

2012

Transporte Internacional



INTEGRANTES:

Guevara Cervantes Ernesto

Portilla Chavez Esteban F.

Universidad Nacional

Pedro Ruiz Gallo

11/07/2012

INDICE

Tabla de contenido

TRANSPORTE INTERNACIONAL 5

1. VIA TERRESTRE 6

 1.1. FERROCARRIL 6

 1.1.1. CARACTERISTICAS 6

 1.1.2. VENTAJAS Y DESVENTAJAS 7

 1.1.3. TIPOS DE CARRO DE FERROCARRIL: 8

 1.2. CAMIÓN 10

 1.2.1. Tipos de operación del transporte de carga por carretera 10

 1.2.2. VENTAJAS Y DESVENTAJAS 12

 1.2.3. TIPOS DE CAMIONES 13

 1.2.4. DOCUMENTOS: 15

 1.2.5. PRINCIPALES CARRETERAS: 19

 1.2.6. COSTOS GENERALES DEL TRANSPORTE TERRESTRE. 20

2. VIA MARITIMA 23

 2.1. CARACTERISTICAS 23

 2.2. VENTAJAS Y DESVENTAJAS 24

 2.3. TIPOS DE BUQUES MERCANTES 25

 2.4. CONTENEDORES 27

 2.5. MODALIDADES DE TRANSPORTE MARITIMO 30

 2.6. DOCUMENTOS 31

 2.7. EL FLETE MARITIMO 34

 2.8. OPERADORES DEL TRANSPORTE MARITIMO 35

 2.9. SERVICIOS MARITIMO-PORTUARIOS 36

 2.10. PUERTOS MARITIMOS 40

 2.11. RECOMENDACIONES 43

3. VÍA AÉREA 44

 3.1. Características del transporte internacional por vía aérea 45

 3.2. VENTAJAS Y DESVENTAJAS 46

3.3.	TIPOS DE AVIONES	46
3.4.	DOCUMENTOS	49
3.5.	FIJACIÓN DE LA TARIFA DEL FLETE	51
3.6.	PRINCIPALES AEROPUERTOS	52
3.7.	SERVICIOS DEL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL DE CARGA... ..	55
3.8.	TIPOS DE CARGA	56
4.	TRANSPORTE MULTIMODAL.....	59
4.1.	VENTAJAS Y DESVENTAJAS.....	59
4.2.	DOCUMENTACION.....	60
4.3.	OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL	60
4.4.	RECOMENDACIONES	62
	CONCLUSIONES	63
	PREGUNTAS	64
	BIBLIOGRAFIA y LINKOGRAFIA	68

PRESENTACION

Los sistemas de tránsito aduanero internacional están concebidos para facilitar al máximo el movimiento de mercancías bajo esta modalidad en el transporte internacional y para proporcionar a los países de tránsito, la seguridad y las garantías aduaneras requeridas. Una condición previa para el buen funcionamiento de tal sistema es, por supuesto, que las formalidades a cumplir no sean ni demasiado gravosas para las autoridades aduaneras, ni demasiado complejas para los transportistas y sus agentes. Por ello es necesario encontrar un equilibrio entre las exigencias de las autoridades aduaneras por una parte y las de los transportistas por otra. Tradicionalmente, cuando unas mercancías atravesaban el territorio de uno o varios países, las autoridades aduaneras de cada país aplicaban medidas nacionales de control y procedimientos nacionales. Estos variaban según los países, pero implicaban frecuentemente la inspección de la carga en cada frontera nacional y la aplicación de reglamentos nacionales en materia de seguridad (garantía, fianza, caución, depósito del importe de los derechos, etc.) para asegurar el pago de los derechos e impuestos, a los que las mercancías en cuestión serían sometidas en el país, durante el tránsito a través de cada territorio. Estas medidas, aplicadas sucesivamente en cada país de tránsito, significaban considerables gastos y retrasos y obstaculizaban el transporte internacional.

El Tránsito Aduanero Internacional ha sido elaborado para reducir las dificultades a las que se enfrentaban los transportistas y, al mismo tiempo, ofrecer a las autoridades aduaneras un sistema internacional de control que sustituye los procedimientos nacionales tradicionales, mientras se asegura una protección efectiva de la recaudación de los Estados a través de los cuales transitan las mercancías.

TRANSPORTE INTERNACIONAL

Es el medio de traslado de personas o bienes desde un lugar hacia otro; el transporte comercial moderno está al servicio del interés público e incluye todos los medios e infraestructuras implicadas en el movimiento de las personas o bienes, así como los servicios de recepción, entrega y manipulación de tales bienes. El transporte comercial de personas se clasifica como servicio de pasajeros y el de bienes como servicio de mercancías.

El transporte de mercancías, que es parte de la denominada logística de comercio internacional, juega un papel fundamental en el comercio exterior. A medida que se disponga de mecanismos más eficientes de transporte y de una infraestructura adecuada para este, se agilizarán las actividades comerciales de carácter internacional, y su producto y relaciones con socios internacionales aumentarán.

Aunque tratar de aumentar la oferta de servicios de transporte no sea la herramienta más idónea para lograr significantes modificaciones de los flujos de comercio, es cada vez más importante para los países reducir sus costos de transporte, estos han ganado importancia como factor que influye sobre la competitividad de las exportaciones, en comparación con los aranceles. Dentro del precio final de un producto, el componente del transporte está aumentando a raíz de la globalización de la producción, no solamente se transporta el producto final o bien de consumo desde su origen a su destino, sino cada vez más se transportan insumos provenientes de otros países, aumentando así la demanda mundial por servicios de transporte.

El transporte de mercancías cuenta con varios componentes esenciales para lograr un mejor desempeño, entre ellos podemos citar:

- La infraestructura, en la cual se incluyen las vías naturales o artificiales (ríos, lagos, océanos, espacio aéreo, rieles, carreteras) y las terminales.
- Las operaciones, compuestas por los modos de movilización que pueden ser unimodal o multimodal, es decir que involucra más de un medio de transporte, las unidades de operación (vagones, camiones, barco, aviones) y operadores de unidades.
- Los servicios que incluyen tanto a los proveedores individuales como corporativos (transportistas, conferencias navieras o aéreas) y los usuarios individuales o corporativos (importadores, exportadores, comercializadores o consejos de usuarios).

TIPOS:

Las necesidades y los requerimientos de los sistemas de transporte pueden variar enormemente en función del tipo de industria. Aparecen, así, factores como la relación existente entre el valor del producto y el coste del transporte, la localización geográfica, la obsolescencia del producto, etc., que hacen inevitable una cuidadosa selección del sistema de transporte idóneo.

Es por ello que existen tipos de transportes adecuados para cada necesidad, estos son los siguientes:

1. VIA TERRESTRE

1.1. FERROCARRIL

Es el sistema de transporte terrestre guiado sobre carriles o rieles de cualquier tipo, que hacen el camino o vía férrea sobre el cual circulan los trenes. El ferrocarril nació a principios del siglo XIX en Inglaterra y fue una de las más importantes caracterizaciones de la Revolución Industrial, así como el primer medio de transporte de carácter masivo.

En el país existen muchos agentes económicos que realizan operaciones de comercio exterior por lo que tienen que movilizar sus mercancías hacia y desde el puerto y/o aeropuerto más próximo a fin de llegar hasta su destino; para ello emplean el sistema de transporte terrestre. Ante esta situación, se hace primordial entender la importancia del desempeño del servicio de transporte terrestre como una parte dentro de la cadena logística de la distribución de una mercancía y por ende cómo es que impacta sobre la estructura de costos de los usuarios.

La elevada inversión inicial, el alto costo de la operación y mantenimiento encarecen el servicio, sin embargo, por el fuerte volumen de carga que puede desplazar, se convierte en un medio económico y rentable para el transporte de carga. Su utilización es conveniente cuando se requiere mover altos pesos o volúmenes a distancias largas. Para distancias menores se estima que el auto transporte es más adecuado.

El tráfico de mercancías por ferrocarril se efectúa normalmente por servicio de carga o express. Se entiende por servicio de carga el destinado al transporte de mercancías, cuyo peso o volumen sea de una transportación específica en este sistema de transporte; utilizando vehículos abiertos o cerrados.

1.1.1. CARACTERISTICAS

a) Guía Externa

Permite operar los vehículos en trenes y permite la autorización del sistema. Sin embargo la guía externa implica grandes costos de inventario y la restricción de los movimientos a la red de vías que se han tenido.

b) Tecnología Férrea

El uso del conjunto rueda de acero y riel a dado como consecuencia un mecanismo básico y simple para el movimiento de los vehículos. Esta combinación permite tener cambios de dirección de forma rápida, simple y sin errores.

c) Propulsión Eléctrica

Se obtiene diferentes rendimientos dinámicos en los vehículos especialmente en cuanto a la aceleración.

d) Separación del Derecho de Vías

Es interesante notar que la falta de flexibilidad del movimiento de la tecnología férrea hace que sus operaciones en tránsito mixto sea inferior a los medios que cuentan con rodada automática.

1.1.2. VENTAJAS Y DESVENTAJAS

VENTAJAS

✓ **Capacidad**

Presenta una mayor capacidad en relación con el transporte de carretera o aéreo cuando la carga es de volúmenes muy grandes.

✓ **Flexibilidad combinada**

Se presenta en el sistema ferro acuático en el que los vagones del tren se transportan en buques porta trenes.

✓ **Velocidad**

La fuerza de las locomotoras es cada vez mayor gracias a las vías férreas y a los rieles.

✓ **Documentación**

La documentación es similar a la que se necesita para el transporte por carretera.

✓ **c) Costo**

Por su capacidad para mover grandes volúmenes de carga, puede cobrar tarifas bajas, siguiendo su norma de aplicar tarifas de base decreciente a medida que aumenta la distancia.

DESVENTAJAS

✓ **Poca flexibilidad**

Este transporte tiene menor flexibilidad debido a las características de la red y las diferencias en el ancho de las vías.

El ferrocarril no puede competir con el auto transporte, debido a que los usuarios dueños de las mercancías prefieren un servicio directo de puerta a puerta como el que suministra el camión, pese a que en estos casos no se pueden movilizar grandes volúmenes.

✓ **Transbordos**

Casi siempre es necesario el transporte previo o posterior al embarque de la mercancía lo cual implica mayor manipuleo y mayor riesgo de daño. Es relativamente lento.

✓ **Saqueo**

Es más susceptible de saqueo, a causa de un mayor número de escalas y de estaciones de almacenamiento entre el origen y el destino.

1.1.3. TIPOS DE CARRO DE FERROCARRIL:

✓ FURGON 50' O 60'

Para productos que necesitan protección de la intemperie, algunos cuentan con amortiguadores.

Longitud	50' 6"
Altura	17' 0"
Capacidad cúbica	6,197 cu. ft.
Peso neto sin carga	75,000 lbs



✓ GONDOLA

Para el material que no necesita protección contra la intemperie, es abierto y sin tapa.

Longitud	68' 4"
Altura	9' 0 7/16"
Capacidad cúbica a nivel de las paredes laterales	3,242 cu. ft.
Peso neto sin carga	72,000 lbs.



✓ CARRO TANQUE

Posee un cierre hermético para evitar fugas posibles, contaminaciones y sirve para productos químicos y gaseosos.

Longitud	62' 0"
Altura	15' 6"
Capacidad cúbica a nivel de las paredes laterales	5,800 cu. ft.
Peso neto sin carga	63,300 lbs.



✓ TRINIVEL AUTOMOTRIZ

Utilizado para el transporte de automóviles nuevos.

Longitud con coples	145' 4"
Ancho	10' 8"
Altura	20' 2"
Capacidad automotriz máxima	24 unidades



✓ PLATAFORMA INTERMODAL:

Para el transporte de carga en general, es uno de los ferrocarriles más grandes.

Longitud de cinco unidades	304' 11 3/4"
Altura sin contenedores	57"
Capacidad de carga	586,500 lbs.
Peso neto sin carga	215,500 lbs.



1.2. CAMIÓN

Es uno de los sistemas más importantes en el desarrollo económico, ya que atiende un porcentaje alto del movimiento terrestre de carga en nuestro país, su importancia radica en las facilidades de acceso a diferentes puntos geográficos, su flexibilidad operativa y los requerimientos menores de inversión en relación con otros medios de transporte. Por su facilidad de acceso a los diferentes rincones de nuestro territorio resulta insustituible como instrumento para una eficiente articulación en los procesos de producción, distribución y consumo.

La red vial en el Perú está compuesta por más de 78.000 km de carreteras, organizada en tres grandes grupos: las carreteras longitudinales, las carreteras de penetración y las carreteras de enlace. La categorización de las carreteras corre a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú (MTC) y la respectiva nomenclatura puede ser revisada en mapas viales oficiales que pueden ser consultados vía internet. Por la calidad y el tipo de vehículos que las recorre podemos clasificar las vías peruanas en 3 categorías: autopistas, carreteras asfaltadas y caminos afirmados.

1.2.1. Tipos de operación del transporte de carga por carretera

Los vehículos de transporte de carga por carretera tienen gran versatilidad y pueden llevar a cabo varios tipos de operación de transporte. Sin embargo, para cada tipo de operación es importante seleccionar el tipo de vehículo que responde mejor a las exigencias articulares del servicio, pues algunas operaciones requieren vehículos con gran potencia, mientras que otras necesitan un buen sistema de embrague debido a la alta utilización esperada. Por tanto, el tipo de trabajo determina el tipo de vehículo a utilizar.

❖ Transporte troncal (trunking operation)

En las operaciones de transporte de carga a nivel interurbano, los vehículos requieren viajar grandes distancias, ya sea por transportar insumos de producción que van hacia las fábricas, productos de exportación que se dirigen hacia un puerto o productos importados que son distribuidos en el interior de un país.

Este tipo de operaciones se denomina “**transporte troncal**” (trunking operation) y en ella el camión suele llevar carga completa desde un punto de suministro, como por ejemplo una fábrica, hasta un punto de entrega (almacén o terminal de distribución urbana). Estos viajes involucran grandes distancias, tramos por autopista largos y a gran velocidad. Además, si consideramos que se transporta carga pesada, un motor de buena potencia sería lo óptimo. Por otro lado, en operaciones que involucran cargas de gran volumen, pero de bajo peso, un camión articulado con remolque de alta capacidad sería favorable, en tanto que provee un mayor cubaje para cargar bastante volumen sin sobrepasar los límites permitidos legalmente.

❖ Operaciones de entrega regional

Implican una o dos descargas por día desde un centro de distribución principal hacia las facilidades de algunos grandes clientes. Se requiere de vehículos diseñados para viajes de media distancia (por ejemplo, entre 150 a 300 km por día). Los viajes típicos en este

tipo de operación deben incluir varios tipos de caminos (autopista, red secundaria y hasta caminos no pavimentados). Por lo tanto, el tipo de vehículo más idóneo será nuevamente uno con motor bastante potente.

❖ Operaciones de entrega local

Hay algunos tipos de operación que requieren viajes de corta distancia por día. Por ejemplo, las entregas y repartos a nivel local. El vehículo apropiado para estas operaciones realizará probablemente muchas entregas por día, por lo que viajará entre 50 a 180 km. Este tipo de operación tiende a concentrarse en grandes centros urbanos y sus cercanías.

Entre los problemas adicionales asociados a las operaciones que incluyen entrega local debe tenerse muy en cuenta las restricciones respecto a las dimensiones de los vehículos que pueden acceder a zonas urbanas donde están ubicados los almacenes de los consignatarios. Esto involucra el problema de calles estrechas, la prohibición de circulación para grandes camiones y las limitaciones para el estacionamiento en algunos puntos de entrega, por lo que es posible usar sólo vehículos hasta cierto tamaño. En este caso, el vehículo utilizado con más frecuencia es el camión rígido con buena caja de cambios y mecanismo de embrague. Sin embargo, para este tipo de operaciones, los transportistas utilizan de manera creciente combinaciones de vehículos articulados de escala urbana porque ofrecen un mejor retorno de la inversión y son más maniobrables que los vehículos rígidos.

❖ Operaciones de recorridos mixtos

Es el caso de un vehículo para entregas urbanas y a la vez que trabaje en la entrega a depósitos regionales. Requiere un vehículo que realice recorridos de medias distancias hacia determinada ciudad o zona urbana, para luego efectuar varias (6 a 7) descargas o entregas en esa área.

En este caso se requiere equilibrar los requerimientos de viaje de media distancia y entrega local, por lo que el vehículo debería contar con un motor de buena potencia, junto con un chasis que no transgreda cualquier límite de dimensiones autorizadas en la ciudad. Un vehículo pequeño y articulado (camión articulado de escala urbana) podría ser el más apropiado en este caso.

❖ Operaciones combinadas

Implican la realización de operaciones de distribución vinculadas con el manipuleo y entrega de productos con diferentes dimensiones y tipo de embalaje. Ejemplos típicos son los transportistas o terceros operadores que realizan el manipuleo y traslado de la producción de otras compañías. En ese sentido, deben manejar una gran variedad de tipos de carga y recorrer distancias cortas y largas haciendo entregas individuales o múltiples. En este caso, es difícil sugerir el vehículo más apropiado, Será necesario tomar en cuenta todos los diferentes trabajos asumidos y luego elegir un vehículo multipropósito que pueda cubrir todas esas operaciones o proveer una flota mixta de vehículos.

❖ Operación de carga pesada en corta distancia

Está relacionada a trabajos en obras civiles (industria de la construcción), en los que se movilizan grandes cantidades de arena, grava o desmonte desde y hacia el área de construcción, pasando por la red vial de la ciudad, o el traslado de maquinaria industrial pesada. Los vehículos que operan este tipo de trabajo sólo viajan cortas distancias, pero las condiciones en las cuales trabajan son tal vez las peores de todos los otros tipos de operación. Muchos operadores eligen un vehículo rígido de 8 ruedas para este trabajo.

❖ Operaciones de transporte internacional

En este caso podrían presentarse algunos problemas que deberán ser tomados en cuenta, como lo serían el tipo de terreno, las distancias y adicionalmente minimizar todo riesgo de fallas mecánicas durante el trayecto en lugares apartados. Los vehículos para este tipo de operación deben ser muy potentes y confiables.

1.2.2. VENTAJAS Y DESVENTAJAS

VENTAJAS

✓ Versatilidad

Permite el acceso más rápido a las instalaciones de los despachadores, embarcadores y destinatarios de cualquiera de los demás modos de transporte terrestre lo cual facilita la operación de recogida y entrega de la mercancía

✓ Accesibilidad

El transporte por carretera llega de forma directa a todos los lugares o hasta la puerta del cliente final, pues la agilidad es una fortaleza de este sistema teniendo en cuenta la flexibilidad de rutas.

✓ Rapidez

Por su flexibilidad, la partida y llegada de camiones pueden fijarse en la relativa exactitud, lo que evita demoras; es por eso que se considera que este sistema es relativamente rápido.

✓ Seguridad

El conductor acompaña el camión durante todo el trayecto, ejerciendo una supervisión personal que permite reducir el daño y saqueo

✓ Embalaje

El transporte por carretera exige con frecuencia menor embalaje e incluso lo hace innecesario.

✓ Documentación

Es sencilla cuando se trata de formularios normalizados.

DESVENTAJAS

- ✓ Capacidad

No puede competir con los otros modos de transporte porque su capacidad de carga es limitada para mercancía a granel en cantidades industriales.

- ✓ Grandes distancias

Este transporte únicamente puede operar dentro de ciertos límites y por tanto, debe dejar que los embarques a grandes distancias los realicen otros medios de transporte

- ✓ Congestión de tráfico

En algunos países la congestión de tráfico se a convertido en un gran problema, causaría demoras en los despachos de la carga.

- ✓ Regulación de tráfico y vías

El control de seguridad, las dimensiones de carreteras, la capacidad de puentes no están estandarizados en todos los países en vías de desarrollo

- ✓ Costo

Costo por tonelada relativamente caro.

1.2.3. TIPOS DE CAMIONES.

- ✓ CAMIONETA

Dimensiones (m)	3.25 x 2.15 x2.20
Volumen (m3)	10
Capacidad de carga (Tn)	3.5



- ✓ CAMIÓN RABÓN:

Dimensiones (m)	6.5x2.2x1.9
Volumen (m3)	27.17
Capacidad de carga (Tn)	de 12



✓ CAMIÓN TORTON:

Dimensiones (m)	5.5x2.2x1.9
Volumen (m3)	23
Capacidad de carga (Tn)	8



✓ CAMIÓN TIPO TRAILER:

Caja (Ft.)	28
Dimensiones (m)	8.3x2.5x2.8
Volumen (m3)	58.1
Capacidad de carga (Tn)	10

Caja (Ft.)	45
Dimensiones (m)	13.4x2.5x2.8
Volumen (m3)	93.8
Capacidad de carga (Tn)	20

Caja (Ft.)	53
Dimensiones (m)	16.1x2.5x2.8
Volumen (m3)	113.5
Capacidad de carga (Tn)	20



Caja (Ft.)	48
Dimensiones (m)	14.4x2.5x2.8
Volumen (m3)	100.8
Capacidad de carga (Tn)	20

1.2.4. DOCUMENTOS:

✓ **FACTURA COMERCIAL**

Documento donde se fija el importe de la mercancía expedida. En algunos casos sirve como propio contrato de venta. Deben señalarse claramente las partes compradoras y vendedoras, con sus direcciones, teléfonos, la descripción de los productos, los bultos expedidos, con sus marcas y contraseñas, peso bruto y neto; las cantidades de ventas acordada (CIF,FOB, etc.) y la divisa fijada, lugar de expedición, etc.

✓ **CERTIFICADO DE ORIGEN**

Es el documento que facilita la identificación del producto que se va a exportar con el lugar de su procedencia.

✓ **GUÍA DE TRANSPORTE O CARTA DE PORTE**

Es el documento que justifica el desplazamiento de mercancías y el contenido de las mismas, deben constar: nombre social y domicilio de la empresa cargadora, nombre social y domicilio de la empresa que haya realizado la expedición de las mercancías, cuando no coincida con la empresa cargadora, nombre social y domicilio del operador de transporte que hubiese intermediado en la contratación del servicio, nombre social y domicilio de la empresa transportista, nombre social y domicilio del destinatario o consignatario del envío, lugares de origen y destino de la expedición de transporte de que se trate, fecha de realización del transporte del envío de que se trate, matrícula del vehículo.

entrega al ordenante o a quién este designe ("evidencing goods irrevocably taken over for despatch to the order of").

Ejemplo:

1 Remitente (nombre, domicilio, país) EXPOR SA Calle 12 Barcelona - España		CARTA DE PORTE INTERNACIONAL Este transporte queda sometido, no obstante toda cláusula contraria, al convenio sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera 																									
2 Consignatario (nombre, domicilio, país) IMPOR Ltd Traffic Dpt. P.O. BOX 11 PORTO / PORTUGAL		16 Porteador (nombre, domicilio, país) Transportes Reunidos SA Calle 12. Zona Franca 08001. Barcelona. España																									
3 Lugar de Entrega de la mercancía (lugar, país) PORTO / PORTUGAL		17 Porteadores sucesivos (nombre, domicilio, país)																									
4 Lugar y fecha de carga de la mercancía (lugar, país, fecha) Barcelona / SPAIN / 01.01.2003		18 Reservas y observaciones del porteador																									
5 Documentos Anexos																											
6 Marcas y Números 090290/1-2	7 Número de bultos 2	8 Clase de embalaje Cajas	9 Naturaleza de la mercancía Piezas para construcción de maquinaria	10 Nº Estadístico 11212122	11 Peso bruto Kg 1121	12 Volumen m3 10																					
13 Instrucciones del remitente		19 Estipulaciones Particulares																									
14 Forma de Pago <input type="checkbox"/> Porte Pagado <input type="checkbox"/> Porte Debido		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%;">20 A pagar por :</th> <th style="width: 12.5%;">Remitente</th> <th style="width: 12.5%;">Moneda</th> <th style="width: 12.5%;">Consignatario</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Precio Transporte</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Líquido/Balanco</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Suplementos</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Gastos accesorios</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>TOTAL :</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		20 A pagar por :	Remitente	Moneda	Consignatario	Precio Transporte				Líquido/Balanco				Suplementos				Gastos accesorios				TOTAL :			
20 A pagar por :	Remitente	Moneda	Consignatario																								
Precio Transporte																											
Líquido/Balanco																											
Suplementos																											
Gastos accesorios																											
TOTAL :																											
21 Formalizado en Barcelona, 01/01/00		15 Reembolso																									
22 Firma y Sello del remitente	23 Firma y sello del transportista	24 Recibo de la mercancía Lugar a Lugar a 19 Consignatario Firma y sello del consignatario																									

✓ MANIFIESTO DE CARGA INTERNACIONAL

Documento de control aduanero que ampara las mercancías que se transportan por carretera, desde el lugar desde donde son cargadas a bordo de un vehículo o unidad de carga, hasta el lugar en donde se descargan para su entrega al destinatario.

LOGO EMPRESA TRANSPORTADORA

RESOLUCION HABILITACION 003090 DE Mayo 2001
Ministerio de Transporte

MANIFIESTO DE CARGA

CODIGO REGIONAL DE EMPRESA	CODIGO DE EMPRESA	CODIGO NUMERICO CONSECUTIVO
----------------------------	-------------------	-----------------------------

Resolución: MINTRANORTE No. 00337 DE 19 de Abril de 2006
RANGOS AUTORIZADOS del 425 - 0219 - 300682 al 425 - 0219 - 000798

CIUDAD
DEPARTAMENTO
ORIGEN DEL VIAJE

CIUDAD
DEPARTAMENTO
DISTRITO FINAL DEL VIAJE

FECHA EXPEDICIÓN

DATOS DEL VEHICULO							
PLACA	MARCA	LÍNEA	MODELO	MODELO REPTENCIADO A	SERIE No.	COLOR	TIPO CARROCERÍA
REGISTRO NACIONAL DE CARGA No.	CONFIL	PESO VACÍO	POLIZA SOAT No.	COMPANIA SOAT	VENCIMIENTO SOAT	PLACA SEMIREMOLQUE	
PROPIETARIO	SOC. DE IDENTIFICACIÓN No.		DIRECCION		TELEFONO	CIUDAD	
TENEDOR	SOC. DE IDENTIFICACIÓN No.		DIRECCION		TELEFONO	CIUDAD	
CONDUCTOR	SOC. DE IDENTIFICACIÓN No.		DIRECCION		CAT. LICENCIA CONDUCCIÓN	CIUDAD	

DATOS DE LA MERCANCIA TRANSPORTADA										
CANTIDAD	UNIDAD DE MEDIDA	CARTON	PESO	VAL. DE NETALIZ	VAL. DE EMPAQUE	VAL. DE PRODUCTO	PRODUCTO TRANSPORTADO	ORIGEN	DESTINATARIO	DESTINO

DATOS DE LOS FLETES		SEGURO DE MERCANCIA		OBSERVACIONES
VALOR TOTAL FLETE	\$	LUGAR	FECHA (Conforme a la Ley)	
RETENCION EN LA FUENTE	\$	COMPANIA DE SEGUROS	Colseguros	
OTROS DESCUENTOS DE LEY	\$	POL. AUT. TRANSPORTES No.	34 - 219	
FLETE NETO	\$	VIGENCIA DE LA POLIZA	01 - JULIO - 2007	
VALOR ANTICIPO	\$	CONTRATANTE DE EMPRESA		
VALOR SOBREANTICIPO	\$	VALOR TOTAL DEL FLETE EN LETRAS: (Conforme a la Ley)		
OTROS DESCUENTOS	\$			
VALOR FALTANTE (SI APLICA)	\$			
NETO A PAGAR	\$			

FIRMA Y SELLOS AUTORIZADOS POR LA EMPRESA

FIRMA, CEDIJA Y HUELLA PROPIETARIO Y/O CONDUCTOR

NORMAS DE LA COMUNIDAD ANDINA QUE TIENEN RELACIÓN CON EL TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA.

• Resolución 300

Establece que para el transporte internacional de mercancías por carretera se deben utilizar los siguientes formatos de autorizaciones, documentos e instructivos:

- Carta de Porte Internacional por Carretera (CPIC),
- Manifiesto de Carga Internacional (MCI),
- Certificado de Idoneidad y sus Anexos I y II (CI),
- Permiso de Prestación de Servicios y sus Anexos I y II (PPS),
- Certificado de Habilitación del Vehículo y Certificado de Registro de la Unidad de Carga para Transporte Internacional de Mercancías por Carretera,
- Permiso Especial de Origen para Transporte Internacional por Cuenta Propia de Mercancías por Carretera y sus Anexos I y II (PEOTP),
- Permiso Especial Complementario para Transporte Internacional por Cuenta Propia de Mercancías por Carretera y sus Anexos I y II (PECTP),
- Certificado de Habilitación del Vehículo y Certificado de Registro de la Unidad de Carga para Transporte Internacional por Cuenta Propia de Mercancías por Carretera,
- Libreta de Tripulante Terrestre,
- Certificado Provisional de Tripulante Terrestre.

DOCUMENTOS CON LOS QUE DEBE CONTAR EL VEHÍCULO DURANTE EL TRANSPORTE DE CARGA

Para el tránsito de mercancías, la empresa transportista debe contar durante el traslado de la carga o mercancías a nivel nacional, con los siguientes documentos:

- Brevete del conductor,
- Tarjeta de propiedad de camión y del semirremolque (en caso sea necesario),
- Póliza de seguro vigente,
- Seguro obligatorio de accidentes de tránsito – SOAT,
- Certificado de revisión técnica vigente,
- Certificado de habilitación vehicular,
- Certificado de capacitación del conductor,
- Guía de remisión indicando el nombre de la empresa de transporte, la empresa generadora de carga, datos del bien transportado.

1.2.5. PRINCIPALES CARRETERAS:

❖ EJE ANDINO

El área de influencia destacada incorpora a los dos grandes corredores viales norte - sur que vinculan las principales ciudades de los países que la conforman.

- La Carretera Panamericana, a lo largo de la Cordillera Andina en Venezuela, Colombia y Ecuador y a lo largo de la costa en Perú (vinculándose a través de ella más al sur con Chile),
- La Carretera Marginal de la Selva, bordeando la Cordillera Andina a nivel de los Llanos en Venezuela y de la Selva Amazónica en Colombia, Ecuador y Perú, alcanzando a Bolivia a través del Paso de Frontera Desaguadero por la Carretera Longitudinal de la sierra sur peruana y desde allí hasta el límite con la República Argentina.

❖ EJE DE AMAZONAS

Eje del Amazonas, está en marcha y ha sido definido a través de la delimitación de una región a lo largo del sistema multimodal de transportes que vincula determinados puertos del Pacífico, como ser Buenaventura en Colombia, Esmeraldas en Ecuador y Paita en Perú, con los puertos brasileños de Manaus, Belem y Macapá. Esta área de influencia es relativamente dinámica, ya que está relacionada también con la ubicación física de los proyectos que se incorporan a los distintos grupos en que se ha dividido el EID (Eje de Integración y Desarrollo).

❖ EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL

Eje Interoceánico Central, está compuesto por Bolivia (excepto la Provincia de Pando), la zona sur de Brasil, la zona norte de Chile, todo el Paraguay y la zona sur de Perú. Cuenta con extensión de 3.3 millones de Km² y una población de 76 millones de habitantes. El Eje Interoceánico Central facilitará el traslado de la mercancía desde y hacia el corazón industrial del continente así como el transporte de minerales a ambos lados del continente para su eventual exportación a otros mercados de la cuenca del Pacífico y del Atlántico. De igual manera permitiría unir los puertos del Atlántico con los del Pacífico.

❖ EJE PERÚ-BRASIL-BOLIVIA

Abarca la región sur del Perú, la región amazónica de Bolivia y los estados del noroeste de Brasil. También es conocida como la zona MAP (Madre de Dios en Perú, Acre en Brasil y Pando en Bolivia). Cuenta con una extensión de 3.5 millones de Km² y una población de 12.1 millones de habitantes. El objetivo de este Eje es unir físicamente la zona MAP con los puertos del Pacífico y con los grandes centros de consumo de los tres países, directamente por medio de infraestructura vial, y fluvial a través de otros Ejes de Integración y Desarrollo como el Eje Interoceánico y el Andino. Esta zona cubre las regiones más deprimidas de estos tres países.

1.2.6. COSTOS GENERALES DEL TRANSPORTE TERRESTRE.

Es importante comprender que los costos de operar un camión dependerán del tipo de vehículo y el tipo de operación, pues no será igual movilizar productos convencionales (*commodities*: granos, concentrados de mineral, etc.) que transportar productos especializados (electrodomésticos, maquinaria pesada, automóviles, carga refrigerada, materiales de construcción, hidrocarburos líquidos, maderas, lácteos, etc.), dado que los costos variarán dependiendo de la complejidad de la operación.

ALGUNAS ESTRATEGIAS QUE SE UTILIZAN PARA LA FIJACIÓN DE PRECIOS.

Estrategias que se utilizan para la fijación de precios (flete)

En lo que respecta a la fijación de precios que se cargan a los usuarios generadores de carga, los transportistas suelen adoptar de manera estructurada o intuitiva una o una combinación de dos estrategias básicas. La combinación de estrategias considera la búsqueda de un equilibrio entre el costo de la prestación del servicio y el valor del servicio percibido por el usuario. Las estrategias básicas de fijación de precios son:

✓ Estrategia basada en costo

Esta estrategia es un proceso estructurado mediante el cual el transportista establece un precio (flete) basado en el costo de prestar el servicio solicitado, incluyendo sus costos fijos, variables y de administración, más la aplicación de un margen de utilidad. Por ejemplo, si el costo es US\$ 500 y la utilidad aplicable es 10%, entonces el flete será US\$ 550. Esta estrategia se aplica generalmente para productos de baja densidad de valor y en situaciones de gran competencia.

Sin embargo, la estrategia basada en costo tiene algunas dificultades inherentes a su propio proceso de estructuración. En primer lugar, el transportista debe estar en condiciones de identificar y medir de manera aproximada sus costos fijos y variables, pero muchos transportistas no son capaces de medirlos con precisión. En segundo lugar, este enfoque requiere que los costos sean adecuadamente asignados a cada vehículo y a cada embarque. A medida que el número de embarques aumenta, la asignación de los costos fijos se distribuye mejor y el ratio de costo fijo por unidad se hace menor. En el caso contrario, cuando el número de embarques disminuye, este ratio se hace mayor. En la práctica, el proceso de asignación de costos es bastante arbitrario, salvo que sea posible pronosticar de manera exacta el tamaño y cantidad de los embarques.

En la estrategia basada en costos, el precio puede variar en función de dos elementos principales: la distancia y el volumen. A medida que la distancia entre origen y destino aumenta, el precio aumentará. Por otro lado, si el volumen es más grande, se generarán economías de escala y se podrán aplicar descuentos por volumen embarcado.

✓ Estrategia basada en valor

Esta estrategia se fundamenta en cobrar el precio que el mercado puede pagar en función a la demanda existente. Es decir, un precio equivalente al valor del servicio percibido por el usuario en lugar de cobrar tomando como base el costo real de prestar el servicio. Por ejemplo, si un generador de carga percibe que transportar una tonelada de componentes electrónicos es mucho más crítico que transportar una tonelada de algodón, debido a que

la densidad de valor de los electrónicos es mayor, entonces estará dispuesto a pagar por su transporte. Los transportistas tienden a utilizar la estrategia basada en valor del servicio para el transporte de productos de alta densidad de valor o cuando hay limitada competencia en el mercado de transporte.

✓ Estrategia combinada

La estrategia combinada establece el precio de transporte (flete) en un nivel intermedio entre el nivel de costo mínimo de prestar el servicio y el máximo valor que los usuarios perciben que pueden pagar por el servicio. En la práctica, la mayoría de empresas de transporte utiliza esta estrategia combinada de precio intermedio. Los gerentes de logística de los usuarios de servicios de transporte de carga por carretera deben entender el rango de precios y las estrategias alternativas con que cuentan los transportistas para determinar sus fletes, lo que permite a ambas partes negociar apropiadamente.

Referencias de costos de transporte para el Perú

Los factores que afectan el precio del transporte pueden variar por producto específico, por época, por mercado, por coyuntura, por cambios tecnológicos, por oportunidad de negocios y otros aspectos; es importante poder identificar dichos factores, en la medida que sea útil para el usuario y le permita comprender qué debe tener en cuenta durante la evaluación de las cotizaciones que reciben de los transportistas.

En la siguiente figura se muestra una comparación de costos en US\$/ton-km para tres rutas distintas dentro del territorio peruano. Cada una de estas rutas difiere no sólo en la calidad de la vía, sino también en su geografía.

Podemos observar que en la ruta Lima-Cusco se tienen costos superiores (US\$ 0,073/ton-km) frente a los obtenidos en las rutas Lima-Trujillo (US\$ 0,069/ton-km) y Lima-Pucallpa (US\$ 0,052/ton-km). Así mismo, podemos ver que a mayor distancia recorrida, los costos unitarios por tonelada-kilómetro disminuyen ya que este mayor recorrido absorbe los costos fijos generados en el servicio.

COSTOS COMPARATIVOS DE TRANSPORTE PARA TRES RUTAS (US\$/Ton-km)

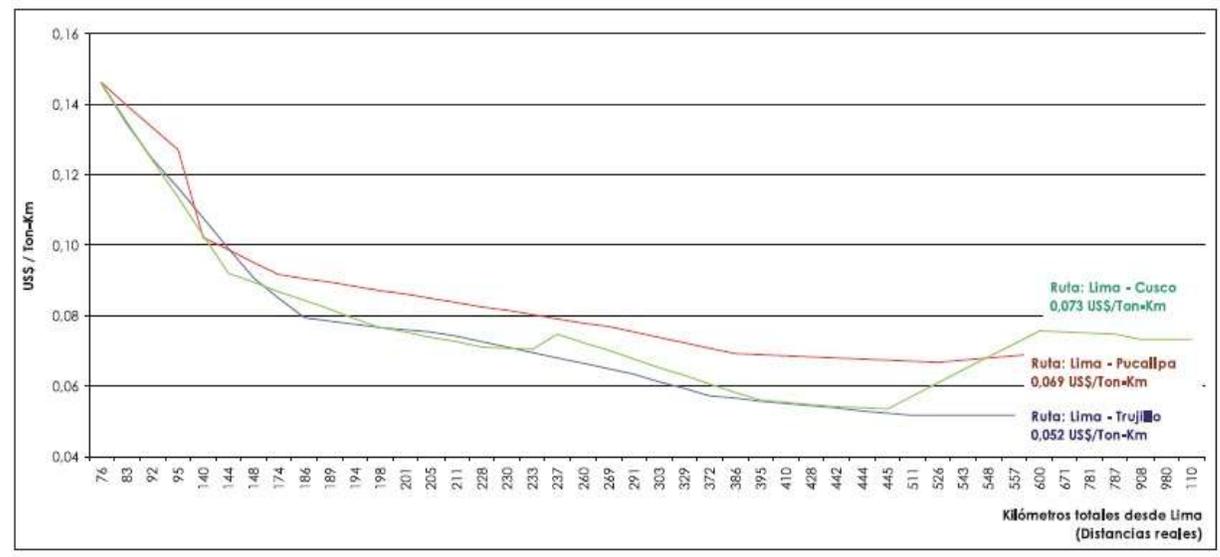


Ilustración 1
FUENTE: DS 010-2011-MTC.

2. VIA MARITIMA

Es la acción de llevar cargas solidas o liquidas por el mar, de un punto geográfico a otro a bordo de un barco u otra clase de embarcaciones con un fin lucrativo.

Aproximadamente el 80% de la superficie de la tierra está cubierta por agua, por lo que es natural que el transporte marítimo sea un factor fundamental para el intercambio de los productos que demandan las diferentes regiones, además de que constituye una vía de comunicación natural.

Las características que este medio de transporte tiene son su gran capacidad de carga y su adaptabilidad para transportar toda clase de productos, de volúmenes y de valores.

Podemos encontrar diversos tipos de buques que se ajustan a las necesidades de carga, como son los que cuentan con bodegas de ventilación o refrigeración, para carga perecedera, granelero, buques tanque, cementeros, que son diseñados para esa clase de mercancías, además que se construyen para varios tipos, como los buques porta contenedores o los que pueden cargar mineral, granel y petróleo o aquellos que pueden llevar un tipo de carga en un sentido de la ruta y cargar otro para el viaje de regreso. El bajo costo, comparado con los otros medios de transporte, particularmente para grandes volúmenes y grandes distancias, hacen de este modo el más idóneo para un alto porcentaje de los productos que se comercian internacionalmente.

El transporte marítimo ofrece diversos tipos de navegación y servicios, de los cuales el usuario utilizará el que más se adapte a sus necesidades y al tipo de volumen de carga. Así tenemos el tráfico de cabotaje, que es aquél que se presta a lo largo de un litoral como un servicio costero y puedes ser nacional, cuando sólo toca puntos del mismo país o internacional, cuando arriba a puertos de dos o más países. Pero en contra, el tráfico de altura es aquél que es interoceánico.

En algunas ocasiones, aun donde el transporte terrestre es una posibilidad, por ejemplo a lo largo de una costa, se prefiere el tráfico marítimo de cabotaje por razones de economía y de volumen.

2.1. CARACTERISTICAS

- ✓ Carácter Internacional

Ya que es prácticamente el único medio económico de transportar grandes volúmenes de mercancías entre puntos distantes geográficamente.

- ✓ Capacidad

Los tonelajes de los buques llegaron hace muchos años a superar el medio millón de toneladas de peso muerto (TPM en español o DWT en ingles) en los grandes petroleros.

- ✓ Flexibilidad

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

- ✓ Competencia

A pesar de las tendencias proteccionistas de algunos países, la mayor parte del tráfico internacional se realiza en régimen de libre competencia según las leyes del mercado de fletes.

- ✓ Versatilidad

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

2.2.VENTAJAS Y DESVENTAJAS

VENTAJAS

- ✓ Mayor capacidad

Permite desarrollar el comercio exterior en gran escala, y por su capacidad mueve el mayor volumen de mercancías en el tráfico internacional.

- ✓ Competitividad

Gracias a su capacidad y a la fuerza motriz que emplea este modo de transporte, se beneficia del mayor volumen, lo que le permite ofrecer tarifas de fletes más baratos que cualquier otro medio de transporte.

- ✓ Flexibilidad

Este modo de transporte ofrece variedad de buques para los distintos tipos de carga general y a granel.

- ✓ Distancias

Es el mejor medio para trasladar grandes volúmenes entre dos puntos alejados geográficamente.

DESVENTAJAS

- ✓ Accesibilidad

Generalmente los puertos marítimos están ubicados en sitios apartados de los lugares de producción y de destino final.

- ✓ Tiempo

La duración promedio de la travesía es mas larga que por aire o por tierra.

- ✓ Congestión portuaria

Es frecuente en países que no cuentan con las instalaciones adecuadas.

2.3. TIPOS DE BUQUES MERCANTES

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

✓ Buques de carga general

Son conocidos por multipropósito. Transportan mercancías diversas, carga general, a granel, contenedores e incluso pueden llevar algún pequeño tanque. Normalmente llevan grúas en el centro para su propia carga y descarga. Hay buques que tienen dispuestas las grúas en los laterales para dejar una cubierta abierta en su totalidad. El buque de carga general está cayendo prácticamente en desuso; se utiliza en algunas regiones de África y países en desarrollo, en los que las estaciones portuarias se han quedado en el tiempo, y no han podido ser actualizadas a la nueva era de los buques porta contenedores.



✓ Buques tanques o “tankers”

Para carga a granel líquida (crudo de petróleo, productos refinados o químicos, gases licuados, etc).

Son los buques de mayor tamaño. Hasta hace muy poco se llegaron a construir petroleros de más de 500.000 TPM. Verdaderos monstruos cúbicos de casi 400 metros de largo (tres campos de fútbol juntos). Hoy día se ha abandonado la idea de construir estos grandes buques. Es más viable construir buques de medio tonelaje por su flexibilidad de transporte y rentabilidad (aun así son los más grandes)



✓ Buques graneleros o “bulk carriers”

Para carga a granel sólida (o sea suelta, sin envasar, minerales y preferentemente cereales).

Suelen tratarse de buques mercantes de gran tamaño (hasta 200.000 TPM). Los graneleros tipo Panamax, como el resto de este tipo de buques, tienen el máximo tamaño permitido para pasar por el Canal de Panamá, con una serie de limitaciones de calado y manga, lo que equivale a 60/70.000 toneladas de peso muerto.



✓ Buques portacontenedores o “containers carriers”

Para transportar los TEU (unidad de medida equivalente a un contenedor de 20 TM) entre los grandes puertos mundiales.

Se trata de una de las familias de buques de mayor tamaño. Los mayores llegan a los 350 metros de eslora con una capacidad para casi 9000 contenedores, aunque aun no han finalizado su crecimiento en tamaño, habiéndose publicado estudios de portacontenedores de hasta 18000 unidades.



✓ Buques de transbordo rodado o “roll-on/roll-off”

Para la carga rodante (automóviles, camiones, tractores, etc).

Sus siglas significan “rodar dentro-rodar fuera”. Transportan únicamente mercancías con ruedas que son cargadas y descargadas mediante vehículos tractores en varias cubiertas comunicadas mediante rampas o ascensores.

Crowley opera el barco Ro-Ro más grande del mundo entre Estados Unidos y Puerto Rico, que lleva camiones, contenedores, coches usados y nuevos, y mercancías en tres plantas. Estos barcos son arrastrados por remolcadores y navegan cuatro veces a la semana desde Jacksonville (Florida) a San Juan (Puerto Rico).



✓ Buques frigoríficos

El barco frigorífico es un buque especializado en el transporte de cargas refrigeradas. Sus bodegas cuentan con equipo de frío y aislación térmica. Actualmente se está cambiando a contenedores adaptadas para llevar cargas refrigeradas o congeladas en los contenedores refeers, que son para este tipo de mercadería, el tipo de buque es comercialmente más apto, dado que lleva todo tipo de cargas incluyendo a la mencionada.



La nacionalidad de los buques depende del pabellón que muestren, debiendo tener un nombre debidamente registrado. Los buques mercantes están inscritos en un registro de naves mercantes que lleva la autoridad competente de cada país. Para que una nave

mercante se haga a la mar necesita que un estado soberano la reconozca y le permita izar su pabellón.

2.4. CONTENEDORES

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

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

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

La unidad de medida del contenedor es el TEU que describe al contener de 20 TM. Se dice por ejemplo que un buque transporta 2500 TEU.

TIPOS DE CONTENEDOR

✓ Estándar

Es el de más frecuente utilización, ideal para transportar mercadería general seca, cerrados herméticamente y sin refrigeración o ventilación.

Contenedor Standard para carga no perecedera (20 pies)

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



Contenedor Standard para carga no perecedera (40 pies)

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



Contenedor High Cube

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

✓ **Open Side (De costado abierto)**

Su mayor característica es que es abierto en uno de sus lados, sus medidas son de 20' o 40'. Se utiliza para cargas de mayores dimensiones en longitud que no se pueden cargar por la puerta del contenedor.

✓ **Open Top (De techo abierto)**

Los contenedores de techo abierto fueron desarrollados para determinadas cargas que no son aptas para ser introducidas por la puerta. Sin techo, la carga es estibada a través del techo. Una lona encerada asegurada por ganchos cubre y protege la carga. El contenedor de techo abierto es construido en dos dimensiones básicas: 20' y 40'.



✓ **Flat Rack (Plataforma)**

Cuando por sus características geométricas, el equipo a transportar no encaja en ninguno de los casos anteriores, se utilizan contenedores abiertos que consisten en plataformas con mamparas abatibles en los testeros.



✓ Tank (Cisternas)

Unidades especialmente diseñadas para transportar carga a granel líquido, como combustibles, productos químicos, lácteos.



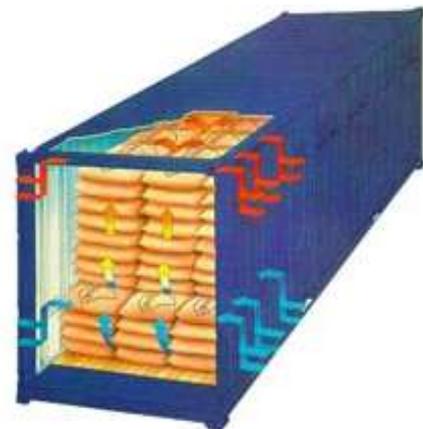
✓ Refrigerados

El contenedor refrigerado, también conocido como reefer, actúa como un refrigerador móvil. La maquinaria usada hoy está actualizada con la última tecnología moderna y puede mantener una temperatura interna estable por semanas con una máxima variación de 0.01 grados Celsius. Estos contenedores reefer pueden controlar temperaturas desde -30°C a $+50^{\circ}\text{C}$.



✓ Ventilados

El contenedor ventilado de 20' fue diseñado para cargas específicas que no pueden sufrir cambios abruptos de temperatura, debido a su nivel de humedad. Con dos juegos de ventiladores a cada lado del contenedor, en el techo y piso y actuando a todo lo largo del contenedor, el aire cálido húmedo fluye a través de los respiraderos del techo mientras el aire fresco fluye al interior a través de los respiraderos inferiores. También, algunas cargas necesitan ser transportadas en contenedores ventilados para evitar la acumulación de gases.



2.5.MODALIDADES DE TRANSPORTE MARITIMO

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

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

❖ Transporte marítimo de línea regular

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



❖ Transporte marítimo en régimen de fletamentos

Es el que se realiza contratando el espacio de carga de un buque, total o parcialmente, para efectuar uno o varios viajes determinados, o bien para utilizarlo por un periodo de tiempo. En el mercado de fletes la relación contractual de transporte entre fletador (cargador que tiene grandes volúmenes de mercancías) y armador fletante (navieros que disponen de buques adecuados) se establece en un documento llamado **póliza de fletamento** (charter party), que coexiste con el Conocimiento de embarque.

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

La contratación de los servicios tiene tres modalidades: fletamento por viaje (trip charter), el fletamento por tiempo (time charter) y el fletamento a caso desnudo (bareboat charter).

✓ **El fletamento por viaje (trip charter)**

Bajo este tipo de fletamento un buque es empleado para uno o diversos viajes consecutivos, entre puertos y fechas establecidas. La persona que alquila el barco es conocida como fletador del viaje, el pago es llamado flete y el contrato es una Póliza de fletamento por viaje.

✓ **Fletamento por tiempo (Time Charter)**

El armador se compromete a situar el buque y su tripulación a disposición del fletador por un espacio de tiempo precisado para ser empleado para el transporte de mercancías y durante el cual este ostentará la explotación libre del buque por su cuenta y únicamente sujetado a ciertas exclusiones que se señalaran en el contrato.

✓ **El fletamento a casco desnudo (Bareboat Charter)**

El arrendador se compromete contra el pago del alquiler, a poner una embarcación determinada, en buen estado de navegabilidad, por un tiempo definido a la disposición del fletador para su explotación marítima. Se podrá decir pues “apta para navegar” sin que no obstante su tripulación no esté incluida y con todo a bordo para hacerse a la mar con seguridad.

2.6.DOCUMENTOS

✓ **Booking Note**

Es un compromiso de reserva de espacio del buque que emite el transportista o porteador con instrucciones respecto al lugar y fecha de recojo de entrega de los contenedores asignados y detalles del transporte internacional contratado.

Se le conoce también como “reserva de bodega” con el fin de asegurar el transporte internacional de la mercancía en la fecha y medio determinado y el pago del flete aun cuando no se cumpla la carga.

✓ **Instrucciones de embarque**

Instrucciones al agente embarcador sobre el medio de transporte a emplearse, la cantidad de cajas a exportarse, el peso bruto y neto, etc.

Información importante para el correcto manipuleo de la carga, evitando así daños durante su transporte

✓ **Conocimiento de embarque o Bill of Lading**

Es el instrumento que acredita el contrato de transporte por vía marítima o fluvial. Lo confecciona la compañía naviera, su agente naviero o el capitán del barco y en él consta el haber recibido la carga a bordo de la nave para ser transportada al puerto que se indicara en el mismo documento.

El B/L cumple una triple función:

1. Es acuse de recibo de la mercadería extendido por la compañía transportista, así como del estado en que se encuentra al momento de la recepción.
2. Es título representativo de la libre disponibilidad y propiedad de la mercadería a bordo y por lo tanto, permite a su tenedor negociarla o reclamarla del portador.

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

Contiene:

- Nombre del barco y del agente naviero
- Consignante o Shipper (persona natural o jurídica que envía las mercancías a un consignatario en el país o hacia el exterior).
- Nombre del consignatario (Persona natural o jurídica a cuyo nombre se encuentra manifestada la mercancía)
- Nombre del notificado (quien debe obtener el endoso del B/L a su favor por parte del consignatario)
- Puerto de carga y descarga con una declaración del puerto de escala, en caso de que exista
- Cantidad de paquetes con la descripción específica de los contenidos: cantidad, calidad y marcaje de los productos
- Tipo de bultos
- Descripción de mercancías
- Pesos
- Medidas
- Número y sello
- Condiciones del flete (si el flete se ha abonado en origen "*freight prepaid*", o si se trata de un flete pagadero en destino "*freight collect*").

BILL OF LADING CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

1. SHIPPER / EXPORTER (Complete name address) Embarcador		3. BOOKING N° (Reserva N°)		3(a) BILL OF LADING N°	
		3(b) DATE (fecha)			
		4. EXPORT REFERENCE (referencias de exportacion)			
5. CONSIGNEE TO (Consignado a)		6. FORWARDING AGENT (agente embarcador)			
7. NOTIFY PARTY (notifíquese a)		8. DOMESTIC ROUTING / EXPORT INSTRUCTIONS (ruta domestica / instrucciones de exportacion)			
9. VESSEL (nave)	10. PLACE OF RECEIPT BY CARRIER (carga recibida en)	11. RELAY POINT (puerto de conexion)	12. POINT AND COUNTRY OF ORIGIN (lugar y pais de origen)		
VOYAGE (viaje)	13. PORT OF LADING (puerto de carga)	14. LOADING PIER (terminal / muelle)	15. TYPE OF MOVE (tipo de movimiento)		
FLAG (bandera)	17. PLACE OF DELIVERY BY CARRIER (lugar de entrega de la carga)	18. ORIGINALS TO BE RELEASED AT (originales para entregarse en)			
PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER contenido segun el embarcador					
19. MARKS AND NUMBERS (marcas y numeros)	20. NUMBERS OF PACKAGES (numero de bultos)	21. DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOOD (descripcion de mercancias)		22. WEIGHT (libras / kilos)	23. MEASUREMENTS (medidas)
FREIGHT CHARGES flete	RATED AS flete basico	PER por	RATE tarifa	TO BE PREPAID IN US DOLLARS pre pagado en dolares	COLLECT IN USD a cobrar en dolares
					OREIGN CURRENCY moneda local
			TOTAL		

IN WITNESS WHERE OF THE CARRIER BY ITS AGENT HAS SIGNED.....ORIGINAL B/L

SIGNATURE..... BY.....
CARRIER

DECLARED VALUE..... BY.....
FOR SHIPPER

2.7. EL FLETE MARITIMO

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

TARIFA DEL FLETE

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

a) Transporte marítimo de “puerto a puerto”

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

b) Transporte marítimo de “puerta a puerta”

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

- Una tarifa de tres partes que incorpora al flete marítimo los gastos de terminal en ambos extremos: flete terrestre (en origen) + flete marítimo + flete terrestre (en destino);
- Una tarifa de cinco partes: flete terrestre (en origen) + gastos de terminal (puerto de embarque) + flete marítimo + gastos de terminal (puerto de descarga) + flete terrestre (en destino).

El usuario tiene la opción de excluir las porciones terrestres, en cuyo caso el porteador no cobra nada por el transporte terrestre. Sin embargo, el porteador controla la movilización por el terminal portuario, por lo que los gastos de terminal no son opcionales.

c) Transporte marítimo de “puerto a puerta”

Se excluyen del flete que cobra el porteador el flete terrestre en origen y los gastos de terminal en el puerto de embarque.

d) Transporte marítimo de “puerta a puerto”

Se excluyen del flete que cobra el porteador los gastos de terminal en el puerto de descarga y el flete terrestre en destino.

2.8. OPERADORES DEL TRANSPORTE MARITIMO

En el transporte internacional intervienen una serie de personas, naturales o jurídicas, siendo los principales los siguientes:

❖ **Transportista: Porteador efectivo y Contractual**

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

❖ **Agencias Generales**

Son intermediarios en el transporte por línea regular y actúan por cuenta del transportista principal (porteador efectivo o contractual) en virtud a un contrato de comisión mercantil.

Se encargan de contratar la carga que los buques de su principal requieren embarcar en los puertos del país, pudiendo designar a las agencias marítimas y/o de estiba en los puertos nacionales donde arriben los buques que su principal. Cuando se trate de una Agencia General de Carga, se encargara además de efectuar la consolidación y/o desconsolidación de las mercancías.

❖ **Agencias marítimas**

Conocidas también como agencias portuarias, son representantes del capitán, de los propietarios, armadores, fletadores, operadores de un buque o de los porteadores efectivos que realizan las gestiones comercial del transporte en cada puerto, tales como los trámites para el movimiento de la carga, operaciones portuarias conexas a las anteriores, emitir firmar y cancelar los conocimientos de embarque y demás documentos pertinentes; y otros servicios encomendados por sus representantes. En tal sentido, dentro del transporte marítimo, estos agentes actúan como Transitorios.

❖ **Empresas de Estiba y Desestiba**

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

❖ **Usuario o “Shipper”**

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

2.9.SERVICIOS MARITIMO-PORTUARIOS

Los servicios marítimo-portuarios que se prestan en las modalidades de operación vigentes para contenedores de carga completa (F.C.L.) son los siguientes:

1) Manipuleo del contenedor vacío:

Desde el lugar de apilamiento en el terminal portuario o un terminal de almacenamiento extra-portuario, y su puesta sobre el vehículo de carga para el recojo de un contenedor vacío, en el caso de carga de exportación; y manipuleo del contenedor vacío desde el vehículo de carga hasta el lugar de apilamiento en el terminal portuario o un terminal de almacenamiento extra-portuario, para la re-entrega del contenedor vacío, en el caso de carga de importación.

Este servicio lo prestan ENAPU, el prestador de servicios que tiene asignada una zona de almacenamiento en el terminal portuario y el terminal de almacenamiento extra-portuario, y consiste en la utilización de un equipo de apilamiento ("stacker" o también montacargas);

2) Transporte del contenedor vacío:

Del lugar de recojo designado por el Porteador al lugar de llenado y **transporte del contenedor lleno** del lugar de llenado al terminal portuario o a un terminal de almacenamiento extra-portuario, en el caso de carga de exportación; y transporte del contenedor lleno del terminal portuario o un terminal de almacenamiento extra-portuario al lugar de vaciado y transporte del contenedor vacío del lugar de vaciado al lugar de re-entrega designado por el Porteador, en el caso de carga de importación.

Este servicio lo puede realizar el Usuario con sus propios camiones o contratarlo con empresas de transporte terrestre, o pueden prestarlo el Porteador, sus agentes, el terminal de almacenamiento extra-portuario o el agente de aduana, principalmente sub-contratando a las empresas de transporte terrestre.

3) Llenado del contenedor:

Que puede hacerse en el local del Usuario (fábrica, almacén, etc.) directamente sobre la plataforma del vehículo de carga o, si el Usuario utiliza el terminal portuario o un terminal de almacenamiento extra-portuario, en el piso y posterior manipuleo del contenedor lleno hasta el lugar de apilamiento o puesta sobre el vehículo de carga, en el caso de carga de exportación; y vaciado del contenedor, que puede hacerse en el local del Usuario (fábrica, almacén, etc.) directamente desde la plataforma del vehículo de carga o, si el Usuario utiliza el terminal portuario o un terminal de almacenamiento extra-portuario, en el piso y posterior manipuleo del contenedor vacío hasta el lugar de apilamiento o puesta sobre el vehículo de carga, en el caso de carga de importación.

Este servicio usualmente lo realiza el Usuario con su propio personal y equipos cuando el llenado/vaciado se hace en su propio local. Si el Usuario opta por ingresar la carga suelta a un terminal de almacenamiento extra-portuario para realizar allí el llenado del contenedor, en el caso de carga de exportación; o realizar el vaciado del contenedor y de allí retirar la carga suelta, en el caso de carga de importación, también podría proporcionar el personal o contratar el servicio con el terminal de almacenamiento extra-

portuario o el agente de aduana. Pero si el Usuario decide ingresar la carga suelta al terminal portuario para realizar allí el llenado del contenedor, en el caso de carga de exportación; o realizar el vaciado del contenedor en el terminal portuario y de allí retirar la carga suelta, en el caso de carga de importación, por Ley N° 27866 Ley del Trabajo Portuario (y su Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 003-2003-TR) esto deben hacerlo los trabajadores portuarios y éstos sólo pueden ser contratados por Empresas o Cooperativas de Estiba y Desestiba (sin embargo, éstas pueden ser subcontratadas por otros prestadores de servicios);

4) Manipuleo del contenedor lleno en zonas de almacenamiento del terminal portuario:

Del vehículo de carga al lugar de apilamiento, y posteriormente desde el lugar de apilamiento para su entrega al equipo de tracción que lo trasladará al costado del buque o a la zona de "pre-stacking", en el caso de carga de exportación; y del equipo de tracción que ha trasladado un contenedor lleno que ha sido descargado, del costado del buque o la zona de "pre-stacking" al lugar de apilamiento, y posteriormente desde el lugar de apilamiento y su puesta sobre el vehículo de carga, en el caso de carga de importación.

Este servicio lo prestan ENAPU o el prestador de servicios que tiene asignada una zona de almacenamiento en el terminal portuario, y consiste en la utilización de un equipo de apilamiento ("stacker").

5) Manipuleo del contenedor lleno en el terminal de almacenamiento extra-portuario:

Del vehículo de carga al lugar de apilamiento, y posteriormente desde el lugar de apilamiento para su entrega al vehículo de carga que lo trasladará al costado del buque o a la zona de "pre-stacking", en el caso de carga de exportación; y del vehículo de carga que ha trasladado un contenedor lleno que ha sido descargado del costado del buque o la zona de "pre-stacking" al lugar de apilamiento, y posteriormente desde el lugar de apilamiento y su puesta sobre el vehículo de carga, en el caso de carga de importación. Este servicio lo presta el terminal de almacenamiento extra-portuario, y consiste en la utilización de un equipo de apilamiento ("stacker").

6) Transferencia del contenedor lleno:

Desde zonas de almacenamiento del terminal portuario hasta el costado del buque o la zona de "pre-stacking", en el caso de carga de exportación; y desde el costado del buque o la zona de "pre-stacking" hasta zonas de almacenamiento del terminal portuario, en el caso de carga de importación. Este servicio lo prestan ENAPU o el prestador de servicios que tiene asignada una zona de almacenamiento en el terminal portuario, y consiste en la utilización de un equipo de tracción (acarreador de contenedores, "terminal truck" o, eventualmente).

7) Transporte del contenedor lleno del terminal de almacenamiento extra-portuario:

Al terminal portuario hasta el costado del buque o la zona de "pre-stacking", en el caso de carga de exportación; y viceversa en el caso de carga de importación.

Este servicio lo puede realizar el Usuario con sus propios camiones o contratarlo con empresas de transporte terrestre, o pueden prestarlo el Porteador, sus agentes, el terminal de almacenamiento extra-portuario o el agente de aduana, principalmente sub-contratando a las empresas de transporte terrestre.

8) Independientemente de la alternativa utilizada, (embarque/descarga directos e indirectos vía zonas de almacenamiento del terminal portuario o terminal de almacenamiento extra-portuario), si la recepción/entrega del contenedor lleno se hace en un lugar de tránsito en el muelle (zona de "pre-stacking"), habrá un **manipuleo del contenedor lleno en el muelle**, del vehículo de carga o equipo de tracción a la zona de "pre-stacking", y posterior movilización hasta el costado del buque para su embarque, en el caso de carga de exportación; y movilización del contenedor lleno que ha sido descargado del costado del buque a la zona de "pre-stacking", y posterior manipuleo en el muelle desde la zona de "pre-stacking" y su puesta sobre el vehículo de carga o equipo de tracción, en el caso de carga de importación.

Este servicio lo presta el agente marítimo, y consiste en la utilización de un equipo de apilamiento ("stacker");

9) Embarque/estiba del contenedor lleno en el buque:

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

Según nuestra legislación portuaria, esto deben hacerlo los trabajadores portuarios y estos solo pueden ser contratados por empresas o cooperativas de estiba y desestiba

10) Servicio de grúas pórtico en el muelle:

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

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

Este servicio es prestado por ENAPU en el puerto del Callao, en las zonas de "prestacking" desde los lugares de apilamiento al realizar el embarque, o hacia estos lugares cuando se realiza la descarga. Las operaciones de estiba y desestiba así como la transferencia y manipuleo, constituyen operaciones complementarias al servicio que se brinda con las grúas pórtico.

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

a. Descarga

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

b. Embarque

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

2.10. PUERTOS MARITIMOS

PRINCIPALES PUERTOS MARÍTIMOS DEL MUNDO - 2011

Es interesante revisar cómo el peso del tráfico por mar se ha trasladado principalmente a Oriente, quedando apenas un par de puertos en Europa y algunos estadounidenses (vinculados al tráfico del petróleo) como destacados dentro de los puertos más importantes en términos comerciales.

Esta es una lista de los puertos más transitados del mundo por el número total de contenedores de veinte pies (TEUs), equivalente a unidades transportadas a través del puerto.

RANK	PORT, COUNTRY	VOLUME 2009 (MILLION-TEUS)	VOLUME 2010 (MILLION-TEUS)	WEBSITE
1	Shanghai, China	25.00	29.07	www.portshanghai.com.cn
2	Singapore, Singapore	25.86	28.43	www.singaporepsa.com , www.jp.com.sg
3	Hong Kong, China	21.04	23.70	www.mardep.gov.hk
4	Shenzhen, China	18.25	22.51	www.szport.net
5	Busan, South Korea	11.98	14.19	www.busanpa.com
6	Ningbo-Zhoushan, China	10.50	13.14	www.nb-zsport.gov.cn
7	Guangzhou Harbor, China	11.20	12.55	www.gzport.com , www.gnict.com

8	Qingdao, China	10.26	12.01	www.qdport.com , www.qqct.net
9	Dubai, United Arab Emirates	11.10	11.60	www.dpworld.ae , www.dpworld.com
10	Rotterdam, Netherlands	9.74	11.14	www.portofrotterdam.com
11	Tianjin, China	8.70	10.08	www.ptacn.com
12	Kaohsiung, Taiwan, China	8.58	9.18	www.khb.gov.tw
13	Port Kelang, Malaysia	7.31	8.87	www.pka.gov.my , www.westports.com.my
14	Antwerp, Belgium	7.31	8.47	www.portofantwerp.com
15	Hamburg, Germany	7.01	7.91	www.hafen-hamburg.de
16	Tanjung Pelepas, Malaysia	6.00	6.54	www.ptp.com.my
17	Los Angeles, U.S.A	6.75	6.50	www.portoflosangeles.org
18	Long Beach, U.S.A.	5.07	6.26	www.polb.com

PRINCIPALES PUERTOS PERUANOS - 2011

N°	Puerto	Ciudad	TEU	Toneladas de carga
1	Callao	Lima	1'616'165	26 millones
2	Matarani	Arequipa	21'453	3.2 millones
3	Salaverry	La Libertad	-	2.1 millones
4	General San Martin	Pisco	115	1.5 millones
5	Paíta	Piura	153'653	1.4 millones
6	Chimbote	Ancash	-	588 mil
7	Ilo	Moquegua	13'244	469 mil
8	Iquitos	Iquitos	80	349 mil

Fuente: Autoridad Portuaria Nacional (APN)

2.11. RECOMENDACIONES

- ✓ Identificar en el contrato compra-venta internacional quien es responsable de contratar el transporte marítimo con el porteador y los demás servicios marítimo-portuarios.
- ✓ Informarse debidamente. Para ello, el usuario puede visitar las páginas web de los prestadores de servicios (porteadores, ENAPU, terminales de almacenamiento extra-portuario, agentes marítimos, etc.) o hablar directamente con aquellos prestadores de servicios con los que tiene mayor movimiento, para mantenerse actualizado sobre servicios y tarifas.
- ✓ En el caso de términos que resulten poco conocidos o ambiguos, solicitar al prestador de servicios una descripción por escrito del término en cuestión.

3. VÍA AÉREA

En el año 1918 se iniciaron en los Estados Unidos los primeros vuelos internos para transportar correo aéreo. Este significativo hecho se considera como el precursor de los servicios de transporte de carga por avión, el miembro más joven de la familia de los transportes. Hacia 1919 se llevó a cabo por primera vez el transporte internacional de carga entre París y Londres, y en la década de los 20's varias empresas aéreas impulsaron la expansión aérea y fomentaron la creación de rutas comerciales.



El servicio de transporte aéreo; según el ámbito territorial donde se desarrolle se clasifica en nacional o internacional. Se entiende por servicio de transporte aéreo nacional, el realizado entre dos o más puntos del territorio en este caso nos remitimos al peruano. Se entiende por servicio de transporte aéreo internacional, el realizado entre el territorio peruano y el de un Estado extranjero o entre dos puntos del territorio peruano cuando exista una o más escalas intermedias en el territorio de un Estado extranjero.

Pero si nos referimos al transporte aéreo internacional de carga pues es el transporte de aquella actividad que permite el traslado de mercancías de un país a otro, utilizando un medio de transporte denominado aeronave, ya sea para recorrer largas distancias o para efectuar vuelos en el menor tiempo posible; manteniendo las correspondientes condiciones de seguridad.



En la actualidad no existe prácticamente ninguna limitante para el envío de carga a cualquier parte del mundo. Muchos de los productos que se transportan por este medio son sensibles a las condiciones estacionales.

La ropa y el calzado viajan por avión desde los centros mundiales de la moda hasta los más alejados lugares del mundo. Si no llegan con prontitud a su destino pueden estar fuera de moda y la pérdida de la demanda puede provocar fuertes pérdidas económicas al tener que rematar la mercancía a precios mucho más bajos.

Muchas empresas florecientes de importación y exportación dependen del transporte aéreo por su principal ventaja; la rapidez o velocidad de desplazamiento. Sin embargo, no se debe omitir el ahorro en empaque y embalaje; los costos de almacenaje, las primas de los seguros, el tiempo de tránsito y el manejo de la carga. El transporte aéreo es actualmente un pilar muy fuerte de las economías en todo el mundo y el volumen de carga transportada por avión, expresado en toneladas y comparado con el total mundial

transportado por cualquier vía, indica que una pequeñísima parte se manejó por avión; pero si consideramos el valor de los productos transportados, la cifra es sorprendente, ya que supera el 30% del valor total mundial.

La Mercadería especialmente apta para el Transporte Aéreo son:

- Animales Vivos.
- Joyas.
- Mercadería Perecedera.
- Productos voluminosos
- Productos Químicos y Farmacéuticos.
- Productos Electrónicos, de Computación y Telecomunicaciones.
- Productos de Alto Valor Agregado.
- Productos Delicados que deben ser transportados con sumo cuidado.

El Perú cuenta además de los aeropuertos gestionados por empresas privadas (que son los que se encuentran en concesión), con aeropuertos que son utilizados por el Ministerio de Defensa del Perú, especialmente por las fuerzas armadas.

3.1. Características del transporte internacional por vía aérea

✓ **Rapidez**

Es el medio de transporte más veloz existente por lo que se adapta a un proceso logístico ideal.

✓ **Seguridad**

Es el medio de transporte más seguro de los existentes unidos en gran medida de transporte ferroviario teniendo unos índices de seguridad muy altos.

✓ **Flexibilidad**

Hay una gran diversidad de aviones adaptados al tipo de transporte a realizar.

✓ **Control de seguimiento**

Los sistemas de control electrónicos, al igual que en los demás sistemas de transporte, permiten un seguimiento exhaustivo del punto exacto de localización de la mercancía en cada momento.

3.2. VENTAJAS Y DESVENTAJAS

VENTAJAS

- ✓ Rapidez para mercancías urgentes, perecibles y de elevado valor unitario,
- ✓ La facilidad de control y seguimiento,
- ✓ La seguridad,
- ✓ La reserva de espacio,
- ✓ la facilidad de transbordo y la internacionalidad en la utilización del espacio aéreo de unos países por otro, logrando recorrer largas distancias en tiempos cortos.
- ✓ La aceptación de la mercancía para su transporte aéreo depende fundamentalmente de sus características y del tipo de avión en que se desea transportarla (mixto, carguero, convertible).
- ✓ Las mercancías cuya aceptación está limitada se denominan mercancías de trato diferenciado y están constituidas por seguridad del avión y de las personas, por tamaño o fragilidad y por su naturaleza (peligrosa, perecibles, restos humanos, animales vivos etc.).

DESVENTAJAS

- ✓ La utilización del transporte aéreo se encuentra limitado por la necesidad de contar con grandes infraestructuras modernas y seguras,
- ✓ Elevado costo tarifario en comparación con otras vías de transportes.
- ✓ El avión no está en capacidad de competir con los demás medios de transporte por razón del volumen y peso.
- ✓ No es el mejor medio de transporte para cargar o transportar líquidos, minerales petróleo entre otros.
- ✓ Afectado por fenómenos meteorológicos.

3.3. TIPOS DE AVIONES

✓ MIXTOS

Transportan pasajeros y carga.

BOEI NG 737

Longitud	33.40 m
Altura	11.15 m
Velocidad	795 km/h
Capacidad de carga	1,000-1,500 kg



AIRBUS A320-200/ A340-200

Longitud	37.57 m
Altura	11.68 m
Velocidad	830 km/h
Capacidad de carga	1,500-2,000 kg



Longitud	59.39 m
Altura	16.79 m
Velocidad	890 km/h
Capacidad de carga	20,000 kg

BOEING 747-200SF

Longitud	68.80 m
Altura	18.22 m
Velocidad	920 km/h
Capacidad de carga	100,000 kg



✓ **DE CARGA**

Transportan únicamente carga.

BOEING 747- 400

Longitud	70.67 m
Altura	18.34 m
Velocidad	930 km/h
Capacidad de carga	112,630 kg

AN-124-100 / AN-124-100M-150

Longitud	60m
Altura	16m
Velocidad	850 km/h
Capacidad de carga	120,000kg



Longitud	64.5m
Altura	16m
Velocidad	865 km/h
Capacidad de carga	150,000kg

✓ **SUPERTRANSPORTES**

Transportan carga con excesos de dimensiones.

A300-600ST

Longitud	56.16m
Altura	17.24m
Velocidad	820 km/h
Capacidad de carga	47,000kg



AN-225 Mriya

Longitud	84m
Altura	18.1m
Velocidad	850 km/h
Capacidad de carga	250,000kg



3.4.DOCUMENTOS

❖ Documentación requerida por la Aduana Peruana.

- ✓ DUA (Declaración Única de Aduanas)
- ✓ **Contrato de Transporte aéreo**

El contrato de transporte aéreo de carga internacional es aquel acuerdo celebrado entre el usuario de la mercancía y una aerolínea, en virtud del cual la aerolínea se obliga a efectuar el traslado de la mercancía del usuario de un país a otro, entregándola a su respectivo destinatario.

El contrato de transporte aéreo comprende la aceptación de la carga en un terminal de carga de la aerolínea en el lugar de salida, el traslado físico de la carga, las escalas realizadas por el vuelo durante su viaje, así como la entrega de la carga al destinatario en un terminal de carga ubicado en el país de destino.

✓ **AWB (Air way bill) / Documento de Transporte Aéreo**

La carta de porte es el documento que acredita el contrato de transporte aéreo internacional, debiendo consignarse expresamente dicho transporte, además de los siguientes datos:

- a) Expedidor o exportador.
- b) Nombre del destinatario.
- c) Número de vuelo y destino.
- d) Aeropuerto de salida y de llegada.
- e) Detalles de la carga: peso, volumen, cantidad, tarifa y descripción.
- f) Indicación de que si el flete es pagadero en origen o en destino.
- g) Importe del flete.
- h) Número de guía aérea.
- i) Fecha de emisión.

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

- Se trata de un Comprobante de recepción de las mercancías
- Contiene la Lista de embarque, en la que se relacionan todos los documentos que acompañan el embarque y se anotan las instrucciones especiales del usuario.
- Se trata de la Factura por el flete y los cargos cobrados por la aerolínea.
- Es un Documento comercial requerido para los despachos aduaneros.
- Es un Documento comercial requerido por el cobro de la carta de crédito o cobranzas documentarias.

- Sirve para acreditar la expedición directa de la mercancía y, de ese modo, cumplir las normas de origen para acogerse a las preferencias arancelarias.

ESTRUCTURA DE LA CARTA DE PORTE AÉREO

La Carta Porte Aéreo comprende una serie de formularios de colores verde, rosado, azul y amarillo, cada uno numerados con el mismo contenido y se distribuyen a los demás operadores que participan en el transporte aéreo de la siguiente manera:

El “original 1 (de color verde)” es para la aerolínea que emite la guía aérea.

El “original 2 (de color rosado)” es para el consignatario.

El “original 3 (de color azul)” es para el expedidor.

La “copia 4 (de color amarillo)” es la certificación de entrega de la carga al consignatario.

Adicionalmente, existen copias de color blanco requeridas para el transporte. Es imprescindible que todas las copias sean claramente legibles. El usuario es responsable de la corrección de la totalidad de los datos.

Guía Aérea: Es el documento equivalente al Conocimiento de Embarque (transporte marítimo) y a la Carta de Porte (transporte carretero o ferroviario) a través del cual se instrumenta el contrato de transporte de mercaderías por vía aérea. Fija las condiciones pactadas para el traslado de la carga y sirve de prueba sobre su recepción física por el transportador.

Este documento se emite con carácter “no negociable”, es decir, que su tenencia no acredita la propiedad de la mercadería; solo tendrá derecho a disponerla quien conste como remitente de la misma. Asimismo, no se entregara la Guía Aérea sino a quien figure como destinatario en el casillero correspondiente.

Permiso de mercancías restringidas si es necesario, esto es de acuerdo con la clase de mercancía, por ejemplo: medicina, alimentos, animales vivos, etc.

La lista de empaque: Juega un papel importante, se requiere un mínimo de Tres. Documento que detalla el contenido de los bultos a transportar, donde se indica las características referentes a pesos, medidas, unidades y descripción de los contenidos.

❖ **Documentos exigidos según el lugar de destino**

- Certificado de Origen

❖ **Documentos exigidos según el tipo de producto.**

- Registro Sanitario
- Certificado Fitosanitario
- Certificado Zoo-Sanitario

3.5.FIJACIÓN DE LA TARIFA DEL FLETE

El flete aéreo es el precio que paga el usuario por el transporte de las mercancías por vía aérea y en aeronave desde un aeropuerto de origen hasta otro lugar de destino, cubriendo sólo el vuelo de la aeronave.

Los demás costos incurridos por cuenta del usuario en virtud del contrato de transporte aéreo hasta que la carga se coloque en la bodega de la aeronave en el aeropuerto de origen o desde que se retire de ésta en el aeropuerto de destino, se cobran adicionalmente la aerolínea, sus agentes o por los propios prestadores de servicios aeroportuarios (agente de carga, terminal, etc.) ya sea en la propia Carta Porte Aéreo o por separado.

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

El flete aéreo se determina de la siguiente manera:

Cuando el usuario lleva su carga directamente a la aerolínea, la aerolínea determina el flete aéreo. Cuando el usuario recurre a un agente de carga para embarcar su carga, será dicho el agente de carga el encargado de liquidar el flete.

El cálculo del flete aéreo puede efectuarse según el peso bruto del embarque o bien por el volumen del mismo.

Si el cálculo se efectúa por peso, se deberá redondear el peso bruto al kilo o medio kilo superior.

Por ejemplo, si el peso del embarque fuera 12,1 kg, 12,2 kg, 12,3 kg, o 12,4 kg, se calculará el flete en base a 12,5 kg. Del mismo modo, si el peso del embarque fuera 12,6 kg, 12,7 kg, 12,8 kg, o 12,9 kg, se calculará el flete en base a 13,0 kg.

Para embarques muy voluminosos, se ha establecido una relación máxima entre el peso y el volumen de un embarque. El factor utilizado es de 6.000 centímetros cúbicos por kilo. Si el embarque sobrepasa este máximo, entonces el cálculo del flete deberá hacerse según el volumen del mismo.

La fórmula es:

“Peso volumen” = Largo x ancho x alto del embarque (cm)/ Factor 6.000 cm³.

Por ejemplo:

Si un embarque pesa 20,9 kg, y tiene un largo de 60 cm, un ancho de 60 cm y un alto de 119 cm, el cálculo del flete será el siguiente: 60 cm x 60 cm x 119 cm: 6.000 cm³ = Peso volumen 71,4 kg. Comparando el peso volumen (71,4 kg) con el peso bruto (20,9 kg), notamos que el peso volumen es mayor y, por lo tanto, deberá considerarse para el cálculo del flete. Previamente, debe redondearse el peso volumen al medio kilo superior: 71,5 kg, que será multiplicado por el flete aéreo unitario aplicable al embarque.

**3.6.PRINCIPALES AEROPUERTOS
LATINOAMERICANOS**

AEROPUERTOS.-----FRECUENCIAS

Mexico City Benito Juárez Int'l apt	13 272
Sau Paulo Congohas Apt	7843
Bogota- El Dorado Int	5.896
Sao Paulo – Guarulhos Intl Apt	5.027
Guadalajara – Miguel Hidalgo	4.023
Caracas – Simon Bolivar – Maiquetia	3.923
Rio de Janeiro- Antonio Carlos Jobim – Intl	3.877
Brasilia – International	3.623
Monterrey General Mariano Escobedo Apt	3.471
Cancun	2.679
Lima – Jorge Chavez	2.592
Santiago – Arturo Merino Benitez	2.552

FUENTE: <http://www.aviacioncivil.com.ve/principales-aeropuertos-de-latinoamerica>

A NIVEL MUNDIA

55 AEROPUERTOS MÁS IMPORTANTES DEL MUNDO PASAJEROS, MOVIMIENTOS Y CARGA MARZO 2011 A MARZO 2012

No.	Aeropuerto	Código	Pasajeros	No.	Aeropuerto	Código	Movimientos	No.	Aeropuerto	Código	Carga (toneladas)
1	Atlanta, EUA	ATL	93,575,299	1	Atlanta, EUA	ATL	929,306	1	Hong Kong, China	HKG	3,954,491
2	Beijing, China	PEK	79,425,739	2	Chicago, EUA	ORD	877,775	2	Memphis, EUA	MEM	3,948,132
3	Londres, Inglaterra	LHR	70,099,266	3	Dallas/FT Worth, EUA	DFW	646,165	3	Shanghái, China	PVG	3,051,799
4	Chicago, EUA	ORD	67,492,388	4	Denver, EUA	DEN	622,906	4	Anchorage, EUA	ANC	2,602,201
5	Tokio, Japón	HND	63,446,998	5	Los Ángeles, EUA	LAX	611,103	5	Seúl Incheon, Corea del Sur	ICN	2,499,405
6	Los Ángeles, EUA	LAX	62,747,777	6	Charlotte, EUA	CLT	543,429	6	Dubái, Emiratos Árabes Unidos	DXB	2,272,303
7	París, Francia	CDG	61,532,701	7	Beijing, China	PEK	539,444	7	Louisville, EUA	SDF	2,175,173
8	Dallas/FT Worth, EUA	DFW	58,327,154	8	Las Vegas, EUA	LAS	534,829	8	Frankfurt, Alemania	FRA	2,150,503
9	Frankfurt, Alemania	FRA	56,851,400	9	Houston, EUA	IAH	529,211	9	París, Francia	CDG	2,042,400
10	Hong Kong, China	HKG	54,473,772	10	París, Francia	CDG	511,728	10	Tokio Narita, Japón	NRT	1,976,697
11	Yakarta, Indonesia	CGK	52,960,542	11	Frankfurt, Alemania	FRA	485,240	11	Singapur, Singapur	SIN	1,902,568
12	Dubái, Emiratos Árabes Unidos	DXB	52,951,738	12	Londres, Inglaterra	LHR	480,948	12	Miami, EUA	MIA	1,854,668
13	Denver, EUA	DEN	52,872,679	13	Phoenix, EUA	PHX	462,239	13	Los Ángeles, EUA	LAX	1,705,646
14	Ámsterdam, Holanda	AMS	50,389,421	14	Philadelphia, EUA	PHL	448,920	14	Beijing, China	PEK	1,629,401
15	Bangkok, Tailandia	BKK	49,656,388	15	Detroit, EUA	DTW	440,678	15	Taipéi, Taiwan	TPE	1,590,778
16	Madrid, España	MAD	48,810,517	16	Ámsterdam, Holanda	AMS	440,542	16	Chicago, EUA	ORD	1,581,308
17	Nueva York, EUA	JFK	48,284,473	17	Minneapolis/ST Paul, EUA	MSP	431,944	17	Londres, Inglaterra	LHR	1,565,923
18	Singapur, Singapur	SIN	47,950,582	18	Toronto, Canadá	YYZ	430,515	18	Ámsterdam, Holanda	AMS	1,539,300
19	Guangzhou, China	CAN	46,157,206	19	Madrid, España	MAD	418,727	19	Bangkok, Tailandia	BKK	1,346,821
20	Shanghái, China	PVG	42,473,502	20	Newark, EUA	EWR	410,554	20	Nueva York, EUA	JFK	1,317,100
21	San Francisco, EUA	SFO	41,986,038	21	San Francisco, EUA	SFO	409,954	21	Guangzhou, China	CAN	1,194,032
22	Las Vegas, EUA	LAS	41,772,110	22	Múnich, Alemania	MUC	408,009	22	Indianápolis, EUA	IND	918,514
23	Phoenix, EUA	PHX	40,772,833	23	Nueva York, EUA	JFK	407,704	23	Tokio, Japón	HND	882,619
24	Houston, EUA	IAH	40,415,822	24	Miami, EUA	MIA	398,151	24	Mumbai, India	BOM	870,320
25	Charlotte, EUA	CLT	39,634,184	25	Tokio, Japón	HND	384,716	25	Shenzhen, China	SZX	824,696
26	Miami, EUA	MIA	39,200,870	26	Boston, EUA	BOS	371,130	26	Newark, EUA	EWR	786,347
27	Estambul, Turquía	IST	38,992,077	27	Fort Lauderdale, EUA	FLL	365,655	27	Leipzig, Alemania	LEJ	768,363

FUENTE:

<http://www.aicm.com.mx/acercadelaicm/archivos/files/TOP50/TOP50Mundo.pdf>

A NIVEL NACIONAL

Entre los principales aeropuertos del Perú encontramos:

- Aeropuerto Internacional Jorge Chávez - Callao/Lima, Lima Metropolitana.
- (*)Aeropuerto Internacional Crnl. FAP. Francisco Secada Vigneta - Iquitos, Loreto.
- (*)Aeropuerto Internacional Crnl. FAP. Carlos Ciriani Santa Rosa - San Pedro de Tacna, Tacna.
- Aeropuerto Internacional Alfredo Rodríguez Ballón - Arequipa, Arequipa.
- (#)Aeropuerto Internacional Cap. FAP. José Abelardo Quiñones –Chiclayo, Lambayeque.
- Aeropuerto Internacional Cap. FAP. David Abensur Rengifo - Pucallpa, Ucayali.
- Aeropuerto Internacional Cap. FAP. Victor Montes Arias – San Miguel de Piura/Talara, Piura.
- (*) Aeropuerto Internacional Alejandro Velasco Astete - Cusco, Cusco.
- Aeropuerto Internacional Cap. FAP Carlos Martínez de Pinillos - Trujillo, La Libertad.
- Aeropuerto Internacional Inca Manco Capac - San Carlos de Puno/Juliaca, Puno.
- Aeropuerto Internacional Padre Jose de Adalmiz - Puerto Maldonado, Madre de Dios.
- (*)Aeropuerto Cap. FAP. Pedro Canga Rodriguez - Tumbes, Tumbes.
- Aeropuerto Mayor FAP Armando Revoredo - Cajamarca, Cajamarca.

(#) Aeropuertos utilizados de manera accesoria al Aeropuerto de Lima.

() Aeropuertos declarados “cielos abiertos”.*

3.7. SERVICIOS DEL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL DE CARGA

Los conceptos por los servicios aeroportuarios que se prestan en las modalidades de operación vigentes, que son adicionales al flete aéreo y sus recargos, varían según el tipo de carga (general, perecibles, peligrosa, valorada, etc.), y son los siguientes:

- a) **Transporte terrestre de la carga**, conocido como el “flete interno” por tratarse de un traslado desde el local de exportador hacia el terminal o desde éste lugar hasta el local del destinatario de la carga. La tarifa se cotiza por ruta y tipo de vehículo de transporte que, a su vez, depende del tipo y peso de la carga (suelen establecerse rangos de peso).
- b) **Estiba**. Consiste en la movilización de la carga desde el vehículo de transporte hasta su ubicación en el terminal para su posterior exportación; y la movilización de la carga desde el terminal hasta el vehículo de transporte, en el caso de importación. La tarifa se aplica por kilo bruto de carga (suelen establecerse niveles por rangos de peso con un cobro mínimo). Es cobrada directamente por el terminal designado por la aerolínea al usuario, sólo en el caso de importación.
- c) **Almacenaje**. Es el cobro por concepto de uso de instalaciones del terminal para el procesamiento de la carga, incluyendo la custodia de la carga en abandono, inmovilizada, en comiso y cualquier otra figura ordenada por las autoridades gubernamentales. El terminal cobra este servicio directamente al usuario a la entrega de la carga luego de realizado el trámite de nacionalización, en el caso de importación. La tarifa se aplica según el peso de la carga y el número de días de permanencia de la misma en el terminal (suelen establecerse niveles por rangos de peso y rango de días). Suelen otorgarse plazos libres de pago de horas desde que la aeronave abre la bodega hasta que el usuario se acerca a retirar la carga.
- d) **Control y Manejo de carga**. Se denomina así al cobro que se realiza por el procesamiento de la carga que incluye el manejo de los Elementos Unitarios de Carga (ULD), clasificación de la carga según tipo de guía, tipo de carga, según destino y según condición, distribución de los lotes a las balanzas, el pesaje y marcado (tizado) de la carga y verificación de los bultos (tarja) para la emisión de documentos y transmisión electrónica al sistema de la Aduana. Incluye el traslado de la carga en Elementos Unitarios de Carga (ULD) desde el terminal hasta la zona de transferencia de carga (“zona negra”) en el aeropuerto, en el caso de exportación; y viceversa, en el caso de importación. La tarifa se aplica por kilo bruto de carga y este concepto lo cobra la aerolínea al usuario, en el caso de exportación; y lo cobra directamente el terminal designado por la aerolínea al usuario, en el caso de importación.
- e) **Desconsolidación**. Se denomina así al cobro por la tarja y desglose de las guías hijas amparadas por una guía madre o máster, en el caso de importación. Cuando el servicio de des consolidación se realiza con la tarja inicial, se considera en el rubro Control y anejo de carga, pero cuando se realiza posteriormente, a solicitud del agente de carga que actúe como

intermediario, se convierte en un servicio adicional. Su cobro se aplica por kilo bruto de carga y es cobrada directamente por el terminal designado por la aerolínea al usuario, en el caso de importación.

- f) **Manipuleo o descarga.** Es el cobro por concepto de uso de las instalaciones aeroportuarias que cobra el operador aeroportuario a la carga que se traslada hasta el costado de la aeronave, en el caso de exportación; o viceversa en el caso de importación. El usuario no paga directamente la tarifa al operador aeroportuario, sino a través de la aerolínea o las empresas especializadas aeroportuarias. Este concepto lo cobra la aerolínea o el agente de carga que actúe como intermediario al usuario, en el caso de exportación; y lo cobra directamente el terminal al usuario, en el caso de importación. La tarifa se conoce como UA (Uso de aeropuerto) y la determina OSITRAN. Se aplica a cada kilo bruto de carga que entra o sale del aeropuerto y varía dependiendo si es el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez o un aeropuerto regional, y si es carga internacional o carga nacional (cabe precisar que la carga en tránsito sólo paga una vez).
- g) **Corte de guía (AWB Fee).** Es un cobro realizado por llenar los datos en la guía aérea, pero también se incluye en este concepto la preparación de los documentos pertinentes al embarque de la carga (manifiesto de carga), el control de la documentación que debe adjuntarse a la guía aérea y la transmisión de los detalles del embarque la Aduana de nuestro país y a la del país de destino, en el caso de exportación. El cobro se aplica por cada Carta Porte, independiente del peso declarado en ésta; y varía según la aerolínea, y según el agente de carga.
- h) **Handling.** Es el cobro que se realiza para cubrir los gastos administrativos del aviso de llegada, revisión y endose de las guías aéreas para su entrega al usuario o su representante, así como por cobrar el flete en los casos de embarques que lleguen al cobro ("collect"), en el caso de importación. El cobro se aplica por guía aérea, independiente del peso declarado en ésta; y la aerolínea cobra por guía aérea endosada al usuario o su representante. En el caso de embarques consolidados, el agente de carga cobra por cada guía endosada al usuario.

3.8. TIPOS DE CARGA

- a).- **CARGA GENERAL:** Puede ser suelta y unitarizada.
- b).- **CARGA PERECIBLE:** Se denominan cargas perecibles a aquellos productos cuyas propiedades físicas, químicas o microbiológicas no le permiten tener una duración en el tiempo o en el ambiente, tales como los productos de origen animal y vegetal en estado primario, por lo cual van a necesitar condiciones especiales para su conservación, tales como refrigeración, preservantes, bolsas al vacío, etc.
- c).- **CARGA FRÁGIL:** requieren ser manipulados con extremo cuidado, utilizando materiales de embalaje adicionales tales como el plástico, espuma de poliuretano,

tecnopor, zunchos, trincas, material sintético o metálico, etc., además de etiquetar la carga con señales o instrucciones de manipulación.

d).- CARGA VALORADA: Cualquier artículo que tenga un valor declarado para el transporte de US\$ 1.000 por kilogramo o más. Oro en cualquier forma, platino, y metales de platino, Billetes de banco de curso legal, cheques de viajero, pólizas, acciones, joyas, etc.

e).- CARGA PELIGROSA: Las mercancías peligrosas son materias u objetos que presentan riesgo para la salud, para la seguridad o que pueden producir daños en el medio ambiente, en las propiedades o a las personas.

PRINCIPALES AEROLINEAS DE CARGA

CÓDIGO	COMPAÑÍA	DIRECCIÓN	TELÉFONO CARGA
JW	Arrow Air	Almacén Swissport Calle 5 N° 170 2do. Piso Urb. Bocanegra - Callao	(511) 574-5748 / 574-5750
EL	Cielos del Perú	Calle 5 Cdra. 1 s/n Urb. Fundo Bocanegra - Callao	(511) 574-1245 / 574-1280
MP	Martinair Holland	Av. Faucett Cdra. 30 Centro Aéreo Comercial Almacén 3 Term. Exportación	(511) 575-0535

Fuente: http://www.lap.com.pe/lap_portal/aerolineas.html

**EMPRESAS DE SERVICIOS ESPECIALIZADOS
AEROPORTUARIOS**

ITEM	NOMBRE DE EMPRESA	TIPO DE SERVICIO
1	ADVANCE HANDLING S.A.C.	Operador de Base Fija (FBO)
2	AERO TRANSPORTE S.A. - ATSA	Equipo Apoyo Terrestre en Plataforma (Autoservicio) Operador de Base Fija (FBO)
3	AEROCÓNDOR S.A.	Equipo Apoyo Terrestre en plataforma Suministro de Agua, Bebidas y Alimentos (Autoservicio)
4	AERONORTE S.A.C.	Terminal Almacenamiento de Carga y Correo (sólo Tumbes) Equipos de Apoyo Terrestre en Plataforma Operador de Base Fija (FBO)
5	AIR ROUTING INTERNATIONAL CORPORATION	Operador de Base Fija (FBO)

FUENTE: *Ministerio de Comercio Exterior y Turismo*

4. TRANSPORTE MULTIMODAL

El **transporte multimodal** es la articulación entre diferentes modos de transporte, a fin de realizar más rápida y eficazmente las operaciones de trasbordo de materiales y mercancías (incluyendo contenedores, palets o artículos similares utilizados para consolidación de cargas). El transporte multimodal es aquel en el que es necesario emplear más de un tipo de vehículo para transportar la mercancía desde su lugar de origen hasta su destino final, pero mediando un solo contrato de transporte.

De acuerdo con el concepto general de transporte multimodal, es posible transportar carga por medios multimodales a granel, con o sin contenedores o efectuar operaciones de transporte multimodal doméstico.

Generalmente el transporte multimodal es efectuado por un operador de transporte multimodal quien celebra un Contrato de Transporte Multimodal y asume la responsabilidad de su cumplimiento en calidad de porteador.

EL TRANSPORTE MULTIMODAL SE CARACTERIZA POR:

1. Una actividad de servicios que consiste en el transporte de mercancías en virtud de un contrato de transporte entre el Operador de Transporte Multimodal (OTM) y su cliente.
2. Una actividad comercial que debe ser llevada a cabo por operadores calificados de transportes internacionales y que requiere por lo tanto un marco jurídico que garantice normas mínimas en el suministro de sus servicios y un cierto grado de protección de los intereses de las diversas partes comerciales interesadas.
3. Una actividad internacional en virtud de la cual las mercancías pasan de un país a otro a merced de diversos modos de transporte.

Por estas razones, es necesario definir en primera instancia quién es un transportista multimodal, y qué documentación ampara dicho transporte.

4.1.VENTAJAS Y DESVENTAJAS

VENTAJAS

- Los servicios integrados pueden reducir el tiempo de tránsito e incrementar la puntualidad, con efectos directos en la reducción de inventarios.
- Brinda comodidad al usuario el tratar con un sólo prestador de servicios, estrechando relaciones comerciales.
- Reduce costos administrativos y de logística, para lograr la sincronía y enlaces internacionales.
- Ofrece mayor seguridad, especialmente en los puntos intermedios, reduce los gastos de transporte y de otros costos conexos.
- Proporciona precios previamente acordados para las operaciones puerta a puerta, y finalmente, algo muy importante, propicia nuevas oportunidades comerciales para exportaciones no tradicionales, como consecuencia de mejores servicios de transporte.

DESVENTAJAS

- Tanto el exportador como el importador, ceden el control de la mercancía en tránsito, y se pierde el acceso directo a los diferentes medios de transporte que intervienen, ya que el operador multimodal se convierte en el cliente del transportista, en lugar del importador.
- Generalmente las navieras ofrecen el servicio puerta-puerta el cual incluye el transporte terrestre, siendo este precisamente una de las debilidades de este servicio, ya que en la mayoría de los casos el transporte terrestre-camión no cumple con las medidas mínimas de seguridad lo que lo hace muy vulnerable a situaciones de robo ó volcadura, debido a falta de mantenimiento a las unidades, llantas en mal estado, unidades con más de 15 años de antigüedad, falta de capacitación a operadores, deficiente selección de operadores, falta de un programa de salud ocupacional, etc.

4.2.DOCUMENTACION

El documento de transporte multimodal, deberá ser un documento expedido por un operador de transporte multimodal, bajo la solicitud del embarcador (consignatario), y negociable como un conocimiento de embarque. De esta manera, este certificado es el recibo de los bienes, expedido por el transportista responsable de la mercancía y evidencia del acuerdo de un contrato de transporte multimodal y más aún, se considera como un documento de título o un documento negociable.

Por otro lado, el OTM puede ofrecer servicios puerta a puerta; de puerto a puerta; de puerta a puerto; o complementar el segmento de un traslado en específico.

El OTM organiza su propia cadena de transporte de tal manera que pueda controlarlo por completo, eligiendo de esta forma los modos de transporte y combinaciones óptimas para que la suma de los costos, más sus honorarios ofrezcan un precio adecuado al usuario.

En general, siempre más económico que si se contrataran segmentadamente las porciones de cada modo de transporte.

4.3.OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL

De acuerdo a los principios generales de los contratos de transporte, un transportista es el que concluye un contrato de transporte a su nombre, con un propietario de carga, o acuerda transportar una carga en particular. En este sentido, aquél que recibe una carga de un embarcador para ser transportada a su destino final vía transporte combinado, asume el estatus de transportista por el entero transporte, independientemente de cual sea su participación en una parte de la transportación.

Por lo anterior, se desprende que el transportista contratado bajo estas circunstancias, es el transportista multimodal u OTM.

A nivel internacional, los OTM son principalmente: empresas navieras, de autotransporte, ferroviarias o reexpedidores de carga (forwarder). Es importante hacer mención sobre la

diferencia que existe entre los tres primeros y el último, misma que radica en la propiedad o posesión de los medios de transporte.

Dentro del ámbito de las empresas navieras, la gran mayoría operan transporte multimodal, y cuentan no sólo con los medios propios para la realización del segmento marítimo, sino, en muchos casos, también cuentan con los medios terrestres. En el caso de los no propietarios de los medios de transporte, se encuentran: las empresas consolidadoras de carga, los agentes aduanales y las empresas almacenadoras, entre otros.

Independientemente de que el OTM posea o no los medios de transporte, éste deberá ser capaz de ofertar servicios globales que incluyan tanto el transporte y las maniobras, así como el almacenamiento de las mercancías en condiciones óptimas de eficiencia y precio. Deberá atender con eficacia y seguridad las necesidades específicas de las empresas y sus mercancías objeto de comercio exterior, coadyuvando por ende, a la mejora de la logística del transporte de éstas.

Responsabilidad del operador de transporte multimodal

La práctica del transporte directo (marítimo-terrestre) basado en un acuerdo de flete y en un conocimiento de embarque entre una empresa naviera y una compañía ferroviaria, se remonta a finales del siglo XIX, cuando las líneas comerciales fueron establecidas siguiendo el crecimiento de los buques de vapor, los cuales permitieron al mismo tiempo, conexiones más fáciles entre el barco y el tren.

No obstante ello, para las compañías navieras el asumir el transporte directo, terrestre-marítimo, involucró riesgos considerables por lo que sin excepción los conocimientos de embarque de esa época solían incluir una cláusula especial para limitar la responsabilidad en cada uno de sus segmentos.

La limitación de la responsabilidad del operador del transporte multimodal ha sido desde entonces tema central dentro de los trabajos para procurar el marco jurídico necesario para el desarrollo de este sistema de transporte.

En ese sentido, y de acuerdo a la reglamentación internacional y nacional, se establece que el período de responsabilidad abarcará el período comprendido, desde el momento en que toma las mercancías bajo su custodia, hasta el momento en que las entrega. Asimismo, el OTM será responsable de las acciones y omisiones que sus empleados o agentes realicen en el ejercicio de sus funciones, o de las de cualquiera otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del contrato.

También se responsabiliza de entregar las mercancías al consignatario:

¿A quién se le acredita o paga por esa responsabilidad?

Cuando el documento de transporte multimodal se haya emitido en forma negociable "al portador", a la persona que presente uno de los originales del documento.

Cuando el documento de transporte multimodal se haya emitido en forma negociable "a la orden", a la persona que presente uno de los originales debidamente endosado, y Cuando el documento de transporte multimodal se haya emitido en forma no negociable, a la persona designada en el documento como consignatario.

Por otro lado, el OTM será responsable de la pérdida o daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, cuando la pérdida, daño o retraso, se haya verificado estando las mercancías bajo su custodia y siempre que se compruebe que hubo culpa o negligencia de su parte o de sus empleados.

La cuantía de la indemnización por dicha pérdida o daño, se fijará según el valor de las mercancías en el lugar y el momento de su entrega al consignatario, o en el lugar y el momento en que, de conformidad con el contrato de transporte multimodal, hubieren debido ser entregadas.

4.4.RECOMENDACIONES

En términos generales, el operador multimodal acepta la responsabilidad de trasladar y hacer llegar en buen estado la mercancía en tanto esté bajo su custodia. Cualquier reclamación que pretenda hacer el propietario tendrá que ser dirigida al operador multimodal independientemente de que la mercancía sufra algún daño o pérdida en cualquiera de los diferentes medios de transporte que intervengan en el trayecto desde el origen hasta el destino, además es importante solicitar al transporte multimodal el status de los distintos medios de transporte que intervendrán en el envío y considerar los siguientes puntos:

- 1.- Rutas regulares.
- 2.- Frecuencia de salida de buques y enlaces convenidos como el ferrocarril.
- 3.- Escalas durante los trayectos.
- 4.- Zonas de riesgos de tormentas y huracanes.
- 5.- Antigüedad de los transportes marítimos.
- 6.- Evitar buques de conveniencia.
- 7.- Una adecuada selección del transporte terrestre.
- 8.- Control de la información y documentación de la mercancía.
- 9.- Seguridad en el traslado de la mercancía.
- 10.- Seguro de Responsabilidad Civil.

Originado por la demanda, se pueden encontrar diferentes opciones de transporte, sin embargo cada uno de ellos debe ser especializado de acuerdo al tipo de producto que ha de trasladarse, deben tenerse muy en cuenta la experiencia y seguridad de cada una de las empresas transportistas que intervendrán en el traslado de la mercancía.

CONCLUSIONES

El transporte de carga por carretera es altamente diversificado, especializado y segmentado debido a la gran variedad de productos a ser transportados. Esto ha derivado en múltiples formatos y/o prácticas comunes en el transporte carretero, dentro de los cuales puede citarse el transporte de larga distancia, de corta distancia, de distribución local, así como en función al tipo de carga (transporte de granel, líquidos, contenedores, pallets, carros, productos refrigerados, entre otros).

En dicho contexto conviene reflexionar sobre los retos que el transporte de carga por carretera en el Perú tendrá que acometer dado su rol estratégico en la economía.

El transporte internacional de mercancías por vía Marítima es el mejor medio para trasladar grandes volúmenes solidados o líquidos entre dos puntos alejados geográficamente, pues por su gran capacidad de carga y su adaptabilidad para transportar toda clase de productos, de volúmenes y de valores, lo convierte en un transporte más barato, competitivo y flexible.

Las características que han hecho especialmente atractivo el transporte aéreo de carga son básicamente la rapidez para mercancías urgentes, perecibles y de elevado valor unitario, la facilidad de control y seguimiento, la seguridad, la reserva de espacio, la facilidad de transbordo y la internacionalidad en la utilización del espacio aéreo de unos países por otro, logrando recorrer largas distancias en tiempos cortos.

La aceptación de la mercancía para su transporte aéreo depende fundamentalmente de sus características y del tipo de avión en que se desea transportarla (mixto, carguero, convertible). Las mercancías cuya aceptación está limitada se denominan mercancías de trato diferenciado y están constituidas por seguridad del avión y de las personas, por tamaño o fragilidad y por su naturaleza (peligrosa, perecibles, restos humanos, animales vivos etc.).

PREGUNTAS

1.- ¿Que es transporte internacional?

Es el medio de traslado de personas o bienes desde un lugar hacia otro; el transporte comercial moderno está al servicio del interés público e incluye todos los medios e infraestructuras implicadas en el movimiento de las personas o bienes, así como los servicios de recepción, entrega y manipulación de tales bienes. El transporte comercial de personas se clasifica como servicio de pasajeros y el de bienes como servicio de mercancías.

2.- ¿Cuáles son las características del transporte marítimo internacional?

a) **Carácter Internacional:** ya que es prácticamente el único medio económico de transportar grandes volúmenes de mercancías entre puntos distantes geográficamente.

b) **Capacidad:** los tonelajes de los buques llegaron hace muchos años a superar el medio millón de toneladas de peso muerto (TPM en español o DWT en inglés) en los grandes petroleros.

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

d) **Competencia:** a pesar de las tendencias proteccionistas de algunos países, la mayor parte del tráfico internacional se realiza en régimen de libre competencia según las leyes del mercado de fletes.

e) **Versatilidad:** por los diferentes tipos de buques adaptados a todo tipo de cargas.

3.- Cuáles son las ventajas y desventajas del transporte marítimo internacional?

En el tráfico internacional, este transporte permite desarrollar el comercio exterior en gran escala y a un costo relativamente económico en comparación con otros transportes. Considerando que nuestro planeta está cubierto por agua en las dos terceras partes, el hombre ha buscado la manera de viajar sobre el agua. Entre todos los medios de transporte, el marítimo es el que, por su capacidad, mueve el mayor volumen de mercancías en el tráfico internacional.

4.-¿ Cuantos tipos de buques mercantes hay?

- ✓ Buques de carga general
- ✓ Buques tanques o “tankers”
- ✓ Buques graneleros o “bulk carriers”
- ✓ Buques portacontenedores o “containers carriers”
- ✓ Buques de transbordo rodado o “roll-on/roll-off”
- ✓ Buques frigoríficos

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

El **Conocimiento de Embarque** (Bill of Lading o B/L) es el instrumento que acredita el contrato de transporte por vía marítima o fluvial. Lo confecciona la compañía naviera, su

agente naviero o el capitán del barco y en él consta el haber recibido la carga a bordo de la nave para ser transportada al puerto que se indicará en el mismo documento.

6.- ¿Mencioné los tipos de contenedores?

- ✓ Estándar
- ✓ Open Side (De costado abierto)
- ✓ Open Top (De techo abierto)
- ✓ Flat Rack (Plataforma)
- ✓ Tank (Cisternas)
- ✓ Refrigerados
- ✓ Ventilados

7.- ¿Cuáles son los contenedores más usados?

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

8.- Para qué tipo de mercancía se utiliza el ferrocarril GONDOLA?

Para el material que no necesita protección contra la intemperie, es abierto y sin tapa.

9.- ¿Por qué se considera a la flexibilidad combinada una ventaja del ferrocarril?

Se presenta en el sistema ferro acuático en el que los vagones del tren se transportan en buques porta trenes.

10.- ¿Por qué es importante el transporte terrestre por camión?

Es uno de los sistemas más importantes en el desarrollo económico, ya que atiende un porcentaje alto del movimiento terrestre de carga en nuestro país, su importancia radica en las facilidades de acceso a diferentes puntos geográficos, su flexibilidad operativa y los requerimientos menores de inversión en relación con otros medios de transporte. Por su facilidad de acceso a los diferentes rincones de nuestro territorio resulta insustituible como instrumento para una eficiente articulación en los procesos de producción, distribución y consumo.

11.- ¿Dentro del eje Andino cuales son las principales carreteras?

1. La Carretera Panamericana, a lo largo de la Cordillera Andina en Venezuela, Colombia y Ecuador y a lo largo de la costa en Perú (vinculándose a través de ella más al sur con Chile),
2. La Carretera Marginal de la Selva, bordeando la Cordillera Andina a nivel de los Llanos en Venezuela y de la Selva Amazónica en Colombia, Ecuador y Perú, alcanzando a Bolivia a través del Paso de Frontera Desaguadero por la Carretera Longitudinal de la sierra sur peruana y desde allí hasta el límite con la República Argentina.

12.- ¿Qué documentos se utilizan para el transporte de mercancías vía terrestre?

- Factura comercial
- Certificado de origen

- Guía de transporte o de carta porte
- Manifiesto de carga.

13.- ¿Cuáles son las mercancías especialmente aptas para el transporte aéreo?

- Animales Vivos.
- Joyas.
- Mercadería Perecedera.
- Productos Químicos y Farmacéuticos.
- Productos Electrónicos, de Computación y Telecomunicaciones.
- Productos de Alto Valor Agregado.
- Productos Delicados que deben ser transportados con sumo cuidado.

14.- ¿Cuáles son las características del transporte internacional vía aérea?

a) Rapidez: Es el medio de transporte más veloz existente por lo que se adapta a un proceso logístico ideal.

b) Seguridad: Es el medio de transporte más seguro de los existentes unidos en gran medida de transporte ferroviario teniendo unos índices de seguridad muy altos.

c) Flexibilidad: Hay una gran diversidad de aviones adaptados al tipo de transporte a realizar.

d) Control de seguimiento: Los sistemas de control electrónicos, al igual que en los demás sistemas de transporte, permiten un seguimiento exhaustivo del punto exacto de localización de la mercancía en cada momento.

15.- ¿Cómo se determina el flete aéreo?

Cuando el usuario lleva su carga directamente a la aerolínea, la aerolínea determina el flete aéreo. Cuando el usuario recurre a un agente de carga para embarcar su carga, será dicho el agente de carga el encargado de liquidar el flete.

El cálculo del flete aéreo puede efectuarse según el peso bruto del embarque o bien por el volumen del mismo.

Si el cálculo se efectúa por peso, se deberá redondear el peso bruto al kilo o medio kilo superior.

16.- ¿Cuál ha a sido considerado el mejor aeropuerto de Sudamérica?

El mejor aeropuerto es el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez - Callao/Lima, Lima Metropolitana.

17.- ¿Cuáles son las características del transporte multimodal?

1. Una actividad de servicios que consiste en el transporte de mercancías en virtud de un contrato de transporte entre el Operador de Transporte Multimodal (OTM) y su cliente.

2. Una actividad comercial que debe ser llevada a cabo por operadores calificados de transportes internacionales y que requiere por lo tanto un marco jurídico que garantice normas mínimas en el suministro de sus servicios y un cierto grado de protección de los intereses de las diversas partes comerciales interesadas.
3. Una actividad internacional en virtud de la cual las mercancías pasan de un país a otro a merced de diversos modos de transporte.

18.- ¿Mencioné 2 desventajas del transporte Multimodal?

1. Tanto el exportador como el importador, ceden el control de la mercancía en tránsito, y se pierde el acceso directo a los diferentes medios de transporte que intervienen, ya que el operador multimodal se convierte en el cliente del transportista, en lugar del importador.
2. Hay lentitud en la operación ya que no es factible para el propietario agilizar el proceso y debe esperar a que el operador multimodal intervenga en cada enlace para que la mercancía llegue a su destino.

19.-¿Qué significa Transporte Multimodal ?

El **transporte multimodal** es la articulación entre diferentes modos de transporte, a fin de realizar más rápida y eficazmente las operaciones de trasbordo de materiales y mercancías (incluyendo contenedores, pallets o artículos similares utilizados para consolidación de cargas). El transporte multimodal es aquel en el que es necesario emplear más de un tipo de vehículo para transportar la mercancía desde su lugar de origen hasta su destino final, pero mediando un solo contrato de transporte.

20.- ¿Qué es el Documento de Transporte Aéreo/ AWB (Air way bill)?

La carta de porte es el documento que acredita el contrato de transporte aéreo internacional, debiendo consignarse expresamente dicho transporte, además de los siguientes datos:

- a) Expedidor o exportador.
- b) Nombre del destinatario.
- c) Número de vuelo y destino.
- d) Aeropuerto de salida y de llegada.
- e) Detalles de la carga: peso, volumen, cantidad, tarifa y descripción.
- f) Indicación de que si el flete es pagadero en origen o en destino.
- g) Importe del flete.
- h) Número de guía aérea.
- i) Fecha de emisión.

BIBLIOGRAFIA y LINKOGRAFIA

- ✓ <http://www.eumed.net/libros/2008b/413/Transporte%20internacional%20de%20mercancias.htm>
- ✓ <http://transporteinternacionaldecarga.blogspot.com/>
- ✓ http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte_en_el_Per%C3%BA#Transporte_acu.C3.A1tico
- ✓ <http://www.slideshare.net/wendybarragan/cuadro-comparativo-ventajas-y-desventajas-modos-de-transporte>
- ✓ <http://www.modelismonaval.com/magazine/buques/>
- ✓ http://cargainfo.com/front_content.php?idcat=1519
- ✓ <http://www.slideshare.net/yayis9324/logisticaytransporte-internacional>
- ✓ http://www.businesscol.com/productos/glosarios/comercio_exterior/glossary.php?word=MANIFIESTO%20DE%20CARGA
- ✓ <http://www.aviacioncivil.com.ve/principales-aeropuertos-de-latinoamerica>
- ✓ <http://www.aicm.com.mx/acercadelaicm/archivos/files/TOP50/TOP50Mundo.pdf>
- ✓ LOGÍSTICA Y OPERACIONES EN LA EMPRESA , Ignacio Soret.
- ✓ Guía de orientación de transporte acuático - Mincetur