

Guía Logística Internacional 2017



PRO ECUADOR
INSTITUTO DE PROMOCIÓN DE
EXPORTACIONES E INVERSIONES





Pablo Campana Sáenz
Ministro de Comercio Exterior

Roberto Intriago
Director General del Instituto de Promoción
de Exportaciones e Inversiones
de PRO ECUADOR

Fabrizio Rodríguez Yánez
Coordinador General Nacional
de PRO ECUADOR

José Véliz Torresano
Director de Inteligencia Comercial
de PRO ECUADOR

Félix Vera Díaz
Henry León Wong
Mónica Rojas Ramírez
Roxana Carpio Monroy
Vladimir Gómez Valdez
Unidad de Reportes Comerciales e Inversiones
de PRO ECUADOR

Cindy Galarza Mendoza
Directora de Marketing y Comunicación
de PRO ECUADOR

Carolina Armendáriz
Edición, Marketing y Comunicación
de PRO ECUADOR

Gabriela Garzón
Diseño y Diagramación, Marketing y Comunicación
de PRO ECUADOR



Guía Logística
Internacional
2017

CONTENIDO

1	INTRODUCCIÓN	7
2	LOGÍSTICA	8
	2.1. Conceptos de Logística	8
	2.2. Costos Logísticos	8
3	CADENA LOGÍSTICA	8
4	INFRAESTRUCTURA LOGÍSTICA	9
	4.1. Puertos Marítimos	10
	4.1.1. Tipos de Puertos Marítimos	10
	4.2. Vías Ferroviarias	10
	4.3. Carreteras	12
	4.4. Aeropuertos	12
	4.5. Almacenes	12
	4.6. Plataformas Logísticas	13
5	MODOS DE TRANSPORTE	14
	5.1. Transporte Marítimo	14
	5.2. Transporte Aéreo	17
	5.3. Transporte Terrestre	18
	5.4. Transporte Multimodal	20
6	TIPOS DE CARGA	20
	6.1. Carga General	20
	6.2. Carga a Granel	21
7	NATURALEZA DE LA CARGA	21
	7.1. Carga Peligrosa	21
	7.2. Carga Perecedera	22
	7.3. Carga Frágil	23
8	ENVASE, EMPAQUE, EMBALAJE, MARCADO Y ROTULADO DE LA CARGA	24
	8.1. Empaque	25
	8.2. Marcado y Rotulado	25
	8.3. Estándares o Normas Internacionales	27
9	UNITARIZACIÓN DE CARGA	27
	9.1. Pallets	27
10	CONTENEDORES	30
	10.1. Clasificación por medidas	30
	10.2. Clasificación por tipo de contenedores	31
11	INCOTERMS (INTERNATIONAL COMMERCIAL TERMS)	35
	11.1. Reglas aplicables para cualquier modo de transporte	36
	11.2. Reglas aplicables para transporte marítimo y fluvial	37

INTRODUCCIÓN

El Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones Extranjeras PRO ECUADOR publica la presente “Guía de Logística Internacional 2017”, orientada al actual y potencial exportador ecuatoriano, y también al público en general, con el fin de aportar al conocimiento de logística y comercio exterior.

La presente guía tiene como objetivo abordar la temática logística desde un punto de vista teórico, práctico y operativo, la misma que sintetiza aspectos conceptuales y prácticos de la logística de las mercancías.

Guía Logística Internacional

LOGÍSTICA

• Conceptos de Logística

La Logística es un conjunto de actividades necesarias para poder llevar a cabo una actividad en particular.

Se entiende por Logística a las diversas actividades tanto administrativas, operativas y financieras necesarias para la administración estratégica del flujo, almacenamiento de materias primas, componentes, existencias en proceso y productos terminados; de tal manera, que éstos estén en la cantidad y forma adecuada, en el lugar correcto, al costo y en el momento apropiado.

Dentro de Comercio Exterior nos referimos a Logística Internacional, que es la gestión de flujos de mercancías y que abarca desde el proceso de compra de la mercancía hasta la entrega de la misma al comprador.

La logística internacional se ha convertido en uno de los sectores claves en el actual entorno económico mundial, suele ser un diferenciador al momento de costear un producto por los ahorros que puede generar, debido a la importancia de esta actividad en la globalización económica internacional, nuevas tecnologías y soporte a la actividad industrial, lo cual supone que una infraestructura logística internacional adecuada es un elemento imprescindible para el posicionamiento de cualquier país en el panorama económico internacional.

Existe un Plan Estratégico para mejorar los procesos logísticos de las exportaciones ecuatorianas que permitan dinamizar el sector productivo e incrementar su competitividad. El país ha tenido varios avances en camino del desarrollo y optimización de esta infraestructura; actualmente el incorporarse en un sector en crecimiento como el de logística tiene grandes ventajas para el inversionista.

• Costos Logísticos

Los costos logísticos son todos aquellos que comprenden las diversas actividades dentro del comercio internacional de mercancías, los mismos que se pueden dividir en 4 tipos:

Costos de transporte: se determina en base a la distancia, volumen, característica del producto, modo de transporte, origen y destino. Dentro de este también se contabilizan pérdidas, las cuales están relacionadas a los potenciales daños durante el transporte de la mercancía.

Costos de inventario: valor determinado en función de variables como el valor del producto, costo de capital, seguros, sistemas de control, embalaje, tiempo de almacenaje, seguridad, etc. En este tipo de costos se incorporan también los costos de deterioro, asociados a daños a mercancía en el almacén.

Costos de almacenaje: se establece dependiendo del espacio y costo de almacenes utilizados, ubicación, operación de recepción y despacho, gestión y operación del almacén, costo de manipulación, equipamiento, y costo de la mercancía en tránsito.

Costos administrativos: depende del número de órdenes procesadas, costo de trámites, procedimientos y documentos, costo de sistemas de comunicación e información, costo de transmisión de datos y de codificación, recepción y manipuleo de suministros, selección de proveedores, costos de seguros, seguridad, pérdidas y aranceles aduaneros.



CADENA LOGÍSTICA

La cadena logística se encuentra compuesta por diversos componentes que ayudarán a que se cumpla la gestión de realizar la entrega de las mercancías hasta llegar a su destino final, según lo pactado durante la negociación.

En la siguiente tabla se muestran los componentes de la Cadena Logística:

	ACTIVIDADES/FUNCIÓN	COMPONENTES
INFRAESTRUCTURA Y SERVICIO DE TRANSPORTE	INLAND Movimiento de carga dentro del territorio nacional	- Carreteras - Ferrocarriles - Navegación fluvial
	TRANSFERENCIA DE CARGA	- Puertos - Aeropuertos - Pasos de frontera
	HINTERLAND Movimiento de carga fuera del territorio nacional	- Transporte marítimo - Transporte fluvial - Transporte terrestre - Transporte aéreo - Transporte multimodal
LOGÍSTICA EMPRESARIAL	CADENA DE ABASTECIMIENTO Diseño y gestión	- Gestión de materiales e inventarios - Distribución
	OPERADORES LOGÍSTICOS Provisión de servicios logísticos integrados	- Operadores logísticos - Agentes
FACILITACIÓN DEL COMERCIO	Rastreo e inspección de carga en el territorio nacional y el movimiento internacional	- TIC's - Aduanas - Reglamentación
	RÉGIMEN DE POLÍTICA COMERCIAL	- TLC, EPA, OMC - Armonización de estándares - Medidas ambientales/laborales
	CLIMA DE NEGOCIOS Ambiente regulatorio y su impacto sobre las operaciones de las empresas	- ISO, SPS, Seguridad - Promoción de las Exportaciones

Guía Logística Internacional

INFRAESTRUCTURA LOGÍSTICA

La Infraestructura Logística representa uno de los recursos más importantes que posee un país, ya que mediante el óptimo desarrollo de la misma ayuda al intercambio comercial de mercancías y servicios.

Cuando hablamos de Infraestructura Logística nos referimos a las diferentes instalaciones o terminales especializadas que se encuentran presente durante el proceso de transferencia de carga desde que sale de las bodegas del vendedor hasta llegar al comprador, según lo pactado durante la negociación.

A continuación detallamos los componentes de la Infraestructura Logística más comunes:

- Puertos Marítimos
- Vías Ferroviarias
- Carreteras
- Aeropuertos
- Puertos Fluviales
- Almacenes de carga
- Plataformas logísticas

• Puertos Marítimos

Los puertos son el conjunto de obras e infraestructura, instalaciones, accesos, equipamiento y otras facilidades que se encuentran en la costa, localizada en zonas marinas costeras específicas.

Se conforman por 3 áreas principales:

- **Área marítima:** es la destinada a los buques, el canal de acceso, señalización, fondeaderos, dársenas.
- **Área de maniobras:** es el área terrestre destinado a la carga tales como muelles, patios y bodegas de almacenamiento, lugares de acopio.
- **Área de evacuación:** es la destinada al transporte terrestre, vías de acceso al puerto desde la red de carreteras, circunvalación o reparto, con áreas de maniobra y estacionamiento.

• Tipos de Puertos Marítimos

Existen varios tipos de puertos marítimos o terminales portuarias que son especializados según el tipo de carga que maneja, donde podemos encontrar:

Terminales de contenedores:

Son puertos especializados en donde se maneja carga contenedorizada. Cuentan con equipos especializados para la manipulación de los contenedores como son las grúas pórtico, las RTG, las grúas de tierra, Reach Stackers, entre otras, las mismas que ayudan durante la carga y descarga de los contenedores desde el buque, apilamiento en los patios y cargar en los vehículos respectivos para que sean movilizados dentro y fuera de la terminal.



Terminales de graneles líquidos:

Son puertos que se especializan en el manejo de carga al granel líquida, tales como químicos, petróleo, combustibles, entre otros, la cual es cargada o descargada en buques mediante bombas. Tienen en tierra grandes tanques de almacenamiento para sus productos.



Terminales de graneles sólidos:

Son puertos que se especializan en el manejo de carga al granel sólida o seca como el trigo, maíz, cebada, cemento, entre otras, la cual es cargada o descargada mediante bombas desde el puerto y desde los buques que también son especializados en el manejo de este tipo de carga. Tienen en tierra grandes tanques de almacenamiento para sus productos.

Este tipo de puertos utilizan silos, que son estructuras que sirven para el almacenamiento de granos y otros productos agrícolas en donde se mantienen en las condiciones ideales, protegiendo la carga de las diferentes condiciones climáticas que la puedan afectar. Los graneles también se pueden almacenar en bodegas especiales que se adaptan para el almacenamiento de la misma.



Terminales multipropósito:

Terminales multipropósito son terminales no especializadas, que manejan diversos tipos de carga tales como contenedores, carga general, carga al granel líquida y/o sólida.

Ecuador cuenta con diversas terminales portuarias, situadas a lo largo de la Costa Pacífico del país, en donde encontramos a:

- Autoridad Portuaria de Esmeraldas (Puerto multipropósito)
- Autoridad Portuaria de Manta (Puerto multipropósito)
- Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar (Puerto multipropósito)
- Autoridad Portuaria de Guayaquil:
- Andipuerto (terminal de graneles y multipropósito)
- Contecon Guayaquil S.A. (terminal de contenedores y multipropósito)
- Ecuagran (Puerto de graneles secos)
- Fertisa (Puerto multipropósito)
- Trinipuerto S.A. (Puerto de graneles sólidos)
- Naportec (Puerto multipropósito)
- Terminal Portuario de Guayaquil TPG (Terminal de contenedores)

Dentro de los principales puertos ecuatorianos se encuentran: en primer lugar el Puerto de Guayaquil, el mismo que maneja el 70% del comercio trasfronterizo del país, seguido por Puerto Bolívar situado en la provincia de El Oro en donde el 90% de la carga movilizada es banano y en tercer lugar se encuentra Autoridad Portuaria de Esmeraldas por donde se transporta principalmente aceite de palma.



Guía Logística Internacional

• Vías Ferroviarias

La infraestructura ferroviaria es muy importante en la red logística para el transporte de carga, ya que combinándolo con otras vías de transporte se permite lograr mayor eficiencia.

Unas de las ventajas que presta este medio de transporte es que permite alcanzar lugares que no cuentan con acceso al mar, también es de bajo costo y permite transportar grandes volúmenes de carga, en grandes distancias, con mejor relación de costos por kilómetro.

En Ecuador la empresa Ferrocarriles del Ecuador es la encargada del manejo de la red ferroviaria del país, la misma que cuenta con una extensión total de 965.5 km, de los cuales solo 300.1 km se encuentran operativos.

En el Ecuador se usa este medio solo para turismo y transportaciones de muy pequeños volúmenes de carga. Por lo que no es considerado una vía para nuestro comercio exterior.

Existen varias rutas:

Centro: Machachi-Boliche, Quito-Boliche, Quito-Latacunga, Quito-Machachi
Litoral: Durán-Yaguachi
Norte: Ibarra-Salinas
Sur: Alausí-Sibambe, Riobamba - Colta, Riobamba - Urbina, Tambo-Coyocctor



• Carreteras

La red de carreteras es la infraestructura de transporte más utilizada a nivel mundial, dada la flexibilidad que confiere a los transportadores de carga así como su gran extensión, permitiendo los servicios de entrega de puerta a puerta.

Si bien se puede utilizar cualquier otro modo de transporte para el tramo de mayor significación, prácticamente en todo transporte se utiliza el modo terrestre, al menos como complemento.

En el caso del Ecuador su tránsito fronterizo con países vecinos al norte y al sur se realiza mayormente vía terrestre por carretera. Cuenta con un total de 9,997.90 km de carreteras.

El Ecuador limita al norte con Colombia, al sur y al este con Perú, por lo que sólo con estos 2 países mantiene tráfico de frontera los cuales son controlados por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, SENA.



• Aeropuertos

Un aeropuerto es una superficie que cuenta con instalaciones, pistas y servicios adaptados para la recepción y despacho de aeronaves, su carga, pasajeros y correo postal.

La gran velocidad, mayor frecuencia de servicios y accesibilidad, son las principales ventajas características propias del modo aéreo. La existencia y disponibilidad en la mayoría de los tráficos internacionales de aviones de distintas características como son los cargueros o los aviones mixtos, hacen de éste un medio de transporte de gran significación.

El transporte aéreo ofrece fundamentalmente dos tipos de servicios:

- **Servicio regular:** está sujeta a itinerarios fijos programados y servicio arrendado.
- **Chárter:** brindan las aerolíneas a petición específica del cliente, diferentes a los itinerarios regulares, en este servicio las tarifas son negociadas. Existen los "split charters", en donde dos o más usuarios se unen para contratar un vuelo chárter. En estos casos es importante destacar el papel del agente de carga, quien generalmente contrata el vuelo a la aerolínea operadora y consigue la carga de los diferentes usuarios interesados.

Los principales aeropuertos de Ecuador son: Mariscal Sucre de Quito y José Joaquín de Olmedo de Guayaquil, los mismos que tienen gran cantidad de vuelos diarios internacionales de carga y pasajeros, en donde operan más de 10 líneas de carga aérea respectivamente; otros aeropuertos que funcionan, en su mayoría con vuelos locales son: Cuenca, Manta, Santa Rosa, Coca, Latacunga, Esmeraldas, Salinas, San Cristóbal, Loja, Lago Agrio y Macas. El aeropuerto de Latacunga opera con 2 líneas de carga internacionales.

• Almacenes

Los almacenes son instalaciones destinadas no solo al almacenamiento de carga, sino que cumplen también otras funciones indispensables a lo largo de la cadena logística, como manipulación y conservación de carga.

Los almacenes brindan ventajas como:

- Permiten una mejor organización en la distribución de las mercancías.
- Posibilitan una correcta conservación de los productos.
- En algunos casos son parte del proceso productivo.

Así mismo los almacenes se clasifican acorde a distintos parámetros como:

- Su relación con el flujo de producción tales como materias primas, productos intermedios, productos terminados, para preparación de pedidos y distribución.
- Según su ubicación, en bodegas o en patios.
- Según el material a almacenar, como líquidos, gases, carga general, contenedores.
- Según su grado de mecanización.
- Según su función logística, como centros de acopio, centros de tránsito, depósitos, etc.



• Plataformas Logísticas

Las Plataformas Logísticas son zonas especializadas que cuentan con infraestructura y servicios necesarios para facilitar las actividades relativas al transporte, empaque, distribución de carga para el tráfico tanto nacional como internacional.

Las principales funciones logísticas que se realizan son :

- **Gestión de unidades de carga:** servicios de consolidación y desconsolidación de carga.
- **Gestión de transferencias intermodales:** controlan y optimizan las transferencias modales e incorporan servicios logísticos adicionales.
- **Gestión de unidades de transporte:** gestionan diferentes modos o unidades de transporte para la distribución de la mercadería y la minimización de inventarios.
- **Almacenamiento de inventarios:** Se relaciona con la gestión de pedidos.
- **Operaciones de valor agregado:** tales como empaquetado, etiquetado, etc.

Guía Logística Internacional

Existen diversos tipos de plataformas logísticas según el modo de transporte, entre los que encontramos: unimodal, zonas logísticas y multimodal.

Plataforma Logística Unimodal involucra solo un medio de transporte, concentrando la carga para optimizar el transporte consolidando los orígenes y destinos de las mercancías.

Las Zonas Logísticas implican un mayor grado de integración de operaciones mediante consolidación, localización y redireccionamiento de inventarios. Estas infraestructuras logísticas incluyen puntos de concentración de tráfico y de ruptura de carga, conectándola con otros puntos a través de un modo de transporte distinto.

Plataformas multimodales son nodos logísticos que conectan diferentes modos de transporte, contando con la infraestructura necesaria para el uso de tales modos de transporte.

MODOS DE TRANSPORTE

Es el sistema a través del cual se va a realizar el traslado de las mercancías, a través del uso de diversos medios de transporte tales como vehículos de transporte terrestre, trenes, buques, aviones o la combinación de los mismos.

Entre los diversos modos de transporte encontramos:

•Transporte Marítimo

El transporte marítimo es el principal modo de transporte en el ámbito internacional ya que permite transportar grandes cantidades de carga y en grandes distancias.

La principal ventaja de este modo de transporte es la competitividad en materia de fletes, posibilidad de mover grandes volúmenes de mercaderías, tanto graneles líquidos, sólidos y gases con un gran aprovechamiento, lo que se denomina economía de escala.

Medios de transporte

Existen distintos tipos de buques que permiten el transporte de diferentes tipos de carga. Podemos encontrar buques especializados o multipropósito. Dentro de los primeros están los graneleros para el movimiento de carga al granel sólida y buques tanqueros para líquidos de todo tipo; los frigoríficos, para mercaderías que requieren mantenimiento especial de las condiciones térmicas de la carga; los propaneros o metaneros, para transporte de gases propano o metano; los portacontenedores; también los ferries, Roll-on/Roll-off (Ro-Ro) para el movimiento de automóviles trenes o camiones.

Los multipropósito no presentan una característica especial, sino que en general son buques con varias bodegas separadas entre sí, con entrepuentes internos y que lo hacen especial para acomodar diversos tipos de mercaderías en forma separada. Se almacenan cajones, pallets, tubos o caries en el mismo entrepuente en forma combinada.

<p>BUQUES PETROLEROS</p>	<p>SON NAVÍOS QUE TRANSPORTAN PETRÓLEO CRUDO DESDE PLATAFORMAS DE PAÍSES PRODUCTORES HASTA REFINERÍAS. PRESENTAN TUBERÍAS ESPECIALES POR LAS QUE CARGAN Y DESCARGAN EL PETRÓLEO CRUDO.</p>	
<p>BUQUES QUÍMICOS</p>	<p>SUS CARACTERÍSTICAS SON SIMILARES A LOS BUQUES DE PETRÓLEO AUNQUE TRANSPORTAN PRODUCTOS QUÍMICOS, COMO AMONIACO, GASOLINA, ETC. SU TAMAÑO ES PEQUEÑO Y CONTIENEN TANQUES DONDE TRANSPORTAN LOS DIFERENTES PRODUCTOS. SEGÚN EL TIPO DEL MISMO Y SU AGRESIVIDAD SE CLASIFICAN EN TIPO 1, 2 Ó 3. SU ESTRUCTURA ES MUY COMPLEJA Y SOFISTICADA, CON DOBLE CASCO Y ELEMENTOS CONSTRUIDOS PURAMENTE DE ACERO INOXIDABLE.</p>	
<p>BUQUES GASEROS</p>	<p>SON BUQUES ESPECIALIZADOS EN EL TRANSPORTE DE GAS LICUADO O GAS NATURAL. CUENTAN CON UNA SOFISTICACIÓN INTERNA Y ALTA TECNOLOGÍA DE ALTO COSTO DE CONSTRUCCIÓN. SE IDENTIFICAN DOS MODELOS: LOS LNG, DESTINADOS AL GAS LÍQUIDO A TEMPERATURA DE HASTA 170° Y LOS LNH, DESTINADOS A TEMPERATURAS DE 50° Y PRESIÓN DE 18 KG/CM2.</p>	
<p>BUQUES FRIGORÍFICOS</p>	<p>ES UN BUQUE ESPECIALIZADO EN EL TRANSPORTE DE CARGAS REFRIGERADAS. LA TEMPERATURA MÍNIMA QUE ALCANZA DEPENDE DEL CARGAMENTO QUE SE TRANSPORTA. EN SU CUBIERTA SE PUEDEN DISTINGUIR UNAS ESPECIES DE CASETAS QUE SOBRESALEN. SU COLOR, GENERALMENTE, ES BLANCO YA QUE LOS COLORES OSCUROS ABSORBEN TEMPERATURA POR LA REFLEXIÓN DE LOS RAYOS DEL SOL.</p>	
<p>BUQUES PORTACONTENEDORES</p>	<p>SON BUQUES DE GRAN TAMAÑO CON CAPACIDAD DE HASTA 18,000 UNIDADES. LA CAPACIDAD DE ALMACENAMIENTO Y RAPIDEZ DE ESTOS NAVÍOS SE HA IDO INCREMENTANDO GRACIAS A LOS AVANCEEN EL CAMPO DE LA CONSTRUCCIÓN, SOBRETUDO, DE UNOS POTENTES MOTORES. PARA DESCARGAR SU CONTENIDO EN LOS ES NECESARIA LA PRESENCIA DE GRÚAS ESPECIALES.</p>	
<p>BUQUES DE CARGA GENERAL</p>	<p>TAMBIÉN CONOCIDOS COMO BUQUES MULTIPROPÓSITO, TRANSPORTAN DIVERSOS TIPOS DE MERCADERÍAS, DESDE CONTENEDORES HASTA TANQUES PEQUEÑOS. LLEVAN GRÚAS PROPIAS PARA CARGAR Y DESCARGAR LOS ELEMENTOS.</p>	
<p>BUQUES ROLL ON ROLL OFF</p>	<p>ESTOS BUQUES TRANSPORTAN ÚNICAMENTE MERCANCIAS CON RUEDAS, LAS CUALES SON CARGADAS Y DESCARGADAS CON VEHÍCULOS TRACTORES. CONTIENEN VARIAS ESTRUCTURAS DE RAMPAS EN SU INTERIOR. TIENE UN ASPECTO DE UN GRAN CAJÓN Y LO MÁS TRANSPORTADO SON AUTOS, CAMIONES, CASAS RODANTES, ETC.</p>	
<p>BUQUES GRANELEROS</p>	<p>SE ENCARGAN DEL TRANSPORTE DE CARGAS SECAS A GRANEL. SE IDENTIFICAN FÁCILMENTE YA QUE EN SU CUBIERTA SOLO PRESENTA VARIAS ESCOTILLAS Y CORREDERAS A AMBOS LADOS. SUELEN TRANSPORTAR CEREALES, MINERALES O MIXTOS (CARGAS SECAS Y CRUDO). CUENTAN CON BODEGAS REFORZADAS QUE RESISTEN GOLPES.</p>	

Fuente: <http://www.tipos.co/tipos-de-buques/>

Elaboración: Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones Extramjeras, PRO ECUADOR

Guía Logística Internacional

Principales Puertos Marítimos del Ecuador

Dentro de los principales puertos ecuatorianos se encuentran: en primer lugar el Puerto de Guayaquil, el mismo que maneja el 70% del comercio transfronterizo del país, seguido por Puerto Bolívar situado en la provincia de El Oro en donde el 90% de la carga movilizada es banano y en tercer lugar se encuentra Autoridad Portuaria de Esmeraldas.

Navieras en Ecuador

En Ecuador operan algunas agencias navieras, las mismas que manejan sus propias rutas y operan en los distintos puertos marítimos del país.

Entre ellas encontramos a las siguientes:

AGENCIA DE VAPORES INTERNACIONALES DIRECCIÓN: AV. 25 DE JULIO Y RÍO AL FONDO "Z" URB. LA FLORIDA DEL GUASMO, AV. CACIQUE TOMALÁ TELÉFONO: +593 (4) 257683 http://bonita.com/	HAMBURG SÜD ECUADOR S.A. DIRECCIÓN: AV. LAS MONJAS # 10 Y CARLOS JULIO AROSEMENA, EDIF. BERLÍN, PLANTA BAJA, BLOQUE B TELÉFONO: +593 (4) 3721300 http://www.hamburgsud.com/
ANDINAVE S.A. DIRECCIÓN: AV. 9 DE OCTUBRE NO.100 Y MALECÓN EDIF. LA PREVISORA, PISO 26, OFICINA 2901 TELÉFONO: +593 (4) 2597770 http://www.andinave.com/	MAERSK DEL ECUADOR C.A. DIRECCIÓN: AV. J TANCA MARENGO KM 1,8 Y JOSÉ SANTIAGO CASTILLO, EDIF. CONAUTO, PISO 3 TELÉFONO: +593 (4) 2595600 http://www.maerskline.com/
APL DEL ECUADOR DIRECCIÓN: AV. 9 DE OCTUBRE # 100 Y MALECÓN EDIF. LA PREVISORA, PISO 26, OFICINA 2605 TELÉFONO: +593 (4) 2560238 http://www.apl.com/	MEDITERRANEAN SHIPPING CO. DIRECCIÓN: AV. FRANCISCO DE ORELLANA Y ALBERTO BORGEDIF. CENTRUM, PISO 15, OF. 1 TELÉFONO: +593 (4) 2634050 https://www.mscc.com/
ATLAS MARINE S.A. DIRECCIÓN: AV. JOAQUÍN ORRANTIA Y AV. LEOPOLDO BENÍTEZ SG1 EDIFICIO TRADE BUILDING TORRE A PISO C OFICINA 707C TELÉFONOS: +593 (4) 2639018 –2639244 www.atlasmarina.com	NAVESUR S.A. DIRECCIÓN: AV. JOAQUÍN ORRANTIA Y AV. LEOPOLDO BENÍTEZ VINUEZA, URB. LA GRAN MANZANA, EDIFICIO TRADE BUILDING, PISO 2 OF. 220 TELÉFONO: +593(4) 3717555 http://www.navesur.com/
BBC ECUADOR DIRECCIÓN: TULCÁN 809 Y HURTADO, EDIF. SAN LUIS, PISO 2, Y PLANTA BAJA TELÉFONO: +593 (4) 23713255 www.bbcchartering.com	REMAR S.A. DIRECCIÓN: AV. 10 DE AGOSTO 103 Y MALECÓN, EDIFICIO VALRA, PISO 9 TELÉFONO: +593 (4) 2593330 – 2322111 http://www.remar.com.ec/remar/es
BROOM ECUADOR S.A. DIRECCIÓN: KENNEDY NORTE CALLE FLORES PÉREZ Y CLOTARIO PAZ EDIF. ATLANTIS 6TO PISO, TELÉFONO: +593 (4) 3711630 http://www.broomecuador.com/	NAVESMAR DIRECCIÓN: JUNÍN 105 Y MALECÓN VISTA AL RÍO BLVD, PISO 4 TELÉFONO: +593 (4) 2314034 http://navesmar.com/
CITIKOLD S.A. DIRECCIÓN: PUERTO SANTA ANA, EDIF. THE POINT PISO 28 OF. 2809 TELÉFONOS: +593 (4) 3731590 http://www.citikold.com/	TRANSOCEÁNICA CIA. LTDA. DIRECCIÓN: MALECÓN 1401 E ILLINGWORTH, EDIF. SUDAMÉRICA, PISO 7 TELÉFONO: +593 (4) 2598060 http://www.transoceanica.com.ec/
CMACGM ECUADOR S.A. DIRECCIÓN: AV. RODRIGO CHÁVEZ PARQUE EMPRESARIAL COLON, CORPORATIVO 2, OF. 501 – 503 TELÉFONO: +593 (4) 5005800 https://www.cmacgm.com/	MARGLOBAL S.A. DIRECCIÓN: MALECÓN 1401 E ILLINGWORTH, EDIF. SUDAMÉRICA, PISO 7 TELÉFONO: +593 (4) 2598060 http://www.transoceanica.com.ec/
GREENANDES ECUADOR S.A. DIRECCIÓN: JUNÍN 114 Y MALECÓN, EDIF. TORRES DEL RÍO, PISO 5 OF. 8 TELÉFONO: +593 (4) 3716800 http://www.greenandes.com.ec/	TECNISEA CIA. LTDA. DIRECCIÓN: CDLA. LOS ALMENDROS, CALLE GAVIOTA Y PEATONAL 5TA. MZ. 1, EDIF. LOS ALMENDROS, PLANTA ALTA, TELÉFONO: +593 (4) 2446366 http://www.tecnisea.com.ec

Fuente: Cámara Marítima del Ecuador, CAMAE

Elaboración: Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones Extranjeras, PRO ECUADOR

• Transporte Aéreo

El modo de transporte aéreo es el desplazamiento de un lugar a otro de personas o carga por aire a través de aeronaves.

Este modo ofrece ventajas tales como la gran velocidad, mayor frecuencia de servicios y accesibilidad. La existencia y disponibilidad en la mayoría de los tráficos internacionales de aviones de distintas características como son los cargueros o los aviones mixtos, hacen de este un medio de transporte de gran significación.

Una de las desventajas de este modo de transporte son las tarifas de fletes, ya que son comparativamente más altas que otros modos. Hay atenuantes tales como menores costos de embalajes, depósito, manipuleo, seguros, transporte interno y hasta menores requerimientos de stock.



El transporte aéreo ofrece fundamentalmente dos tipos de servicios:

Servicio regular: está sujeta a itinerarios fijos programados y servicio arrendado.

Charter: brindan las aerolíneas a petición específica del cliente, diferentes a los itinerarios regulares, en este servicio las tarifas son negociadas. Existen los "split charters", en donde dos o más usuarios se unen para contratar un vuelo chárter. En estos casos es importante destacar el papel del agente de carga, quien generalmente contrata el vuelo a la aerolínea operadora y consigue la carga de los diferentes usuarios interesados.

La IATA (Asociación de Transporte Aéreo Internacional) es el instrumento para la cooperación entre aerolíneas, promoviendo seguridad, fiabilidad, confianza y economía en el transporte aéreo en beneficio económico de sus accionistas privados. Ha subdividido al mundo en tres zonas de tráfico de conferencia denominadas:

TC1: América

TC2: Europa, África y Oriente Medio

TC3: Resto de Asia y Oceanía

Hoy en día existen aviones de gran tamaño que permiten el transporte de carga de más de 100 toneladas. Permite llegar a puntos más cercanos de consumo o producción, respecto al transporte marítimo es evidente. Este modo requiere de instalaciones y condiciones de atención muy exigentes que condicionan el aterrizaje de aeronaves de gran porte solo a determinados puntos, si bien existen mayor cantidad de frecuencias, destinos y conexiones interlineas.

Principales aeropuertos del Ecuador

Los principales aeropuertos de Ecuador son: Mariscal Sucre de Quito y José Joaquín de Olmedo de Guayaquil, los mismos que tienen gran cantidad de vuelos diarios internacionales de carga y pasajeros, en donde operan más de 10 líneas de carga aérea respectivamente; otros aeropuertos que funcionan, en su mayoría con vuelos locales son: Cuenca, Manta, Santa Rosa, Coca, Latacunga, Esmeraldas, Salinas, San Cristóbal, Loja y Lago Agrio.

Guía Logística Internacional

Compañías aéreas de carga en Ecuador:

En el país existen algunas compañías que prestan el servicio de transporte de carga vía aérea, entre ellas se encuentran:

LATAM CARGO S.A.	AMERICAN AIRLINES
DIRECCIÓN: AV. LAS AMÉRICAS S/N (JUNTO AL CENTRO DE CONVENCIONES SIMÓN BOLÍVAR), TERMINAL DE CARGA NACIONAL. TELÉFONO: +593 (4) 2283543 HTTP://WWW.LATAMCARGO.COM/	DIRECCIÓN: AV. DE LAS AMÉRICAS, ZONA DE CARGA INTERNACIONAL, GUAYAQUIL. TELÉFONO: +593 (4) 6006187 HTTPS://WWW.AACARGO.COM/
LÍNEAS AÉREAS SURAMERICANAS S.A.	IBERIA CARGO
DIRECCIÓN: AV. AMAZONAS Y PALORA, QUITO TELÉFONO: +593 (2) 3301153 HTTP://WWW.LASCARGO.COM/	DIRECCIÓN: AV. DE LAS AMÉRICAS, ZONA DE CARGA INTERNACIONAL, GUAYAQUIL. TELÉFONO: +593 (4) 2924636 HTTPS://WWW.IAGCARGO.COM/
LUFTHANSA CARGO	KLM CARGO
DIRECCIÓN: AV. AMAZONAS N47205 Y RÍO PALORA, EDIF. HAMMONIA, QUITO TELÉFONO: +593 (2) 4001770 WWW.LUFTHANSA.COM	DIRECCIÓN: AV. DE LAS AMÉRICAS, ZONA DE CARGA INTERNACIONAL, GUAYAQUIL. TELÉFONO: +593 (4) 2292296 HTTPS://WWW.AFKLCARGO.COM
MARTINAIR CARGO	TRANS AM
DIRECCIÓN: AV. AMAZONAS N7548 Y RÍO TOPO, QUITO TELÉFONOS: +593 (2) 3301044 HTTP://MARTINAIR.COM/MARTINAIRCARGO/	DIRECCIÓN: AV. DE LAS AMÉRICAS, 200 MTS. ANTES DE AEROPUERTO, GUAYAQUIL TELÉFONO: +593 (4) 2282510 HTTP://TRANSAMLTDA.COM/
UPS AIR CARGO	CENTURION CARGO
DIRECCIÓN: A CARGA, AEROPUERTO JOSÉ J. DE OLMEDO, EDIFICIO UPS TELÉFONO: +593 (4) 2924005 – 2924455 HTTPS://WWW.UPS.COM/	DIRECCIÓN: AV. AMAZONAS N49215 Y JUAN HOLGUÍN, EDIF. TRANSINTERNATIONAL CARGO, PISO 3, QUITO TELÉFONO: +593 (2) 4009700 HTTP://WWW.CENTURIONCARGO.COM/

• Transporte Terrestre

El modo de transporte terrestre es aquel cuyo desplazamiento se realiza por la superficie de la tierra.

Las grandes ventajas del servicio de transporte terrestre son su capacidad de brindar el servicio puerta a puerta, su frecuencia, disponibilidad y velocidad.

Las principales desventajas que presenta el servicio de transporte terrestre son la capacidad (tamaño de envío), y las restricciones en el manejo del tipo de carga, debido a las condiciones de seguridad de las vías, las cuales limitan las dimensiones y pesos de los envíos.

Si bien se puede utilizar cualquier otro modo de transporte para el tramo de mayor significación, prácticamente en todo transporte se utilizara el modo terrestre, al menos como complemento.

Al hablar de transporte terrestre, nos encontramos con dos vías de transporte donde encontramos al transporte por carretera y al transporte ferroviario.

Transporte por carretera:

Al no estar sujeto a itinerarios fijos, la oferta de bodegas del transporte terrestre por carretera se adecua a las necesidades de la carga. No es rígida, por lo que se obtiene un resultado equilibrado entre la rapidez y la economía. Existe una gran variedad de camiones que se adaptan a las necesidades requeridas por la carga, como frigoríficos, graneleros, jaula, tanques, transportes especiales (carretones), etc.

La estructura rígida es sin duda una de las desventajas de este medio, aunque se ve facilitado por la ley de transporte multimodal complementándose con el camión. En el transporte de carga internacional entre países limítrofes, está muy difundido el envío puerta a puerta por el modo terrestre con servicios de gran facilidad operativa.



En el caso del Ecuador su tránsito fronterizo con países vecinos al norte y al sur se realiza mayormente vía terrestre por carretera.

El Ecuador limita al norte con Colombia, al sur y al este con Perú, por lo que sólo con estos 2 países mantiene tráfico de frontera, los cuales son controlados por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, SENA. E.

El tráfico fronterizo es el régimen que, de acuerdo a los compromisos internacionales, permite el intercambio de mercancías destinadas al uso o consumo doméstico entre las poblaciones fronterizas, libre de formalidades y del pago de impuestos aduaneros.

El SENA de acuerdo a los compromisos internacionales, delimitará el área del territorio nacional en el que se aplicará este régimen.

Transporte ferroviario:

El medio férreo es un sistema de largas distancias y baja velocidad utilizado de manera regular para el transporte de materias primas tales como el carbón, la madera, los cereales y los químicos ; y productos manufacturados de bajo valor y gran volumen y/o cantidad como el papel.

En Ecuador la empresa Ferrocarriles del Ecuador es la encargada del manejo de la red ferroviaria del país, la misma que cuenta una extensión total de 965.5 km. Actualmente cuenta con 500 km de vías rehabilitadas.



En el Ecuador solo se usa este medio para turismo y transportaciones de muy pequeños volúmenes de productos. Por lo que no es considerado una vía para nuestro comercio exterior.

Existen varias rutas:

- Centro:** Machachi-Bolicho, Quito-Bolicho, Quito-Latacunga, Quito - Machachi
- Litoral:** Durán-Yaguachi
- Norte:** Ibarra-Salinas
- Sur:** Alausí-Sibambe, Riobamba-Colta, Riobamba-Urbina, Tambo-Coyoctor

Guía Logística Internacional

• 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).

Es también aquel en el que es necesario emplear más de un tipo de modos de transporte para movilizar de una manera más rápida y eficaz la mercancía desde su lugar de origen hasta su destino final, pero mediando un solo contrato de transporte.

TIPOS DE CARGA

Carga, desde el punto de vista del transporte, es un conjunto de bienes o mercancías protegidas por un embalaje apropiado que facilita su movilización.

Existe una gran diversidad de productos susceptibles a ser transportados y comercializados; para garantizar un manejo adecuado, la carga se encuentra clasificada en 2 tipos principales: general y a granel.

• Carga General:

Este término se aplica para cualquier tipo de mercancía en general, que estando embalada o sin embalar, puede ser tratada como unidad.

La carga general se transporta en embalajes cuya forma, peso y dimensiones se ajustan a las características propias de ésta.

La carga general se subclasifica en:

Carga general fraccionada:

Consiste en bienes sueltos o individuales tales como: paquetes, sacos y cajas, entre otros.



Carga general unitarizada: Está compuesta de artículos individuales agrupados en unidades como pallets o contenedores.



•Carga a Granel:

Los graneles, por lo general, se almacenan en tanques o silos ya que se transportan en grandes cantidades. Ambos tipos se movilizan por bombeo succión, cucharones de almeja y otros elementos mecánicos. No necesitan embalaje o unitarización.

La carga a granel se divide en:

Granel sólido:

En esta clasificación entran los granos, el carbón, el mineral de hierro, la madera, el cemento, la bauxita, la sal, etc.



Granel líquido:

En esta clasificación entra la carga que se encuentra en estado líquido o gaseoso como el petróleo, gas natural licuado, gasolina, productos químicos, alimentos líquidos, etc.



NATURALEZA DE LA CARGA

Según su naturaleza, la carga también se clasifica en peligrosa, frágil y perecedera.

•Carga Peligrosa:

Se trata de mercancía que, de no tener un trato adecuado, puede poner en riesgo la vida humana y el medio donde se transporta. La carga peligrosa se caracteriza por tener propiedades explosivas, combustibles, oxidantes, venenosas, radiactivas o corrosivas.



Dependiendo de su grado de peligrosidad, la Organización de las Naciones Unidas (ONU) la clasifica en nueve tipos:

- 1) Materias y objetos explosivos
- 2) Gases
- 3) Materias líquidas inflamables
- 4) 4.1 Materias sólidas inflamables
- 4.2 Materias susceptibles de inflamación espontánea
- 4.3 Materias que, al contacto con el agua, desprenden gases inflamables
- 5) 5.1 Materias comburentes
- 5.2 Peróxidos orgánicos
- 6) 6.1 Materias tóxicas
- 6.2 Materias infecciosas
- 7) Materias radiactivas
- 8) Materias corrosivas
- 9) Materias y objetos peligrosos, diversos residuos tóxicos y peligrosos

Guía Logística Internacional

Existen etiquetas para alertar e identificar la naturaleza de las cargas:



Etiqueta 1

Explosivos de las Divisiones de Peligro 1.1, 1.2 y 1.3

Etiqueta 1.4

Explosivo

Etiqueta 1.5

Explosivo

Etiqueta 1.6

Explosivo



Etiqueta 2.1

Botellas de butano /propano:
Fondo que contraste

Etiqueta 2.1

Gas inflamable

Etiqueta 2.2

Gas no inflamable, no tóxico

Etiqueta 2.3

Gas Tóxico



Etiqueta 3

Líquido Inflamable

Etiqueta 4.1

Sólido Inflamable
autocorrectiva y explosiva
desensibilizada sólida

Etiqueta 4.2

Inflamación
espontánea

Etiqueta 4.3

Con el agua desprende
gas inflamable



Etiqueta 5.1

Comburente

Etiqueta 5.2 - 2005

Peróxido orgánico

Etiqueta 5.2 - 2007

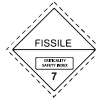
Peróxido orgánico

Etiqueta 6.1

Tóxico

Etiqueta 6.2

Infeccioso



Etiqueta 7A

Radioactivo

Etiqueta 7B

Radioactivo

Etiqueta 7C

Radioactivo

Etiqueta 7E

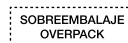
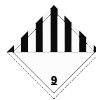
Fisionable

Etiqueta 7D

Radioactivo
vehículo

Etiqueta 8

Corrosivo



Etiqueta 9

Otros peligros

Bulto exento

Carga general

Orientación del bulto

Sobreenbaldaje

que contiene
mercancías
peligrosas

Marca para las

mercancías
transportadas en
caliente

un 3359 unidad
sometida a
fumigación



Etiqueta 13
Maniobras ferroviarias
- manipular con
precaución

Etiqueta 15 Maniobras ferroviarias -
prohibida la clasificación por
lanzamiento o por gravedad



Paneles naranja (30 x 40 ó 12 x 30 cm)

Vagones cisternas destinos al transporte de los gases
licuados, licuados refrigerados o disueltos (30cm.)

• Carga Perecedera:



Cierto número de productos, en especial los alimenticios, sufren una degradación normal en sus características físicas, químicas y microbiológicas como resultado del paso del tiempo y de las condiciones del medio ambiente. En la mayoría de los casos se requieren ciertos medios de preservación, como el control de la temperatura, para mantener sus características originales de sabor, gusto, olor, color, etc., de manera que se conserven en buenas condiciones durante la movilización entre el productor y el consumidor.

Dentro de los productos perecederos se encuentran las frutas y las verduras, la carne y sus derivados, los pescados y los mariscos, los productos lácteos y las flores frescas, entre otros.

• Carga Frágil



Por sus características especiales, toda operación de carga frágil debe realizarse con extremo cuidado, incluyendo el embalaje, el manipuleo y el traslado de la misma.

La naturaleza y la intensidad de los riesgos a que están sometidos los productos durante toda la cadena logística, desde el lugar de origen hasta el lugar de destino, tienen distintos niveles de incidencia e influye decisivamente en la forma de embalarlos. El tamaño, la forma y el espesor del embalaje externo pueden aumentar considerablemente el factor de riesgo.

Así mismo existen otros tipos de carga que se los puede clasificar como automotriz, maquinaria pesada, refrigerados, valores y de dimensiones y pesos especiales.

ENVASE, EMPAQUE, EMBALAJE, MARCADO Y ROTULADO DE LA CARGA

Una de las etapas más delicadas en el proceso de exportación es la del traslado de los productos al mercado externo. La actividad exportadora involucra una serie de requisitos de empaque, embalaje, marcado y rotulado que garanticen que el producto llegue en buen estado a su destino final y sea aceptado en el mismo.

Guía Logística Internacional

• Empaque:

Empaque es todo producto que se utiliza para proteger, contener, manipular y presentar el producto final, siendo estos desde materia prima hasta productos terminados. El tipo de material a utilizarse depende del producto, el tipo de transporte (terrestre, aéreo o marítimo) y el destino final.

Tipos de empaque:

Empaque Primario: también empaque de venta, es el que está en contacto directo con el producto final. Debe contener datos fundamentales en los que se incluyen el nombre del producto, marca, peso, variedad, productor y país de origen. Asimismo, los productos perecederos deben incluir la fecha de producción y la de vencimiento. Algunos productos advierten acerca de su grado de toxicidad, forma de manipulación y condiciones de almacenamiento.

Los productos de calidad, elaborados bajo normas industriales aplicadas, poseen un Código de Barras, que se traduce en una serie de dígitos que presentan información acerca del productor y del producto como tal, facilitando el rápido control de inventarios y costos.

Empaque Secundario: es un complemento externo que puede contener el empaque primario, permitiendo simplificar su distribución y almacenamiento.

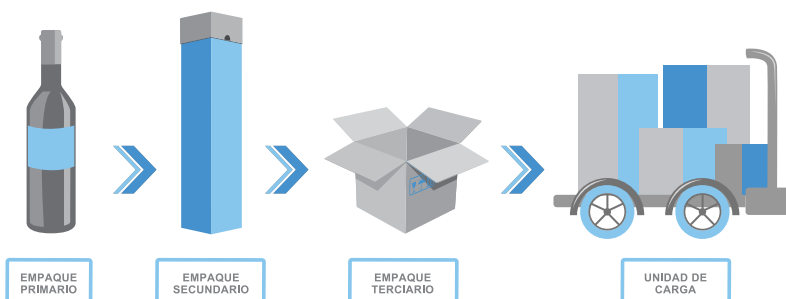
Se encuentran las cajas de cartón, crates, canastas, bandejas, cajas agujereadas, entre otros. Éstas deben contener ordenadamente las unidades, debe ajustarse al producto aprovechando sus dimensiones al máximo, debidamente marcadas indicando la cantidad de unidades, su resistencia máxima de apilamiento, marca del producto y sus características básicas.

Empaque Terciario: es el que agrupa empaques primarios o secundarios facilitando la manipulación y el transporte de los mismos.

Los materiales se seleccionan de acuerdo a las disposiciones del producto; sin omitir costos, especificaciones del comprador, estándares internacionales, resistencia, fletes y entorno ambiental. Entre los empaques más utilizados se encuentran las cajas de madera, cajas de cartón, pallets, contenedores, tambores, jaulas, sacos, fardos, balas, forros plásticos.

La agrupación de los productos dentro de sus respectivos sistemas de empaque y/o embalaje, debidamente asegurados y montados sobre la estiba, se conoce con el nombre de paletización.

De la misma forma, la agrupación de pallets o contenedores se denomina unitarización, dentro de los grandes contenedores de embarque se agregan divisores o tabiques de cartón o plástico, con el fin de dividir y asegurar la mercancía. La carga es provista previamente de refuerzos a los costados y en los extremos para aumentar su resistencia a la compresión.



• Marcado y Rotulado:



El marcado o rotulado de los empaques ayuda a identificar los productos facilitando su manejo y ubicación en el momento de ser monitoreados.

Se realiza mediante impresión directa, rótulos adhesivos, stickers o caligrafía manual en un costado visible del empaque. Para una aplicación útil del marcado se deben tener en cuenta los siguientes aspectos usando como referente la norma ISO 7000:

- Nombre común del producto y variedad
- Tamaño y clasificación del producto, indicando número de piezas por peso, o cantidad de piezas en determinado empaque o embalaje.
- Cantidad
- Peso neto
- Cantidad de envases o unidades y peso individual
- Especificaciones de calidad. En caso de que el producto se clasifique en diferentes versiones.
- País de origen
- Nombre de la marca con logo
- Nombre y dirección del empacador
- Nombre y dirección del distribuidor
- En el costado opuesto del empaque se destina sólo para información sobre transporte y manejo del producto.
- Pictogramas. Acorde a la norma internacional ISO 780, se utilizan símbolos gráficos en lugar de frases escritas.
- Las marcas de manipulación deben estar impresas en la parte superior izquierda y su tamaño debe superar los 10 centímetros, en colores oscuros.
- Identificación de transporte. Número de guía aérea o identificación del embarque, destino, número total de unidades enviadas y códigos de los documentos de exportación.
- Para tener mejor identificación en aduana al momento del aforo cuando la carga viene consolidada se recomienda marcar el nombre del importador, N° de orden de compra, marcarlos numéricamente como 1 de 1, 1 de 2, etc.

• Estándares o Normas Internacionales:

El conocimiento de las normas internacionales específicas para el empaque y manipulación de mercancías, es de vital importancia al momento de preparar el producto para su exportación. Entre las normas técnicas de mayor consulta y aplicación se encuentran:

• Norma ISO 3394: aplicada a las dimensiones de las cajas, pallets y plataformas.

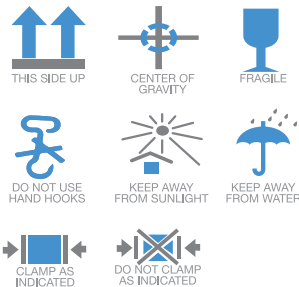
• Normas ISO 780 y 7000: hacen referencia a las instrucciones sobre manejo y advertencia de la carga. Son los símbolos pictóricos que se deben ubicar en los empaques y que indican: fragilidad, toxicidad, etc.

Si se cuenta con la tecnología adecuada se pueden incorporar códigos de identificación electrónica tales como el UPC, siglas de Universal Product Code y el EAN, sigla de European Article Numering.

El material de las marcas debe ser indeleble, resistente a la abrasión y el manejo. Todos los contenedores deben estar visiblemente etiquetados y marcados en el idioma del país de destino.

Es importante tener en cuenta que el reglamento de la Organización Internacional del Trabajo O.I.T, indica: Por razones ergonómicas se ha estipulado que ninguna carga que requiera manipularse por fuerza humana en algún momento de su distribución física internacional, podrá tener peso bruto superior a 25 Kg.

En la actualidad la preocupación por la conservación del medio ambiente exige la utilización de materiales reciclables, así como la utilización de maderas debidamente tratadas y de uso industrial o especies renovables.



3. http://www.iso.org/iso/catalogue_detail.htm?cnumber=8694

Guía Logística Internacional

NIMF 15: es una Norma Internacional para Medidas Fitosanitarias N° 15 creada por Food and Agriculture Organization of the United Nations - FAO (Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura), que regula el embalaje de madera utilizado en el comercio internacional y que describe las medidas fitosanitarias para reducir el riesgo de introducción y/o dispersión de plagas relacionadas con el embalaje de madera (incluida la madera de estiba)

Los países que exigen NIMF 15 para el ingreso a su territorio son:

ARGENTINA	FILIPINAS	NUEVA CALEDONIA	TURQUÍA	HOLANDA
AUSTRALIA	GUATEMALA	NUEVA ZELANDA	UCRANIA	HUNGRÍA
BIELORRUSIA	HONDURAS	OMÁN	URUGUAY	IRLANDA
BOLIVIA	HONG KONG	PANAMÁ	VENEZUELA	ITALIA
BRASIL	INDIA	PARAGUAY	VIETNAM	LETONIA
BULGARIA	INDONESIA	PERÚ	ALEMANIA	LITUANIA
CANADÁ	ISRAEL	PUERTO RICO	AUSTRIA	LUXEMBURGO
CHILE	JAMAICA	REPÚBLICA DOMINICANA	BÉLGICA	MALTA
CHINA	JAPÓN	SENEGAL	CHIPRE	POLONIA
COLOMBIA	JORDANIA	SEYCHELLES	DINAMARCA	PORTUGAL
COREA DEL SUR	KENIA	SIRIA	ESLOVAQUIA	REINO UNIDO
COSTA RICA	LÍBANO	SRI LANKA	ESLOVENIA	REPÚBLICA CHECA
CROACIA	MALASIA	SUDÁFRICA	ESPAÑA	RUMANIA
CUBA	MÉXICO	SUIZA	ESTONIA	SUECIA
ECUADOR	NICARAGUA	TAILANDIA	FINLANDIA	
EGIPTO	NIGERIA	TAIWÁN	FRANCIA	
ESTADOS UNIDOS	NORUEGA	TRINIDAD Y TOBAGO	GRECIA	

La IPPC (The International Plant Protection Convention), organismo perteneciente a la ONU, regula y autoriza a nivel internacional la elaboración y aplicación de pallets y embalajes de madera para su utilización en exportación a través de una reglamentación NIMF-15.

En Ecuador el organismo encargado para la certificación es la Agencia ecuatoriana de aseguramiento de la calidad del agro – Agrocalidad.

Esta norma exige el cumplimiento de 2 requisitos básicos:

- Certificado de Origen del Pallet.
- Certificado del tipo de tratamiento aplicado para su sanitización.

Para cumplir con el segundo certificado, se requiere saber:

- Tratamiento Térmico HT (Heat Treatment), de carácter permanente.
- Fumigación con Bromuro de Metilo MB, debe ser renovado cada 2 meses.

Sello de pallet sanitizado

En Ecuador, el sello para certificar que el pallet está libre de plagas y que se ha sometido a uno de los dos tratamientos ya mencionados, debe detallar:

El logo de IPPC, código del productor / proveedor, ejemplo: EC-R-130 (EC: Ecuador, P: inicial de provincia, 005: número de registro), HT (tratamiento térmico) o MB (bromuro de metilo), AGROCALIDAD (país).

Se puede acceder a la lista de empresas aprobadas, la norma NIMF 15 y resoluciones locales con respecto al embalaje de madera en el sitio web de Agrocalidad.

Registro de Operador de Embalaje de Madera: tanto personas naturales o jurídicas pueden registrarse, adquiriendo el formulario de registro con un costo de USD 2. El registro de operador tiene una duración de 1 año y existen dos tipos: 1) empresas que realizan el tratamiento de sanitización y 2) empresas que fabrican el embalaje de madera.

Para más información se puede acceder a la página de AGROCALIDAD:

<http://www.agrocalidad.gob.ec/wp-content/uploads/2016/07/TARIFAS-FINAL-04.2016-CON-DETALLE-FINAL.pdf>

UNITARIZACIÓN DE CARGA

•Pallets:

El pallet es una plataforma de madera, plástico u otros materiales que permite el agrupamiento de mercancías sobre ella, facilitando la manipulación de la carga, así como el transporte de la misma.

Están diseñados especialmente para poder ser manipulados con pequeñas grúas hidráulicas, y así facilitar el movimiento de las mercancías.



Pallets para transporte marítimo:

Medidas de Pallets:

- Pallet Universal o americano: Mide 1.20 x 1.00 metros (largo x ancho)

- Europalet: Mide 1.20 x 0.80 metros (largo x ancho)

*La altura máxima para los 2 tipos de pallets es de aprox. 14 cm.

Un contenedor de 40 pies tiene capacidad para transportar internamente un total de 23 pallets europeos (120 x 80 cm) o 20 pallets americanos (120 x 100 cm), aprovechando la superficie del contenedor en un 80% y 87% respectivamente.

Ciclo de vida del pallet:

El ciclo depende sobre todo del tipo de gestión que elija la empresa usuaria. Los términos utilizados son los siguientes:

- Pallet a fondo perdido: El pallet se compra y se utiliza para un único servicio. El proveedor envía la mercancía a su cliente y se olvida del pallet. A partir de ese momento el cliente dispone del pallet para volverlo a utilizar, mandarlo reparar o enviarlo al vertedero.

- Pallet de segunda mano o recuperado: Se trata de un pallet que se ha utilizado y posteriormente ha sido reparado para volver a las actividades de distribución y almacenaje.

Guía Logística Internacional

- Tipos de pallets según su material:

Pallet de madera:



Los pallets de madera son los más utilizados y su uso está desarrollado en todo el mundo, representan entre el 90% y 95% del total fabricado.

Actualmente, la normativa internacional obliga a tratar la madera que se destina a exportación en muchos países. El pallet puede perder su hegemonía en los transportes intercontinentales ya que sólo existen dos formas de tratarlo, ninguna de las cuales es sencilla de aplicar para grandes volúmenes:

- Aplicar calor al menos a 56° de temperatura durante 30 minutos
- Fumigar mediante bromuro metílico

Pallet de plástico



Con menor presencia, se presenta como una alternativa al pallet de cartón en envíos internacionales. Generalmente, es el pallet escogido por la constancia de su peso y su higiene. Se destina generalmente a nichos de mercado del sector de la logística industrial donde es muy conveniente para los almacenes automatizados.

Pallet de cartón:



Presente en los catálogos de los principales cartoneros, se escoge por sus garantías de higiene al tratarse de un producto desechable. Los pallets de cartón son de un solo uso y se destinan mayoritariamente al mercado agrícola o agroalimentario. Están fabricados en cartón ondulado, encoladas unas partes a otras con lo que no emplean ni grapas ni clavos.

Pallet de fibra de madera



Están hechos de viruta de madera y resina amino. La viruta se obtiene de manera industrial residual y de los propios pallets de fibra de madera que son reciclables y que posteriormente se encola. No presenta clavos ni tornillos ni grapas. Están disponibles en varias medidas y capacidades que van desde 250 hasta 1,250 kilos. Respecto a su eliminación es similar a los pallets de madera. La viruta se puede reutilizar para hacer nuevos pallets y otros productos de manera prensada.

Pallet de metal

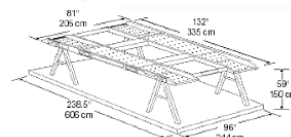
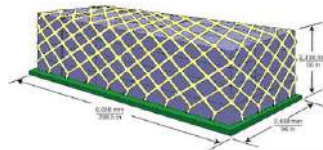
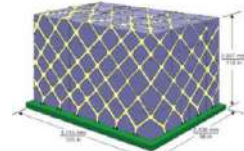
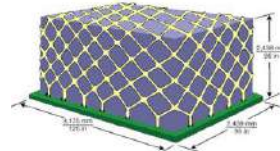
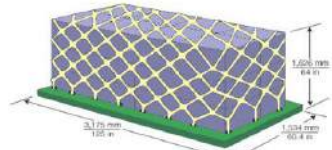
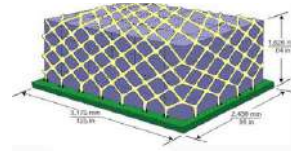
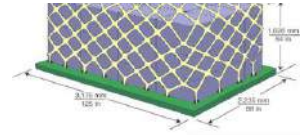


Mucho menos utilizados, ofrecen los mayores valores de resistencia a la carga. Están hechos principalmente de acero aunque también se hacen en aluminio. Es el de mayor duración de los existentes en el mercado, y aunque su precio es bastante alto esta inversión inicial se recupera debido a su larga vida útil. Principalmente se emplean en sectores en los que funcionan sistemas cerrados o en los que los pallets se recuperan; así como en aquellos en los que tienen que soportar cargas muy altas (militar y aeroespacial).

Pallets para transporte aéreo:

Entre los tipos de pallets más comunes utilizados en este medio de transporte encontramos los siguientes:

PALLET TIPO P1P / 88"	
IATA ID:	PAG/PAJ/PAP
DIMENSIONES (cm):	318 x 224
CAPACIDAD (kg/lbs.):	6033 / 14781
VOLUMEN MAX.:	9,7 m3
TARA (kg/lbs.):	110 / 270
TIPO DE AERONAVES:	B747/777/MD11/DC10 A300/310/330/340/380
PALLET TIPO P6P / 96"	
IATA ID:	PMC
DIMENSIONES (cm):	318 x 224
CAPACIDAD (kg/lbs.):	6804 / 16670
VOLUMEN MAX.:	10,3m3
TARA (kg/lbs.):	110/270
TIPO DE AERONAVES:	B747/777/MD11/DC10 A300/310/330/340/380
PALLET TIPO PLA / 60.4"	
IATA ID:	PLA / PLB
DIMENSIONES (cm):	318 x 153
CAPACIDAD (kg/lbs.):	3175 / 7779
VOLUMEN MAX.:	7,0 m3
TARA (kg/lbs.):	90 / 198
TIPO DE AERONAVES:	B747/777/MD11/DC10 A300/310/330/340/380
PALLET TIPO PMC - MAIN DECK CONTOUR A	
IATA ID:	PMC - 2Q
DIMENSIONES (cm):	318 x 244
CAPACIDAD (kg/lbs.):	6804 / 16670
VOLUMEN MAX.:	17,0 m3
TARA (kg/lbs.):	110 / 270
TIPO DE AERONAVES:	MAIN DECK B747/777/MD11/DC10F A300F/330F
PALLET TIPO PMC - MAIN DECK CONTOUR D	
IATA ID:	PMC / 2H
DIMENSIONES (cm):	318 x 244
CAPACIDAD (kg/lbs.):	6804 / 16670
VOLUMEN MAX.:	21,1 m3
TARA (kg/lbs.):	110 / 270
TIPO DE AERONAVES:	MAIN DECK B747F ONLY
PALLET DE 20 PIES / P7E	
IATA ID:	PGA / PGE
DIMENSIONES (cm):	606 x 244
CAPACIDAD (kg/lbs.):	13608 / 30000
VOLUMEN MAX.:	33,3 m3
TARA (kg/lbs.):	400 / 882
TIPO DE AERONAVES:	MAN DECK B747F/B777F/MD11F/DC10F A300F/330F
PALLET ESPECIAL PBE	
IATA ID:	PBE
DIMENSIONES (cm):	223 X 134
CAPACIDAD (kg/lbs.):	1800 / 4417
VOLUMEN MAX.:	5,8 m3
TARA (kg/lbs.):	55 / 135
TIPO DE AERONAVES:	MAIN DECK B747F ONLY
TRANSPORTE DE VEHICULOS	
IATA ID:	VRA/VRZ
DIMENSIONES (CM):	335 X 205 (REGULABLE)
CAPACIDAD (KG/LBS.):	9300 / 22822 (2 RACKS)
VEHICULOS MAX:	2 (CON RACK SUPERIOR)
TARA (KG/LBS.):	139 / 340 (EACH RACK)
TIPO DE AERONAVES:	MAIN DECK B747F/B777F/MD11F/DC10F A300F/330F



Guía Logística Internacional

CONTENEDORES

Contenedor es un equipo de transporte en forma de cajón, cisterna, tanque móvil u otro elemento análogo, es un recipiente de carga para el transporte aéreo, marítimo o fluvial, transporte terrestre y transporte multimodal.

Es un embalaje de gran tamaño que facilita el transporte de la carga; sus dimensiones se encuentran normalizadas para facilitar su manipulación.

Las siglas TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) representa la unidad de medida de capacidad del transporte marítimo en contenedores. Un TEU es la capacidad de carga de un contenedor normalizado de 20 pies.

Aparte del contenedor de 20 pies, que se computa como un TEU, existen otros tamaños y tipos de contenedores, siendo los de uso más frecuente los de 40 pies equivalentes a 2 TEU ó 1 FEU (Forty-foot Equivalent Unit).

Lo más común para referirse al número de contenedores que atiende una terminal o que mueve un buque es la unidad de medida TEU, si el contenedor es de 40 pies se lo cuenta como 2 TEUS.

•Clasificación por medidas:

Los contenedores más utilizados en el comercio exterior ecuatoriano por medidas son el de 20 pies, el de 40 pies y el 40 pies HC (high cube). Sus medidas se muestran en el siguiente cuadro:

INFORMACIÓN GENERAL DE CONTENEDORES ESTÁNDAR			
	20'	40'	40' HIGH CUBE
DIMENSIONES	20' X 8' X 8''	40' X 8' X 8''	40' X 8' X 9'6''
TARA	2,370 kg / 5,220 lb	4,030 kg / 8,885 lb	4,010 kg / 8,840 lb
CARGA MÁXIMA	30,130 kg / 64,430 lb	28,470 kg / 62,765 lb	28,490 kg / 62,810 lb
PESO BRUTO	32,500 kg / 71,650 lb	32,500 kg / 71,650 lb	32,500 kg / 71,650 lb
LARGO	5,900 mm / 19'4''	12,032 mm / 39'5''	12,032 mm / 39'5''
ANCHO	2,352 mm / 7'8''	2,352 mm / 7'8''	2,350 mm / 7'8''
ALTURA	2,395 mm / 7'10''	2,395 mm / 7'10''	2,700 mm / 8'10''
CAPACIDAD	33.2 m3 / 1,172 ft3	67.7 m3 / 2,390 ft3	76.3 m3 / 2,694 ft3



Fuente: Hapag Lloyd
Elaboración: Dirección de Inteligencia Comercial, PRO ECUADOR

Existe también el contenedor de 45', pero el uso de éste es poco frecuente. En Europa no está normalizado el uso de estos equipos, por lo que se da más para el comercio intercontinental por vía marítima entre Asia y América del Norte.

•Clasificación por tipo de contenedores:

Existe una larga clasificación de tipos de contenedores, los mismos que se adaptan según el tipo de carga, dimensión, peso, etc., para así facilitar el transporte de mercancías de un punto a otro. Los principales son los siguientes:

Transporte marítimo, fluvial y terrestre:

Dry o seco



El contenedor dry o seco es el medio de transporte estándar de construcción básica, hecho de acero sin sistema de refrigeración o ventilación. Éste contenedor es el más usado de todos los contenedores en el mercado mundial, las medidas son 20', 40', 40' HC (high cube) y 45'.

Reefer o refrigerado



Los contenedores refrigerados permiten transportar mercancías así como productos alimenticios o productos que necesitan una temperatura de conservación baja. Cada contenedor se equipa con una unidad de refrigeración permanente con controles de temperatura individualizados.

La carga se conserva bajo refrigeración constante o calefacción simplemente conectando el contenedor con la fuente de alimentación del barco, de las instalaciones de las terminales, o de fuentes de energía móviles. Durante el transporte por mar, las temperaturas deben comprobarse regularmente.

Los contenedores refrigerados tienen un aislamiento de espuma de poliuretano que mantiene la carga fresca después de que la unidad se desconecta de una fuente de energía. Una temperatura de -20° dentro del contenedor subirá sólo 2° cada 24 horas, incluso con una temperatura exterior de 20° . La capacidad máxima de enfriamiento de una unidad es de -20° con una temperatura exterior de 45° .

Los contenedores refrigerados están contruidos para asegurar el completo enfriamiento o congelación de cada parte de la carga. El aire frío circula a través del piso ventilado para alcanzar todas las partes de la carga, "que se debe estibar correctamente". La carga no se debe apilar cerca del techo del contenedor. Debe haber un espacio libre de 10-15 cm sobre la carga para la circulación del aire. La línea máxima de altura se puede encontrar en el interior de la mayoría de contenedores.

Insulado Conair



Contenedor Insulado existen de 20' y 40', diseñados para cargas que requieren de temperaturas constantes o por debajo del punto de congelación, tiene paredes recubiertas de espuma de poliuretano para proporcionar el máximo aislamiento. La temperatura es controlada por las plantas del terminal o del buque.

Guía Logística Internacional

Ventilado



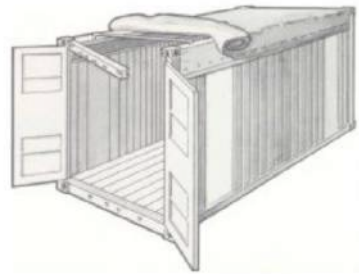
Ha sido diseñado para cargas específicas que no pueden sufrir cambios abruptos de temperatura, debido a su nivel de humedad. Con dos juegos de ventiladores a cada lado del contenedor, en el techo y piso y actuando a todo lo largo del contenedor, el aire cálido húmedo fluye a través de los respiraderos 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.

Granelero



Un embarque de granos es normalmente llevado del silo del exportador en camiones al barco; al puerto de descarga y al final al consignatario, exponiendo la carga a pérdidas y daños. Este contenedor permite que la carga se lleve del exportador directo al consignatario sin ningún manipuleo extra. Tienen escotillas en el techo para su llenado y compuertas en los paneles frontales para su vaciado. También tiene puertas como el contenedor estándar de 20', lo cual hace posible su empleo para carga general.

Open Top



Los contenedores de techo abierto (open top) 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 encerrada asegurada por ganchos cubre y protege la carga. El contenedor de techo abierto es construido en dos dimensiones básicas: 20' y 40'.

Flat Rack



Los contenedores flat rack son diseñados para cargas con bordes irregulares, con dimensiones que se extienden más allá de las medidas internas de los contenedores secos, se los encuentra en 20' y 40'. Pueden ser con paneles frontales fijos o plegables que ayudan a la aplicación de los mismos y sin paneles laterales (plataforma).

La ventaja de transportar carga en contenedores flat rack reside básicamente en el uso de solamente un trincado y también en la velocidad de la carga y descarga de la mercadería.

Tanque



Estos contenedores sirven para trasladar elementos como vino, cerveza, leche, aceites comestibles, lubricantes, resinas naturales, plasticidas, látex sintético y otros productos químicos clasificados por IMO (peligrosos y no peligrosos). Se encuentran disponibles en 20' y 40'.

Open Side



Es igual que el modelo estándar o Dry Van siendo su mayor característica que es abierto en uno de sus lados. Se utiliza para cargas de mayores dimensiones en longitud que no se pueden cargar por la puerta del contenedor.

Contenedor de media altura

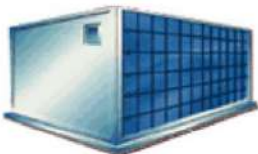


Este contenedor de acero está diseñado y construido para el transporte de cargas generales de diversos tamaños, densidades y paquetes, puede ser descubierto, utilizado con techo rígido o lona. Existen de diversos tamaños como de 10', 20' y 30'.

Transporte aéreo

Para el transporte aéreo de carga existen diversos tipos de contenedores, diferentes a los de transporte marítimo, los mismos que se adaptan según el tipo de carga.

CONTENEDORES ESTÁNDAR			
	88 X 125 X 63" - AAP / AA2	96 X 125 X 63" - AMP	96 X 125 X 96" - AMA / AQ6
DIMENSIONES*:	317.5 cm x 223.5 cm x 162.5 cm	317.5 cm x 244 cm x 162.5 cm	317.5 cm x 244 cm x 244 cm
TARA:	230 kg	285 kg	270 kg
PESO BRUTO MÁXIMO:	4,625 kg	6,800 kg para PMD 4,625 kg para PLD	6,800 kg
VOLUMEN:	9.8 m ³	10.8m ³	15.7 m ³
COMPATIBLE CON AERONAVES:	B747 F / B747 / A340 / A330 / B777		B747 F
DESCRIPCIÓN:	Contenedor completamente de aluminio, se abre por uno de los lados de 317.5 cm, cerrado por una solapa y una red con correas. Puede ser adaptado para cargar prendas con colgantes. Algunos contenedores están equipados con puertas de seguridad.		



Guía Logística Internacional

	AKH	AKE	AKN
DIMENSIONES*:	156 cm x 153.4 cm x 114 cm	156 cm x 153.4 cm x 160 cm	96 X 125 X 96" - AMA / AQ6 160 cm
TARA:	85 kg	75 kg	120 kg
PESO BRUTO MÁXIMO	1,135 kg	1,587 kg	1,587 kg
VOLUMEN	3.5 m	4.3 m	3.9 m
COMPATIBLES CON AERONAVES:	A320 / A321 B747 / A340 / A330 / B777		A340 / A330

DESCRIPCIÓN:

Contenedor completamente de aluminio, se abre por uno de los lados de 156 cm. Manejable por montacargas.

Contenedor completamente de aluminio, se abre por uno de los lados de 156 cm. Cerrado por una solapa.

Contenedor completamente de aluminio, se abre por uno de los lados de 156 cm. Cerrado por una doble puerta metálica. Manejable por montacargas. Plafón modulable adaptado para prendas con colgantes. Puede ser sellado.



*Dimensiones: Largo x Ancho x Alto
Fuente: Marmedsa Noatum Maritime

Elaboración: Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones Extranjeras, PRO ECUADOR

CONTENEDORES ISOTÉRMICOS

	RKN	RAP	96" X 125 X 64" - RMP	87" X 61.5 X 63" - JPP
DIMENSIONES*:	156 cm x 153 cm x 162 cm	317 cm x 223 cm x 162 cm	(EXTERIOR) 317.1 cm x 244 cm x 162.6 cm (INTERIOR) 301 cm x 223.5 cm x 141 cm	317 cm x 223 cm x 162 cm
TARA:	267 kg	438 kg	600 kg	438 kg
PESO BRUTO MÁXIMO	1,588 kg	6,800 kg	6,033 kg	6,800 kg
VOLUMEN	3m ³	8.3 m ³	10m ³	8.3 m ³
COMPATIBLES CON AERONAVES:	B747 / B777 / A340 / A330			
DESCRIPCIÓN:	Rango de temperatura: -4 + 68°F Capacidad para almacenar hielo: Bloques de hielo hasta 180 kg o hielo a granel hasta 95 kg	Rango de temperatura: -4 + 68°F	Espuma de Poliéster entre los paneles laterales. Temperatura controlada entre 0 + 20°C. Apertura con puerta sellable. Comportamiento con capacidad de hasta 400 k. de hielo seco.	Contenedor isotérmico para el transporte de carga, empaque compuesto por paneles de espuma de poliéster.



*Dimensiones: Largo x Ancho x Alto
Fuente: Marmedsa Noatum Maritime

Elaboración: Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones Extranjeras, PRO ECUADOR

INCOTERMS (INTERNATIONAL COMMERCIAL TERMS)

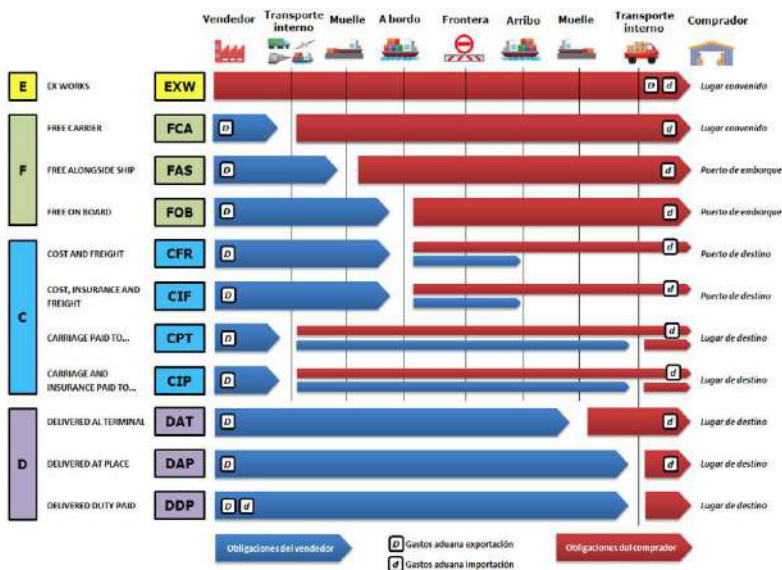
Los INCOTERMS son reglas que se han convertido en una parte esencial de la lengua diaria del comercio internacional. Los Incoterms han sido incorporados en los contratos para la venta de productos en todo el mundo y proporcionar normas y orientación a los importadores, exportadores, abogados, transportistas, aseguradoras y estudiantes de comercio internacional.

La CCI (Cámara de Comercio Internacional o ICC: International Chamber of Commerce) se ha encargado desde 1936 (con revisiones en 1953, 1980, 1990, 2000 y 2010) de la elaboración y actualización de estos términos, de acuerdo con los cambios que va experimentando el comercio internacional. Actualmente están en vigor los INCOTERMS 2010 (Desde el 1 de enero de 2011) se definen de manera privada entre las partes negociantes y se incluyen en los contratos de compra venta internacional y facturas comerciales.

Los INCOTERMS son los términos comerciales internacionales que definen y reparten claramente las obligaciones, los gastos y los riesgos del transporte internacional y del seguro, entre el exportador y el importador. Estos términos son reconocidos como estándares internacionales por las autoridades aduaneras. En otras palabras los INCOTERMS describen el momento en que el riesgo sobre la mercancía se transfiere del vendedor (fabricante o no) al comprador (sea este el usuario final o no). Básicamente los Incoterms son reglas internacionales que especifican:

- El costo del transporte que asume el vendedor
- Dónde se transmite el riesgo de pérdida de vendedor a comprador
- Quién asume las formalidades aduaneras
- Quién paga los derechos de aduana
- Quién tiene que proveer la cobertura del seguro

Existen 11 Incoterms, de los cuales 7 pueden ser utilizados para cualquier modo de transporte y 4 aplicables solo para el transporte marítimo. Así mismo están divididos en 4 categorías: E, F, C y D.



Guía Logística Internacional

•Reglas aplicables para cualquier modo de transporte

Ex Works:

El vendedor pone la mercancía a disposición del comprador en sus instalaciones: fábrica, almacén, bodega, etc. Todos los gastos a partir de ese momento son por cuenta del comprador.

Este INCOTERM puede utilizarse con cualquier tipo de transporte o con una combinación de ellos (conocido como transporte multimodal).

FCA (Free Carrier):

Free Carrier o franco transportista es cuando el vendedor se compromete a entregar la mercancía en un punto acordado dentro del país de origen (este lugar convenido para entregar la mercancía suele estar relacionado con los espacios del transportista). Se hace cargo de los costos hasta que la mercancía está situada en ese punto convenido; como la aduana en el país de origen.

El INCOTERM FCA se puede utilizar con cualquier tipo de transporte, sin embargo es poco usado.

CPT (Carriage Paid To):

Transporte pagado hasta (lugar de destino convenido), el vendedor se hace cargo de todos los costos, incluido el transporte principal, hasta que la mercancía llegue al punto convenido en el país de destino.

El riesgo se transfiere al comprador en el momento de la entrega de la mercancía al transportista dentro del país de origen.

CIP (Carriage and Insurance Paid To):

Transporte y seguro pagados hasta (lugar de destino convenido). El vendedor se hace cargo de todos los costos, incluidos el transporte principal y el seguro, hasta que la mercancía llegue al punto convenido en el país de destino.

El riesgo se transfiere al comprador en el momento de la entrega de la mercancía al transportista dentro del país de origen. Aunque el seguro lo ha contratado el vendedor, el beneficiario del seguro es el comprador.

DAT (Delivered at Terminal):

Entregado en terminal (puerto de destino convenido). El vendedor se hace cargo de todos los costos, incluidos el transporte principal y el seguro (que no es obligatorio), hasta que la mercancía se coloca en la terminal definida⁴.

El vendedor también asume los riesgos hasta ese momento.

DAP (Delivered at Place):

Entregado en un punto (lugar de destino convenido), el vendedor se hace cargo de todos los costos, incluidos el transporte principal y el seguro (que no es obligatorio) pero no de los costos asociados a la importación, hasta que la mercancía se ponga a disposición del comprador en un vehículo listo para ser descargado.

El vendedor también asume los riesgos hasta ese momento.

DDP (Delivered Duty Paid):

Entregada derechos pagados (lugar de destino convenido), el vendedor paga todos los gastos hasta dejar la mercancía en el punto convenido en el país de destino. El comprador no realiza ningún tipo de trámite. Los gastos de aduana de importación son asumidos por el vendedor.

4. El concepto terminal es bastante amplio e incluye terminales terrestres y marítimas, puertos, aeropuertos, zonas francas, etc.): por ello es importante que se especifique claramente el lugar de entrega de la mercancía y que este lugar coincida con el que se especifique en el contrato de transporte.

•**Reglas aplicables para transporte marítimo y fluvial:**

FAS (Free Alongside Ship):

Franco al costado del buque (puerto de carga convenido). El vendedor entrega la mercancía en el muelle pactado del puerto de carga convenido; esto es, al lado del barco. El INCOTERM FAS es propio de mercancías de carga a granel o de carga voluminosa porque se depositan en terminales del puerto especializadas, que están situadas en el muelle.

El vendedor es responsable de las gestiones y costos de la aduana del país de origen.

FOB (Free On Board):

“Free On Board” ó Franco a bordo es cuando el vendedor entrega la mercancía sobre el buque. El vendedor contrata el transporte, pero el costo del mismo lo asume el comprador.

El INCOTERM FOB es uno de los más usados en el comercio internacional. Se debe utilizar para carga general (bidones, bobinas, contenedores, etc.) de mercancías.

CFR (Cost and Freight):

Costo y Flete: es cuando el vendedor se hace cargo de todos los costos, incluido el transporte principal, hasta que la mercancía llegue al puerto de destino. El riesgo se transfiere al comprador en el momento que la mercancía se encuentra cargada en el buque en el país de origen.

Se debe utilizar para carga general, que no se transporta en contenedores; no es apropiado para los graneles.

CIF (Cost, Insurance and Freight):

Costo, seguro y Flete: es cuando vendedor se hace cargo de todos los costos, incluidos el transporte principal y el seguro, hasta que la mercancía llegue al puerto de destino convenido. Aunque el seguro lo ha contratado el vendedor, el beneficiario del seguro es el comprador, el mismo que es transferido al momento que las mercancías se encuentran a bordo del buque del puerto de embarque.

El INCOTERM CIF es uno de los más usados en el comercio internacional porque las condiciones de un precio CIF son las que marcan el valor en aduana de un producto que se importa.



Guayaquil: Av. Francisco de Orellana, Edificio World Trade Center, Torre A. Piso 13. PBX: 593 4 2597980.

Quito: Av. De los Shyris y Holanda, Edificio Shyris Center, planta baja. PBX 5932 2 3937226

www.proecuador.gob.ec



PRO ECUADOR



@Pro_Ecuador