

PARA EL Guía Práctica
TRANSPORTE
MARÍTIMO
DE MERCANCÍAS

1
2
3
4
6
8
9
10
11

DEFINICIÓN DE TRANSPORTE MARÍTIMO Y SUS CARACTERÍSTICAS

Descubre un medio de transporte en constante evolución, protagonista en más del 90 % de las transacciones internacionales.

PRINCIPALES MODALIDADES DE TRANSPORTE MARÍTIMO

Elige la modalidad y el equipo que mejor se adapte a las características de cada envío y el tipo de mercancía.

PRINCIPALES TIPOS DE BUQUES

Roll-on, roll-off, graneleros, portacontenedores, etc. Conoce los principales tipos de buques utilizados en el comercio internacional de mercancías.

TIPOS DE CONTENEDORES

Consigue mayores ahorros en el transporte, con la adecuada elección del equipo que mejor se adapte al tipo de mercancía transportada.

INCOTERMS

Accede a las condiciones de entrega de las mercancías en las que se apoyan las transacciones comerciales internacionales y que afectan directamente en la práctica del transporte internacional.

BARRERAS ADUANERAS

Conoce el conjunto de tareas administrativas a través de las que se realiza el despacho de aduanas.

DESPACHO ADUANERO

Conoce los aspectos y terminología básica que intervienen en todo proceso aduanero.

FORMAS DE PAGO INTERNACIONALES

Una venta se cierra con el cobro del producto o servicio comercializado. Te descubrimos las principales formas de pago empleadas en el contexto internacional.

EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE MARÍTIMO – B/L

Te mostramos las características del documento de Embarque Marítimo, o Bill of Lading (B/L)

ÍNDICE

DEFINICIÓN Y CARACTERÍSTICAS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

El transporte marítimo interviene en más del 90 % de las transacciones de mercancías en el ámbito internacional. Su economía, facilidad de contratación, la constante evolución y modernización de los buques, rutas y medios utilizados, unido a la continua globalización de los mercados, lo han consolidado como el medio de transporte capaz de transportar un mayor volumen de carga, tanto de graneles sólidos y líquidos, como de carga contenerizada.

Teniendo en cuenta que tres cuartas partes del planeta están cubiertas por agua, el desarrollo futuro del transporte marítimo de mercancías, depende de los medios de transporte implicados en el mismo, las rutas e infraestructuras utilizadas, así como el resto de actividades logísticas vinculadas a un sector en continuo crecimiento.

Características del transporte marítimo de mercancías:

ÁMBITO INTERNACIONAL, siendo el medio más adecuado para transportar grandes volúmenes de mercancía entre dos puntos alejados geográficamente, con el menor coste e incidencia en el medio ambiente.

VERSATILIDAD Y FLEXIBILIDAD, a lo que ha contribuido la construcción de buques de distintos tamaños, capaces de adaptarse a los distintos tipos y características de la mercancía transportada, como los cargueros, ro-ro, portacontenedores, graneleros, etc.

GRAN CAPACIDAD, que se ha convertido en una de las principales características de los buques que participan en el transporte marítimo de mercancías. Por ejemplo, tenemos los grandes petroleros conocidos como ULCC (Ultra Large Crude Carrier) o los actuales portacontenedores con capacidad superior a los 20.000 teu, capaces de reducir hasta en un 50 % las emisiones de CO₂ por contenedor transportado.

INTERMODALIDAD, lo que permite su interacción con otros modos de transporte.

LIBRE COMPETENCIA, aun condicionada por las últimas alianzas alcanzadas por las mayores navieras del mundo, capaces de gestionar cerca del 90 % del transporte marítimo mundial.

REDUCIDA PENETRABILIDAD, dependiendo del transporte terrestre para acceder al origen y destino de la mercancía, a excepción de aquellas empresas con acceso a terminales portuarias dedicadas.

VELOCIDAD RELATIVA, en dependencia directa con el tipo de buque utilizado en la prestación del servicio y el servicio contratado.

EQUIPAMIENTO E INFRAESTRUCTURAS EN TIERRA, necesarias para gestionar las operaciones de carga y descarga de las mercancías transportadas.

2

PRINCIPALES MODALIDADES DE TRANSPORTE MARÍTIMO

El transporte marítimo de mercancías cuenta con varias modalidades de transporte en función del tipo de carga, entre las que encontramos:

CONTENEDOR COMPLETO [FCL]:

Las siglas FCL corresponden al acrónimo de Full Container Load. Este servicio está vinculado a la utilización de un contenedor completo, en cualquiera de sus distintas modalidades por parte de un único cargador. Esta modalidad se adecúa a las necesidades y demanda del transporte de grandes volúmenes y aporta las garantías vinculadas al uso exclusivo del contenedor, reduciendo los riesgos de manipulación y estiba de la mercancía.

GRUPAJE MARÍTIMO [LCL]:

Las siglas LCL (Less Container Load) hacen mención a la modalidad de carga fraccionada o grupaje, a través de la cual las mercancías de varios cargadores comparten el espacio de un mismo contenedor. Esta tipología se adapta a las necesidades de espacio y ocupación de la mercancía transportada, así como a los requerimientos de cada cliente. La agilidad y economía son sus principales ventajas, siendo la tipología idónea para mercancías poco voluminosas.

CONSOLIDADO MARÍTIMO:

Esta modalidad de transporte marítimo permite optimizar y reducir los costes de transporte, llevando a cabo un correcto aprovechamiento de la capacidad de los contenedores. La manipulación y estiba de cada envío la realiza el propio personal de la compañía transitaria u operador logístico.

CARGA ESPECIAL:

Existe una amplia variedad de modalidades de transporte marítimo adaptadas a las necesidades especiales de cada producto y/o sector industrial: reefer, para cargas de mercancía que requiere temperatura controlada; flat rack, para el transporte de mercancía sobredimensionada o pesada; open top, utilizado para transportar mercancía cuyo peso imposibilita su carga siendo arrastrada o cuya altura excede las dimensiones interiores de un contenedor cerrado; ro-ro para mercancía rodada; e IMO Cargo para mercancías peligrosas, entre otras.

PRINCIPALES TIPOS DE BUQUES



CARGA GENERAL

CARGA GENERAL:

Buque mercante destinado al transporte de uno o más tipos de mercancías.



CARGAS QUÍMICAS

CARGAS QUÍMICAS:

Buque cisterna diseñado especialmente para el transporte de productos químicos líquidos.



GASES LICUADOS

GASES LICUADOS:

Buque cisterna diseñado especialmente para el transporte de gases licuados.



GRANELEROS

GRANELEROS:

Construido con una única cubierta, con tanques superiores y tanques laterales de tolva en los espacios de carga, para el transporte de graneles sólidos y líquidos. La parte superior de sus bodegas tiene forma de pirámide para aprovechar mejor el espacio. Suele estar desprovisto de grúas. Algunos pueden atender alternativamente el transporte de líquidos o sólidos, como los denominados OBO.



PETROLEROS

PETROLEROS:

Dedicado al transporte de petróleo u otros graneles líquidos derivados del petróleo. Sobre su cubierta se distribuyen los tubos y mangueras que se utilizan en la carga y descarga del crudo.



GANADEROS

GANADO:

Transportan animales y tienen zonas de comida para alimentar a los mismos. Algunos pueden llevar corrales al aire libre, aunque la mayoría son cerrados.



FRIGORÍFICOS

FRIGORÍFICOS:

Dotado de bodegas frigoríficas y destinado al transporte de productos perecederos.



PORTACONTENEDORES

PORTACONTENEDORES:

Diseñado para el transporte de contenedores, distribuidos en su cubierta y en la bodega. Éstas se hallan divididas mediante mamparas en celdas o bays y disponen de guías para fijar el contenedor estibado.



ROLL ON-ROLL OFF

ROLL ON – ROLL OFF:

Diseñado para el transporte de mercancías sobre medios rodantes utilizados en el transporte terrestre, como plataformas, remolques o semiremolques, camiones, vagones, etc., que se colocan a bordo por sus propios medios o mediante carretillas elevadoras o grúas. Sus bodegas están constituidas por un garaje de varios pisos comunicados por rampas o ascensores, al que se accede por la popa, la proa o por el costado.

4

TIPOS DE CONTENEDORES

Un contenedor es un recipiente que sirve para albergar las cargas del transporte de mercancías. Las capacidades y condiciones de los contenedores permiten la carga de distintas tipologías de mercancía como por ejemplo carga seca, líquida, etc.

Por lo que respecta a los contenedores, cabe reseñar que pueden tener distintas combinaciones de formas y capacidades. Estas combinaciones se relacionan, por lo general, con los usos que se les dan.

Los principales tipos de contenedor son:

DRY VAN:

Los contenedores Dry Van son los contenedores estándar usados para el transporte de todo tipo de cargas. El contenedor está cerrado en sus cuatro lados y se fabrica tanto en aluminio como en acero. El tamaño más común de los Dry Van es de 20 y 40 pies, aunque también se puede encontrar en 10, 30, 45 y hasta 53 pies.

REEFER:

Se trata de contenedores frigoríficos, usados generalmente para el transporte de mercancías perecederas. La temperatura se puede mantener entre los +25 °C a -35 °C, pudiéndose fijar la temperatura requerida. Suelen utilizarse comúnmente en tamaños de 20 y 40 pies.

OPEN TOP:

La particularidad de este tipo de contenedores es que no poseen techos sólidos, sino que cuentan con un techo de lona abatible impermeabilizada. Ello hace que los contenedores Open Top sean idóneos para transportar mercancías muy pesadas o de grandes dimensiones. Además, normalmente los Open Top cuentan con puertas en los extremos para facilitar las operaciones de carga y descarga.

FLAT RACK:




El contenedor Flat Rack es un tipo de contenedor sin paredes ni puertas y laterales abatibles. Se utilizan cuando las medidas de las mercancías a transportar no encajan con las de ningún otro tipo de contenedor, y son especialmente adecuados para mercancías pesadas y de gran volumen.

HIGH CUBE:

Los contenedores High Cube son muy similares a los contenedores estándar (Dry Van) salvo por la altura, ya que los High Cube cuentan con una altura de 2,9 metros frente a los 2,44 metros de un contenedor estándar. Se fabrican en acero y son especialmente adecuados para el transporte de mercancía voluminosa y de poco peso.

TIPOS DE CONTENEDORES



<p>CONTENEDOR DRY-VAN 40' Carga máxima 29.600 kg</p>  <p>Dimensiones interiores (largo x ancho x alto) 12,051 m 2,340 m 2,380 m</p>	<p>CONTENEDOR DRY-VAN 40' HIGH CUBE Carga máxima 27.397 kg</p>  <p>Dimensiones interiores (largo x ancho x alto) 12,056 m 2,347 m 2,684 m</p>	<p>CONTENEDOR DRY-VAN 20' Carga máxima 22.100 kg</p>  <p>Dimensiones interiores (largo x ancho x alto) 5,919 m 2,340 m 2,380 m</p>	<p>CONTENEDOR ABIERTO 20' OPEN TOP Carga máxima 21.826 kg</p>  <p>Dimensiones interiores (largo x ancho x alto) 5,919 m 2,340 m 2,386 m</p>	<p>CONTENEDOR ABIERTO 40' OPEN TOP Carga máxima 26.181 kg</p>  <p>Dimensiones interiores (largo x ancho x alto) 12,043 m 2,338 m 2,272 m</p>
<p>CONTENEDOR ABIERTO 20' FLAT RACK Carga máxima 21.670 kg</p>  <p>Dimensiones interiores (largo x ancho x alto) 120,56 m 2,347 m</p>	<p>CONTENEDOR COLLAPSIBLE 40' FLAT RACK Carga máxima 25.220 kg</p>  <p>Dimensiones interiores (largo x ancho x alto) 11,820 m 2,148 m 2,095 m</p>	<p>CONTENEDOR ABIERTO 40' FLAT RACK Carga máxima 29.200 kg</p>  <p>Dimensiones interiores (largo x ancho x alto) 12,065 m 2,216 m</p>	<p>CONTENEDOR REEFER 40' Carga máxima 27.700 kg</p>  <p>Dimensiones interiores (largo x ancho x alto) 11,561 m 2,280 m 2,249 m</p>	<p>CONTENEDOR REEFER 20' Carga máxima 22.100 kg</p>  <p>Dimensiones interiores (largo x ancho x alto) 5,919 m 2,340 m 2,380 m</p>



INCOTERMS



Incoterms®
2020

ÁREA ORIGEN						TRANSPORTE PRINCIPAL		ÁREA DE DESTINO						
Embalaje verificación control	Licencias autorizaciones. Otras formalidades	Carga en el camión o contenedor en fábrica o almacén	Seguro interior	Transporte interior país de origen. (De fábrica a puerto, a aeropuerto a terminal o a transportista)	Formalidades aduaneras exportación	Costes manipulación terminal origen. (Puerto, aeropuerto, tir, tren, etc.)	Transporte principal internacional	Seguro internacional	Seguro interior	Costes manipulación terminal destino. (Puerto, aeropuerto, tir, tren, etc.)	Formalidades aduaneras importación. (Aranceles, impuestos interiores y especiales y trámites)	Licencias y autorizaciones	Transporte interior país de destino. (De puerto, aeropuerto o terminal a fábrica u operador logístico)	Descarga

REGLAS PARA CUALQUIER MODO O MODOS DE TRANSPORTE

Incoterm	Coste	Embalaje	Licencias	Carga	Seguro	Transporte	Formalidades	Costes	Transporte	Seguro	Seguro	Costes	Formalidades	Licencias	Transporte	Descarga
EXW Ex works En fábrica	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
FCA Free carrier Franco porteador	●	●	●	●	●	●●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
CPT Carriage paid to Transporte pagado hasta	●	●	●	●	●	●●	●	●●	●	●	●	●	●	●	●	●
CIP Carriage and insurance paid to Transporte y seguro pagado hasta	●	●	●	●	●●	●	●	●●	●	●	●	●	●	●	●	●
DAP Delivered at place Entrega en lugar	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●●	●	●	●●	●
DPU Delivered at place unloaded Entregada en lugar descargada	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●●	●	●	●●	●
DDP Delivered duty paid Entregada derechos pagados	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

REGLAS PARA TRANSPORTE MARÍTIMO Y VÍAS NAVEGALES INTERIORES

Incoterm	Coste	Embalaje	Licencias	Carga	Seguro	Transporte	Formalidades	Costes	Transporte	Seguro	Seguro	Costes	Formalidades	Licencias	Transporte	Descarga
FAS Free alongside ship Franco al costado del buque	●	●	●	●	●	●	●	●●	●	●	●	●	●	●	●	●
FOB Free on board Franco a bordo	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
CFR Cost and freight Coste y flete	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
CIF Cost, insurance and freight Coste, seguro y flete	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

● Vendedor ● Comprador ●● Dependiendo del lugar de entrega pactado

moldtrans.com



INCOTERMS

Las reglas incoterms 2020 son normas sobre las condiciones de entrega de las mercancías. En este sentido, existen 11 Incoterms que se identifican por sus siglas en inglés y delimitan las obligaciones y responsabilidades tanto del comprador como del vendedor. Cabe distinguir entre los utilizados de forma exclusiva en el transporte marítimo y los polivalentes, empleados en el resto de modalidades de transporte, incluido el transporte marítimo.

FAS [FREE ALONGSIDE SHIP]:

Esta regla solo es válida para el transporte marítimo y se utiliza generalmente para mercancías con necesidades de carga específicas. Este incoterm establece que el vendedor tiene la obligación de entregar la mercancía en el muelle de carga acordado en origen o al lado del barco. Además, el vendedor debe llevar a cabo las gestiones aduaneras para la exportación y asumir los gastos hasta dicha entrega. Por otro lado, el comprador se responsabiliza de todos los costes hasta la entrega en destino, despacho de importación y riesgos vinculados con la pérdida o daños sufridos en la mercancía hasta el momento antes de cargarse en el buque.

FOB [FREE ON BOARD]:

Incoterm utilizado en el transporte marítimo, en el que el vendedor se responsabiliza de los costes hasta ubicar la mercancía cargada en el barco. Mientras que el comprador es responsable del resto de costes y riesgos de pérdida o daño de la mercancía a partir de ese punto. El vendedor debe de realizar las gestiones y sufragar los costes vinculados con el despacho de exportación.

CFR [COST AND FREIGHT]:

Utilizado en el transporte marítimo, el vendedor debe asumir los costes y gastos de transporte necesarios para ubicar la mercancía en el puerto de destino. Los riesgos de pérdida o daño se trasladan del vendedor al comprador cuando la mercancía se descarga en el puerto de destino. Es necesario que el vendedor realice el despacho de exportación de la mercancía transportada.

CIF [COST, INSURANCE AND FREIGHT]:

Incoterm vinculado al transporte marítimo. Incluye las obligaciones descritas en el CFR, a las que se añade la obligación de contratar un seguro contra el riesgo de pérdida o daño de la mercancía durante el transporte, por parte del mismo vendedor, siendo el comprador el beneficiario del mismo. Por otro lado, el comprador es quien asume los gastos de importación, así como del transporte hasta el destino.

EXW [EXWORKS]:

Incoterm polivalente donde el vendedor pone la mercancía a disposición del comprador en sus instalaciones, almacén, fábrica, etc...En este caso, todos los gastos y riesgos surgidos a partir de ese momento son por cuenta del comprador. Este incoterm no es conveniente cuando el vendedor entrega la mercancía en un lugar que no corresponda a sus instalaciones.

FCA [FREE CARRIER]:

Utilizado en las distintas modalidades de transporte, este Incoterm establece la obligación del vendedor de entregar la

mercancía en un punto acordado con el comprador en el país de origen, asumiendo los costes generados hasta que la mercancía esté ubicada en el lugar convenido, así como los del despacho de exportación en el país de origen. Por su parte, el comprador asume los gastos desde la carga a bordo hasta la descarga.

CPT [CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO]:

Incoterm polivalente donde el vendedor asume el pago de los costes del transporte de la mercancía hasta destino, haciéndose cargo tanto de los gastos en origen como de los gastos en destino y el despacho de exportación. A partir de ese momento el riesgo de pérdida o daño pasa del vendedor al comprador, el cual asume también los trámites de importación.

CIP [CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO]:

Condición de entrega polivalente. Este Incoterm cuenta con las mismas obligaciones que la norma CPT, pero el vendedor tiene la responsabilidad de contratar el seguro de pérdida o daño de la mercancía durante el transporte. Además, exige al vendedor llevar a cabo las gestiones para tramitar el despacho de aduanas. Por otro lado, el comprador debe gestionar los trámites de importación y entrega a destino, así como asumir el riesgo cuando la mercancía se carga en el primer medio de transporte.

DAP [DELIVERED AT PLACE]:

Incoterm válido para todos los medios de transporte de mercancías. El vendedor asume la responsabilidad, riesgos y gastos (origen, flete y transporte anterior), excepto el despacho de importación y gastos de descarga en destino. En este caso, el comprador únicamente se encarga de gestionar el despacho de importación y la descarga.

DDP [DELIVERED DUTY PAID]:

Incoterm polivalente, donde el vendedor asume todos los gastos y riesgos del transporte, hasta la entrega de la mercancía en el lugar indicado en el país de destino. En este supuesto, el comprador no asume ningún tipo de trámite, ya que el vendedor asume los gastos de tramitar tanto el despacho de exportación como de importación. Esta norma es la opuesta a la norma EXW.

DPU [DELIVERED AT PLACE]:

Este Incoterm sustituye al incoterm de 2010, DAT. Es válido para todos los medios de transporte, y expone que el vendedor asume los costes y riesgos de entregar la mercancía en la ubicación acordada. Siendo este quien gestiona también el despacho de exportación, descarga en destino y entrega. Por su parte, el comprador asume los trámites del despacho de importación.



BARRERAS ADUANERAS

El conocimiento de la dinámica y limitaciones vinculadas a los trámites aduaneros es esencial en la operativa relacionada con el comercio internacional.

Las barreras aduaneras permiten establecer:

- Las barreras impositivas o aranceles que gravan la entrada de productos en un país o mercado único incrementando su precio.
- Los cupos o límites a la importación de determinados productos.
- Las barreras administrativas, vinculadas a la existencia de: licencias, controles para-aduaneros como el SOIVRE, Sanitario, Farmacia, etc., permisos o normas de calidad.

El conocimiento con antelación de las posibles barreras aduaneras que afectarán a la entrada y nacionalización del producto importado está directamente relacionado con el conocimiento de su código arancelario, lo cual nos permitirá identificar dichas barreras correctamente.

El código arancelario está formado por un conjunto de dígitos que permiten su identificación dentro de la nomenclatura arancelaria.

CÓDIGO TARIC

El código TARIC permite clasificar la mercancía y productos objeto de transacciones y operaciones de comercio exterior. Este código es utilizado en los países de la Unión Europea.

EL DESPACHO ADUANERO



Un aspecto importante dentro del proceso de compraventa en el contexto internacional gira en torno al trámite aduanero. Este puede definirse como el conjunto de tareas administrativas a través de las que se realiza el despacho de aduanas ante la Autoridad Aduanera correspondiente.

Dicho proceso conlleva la gestión de la documentación, por lo que el despacho aduanero hace referencia al conjunto de documentos formalizados mediante la “declaración aduanera” vinculados a cualquier operativa de entrada, salida o tránsito de mercancía.

En este proceso deben tenerse en cuenta los aspectos vinculados con:

TERRITORIO, PAÍS O ZONAS DE ORIGEN O DESTINO

Este aspecto tiene en cuenta los territorios, países o zonas entre los que se produce el desplazamiento de mercancías.

NATURALEZA DE LA MERCANCÍA Y CONTENIDO DEL ENVÍO

Los productos transportados podrán ser declarados “declarables” o “no declarables”, lo cual dependerá de los criterios que establezcan las aduanas de cada país. Los envíos “no declarables” no tributan, pudiendo viajar únicamente con el albarán. Los envíos “declarables” deben ir acompañados de otros documentos como la factura no comercial.

VALOR DECLARADO DE LA MERCANCÍA

Un criterio determinante en la gestión del despacho de aduanas se basa en el valor económico de la mercancía, el cual deberá venir expresado en la factura comercial. Si este valor no supera el límite establecido en la aduana del país de destino, el albarán de transporte será suficiente para certificar la entrada al país.

TIPO DE EXPORTACIÓN/IMPORTACIÓN DEFINITIVA

Las mercancías transportadas entre países para su comercialización, consumo o utilización en la fabricación y/o producción de otros bienes, requieren superar el trámite del despacho aduanero, el cual suele estar vinculado al pago de aranceles.

TIPO DE EXPORTACIÓN/IMPORTACIÓN TEMPORAL

La exportación temporal es utilizada para aquellas

mercancías transportadas a otros países por tiempo limitado, para ser devueltas a posteriori a su país de origen. Esta devolución debe de llevarse a cabo dentro de un periodo de tiempo limitado, siempre que no se produzca su venta, lo que originaría la pérdida del estatus de temporal.

Las exportaciones temporales no generan aranceles en el país de destino, pero requieren poner en garantía o aval un importe similar al que se generaría en el caso de producirse una exportación definitiva.

TRÁFICOS DE PERFECCIONAMIENTO ACTIVO Y PASIVO

Entendemos por perfeccionamiento, el conjunto de operaciones y procesos a los que es sometida una mercancía para ultimar su proceso de fabricación.

Estas operaciones pueden llevarse a cabo en un país distinto al de procedencia de la mercancía, siempre y cuando se aprovechen sus avances tecnológicos y/o de reducción de costes, los cual sería inviable en su país de origen.

10

FORMAS DE PAGO INTERNACIONALES

Al cerrar una operación de compraventa en el ámbito internacional es importante fijar el medio de cobro. Asimismo, podemos diferenciar entre cuatro formas de pago internacionales que varían en seguridad. El método que se elija se debe determinar en función del nivel de conocimiento y confianza existente con el comprador o vendedor extranjero, así como la frecuencia e importe de las transacciones.

Las cuatro formas de pago principales son:

PAGO ANTICIPADO

El pago se realiza de forma previa a la transacción, de manera que se asegura el cobro antes del envío de la mercancía. Es la forma más segura para el vendedor y la más arriesgada para el comprador.

CARTA DE CRÉDITO

La Carta de Crédito es un documento emitido por el banco el cual garantiza que el pago se efectuará, por lo que tiene como finalidad afianzar o garantizar el pago de una obligación contraída por el ordenante a favor del beneficiario. Para ello, el ordenante debe llegar a un acuerdo con el banco proporcionando documentos que acrediten el suministro de las mercancías acordadas. También existe la Carta de Crédito irrevocable, la cual no puede ser cambiada o cancelada a menos que todas las partes estén de acuerdo. Por otro lado, una carta de crédito revocable puede ser modificada o cancelada por el banco.

CRÉDITOS DOCUMENTARIOS

Es un método reconocido en el ámbito del comercio exterior. El crédito documentario es un mandato de pago que el importador cursa a través de su entidad financiera para que, de manera directa o por medio de otro banco, esta asuma el importe y pague al exportador la cantidad monetaria correspondiente de la operación, siempre y cuando el exportador cumpla estrictamente con el condicionado del propio crédito, que suele ser generalmente la entrega de determinada documentación. De esta forma, el exportador entrega sus documentos a la entidad financiera correspondiente para que esta, de acuerdo a las instrucciones recibidas, maneje y entregue los documentos al comprador previo pago y/o aceptación.

PAGO DIRECTO

La utilización de esta forma de pago está estrechamente relacionada con el nivel de confianza existente entre el comprador y el vendedor. En ella el exportador se compromete a llevar a cabo el envío de la mercancía, mientras que el importador realizará el pago del importe facturado dentro de un periodo de pago acordado con el vendedor.

EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE MARÍTIMO – B/L

El Conocimiento de Embarque Marítimo, o Bill of Lading (B/L), es un documento de transporte marítimo con las siguientes características:

- Sirve de recibo de las mercancías embarcadas y certifica el estado de las mismas.
- Acredita la existencia del Contrato de Transporte, cuyas condiciones suelen incluirse en su reverso.
- Acredita el título de propiedad de la mercancía transportada a favor de su legítimo tenedor, mediante el cual y de forma exclusiva tiene derecho a recibir la misma en el puerto de destino.
- Es un documento negociable, admitido como título de crédito por las entidades financieras en la tramitación de los créditos documentarios.

Los responsables de emitir el B/L son los transportistas, entre los que figuran armadores, navieras o agentes consignatarios, así como el capitán del buque o un agente nombrado por el mismo. Atendiendo a las indicaciones de las empresas exportadoras o de sus agentes de aduanas, se suelen emitir tres o cinco ejemplares originales del B/L.

CIRCUITO DOCUMENTAL DEL B/L

El emisor del B/L lo remite a la empresa exportadora, lo cual se suele realizar a través de su agente de aduanas. A posteriori, el exportador remite el documento original al importador. Este envío se suele realizar a través de empresas de mensajería, mediante una entidad financiera o junto a la mercancía. Contar con el B/L original es un requisito indispensable para poder retirar la mercancía a su llegada al puerto de destino.

¿QUIÉNES INTERVIENEN EN EL B/L?

El B/L recoge distintas figuras o roles a considerar:

- El consignatario o “consignee” es el receptor de la mercancía, pudiendo ser la empresa importadora o su agente de aduanas. Cuando exista un crédito documentario, la entidad financiera que avala la compra también puede actuar como consignatario.
- El “notify” es la persona a la que se notifica la llegada a puerto de la mercancía.
- El “shipper” es la empresa de transporte implicada en la exportación o importación de la mercancía.

El B/L puede ser nominativo, indicando el nombre del receptor de la mercancía al portador del mismo, o emitirse a la orden del “shipper” o del “consignee”.

12

¿QUÉ CLÁUSULAS INTERVIENEN EN EL B/L?

CLEAN ON BOARD

Con esta cláusula, el consignatario del buque reconoce que la mercancía ha sido embarcada para su transporte en perfectas condiciones, atendiendo a su acondicionamiento y al aspecto exterior de su embalaje. A partir de la misma, cualquier anomalía o desperfecto en el exterior de la mercancía que se detecte en el puerto de destino será atribuible a la naviera.

ON BOARD O SHIPPER ON BOARD

En este supuesto, el consignatario del buque admite el embarque de la mercancía para su transporte, no pronunciándose sobre el estado exterior de la misma. Ello exime a la naviera de cualquier responsabilidad vinculada con el estado exterior de la mercancía transportada a su llegada al puerto de destino.

DIRTY ON BOARD

El consignatario del buque reconoce la existencia de defectos o deficiencias en el embalaje de la mercancía a transportar. Con ello, exime a la naviera de cualquier defecto externo que se pudiese detectar en el exterior de la mercancía a su llegada al puerto de destino.

TIPOS ESPECIALES DE B/L:

SEA WAY BILL

Hace mención al documento de embarque no negociable. Este tipo de B/L permite al “consignee” disponer de la mercancía a su llegada a destino tras su identificación a plena satisfacción del porteador.

Este tipo de documento se regula según el artículo 24 de los Usos y Reglas Uniformes de la Cámara de Comercio Internacional. Sus características generales son similares a las de los Conocimientos de Embarque Marítimos Regulados.

BILL OF LADING THROUGH

Este tipo de B/L cubre todo el trayecto realizado por la mercancía cuando es efectuado por más de un transportista.

Este será emitido por las compañías navieras en calidad de transportistas en el trayecto efectuado por ellas y como agentes del transportista para el resto del trayecto.

EL GRUPO MOLDTRANS

La división de transporte marítimo del Grupo Moldtrans se adapta a las necesidades de transporte del sector exterior, aportando competitividad y solvencia a sus transacciones internacionales.

La experiencia y profesionalidad son valores esenciales, en los que basar la colaboración con una empresa transitaria. En el Grupo Moldtrans venimos defendiendo el trabajo bien realizado y la calidad en la gestión del servicio, que forman parte de nuestras señas de identidad.

SOBRE EL GRUPO MOLDTRANS:

Empresa de transporte líder con capital 100 % español.

Fundada en 1979 por Marcelino Moldes, la compañía dispone de más de 50.000 m² de instalaciones logísticas estratégicamente ubicadas en la Península Ibérica, unido a una amplia red de corresponsales y agentes en las principales ciudades, puertos y aeropuertos del mundo.

Esta estructura permite al Grupo Moldtrans ofrecer una extensa gama de servicios que incluye:



TRANSPORTE MARÍTIMO

La solvencia del mejor aliado para transportar sus productos a los principales mercados, sin importar donde estén



TRANSPORTE AÉREO

Cuando se trata de entregas rápidas y grandes distancias, la clave del éxito la ofrece el transporte aéreo de la mano de un especialista



TRANSPORTE TERRESTRE INTERNACIONAL

Servicios directos de transporte en las modalidades de grupaje y carga completa con Europa, norte de África y Turquía



DISTRIBUCIÓN NACIONAL

Nuestra amplia cobertura nacional garantiza una gestión rápida y segura de todos sus envíos en la Península Ibérica



SERVICIOS LOGÍSTICOS

Gestionamos los procesos y necesidades logísticas requeridas por su empresa, aportando soluciones



SERVICIOS VALOR AÑADIDO

Los servicios de transporte y logística adaptados a las necesidades y más altas exigencias de su empresa o negocio



SERVICIOS FERIALES

El servicio integral especializado en eventos feriales con el que su empresa optimizará sus acciones comerciales



ADUANAS

Experiencia, fiabilidad y garantía en la gestión de sus envíos con terceros países

ESPAÑA

ALICANTE

Tel: (0034) 96 601 60 20
Fax: (0034) 96 510 48 67
comercialalc@moldtrans.com

BARCELONA

Tel: (0034) 93 504 14 00
Fax: (0034) 93 575 37 14
comercialbcn@moldtrans.com

Express

Tel: 902 42 42 99
(24 h/365 días)
Fax: (0034) 93 575 37 14
moldexpress@moldtrans.com

Mat BCN - Magreb

Tel: (0034) 93 504 14 00
Fax: (0034) 93 575 30 18
matbcn@moldtrans.com

Marítimo / Aéreo [ofic.1]

Tel: (0034) 93 289 34 80
Fax: (0034) 93 289 34 90
safbcn@moldtrans.com

Marítimo / Aéreo [ofic.2]

Tel: (0034) 661 44 26 62
(0034) 618 64 96 13
saf2bcn@moldtrans.com

Moldstock - Logística

Tel: (0034) 93 848 33 42
Fax: (0034) 93 848 17 66
moldstock_comercial@moldtrans.com

IRÚN

Tel: (0034) 94 363 22 02
Fax: (0034) 94 363 19 15
comercialirun@moldtrans.com

LAS PALMAS

Tel: (0034) 928 47 66 19
Fax: (0034) 928 46 06 03
comercialcan@moldtrans.com

MADRID

Tel: (0034) 91 669 69 96
Fax: (0034) 91 669 69 74
comercialmdr@moldtrans.com

SEVILLA

Tel: (0034) 95 432 35 50
Fax: (0034) 95 432 35 60
comercialsev@moldtrans.com

TENERIFE

Tel: (0034) 928 47 66 19
Fax: (0034) 928 46 06 03
comercialcan@moldtrans.com

VALENCIA

Tel: (0034) 96 304 02 02
Fax: (0034) 96 145 05 08
comercialvlc@moldtrans.com

Aéreo / Marítimo

Tel: (0034) 96 324 58 60
Fax: (0034) 96 324 58 61
sales.vlc@moldtrans.com

Logística

Tel: (0034) 96 321 43 72
logistica.valencia@moldtrans.com

Ferías

Tel: (0034) 96 386 12 36
Fax: (0034) 96 390 12 36
feriasvlc@moldtrans.com

Trans Simó S.L.

Tel: (0034) 96 258 02 68
Fax: (0034) 96 297 60 49
transimo@moldtrans.com

PORTUGAL

LISBOA

Tel: (00351) 219 54 01 80
Fax: (00351) 219 54 01 89
comercial.lisboa@moldtrans.pt

PORTO

Tel: (00351) 229 99 66 80
Fax: (00351) 229 99 66 88
comercial.porto@moldtrans.pt

moldtrans.com

