ser individualmente puestos en venta, y el Agente no podrá ponerlos en venta a precios inferiores a los especificados en la manifestación del Mandante, sin perjuicio de tratar, en cada caso , de venderlos al mejor precio que le sea posible obtener.
4. El Agente no podrá vender ninguno de los productos del Mandante a persona o compañía o firma alguna, con residencia fuera de su zona de representación con vistas a la reexportación a ningún otro país o zona sin el consentimiento por escrito del Mandante.
5. En el transcurso de su representación, el Agente designado en este contrato no tomará a su cargo la venta de productos de clase similar o que puedan competir o crear obstáculos a la venta de los productos del Mandante, sea por cuenta propia, sea de parte de otra persona, compañía o firma cualquiera.
6. Al recibo de toda orden de compra de los productos del Mandante, el Agente deberá transmitirle sin tardanza tal orden de compra y (si la orden de compra es aceptada por el Mandante) la ejecutará, suministrando los productos directamente al cliente.
7. Una vez ejecutada cualquier orden de compra, el Mandante enviará al Agente copia duplicada de la factura remitida al cliente junto con los productos a que corresponda y del mismo modo le enviará en tiempo oportuno noticia del pago efectuado por el cliente al Mandante.
8. El Agente llevará en debida forma la contabilidad de todas las órdenes de compra que haya obtenido y cada _____ meses remitirá al Mandante un estado de dicha contabilidad.
9. El Mandante reconocerá al Agente las siguientes comisiones

_____ (basadas en precios F.O.B. España) por todas las órdenes de compra obtenidas por el Agente en la zona y ejecutadas por el Mandante. Queda dicho que las comisiones correspondientes a los cobros a los clientes efectivamente efectuados por el Mandante serán abonadas trimestralmente por éste al Agente.

10. El Agente tendrá derecho a comisión en los términos y condiciones especificados en el párrafo precedente sobre todas las órdenes de exportación que el Mandante reciba.

11. En caso de diferencia acerca de la cuantía que a título de comisión el Mandante debe pagar al Agente, tal diferencia ha de ser solucionada por los Auditores del Mandante en el momento de producirse. Su decisión será obligatoria, así para el Mandante, como para el Agente.

12. El Agente no ha de comprometer en modo alguno el crédito del Mandante.

13. El Agente no emitirá garantía alguna en relación con los productos tratados sin autorización por escrito del Mandante.

14. El Agente no recibirá pagos de los clientes sin la autorización del Mandante.

15. El Agente no abrirá crédito, ni negociará con persona, compañía o firma alguna, con las cuales el Mandante le haya dado instrucciones en tiempo oportuno de no operar a crédito ni negociar.

16. El Mandante tendrá derecho a rehusarse a ejecutar o a recibir una orden cualquiera, o parte de ella, obtenida por el Agente, y el Agente no podrá reclamar comisión sobre cualquier orden, o parte de ella, rehusada en ejercicio de tal derecho.

17. Toda cuestión o diferencia, sea cual fuere, que pueda surgir en cualquier momento en adelante entre las partes de este contrato, o entre sus respectivos representantes, en relación con las cláusulas presentes, o con el objeto de las mismas, o que de ellas se deriven, o con ellas se relacionen o acerca de como debe interpretarse, o por cualquier otra razón, será sometida a arbitraje en España conforme a la ley en vigencia.

18. La interpretación de este contrato se entenderá en todos sus aspectos con sujeción a la ley Española.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, las partes concluyen este contrato, en fecha y año previamente indicados.

(Firmas),

• **INGLÉS**

AN AGREEMENT made this day _____ 199_ BETWEEN _____ whose Registered office is situate at

_____ (hereinafter called "the Principal") of the one part and _____ (hereinafter called "the Agent") of the other part.

WHEREBY IT IS AGREED as follows :

1. The Principal appoints the agent as and from the _____ to be its Sole Agent in _____ (hereinafter called "the Area") for the sale of manufactured by the Principal and such other goods and merchandises (all of which are hereinafter referred to as "the goods") as may hereafter be mutually agreed between them.
2. The agent will during the term of _____ years (and thereafter until determined by either party giving three months previous notice in writing) diligently and faithfully serve the Principal as Agent and will endeavour to extend the sale of the goods of the Principal within the area and will not do anything that may prevent such sale or interfere with the development of the Principal's trade in the area.
3. The Principal will from time to time furnish the Agent with statement of the minimum prices at which the goods are respectively be sold and the Agent shall not sell below such minimum price but shall endeavour in each case to obtain the best price obtainable.
4. The Agent shall not sell any of the goods to any person, company or firm residing outside the area, nor shall he knowingly sell any of the goods to any person, company, or firm residing within the area with a view to their exportation to any other country or area without the consent in writing of the Principal.
5. The Agent shall not during the continuance of the Agency here constituted sell goods of a similar class or such as would or might compete or interfere with the sale of the Principal's goods either on his own account or on behalf of any other person, company, or firm whomsoever.
6. Upon receipt by the Agent of any order for the goods the Agent will immediately transmit such order to the Principal who (if such order is accepted by the Principal) will execute the same by supplying the goods direct to the Customer.
7. Upon the execution of any such order the Principal shall forward to the Agent a duplicate copy of the invoice sent with the goods to the customer and in like manner shall from time to time inform the Agent when payment is made by the Customer to the Principal.
8. The Agent shall duly keep an account of all orders obtained by him and shall every _____ months send in a copy of such account to the Principal.
9. The Principal shall allow the Agent the following commissions (based on F.O.B. Spain values) _____ in respect of all orders obtained directly by the Agent in the area which have been accepted and executed by the Principal. The said commission shall be payable every _____ months on the amounts actually received by the Principal from the Customers.
10. The Agent shall be entitled to commission on the terms and conditions mentioned in the last preceding clause on all export orders for the goods received by the Principal through _____
11. Should any dispute arise as to the amount of commission payable by the Principal

to the Agent the same shall be settled by the Auditors for the time being of the Principal whose certificate shall be final and binding on both the Principal and the Agent.

12. The Agent shall not in any way pledge the credit of the Principal.

13. The Agent shall not give any warranty in respect of the goods without the authority in writing of the Principal.

14. The Agent shall not without the authority of the Principal collect any money from customers.

15. The Agent shall not give credit to or deal with any person, company, or firm which the Principal shall from time to time direct him not to give credit to or deal with.

16. The Principal shall have the right to refuse to execute or accept any order obtained by the Agent or any thereof and the Agent shall not be entitled to any commission in respect of any such refused order or part thereof so refused.

17. All questions of difference whatsoever which may at any time hereafter arise between the parties here to or their respective representatives touching these presents of the subjects matter thereof or arising out of or in relation thereto respectively and whether as to construction or otherwise shall be referred to arbitration in Spain in accordance with the provision of the Arbitration.

18. This Agreement shall in all respect be interpreted in accordance with the Laws of Spain.

AS WITNESS the hands of the parties hereto the day and year first hereinbefore written.

(Signatures)

• **FRANCÉS**

CONTRAT Conclu le _____ 199_ ENTRE _____
ayant son siège legal à _____ (dénommé ci-après "le
Commettant"), d'une part, et _____ (dénommé ci-après
"l'Agent"), d'autre part.

AUX TERMES DU PRESENT CONTRAT IL EST CONVENU CE QUI SUIT :

1. Le Commettant nomme en qualité d'Agent exclusif, à compter du
_____ dans _____ (dénommé ci-après "region")
pour la vente des _____ fabriqué (e)s par le Commettant et de tous
autres biens et marchandises (dénommés ci-après "les produits") qui pourront être
spécifiés d'un commun accord entre eux.

2. Pendant une période de _____ ans (et, après l'expiration de cette période,
jusqu'au moment fixé par l'une des parties au moyen d'un préavis donné par écrit
trois mois à l'avance), l'Agent remplira ses fonctions avec diligence et loyauté,
s'efforcera de développer la vente des produits du Commettant dans la région et ne

fera rien que puisse empêcher cette, vente ou gêner le développement du commerce du Commettant dans la région.

3. Le Commettant communiquera de temps à autre à l'Agent le barème des prix minimaux auxquels les produits doivent être vendus; l'Agent ne vendra pas au dessous du prix minimum, mais s'efforcera dans chaque cas d'obtenir le meilleur prix possible.

4. L'Agent ne vendra aucun des produits à une personne, une société ou une entreprise non domiciliée dans la région, il ne vendra sciemment aucun des produits à une personne, une société ou une entreprise non domiciliée dans la région, il ne vendra sciemment aucun des produits à une personne, une société ou une entreprise domiciliée dans la région, aux fins d'exportation vers un autre pays ou une autre région, sans le consentement écrit du Commettant.

5. Pendant la durée du présent contrat d'agence. L'Agent ne vendra pas de produits similaires ou de nature à concurrencer ou à compte de toute autre personne, société ou entreprise.

6. Au reçu d'une commande, l'Agent la transmettra immédiatement au Commettant, qui (s'il accepte) l'exécutera en fournissant directement les produits au client.

7. Lors de l'exécution de la commande, le Commettant enverra à l'Agent un double de la facture expédiée au client avec les produits; de même, il informera l'Agent, quand besoin est, des versements que lui fera le client.

8. L'Agent tiendra dûment registre de toutes les commandes obtenues par ses soins et, tous les ___ mois, en enverra le relevé au Commettant.

9. Le Commettant versera à l'Agent les commissions suivantes (calculées sur le valeur FOB Espagne) _____ pour toutes les commandes obtenues directement par l'Agent dans la région et qui ont été acceptées et exécutées par le Commettant. Cette commission sera payable tous les ___ mois sur les sommes effectivement reçues des clients par le Commettant.

10. L'Agent aura droit à une commission, aux taux et conditions mentionnés dans la clause précédent, sur toutes les commandes de produits pour l'exportation que le Commettant; recevra par l'intermédiaire de maisons de commission- exportation ou de bureaux d'achat ou sièges d'entreprises clientes situés dans l'Espagne.

11. Si un différend survient au sujet du montant de la commission due par le Commettant à l'Agent, il sera réglé par les vérificateurs extérieurs des comptes du Commettant en exercice au moment considéré; qui statueront sans appel et dont l'attestation aura force obligatoire pour le Commettant comme pour l'Agent.

12. L'Agent ne devra en aucune façon engager le crédit du Commettant.

13. L'Agent ne donnera aucune garantie pour les produits sans l'autorisation écrite du Commettant.

14. L'Agent n'encaissera aucune somme des clients sans l'autorisation du Commettant.

15. L'Agent ne consentira aucun crédit aux personnes, sociétés ou entreprises et il ne traitera pas avec les personnes, sociétés ou entreprises avec lesquelles le Commettant l'aura, si besoin est, invité à ne pas traiter et auxquelles il l'aura invité à ne pas consentir de crédit.

16. Le Commettant aura le droit de refuser d'exécuter ou d'accepter une commande ou partie d'une commande obtenue, par l'Agent; l'Agent n'aura droit à aucune commission pour les commandes ou parties de commandes ainsi refusées.

17. Toutes les questions litigieuses, de quelque ordre que ce soit, qui pourraient surgir à un moment quelconque entre les parties au présent contrat ou leurs représentés ou de l'objet des présents, ou de questions qui en découleraient, ou qui auraient une relation avec eux, qu'il s'agisse d'interprétation ou de toute autre cause, seront soumises à arbitrage dans l'Espagne, selon les dispositions en vigueur au moment considéré.

18. Le présent contrat sera interprété à tous égards selon la loi de l'Espagne.

EN FOI DE QUOI, les parties au présent contrat ont apposé ci-après leur signature, précédée de la date.

(Signatures)

Bibliografía

- **Actividad económica y estructura de costes del Puerto de La Luz y de Las Palmas.** Departamento de Economía Aplicada de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Ginés de Rus, Concepción Román, Lourdes Trujillo (Editorial Civitas, 1994).
- **Anuario de Derecho Marítimo.** Arroyo Martínez. Editado por la Subsecretaría de la Marina Mercante.
- **Catálogo de los distintos tipos de contenedores editado por EIMAR** (Grupo CONTENEMAR).
- **Curso de Derecho Marítimo.** Agustín Vigier De Torres. Editado por la Subsecretaría de la Marina Mercante.
- **Diagnóstico y plan de renovación del sector transporte público discrecional de mercancía por carretera** en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Canarias encargado por la Dirección General de Transportes de la Consejería de Transportes del Gobierno de Canarias con la cooperación de la Federación de Empresarios del Transporte a EDEI Consultores, S.A.. (Febrero de 1.993).
- **Fletamentos y términos de embarque.** J. Bes. Editado por ANAVE (Asociación de Navieros Españoles).
- **Guía Anual de Paceco España, S.A.** 1.996.
- **Guía del Usuario del Puerto de Barcelona.** Editada por la Autoridad Portuaria de Barcelona.
- **INCOTERMS 1.990,** publicado por la Cámara de Comercio Internacional.
- **La Marca de Garantía de la Comunidad Portuaria de Valencia.** Editada por la Consejería de Industria y Comercio de la Generalitat Valenciana.
- **Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.**
- **Memoria Anual de Puertos de Las Palmas (1.995).** Editada por la Autoridad Portuaria de Las Palmas.
- **Orden Ministerial 2856/96 de fecha 30/01/96** por la que se modifica la Orden Ministerial 10071/95 de fecha 19/04/95.
- **Plan de Calidad de Puertos de Las Palmas,** encargado por la Autoridad Portuaria de Las Palmas a EDEI Consultores, S.A..
- **Proyecto COMPAS** elaborado entre Puertos del Estado y la Agencia Estatal de la Administración Tributaria sobre el sistema EDI.
- **Técnicas de Comercio Exterior desarrollada por I.T.S. Consultores, S.A.** y divulgado por el Departamento de Comercio Exterior del Banco Central Hispano.