YEP MED

YOUTH EMPLOYMENT IN PORTS OF THE MEDITERRANEAN

Work Package (WP3): Youth Advisory

ServicesOutput (3.2): Design of New Curricula

Materials

Activity (3.2.2): Development of New Curricula Materials

PP7 CURRICULA MATERIALS - COURSE PROGRAMMES

Document Version: Final

Purpose of the deliverable:

The proposed approach aims to implement complementary/additional VET courses within the existing institutional framework to achieve concrete results in a shorter period of time. These courses are developed after analysing the labour market skills gaps and in cooperation with public and private stakeholders to respond quickly to urgent needs (quick impact).

Table of contents:

This document compiles the training programmes for the Vocational Training courses listed as VT1, VT2 and VT3; as well as the programmes for the Occupational Training courses listed as OT0, OT1, OT2 and OT3.

Finally, the materials used for the virtualization of content are shown.

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

YEP MED COURSE

PORT- LOGISTICS COMMUNITY TRAINING

26th-30th April 2021
Valencia, Spain

ENI CBCMED Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

THE YEP MED PROJECT

Digital competence (CD) is one that implies the creative, critical and safe use of information technologies, the world needs young people who put their values to the test to stand out in the digital world.

Let's be the youtubers of logistics transforming today's training.

*"*Ana Rumbeu, Training Director Valenciaport Foundation

The YEP MED Project

The project "Youth Employment in the Ports of the Mediterranean" (YEP MED in short), co-financed by the European Neighbourhood Instrument (ENI) Cross-Border Cooperation (CBC) Mediterranean Sea Basin (MED) Programme and led by the Escola Europea – Intermodal Transport (Spain), aims to develop port-logistics training and vocational (TVET) resources adapted to sector needs to strengthen youth employability; increase and upgrade local employment opportunities through the creation of real dual-learning programmes with job placements, strengthening the role of SME's operating in the port ecosystems for future employment creation; and setting up collaborative national and transnational partnerships between port-logistics associations, operators, SMEs, training centres and VET providers, whilst introducing a public-private partnership (PPP) co-management process.

Objectives & Participants' profile

OBJECTIVES

- To provide first-year students of International Trade and those studying Transport and Logistics at training centres in the Valencia area with first-hand knowledge of the Port of Valencia, its infrastructures, logistics equipment and operations.
- To allow companies in the sector, through the associations, to make known the characteristics of their activity and the professional profiles they need to develop appropriately.
- Encourage exchanges between training centres and companies.
- Motivate companies to hire students in dual training.

PARTICIPANTS' PROFILE

First-year students of International Trade and Transport and Logistics Vocational Studies in Abastos (Valencia); Pere Boïl (Manises) and Ausias March.

Training Contents

LECTURES

- Port Management:
  - ✓ *Ports: physical space, legal framework and governance*
  - ✓ *Port Operations for vessels and its operators*
  - ✓ *Port Operations for goods and its operators*
  - ✓ *Port connections: Road and Railway transport*
- Port-Logistics Community Actors
  - ✓ *Maritime Customs*
  - ✓ *Customs Brokers*
  - ✓ *Freight Forwarders*
  - ✓ *Ship Agents*
  - ✓ *Stevedores*
  - ✓ *Border Inspection Post*
- Environment and Smart Ports
  - ✓ *Energy Transition in ports (environment: water, air, energy)*
  - ✓ *Smart Ports and Digital transformation*
  - ✓ *Information Systems: Port Community System & ERP*
  - ✓ *Innovation in ports*

Training Contents

VISITS AND WORKSHOPS

- Maritime Visit to the Port of Valencia
- Visit to terminals
- Customs workshop
- FunTraders
- Kahoot test

LECTURERS

Mar Monzó
Técnico at Valenciaport Foundation

Jose Martín Robles
Gabinete de Presidencia Autoridad Portuaria de Valencia

Gerardo Álvarez
Chief Operators VTS

José Martín Tur
Jefe de Comisaría del Puerto de Valencia

Celso Giménez Villanueva
Jefe de Comisaría del Puerto de Sagunto

Pablo Cubillo
Jefe del Puesto de Inspección Fronterizo

Didac Salazar
Administrador en la Administración de Aduanas e II.EE de Valencia Marítima

COURSE COORDINATOR

Mar Monzó and Andrea Muñoz Training teams at Fundación Valenciaport
mmonzo@fundacion.valenciaport.com; amunoz@fundacion.Valenciaport.com

LECTURERS

Silvia Soriano Bueso
Directora del Colegio Oficial de Agentes de Aduanas y Representantes Aduaneros

Agustín Iglesias
CEO VitransGroup International

Paula Casais
Directora Gerente Asociación Naviera de Valencia

Raúl Cascajo
Jefe de Políticas Ambientales en VPI Logística, S.A.

Juan Manuel Díez
Jefe de Planificación Estratégica e Innovación de la APV

Arantxa Nebot
Responsable Comercial de PCS

Álex Sánchez
Presidente Propeller Junior Valencia

Ana Rumbeu
Director at Valenciaport Foundation

COURSE COORDINATOR

Mar Monzó and Andrea Muñoz Training teams at Fundación Valenciaport
mmonzo@fundacion.valenciaport.com; amunoz@fundacion.Valenciaport.com

PROGRAMME

ENI CBCMED Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

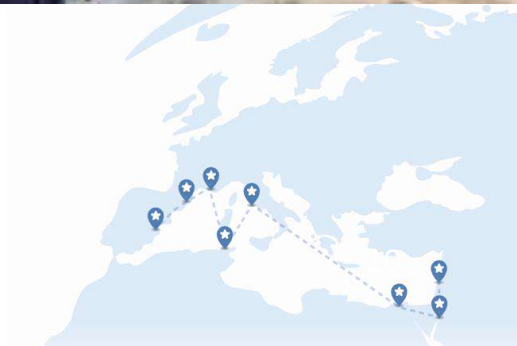
REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

Monday, 26th April Introduction to the Port-Logistics Community

09:00	09:30	10:30	11:30
Presentation of the training *Mar Monzó*	Ports: physical space, legal framework and governance – *Jose Martín Robles*	Port Operations for vessels and its operators – *Gerardo Álvarez*	Break

12:00	13:00	14:00
Port Connections: Road and Railway transport – *Jose Martín Tur*	Port Operations for goods and its operators – *Celso Giménez Villanueva*	End of day 1



PROGRAMME

ENI CBCMED Cooperating across borders in the Mediterranean

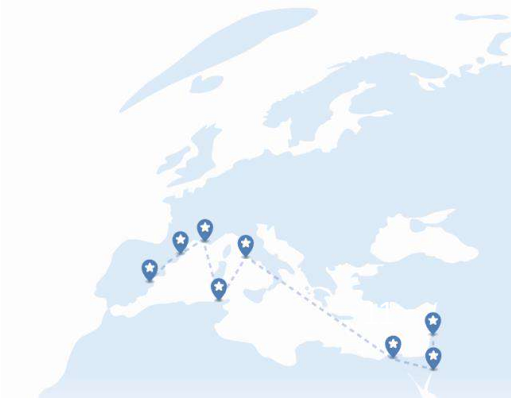
Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

Tuesday, 27th April Visit to the Port of Valencia

09:00	11:20	11:30	13:35
Border Inspection Post – *Pablo Cubillo*	Meeting at Tinglado 2 (Boramar)	Maritime Visit to the Port of Valencia – *José Martín Robles*	End of day



PROGRAMME

ENI CBCMED Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

Wednesday, 28th April Port-Logistics Community Actors

09:00	09:45	10:30	11:00
Maritime Customs in Valencia– *Didac Salazar*	Customs Brokers Association – *Silvia Soriano*	Break	Freight Forwarders Association – *Agustin Iglesias*

12:00	12:45	14:00
Workshop: Customs	Kahoot	End of day 3

PROGRAMME

ENI CBCMED Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

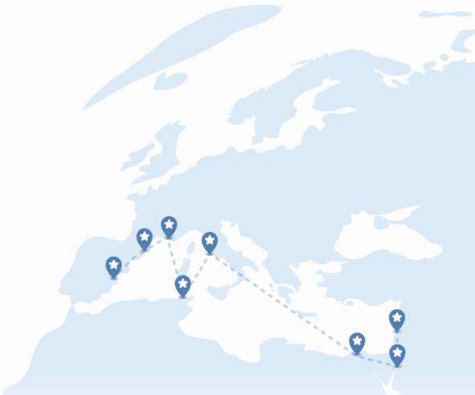
REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

Thursday, 29th April Port-Logistics Community Actors

09:00	10:00	11:00	11:30
Workshop: *Funtraders*	Workshop: *Funtraders*	Break	Ship Agents Association – *Paula Casais*

13:30	13:30
Stevedoring Companies Association -*Paula Casais*	End of day 4



PROGRAMME

ENI CBCMED Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

Friday, 30th April Energy Transition and Smart Ports

09:00	10:00	11:00	11:30
Energy Transition in ports – *Raúl Cascajo*	Smart Ports & Digital Transformation – *Juan Manuel Díez*	Break	Information Systems: Port Community System & ERP *Arantxa Nebot*

12:30	13:00	13:30	13:30
Innovation in Ports *Álex Sánchez*	Kahoot Test	Closing of the training - *Ana Rumbeu*	End of day 5

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

MORE INFORMATION

Fundación Valenciaport
www.fundacion.Valenciaport.com
Phone: (+34) 96 393 9400
Email: info@fundacion.valenciaport.com

FUNDACIÓN VALENCIAPORT

Escola Europea
Intermodal Transport
ESCOLAEUROPEA.EU

Chamber of Commerce Industry and Agriculture
Marseille Fos
Le port euroméditerranéen
MED ports ASSOCIATION
Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale
AQABA Development Corporation
شركة تطوير العقبة
Port de Barcelona
Consell Valencià de la Joventut
FUNDACIÓN VALENCIAPORT
ميناء دمياط
DAMIETTA PORT AUTHORITY
OMMP
Office de la Marine Marchande et des Ports

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

YEP MED COURSE

PORTS: PHYSICAL SPACE, LEGAL FRAMEWORK AND GOVERNANCE

Valencia, Spain

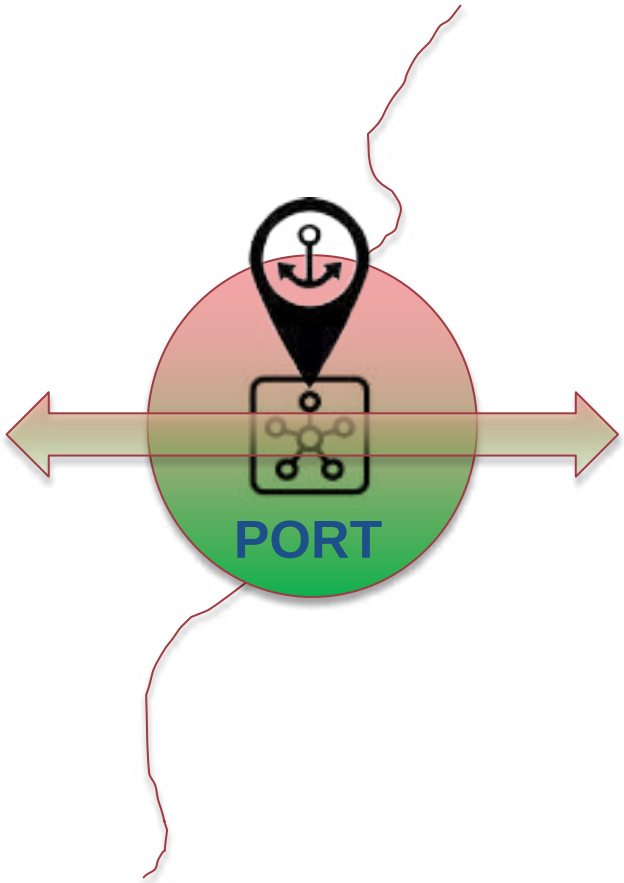
PORT. DEFINITION & FUNCTIONS

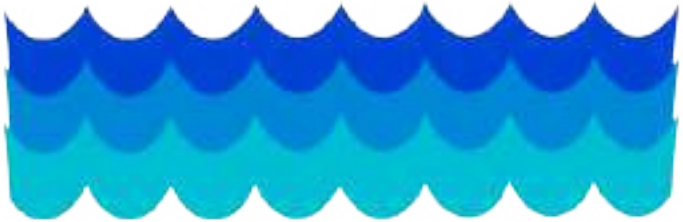
EXPORT

IMPORT

PORT. DEFINITION & FUNCTIONS

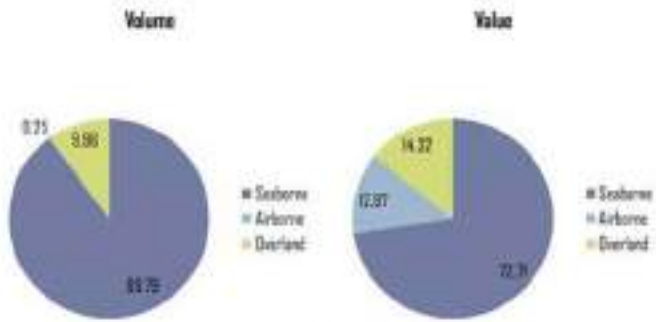
LAND

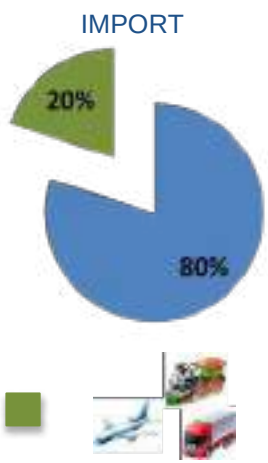


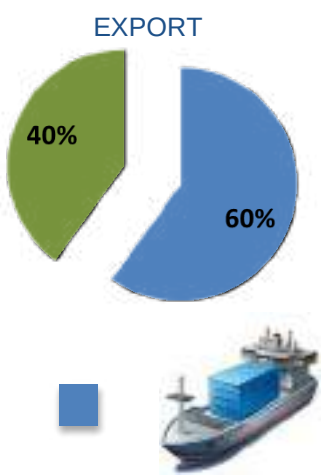


SEA

PORT. DEFINITION & FUNTIONS



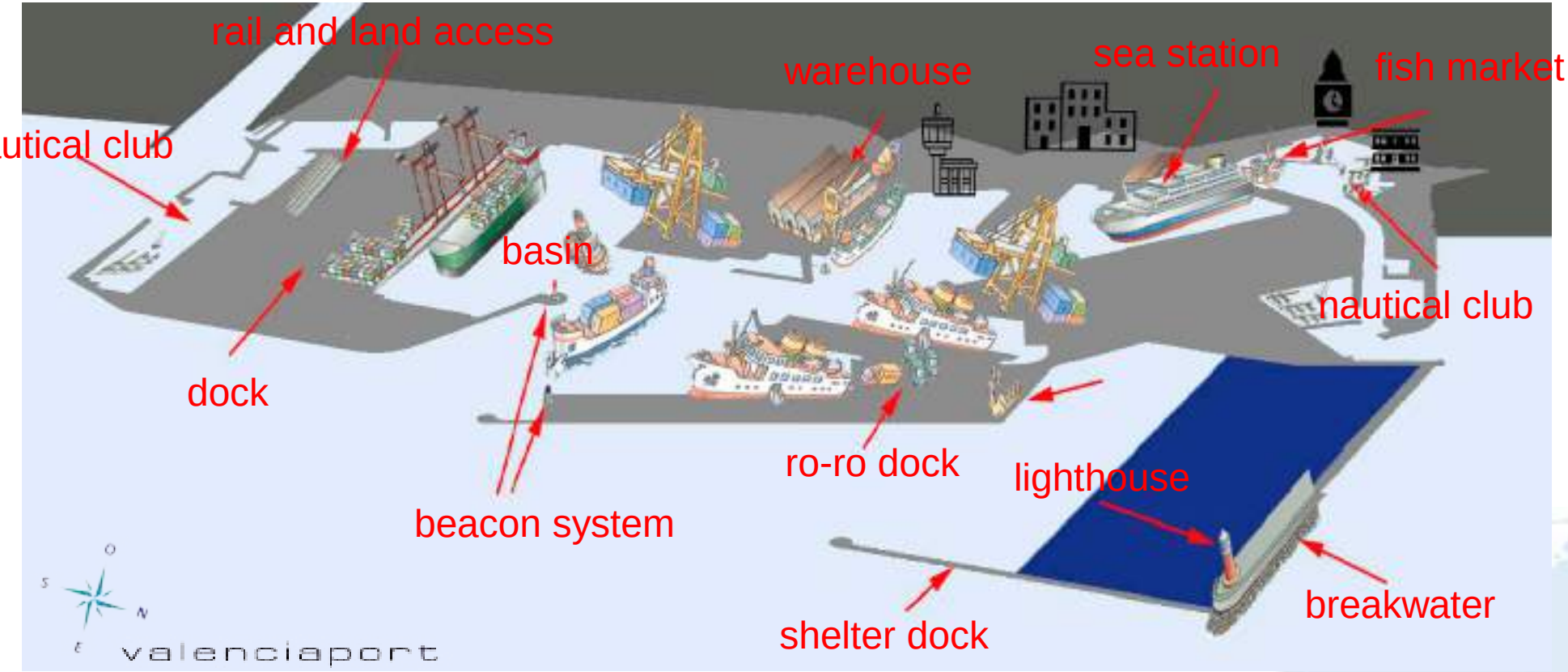




SEA

PORT. PARTS

parts of a seaport



PORT. TYPES AND CLASSIFICATION

Types of ports

- **artificial ports**
- natural harbors

Port classification

according to its ownership
- **Public**
- Private

according to its use
- **Passengers**
- Fishing
- Sports
- Military
- **Commercial**

according to their level of development
- 1st generation
- 2nd generation
- 3rd generation
- **4th generation**
- 5th generation

PORT. TYPES AND CLASSIFICATION

Types of ports

- **artificial ports**
- natural harbors

Valencia = artificial port

natural harbors

PORT. TYPES AND CLASSIFICATION

Port Classification
according to their level of development

Evolution of ports in the world (five generations)

First Generation	Second Generation	Third Generation	Fourth Generation	Fifth Generation
• interface land-sea	• transportation and distribution center	• logistics center • international trading platform	• network port • port community • facilitating authorities • integrated logistics services • integrated information services	• value generators center • collaborative Logistics • E-logistics networks • virtual customs • Collaborative learning • safety

PORT. TYPES AND CLASSIFICATION

according to its ownership

- **Public**
- Private

Public Service Port

Comprehensive participation of the public sector through the port authority or a port administrator -public company- that manages and operates the infrastructures and provides services.

Tool Port

The public sector manages the infrastructures and superstructures and cedes the provision of port services to the private sector.

Landlord Port

Are private operators who manage the port infrastructures and services, under public partnership schemes and without transfer to them of the ownership of the land and the water body.

Private Service Port

Private administrators are those who operate the infrastructures and provide port services, and they also own the land and the aquatic area or water mirror.

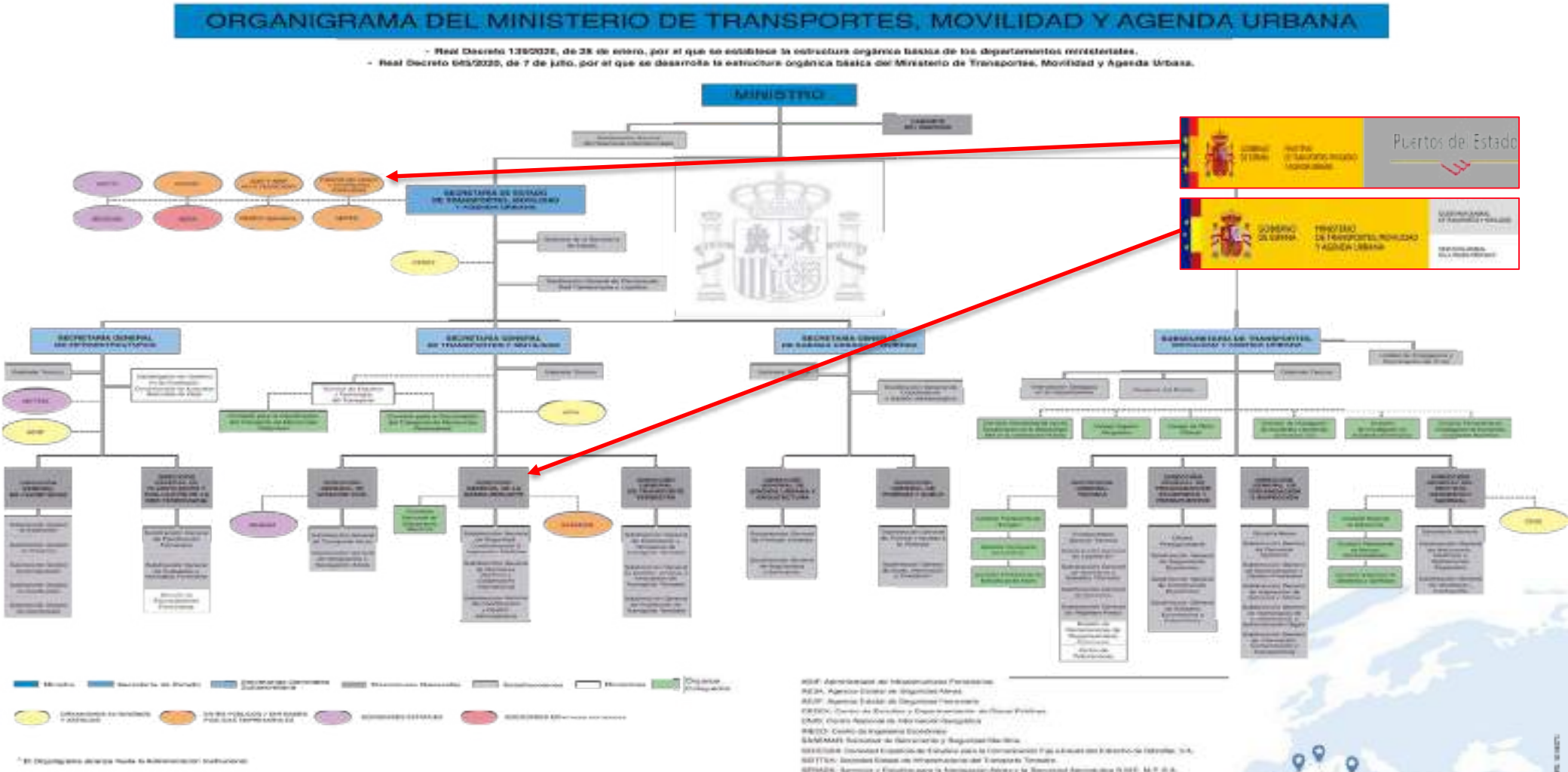
PORTS IN SPAIN

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED



PORTS IN SPAIN

GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Puertos del Estado

Public Body in charge of the implementation of the Central Government's general Port Policies and of the coordination and control of the efficiency of the Spanish Port System.

Port Authority

Public Body with legal responsibility and ownership of its own assets.

Manages its functional and administrative interests autonomously.

Source: Ports of Spain

valenciaport

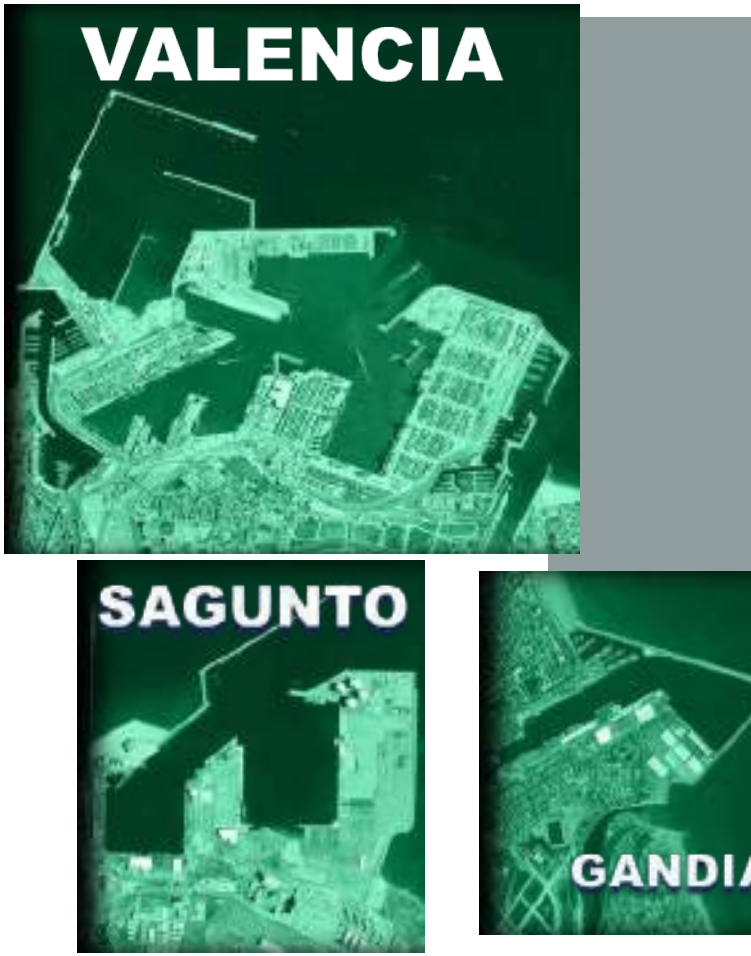
Autoridad Portuaria de Valencia

The Port Authority of Valencia and the Spanish Port System

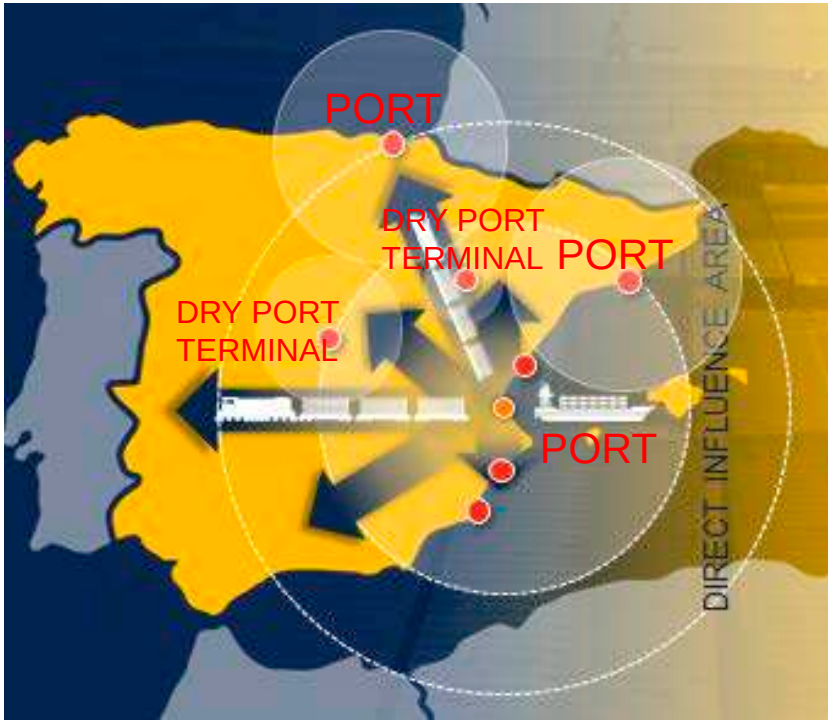
Port Authority of Valencia property. All right reserved.
This presentation cannot be further copied without express permission of the Port Authority of Valencia.

PORTS IN SPAIN

PORTS IN SPAIN. APV

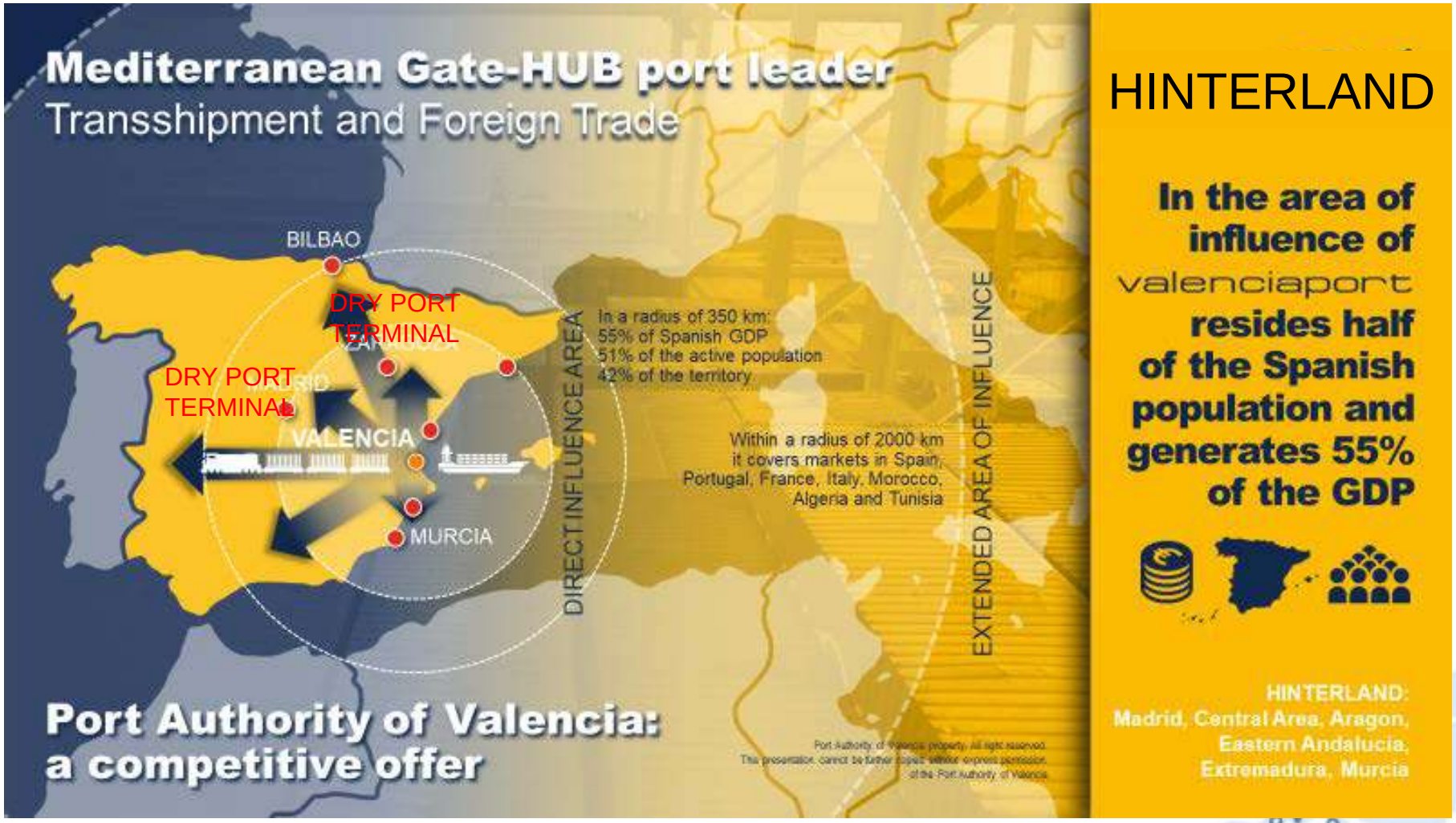


PORT. HINTERLAND



HINTERLAND

PORT. HINTERLAND



PORT. FORELAND

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

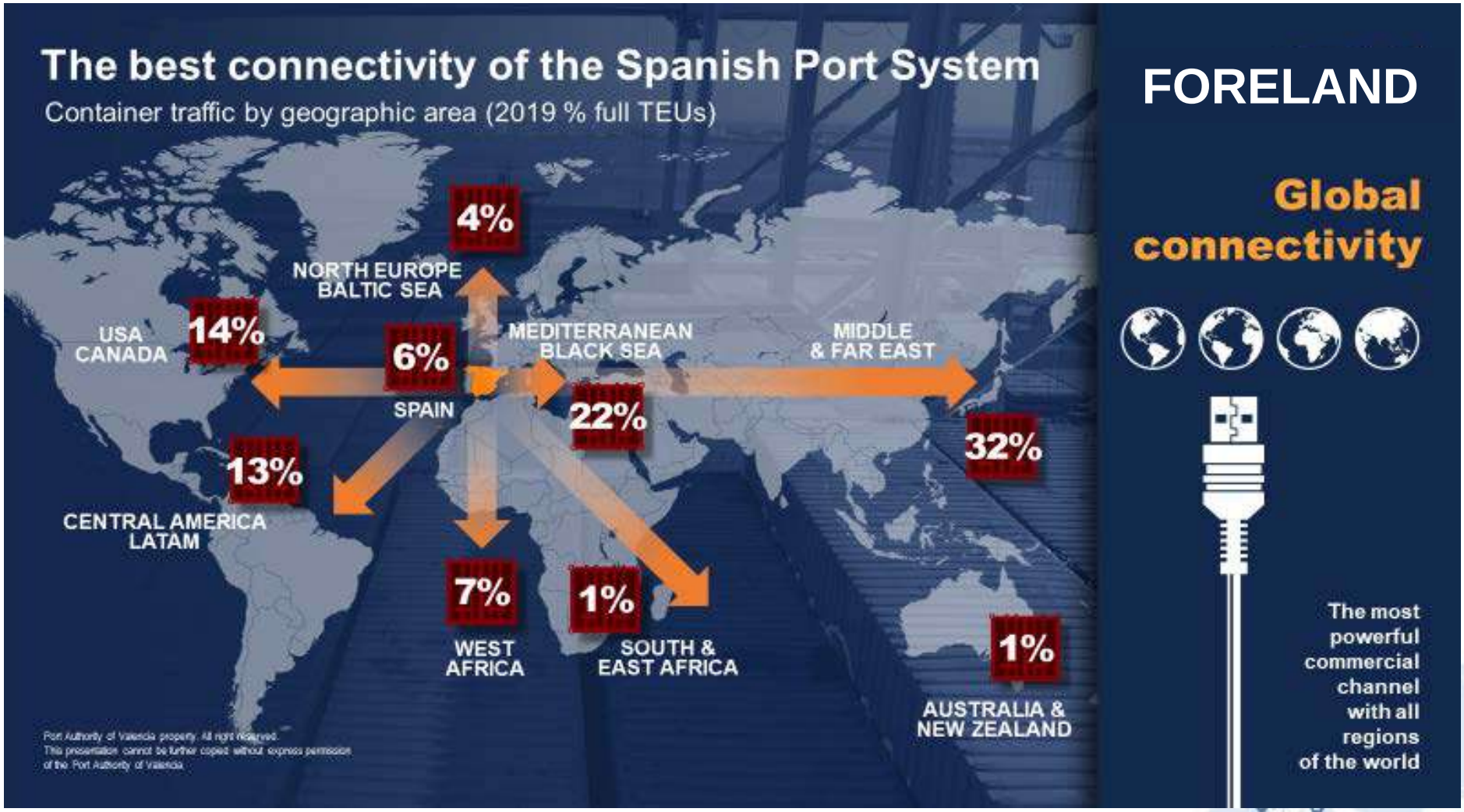
Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

FORELAND

PORT. FORELAND



PORT. COMMERCIAL PORTS & TEU

kinds of goods

- containerized goods
- general cargo without container
- solid bulks
- liquid bulk
- passengers

Malcom McLean

"It is a real waste of time and money. What if my truck could be loaded in full on board the vessel in one go?"

FLAT TRACKS

FLEXI-TANK

TANK

REEFER

PORT. COMMERCIAL PORTS & TEU

AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA	2020	2019	Dif.%
Tráfico total (t)	80.882.224	81.063.555	-0,22%
Granel Líquido	2.673.188	3.120.013	-14,32%
Granel Sólido	1.859.496	2.190.118	-15,10%
Mercancía No Containerizada	12.747.552	14.585.870	-12,60%
Mercancía Containerizada	63.264.401	60.831.738	4,00%
Pesca	1.516	1.495	1,44%
Avituallamiento	336.071	334.321	0,52%
Buque (ud)	6.851	7.891	-13,18%
G.T.	243.417.632	273.705.368	-11,07%
Contenedores (TEU)	5.428.307	5.439.827	-0,21%
Pasajeros (ud)	419.121	1.112.727	-62,33%
Línea Regular	392.835	677.111	-41,98%
Cruceros	26.286	435.616	-93,97%
Automóviles (ud)	533.137	722.758	-26,24%
Tráfico RoRo (toneladas)	11.223.554	12.580.586	-10,79%
UTIs	402.228	456.147	-11,82%
Tráfico Ferroviario (toneladas)	2.662.077	3.075.911	-13,45%
TEU	200.098	209.990	-4,71%
Vehículos	23.294	44.930	-48,15%

PORT. COMMERCIAL PORTS & TEU

kinds of goods

- containerized goods
- general cargo without container
- solid bulks
- liquid bulk
- passengers

Malcom McLean

"It is a real waste of time and money. What if my truck could be loaded in full on board the vessel in one go?"

FLAT TRACKS

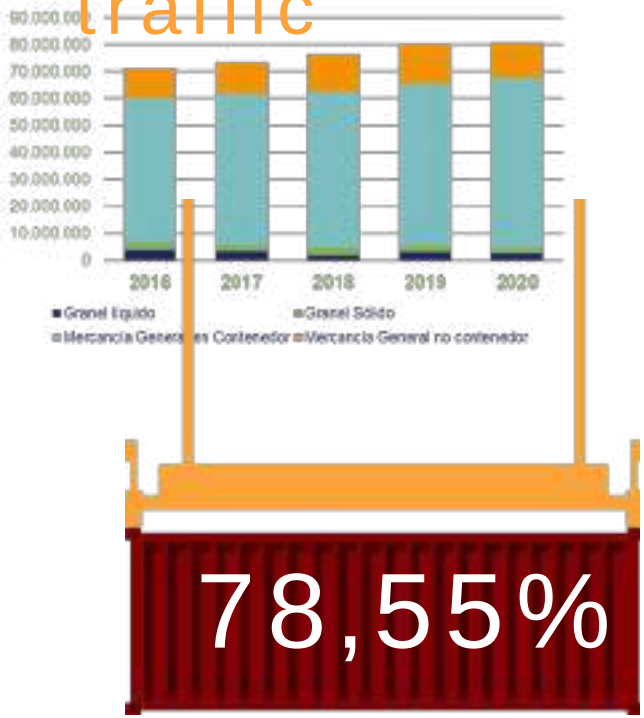
FLEXI-TANK

TANK

REEFER

PORT. RANKING

Container, our main traffic



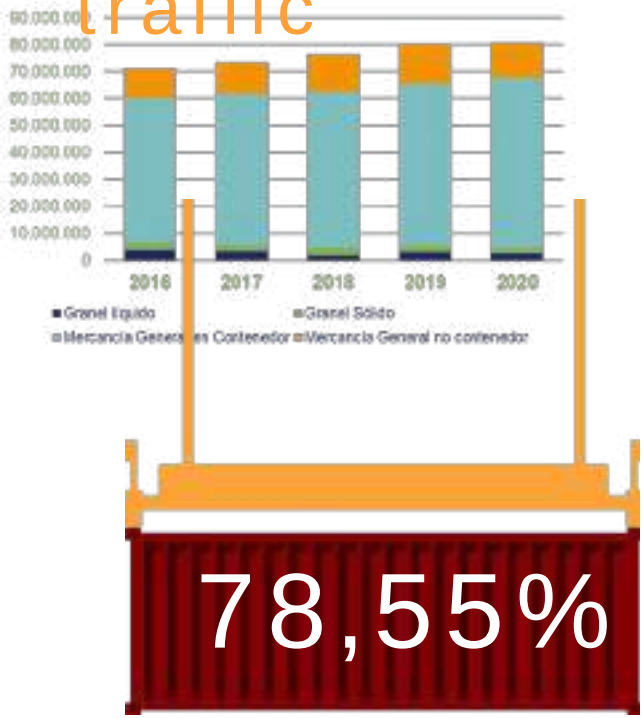
Top SPANISH Container Port 2020

1	**Valencia**	**5,43**
2	Bahía de Algeciras	5,10
3	Barcelona	2,96
4	Las Palmas	1,03
5	Bilbao	0,48
6	Sta. Cruz Tenerife	0,38
7	Vigo	0,20
8	Alicante	0,16
9	Castellón	0,13
10	Sevilla	0,13

Tables in millions of TEUs / (1) Accumulated January-December 2020. SOURCE: Ports of Spain

PORT. RANKING

Container, our main traffic



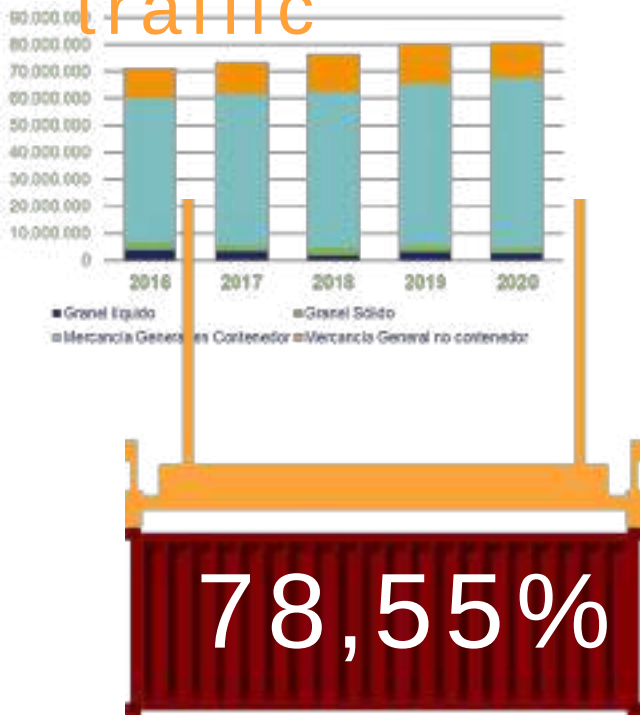
Top EUROPEAN Container Port 2020

1	Rotterdam	14,35
2	Antwerp	12,03
3	Hamburg	8,50
4	Piraeus	5,44
5	**Valencia**	**5,43**
6	Algeciras	5,10
7	Bremerhaven	4,77
8	Felixstowe	3,78
9	Giogia Tauro	3,19
10	Barcelona	2,96

Tables in millions of TEUs / (1) Accumulated January-December 2020. SOURCE: Alphalyner

PORT. RANKING

Container, our main traffic



Top WOLRD Container Port 2020

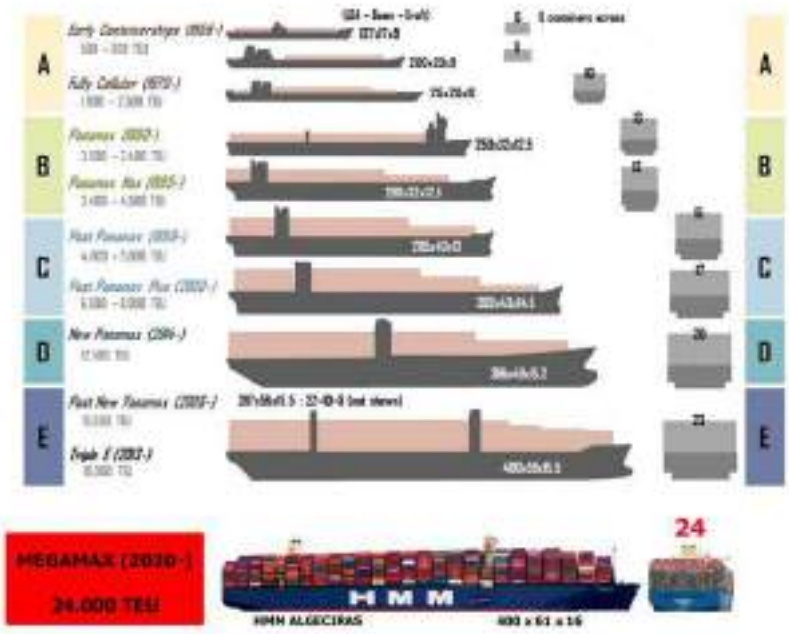
1	Shanghai	43,50
2	Singapore	36,87
3	Ningbo-Zhoushan	28,73
4	Shenzhen	26,55
5	Guangzhou Harbor	23,19
6	Qingdao	22,00
7	Busan	21,60
8	Tianjin	18,36
9	Hong Kong	17,97
10	LA/LB	17,33
27	**Valencia**	**5,43**

Tables in millions of TEUs / (1) Accumulated January-December 2020. SOURCE: Alphalyner

PORT. TEU & SHIPS

Maritime transport is the most efficient whatever the variable used:

- Energy expenditure per MT and km
- total volume
- Environmental sustainability (carbon footprint)
- Accidents
- Etc



YEP MED

Technological progress is at the base of port development This progress has led to a constant reduction in unit costs in the price of transport associated with a constant increase in the size of the ship.

- Greater efficiency in the engines (lower fuel consumption)
- Faster with consequent reduction in transport time
- Less polluting
- Higher transport capacity
- Lower wage costs associated with reduced workforce
- Better accessibility to the load
- Greater transport safety

PORT. TEU & SHIPS

Where has the growth in ship size led us ?

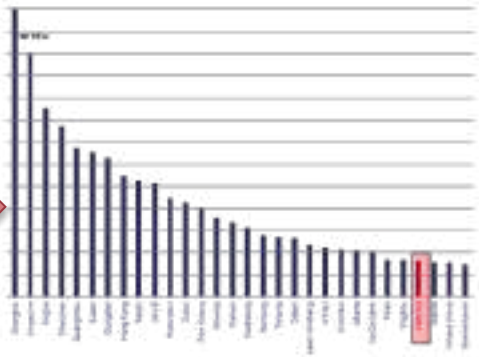
- A concentration of the merchandise (to fill the ships)
- A concentration of traffic in a few transoceanic ports (avoid stops)
- Concentration of operators (few shipping companies), accentuated by the signing of alliances between them
- A concentration of terminal managers Increase in movements per scale (3,000 10 years ago to 10,000 now)
- Greater logistics needs concentrated in a moment of time
- Growing intermodality management problems

Carriers

	5/2017	1/2020
1 company manages	15.9%	17.8%
5 companies handle	54.8%	64.8%
10 companies handle	71.4%	82.9%

Operator

	2015	2018
1 operator handles	11.8%	13.5%
5 operators handle	50.1%	53.1%
10 operators handle	66.1%	70.2%

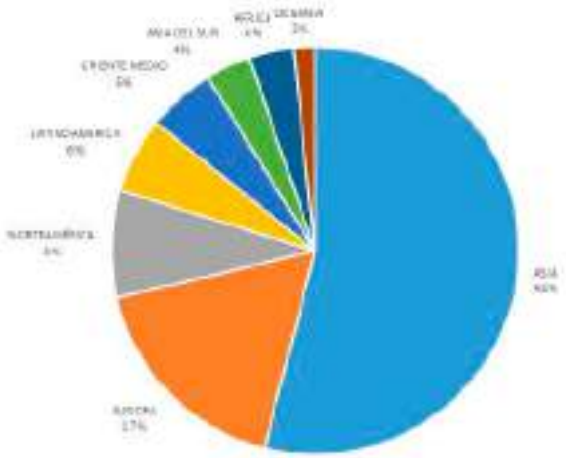


Ports

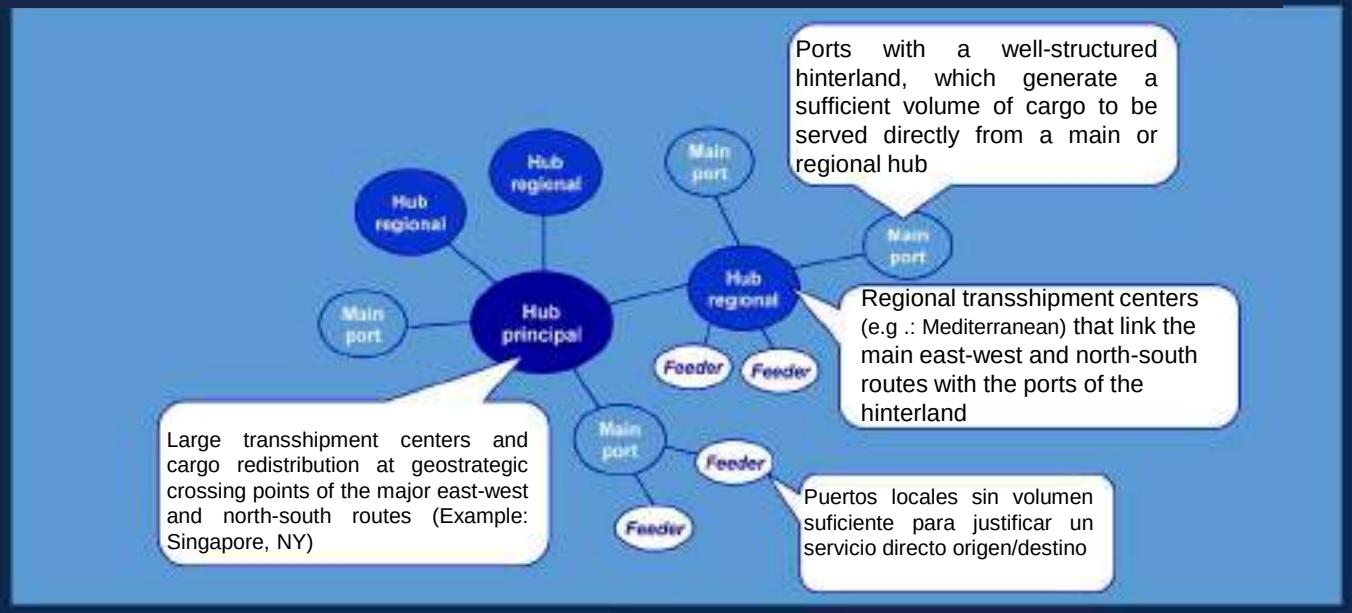
1 port handles 5.2%
5 ports handle 18.8%
10 ports handle 30.2%

PORT. TEU & SHIPS

Container movement by region



Reconfiguration of navigation networks



Impact on ports → Highly competitive scenario

PORT. TEU & SHIPS

Arctic Monitoring and Assessment Programme

Arctic Climate Issues 2011

Key factors of port competitiveness

Geographical position

- Minimal deviations from major shipping routes
- Port connections with your near and remote hinterland
- Complementarity of services: integration of the port-stations for the exchange of goods-areas of logistics activities, etc.

Hinterland development

- Commercial policies aimed at increasing the volume of cargo in the nearby hinterland
- Extension of the hinterland a to more remote areas through the development of intermodal communication infrastructures

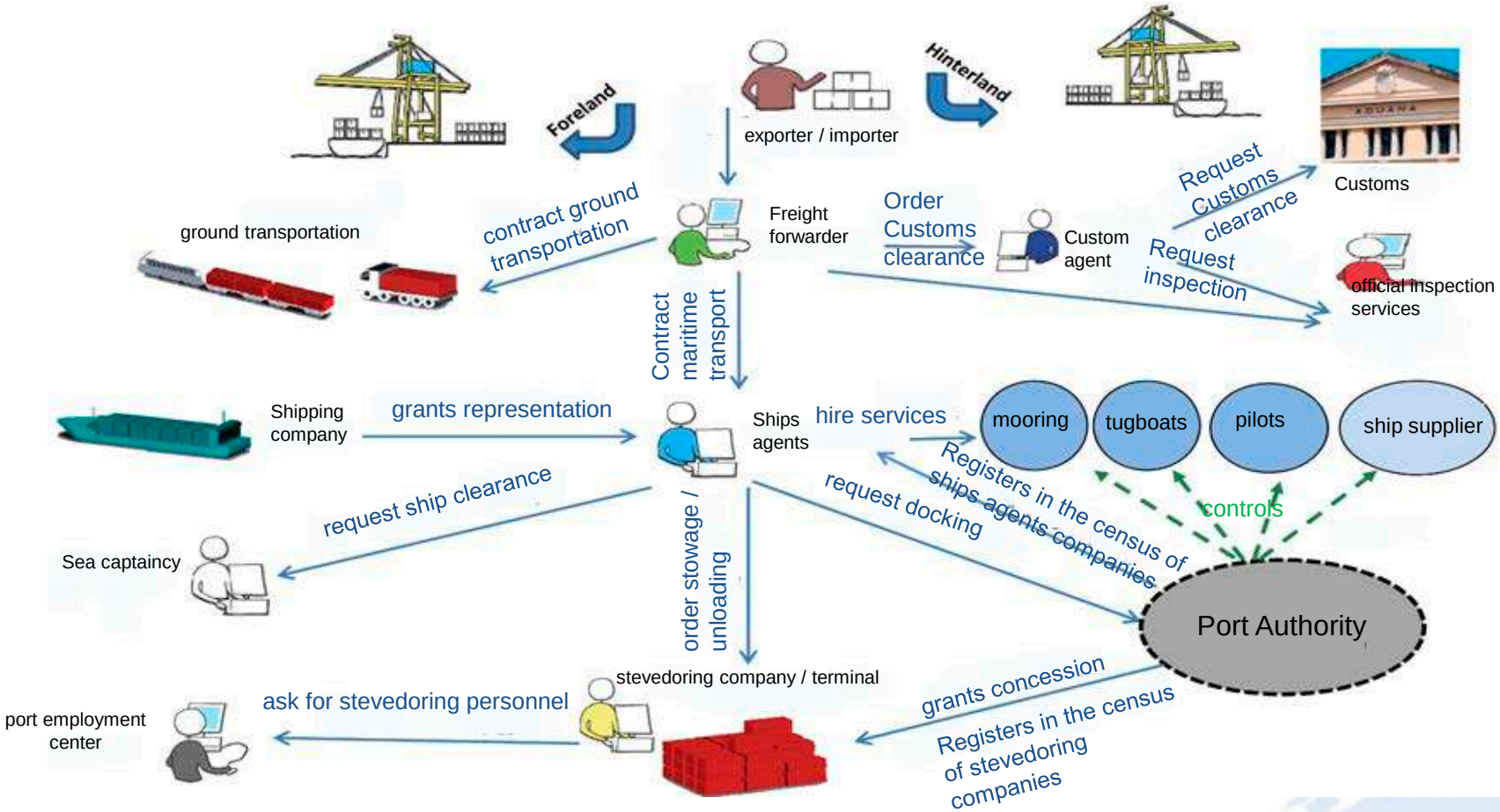
Port area

- Availability of port land with infrastructure adequate to the development trends of maritime transport and land reserve to absorb long-term growth

Advanced port services

- Efficient and economical ship and cargo services: infrastructure, superstructure, logistics services, information integration, automation, labor flexibility, quality guarantees, scale costs, etc.

PORT. PORT COMMUNITY



PORT COMMUNITY. PUBLIC ADMINISTRATIONS

The following powers correspond to the Port Authorities:

a) The provision of general services, as well as the management and control of port services to ensure that they are developed in optimal conditions of efficiency, economy, productivity and safety, without prejudice to the competence of other organizations.
b) The management of the port service area and port uses, in coordination with the competent Administrations in matters of spatial planning and urban planning.
c) The planning, project, construction, conservation and exploitation of the works and services of the port, and that of the maritime signals entrusted to them, subject to the provisions of this law.
d) The management of the port public domain and maritime signals assigned to them.
e) The optimization of the economic management and the profitability of the assets and the resources assigned to them.
f) The promotion of industrial and commercial activities related to maritime or port traffic.
g) Coordination of the operations of the different modes of transport in the port area.
h) The management and coordination of port traffic, both maritime and land.

Sea captaincy The Maritime Captaincies and the Maritime Districts depend organically and functionally on the Ministry of Development, through the General Directorate of the Merchant Marine.

Main functions: In general all those functions related to navigation, maritime safety, maritime rescue and fighting against pollution of the marine environment in waters located in areas where Spain exercises sovereignty, sovereign rights or jurisdiction.

- The dispatch of ships, without prejudice to the mandatory prior authorizations that correspond to other Administrations.
- Monitoring and control, in coordination with the other representatives of the competent public administrations in the subject, of the national plan of special services for the rescue of human life at sea and the fight against pollution of the marine environment.
- Supervision of investigations in the event of maritime accidents or pollution episodes.
- Intervention in the procedures for determining the entrance and exit channels of ports, the marking of accesses to the port and on the beaches, and the proposal for the establishment of Traffic Separation Devices.
- The determination and control of the anchoring and maneuvering areas for ships outside port waters.
- The authorization or prohibition of the entry and exit of vessels from Spanish waters.
- The closure of the port when maritime security circumstances make it advisable.
- Supervision of services such as pilotage or towing.
- The control and monitoring of pollutant discharges from ships, fixed platforms and other maritime facilities.
- The mandatory and binding report to the Port Authorities in the case of sinking of ships, operations of refloating or scrapping of ships and dredging works, when they take place in port waters.

PORT COMMUNITY. PUBLIC ADMINISTRATIONS

The Provincial Customs and Special Taxes Unit depends on the State Tax Administration Agency of the Ministry of Finance and Public Administrations.
Main function: Directorate of the Customs Administrations and customs precincts within its provincial scope:
Receipt of documentation and declarations related to customs clearance and control of authorized establishments according to the customs regulations.

- Management of Special Taxes through the Management Offices.
- Management of INTRASTAT declarations through the Provincial and Local Offices.
- Processing and resolution of files for administrative contraband infraction.
- Planning and direction of the actions of the Fiscal and Customs Protection within the scope of its Dependency.
- Advice and Assistance.
- Those corresponding to the Valencia Maritime Customs Administration
- Processing of merchandise dispatches.
- Verification of taxes, levies and refunds as a consequence of the dispatch of merchandise in trade operations Exterior.
- Voluntary settlement and collection of customs and tax debt.

External Health depends organically on the Government Delegation in the Valencian Community. Ministry of Economy and Public Administrations and functionally of the Ministry of Health, Social Services and Equality. Principal functions: • Sanitary inspection of OA / NOA goods of any origin, from third countries and destined for human consumption on the territory of the EU • Sanitary hygienic control of the international means of transport as well as of the establishments located in the enclosure port • Inspection and control of medicines and health products from third countries destined for the EU market, as well as as the export control of these products • International mortuary police • International vaccination and control of the hygienic-sanitary conditions of people and travelers • Analysis and custody of substances seized as a result of actions against illicit drug and narcotics trafficking.
Plant Health depends organically on the Government Delegation in the Valencian Community - Agriculture and Fishing Area. Ministry of Finance and Public Administrations and functionally: Ministry of Agriculture, Food and Environment. Principal functions: • Inspection of Vegetables and Vegetable Products under the Import, Export and Cabotage regime. • Special Export Campaigns with Third Countries with Bilateral Agreements between the Kingdom of Spain and the country of Destination. (USA, Korea, China, Japan, Australia and Mexico).
SOIVRE depends on the Ministry of Economy and Competitiveness Principal functions: • Commercial quality control of agri-food products subject to foreign trade. • Security control of imported industrial products. • Control of products covered by the cites agreement
Animal Health depends organically on the Government Delegation in the Valencian Community - Agriculture and Fishing Area. Ministry of Finance and Public Administrations and functionally: Ministry of Agriculture, Food and Environment. Principal functions: It is in charge of veterinary inspection, inspects animals and related products (live animals, skins, animal feed, etc.).
Border Inspection Post (PIF): The PIF depends organically on the Ministry of Finance and Public Administrations, and functionally on the Ministries of Health, Social Services and Equality and Agriculture, Food and Environment Principal functions: • Management of the Support Service for Control Work of the official inspection services.

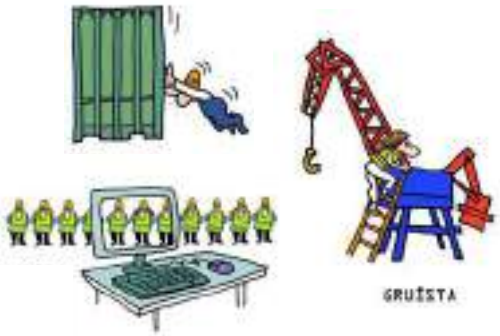
PORT COMMUNITY. DOCKING & COMMERCIAL SERVICES

The Port Authority, after a binding report from the State Ports, regulates the provision of these services through the approval of the corresponding Particular Prescriptions. Compliance with these prescriptions, which include the minimum human and material resources with which the provider must face the function of it, gives rise to the granting of a license for the provision of the service in question. The Port Authority is responsible for monitoring compliance with the Specifications that correspond to each service. In the case of port services, this control is carried out mainly through the Annual Plan and the information that the service provider must periodically supply the Port Authority.

Mooring service is understood to be the service whose purpose is to collect the moorings of a ship, carry them and fix them to the elements arranged in the docks or berths for this purpose, following the instructions of the captain of the ship, in the mooring sector designated by the Port Authority, and in the order and with the convenient arrangement to facilitate docking, unmooring and undocking operations. Unmooring service is understood to be that whose purpose is to release the mooring lines of a ship from the fixing elements to which it is moored following the sequence and instructions of the captain and without affecting the mooring conditions of the boats contiguous.

Pilotage is understood as the advisory service to captains of ships and floating devices, provided to aboard these, to facilitate their entry and exit to the port and the nautical maneuvers within it and the limits geographical areas of the pilotage area, under security conditions and in the terms established in this law, in the Regulatory Regulation of this service and in the Specific Specifications of the same.

Tug boat. Port towing service is understood to be one whose purpose is the nautical operation to aid maneuvering. of a ship, called towed, following the instructions of its captain, through the assistance of another or other vessels, called tugboats, which provide their motive power or, where appropriate, the accompaniment or its availability within the limits of the waters included in the port's service area.



The corporate purpose of the **Port Employment Centers** is the management of making available to their shareholders of the workers who demand for the development of the activities and tasks of the port goods handling service. Likewise, the CPE will be the object of the continuous training of the workers that guarantees professionalism in the development of the activities that make up the merchandise handling service, for which purpose the partners will be obliged to collaborate with the Center by providing the necessary means.

Ship chandler Company in charge of supplying the docked ship with the services it needs to continue its navigation. It is usually coordinated with the ship's consignee so that the stopover is not delayed beyond the time strictly necessary.

PORT COMMUNITY. PRIVATE COMPANIES

Ship Agent. It is the person who acts as an independent intermediary in the name and on behalf of a shipping company or shipowner (owner of the ship) providing services to the ship and the crew. He is in charge of administrative, technical and commercial related tasks with the entry, stay and exit of the ship in port, as well as the management and contracting of reception, loading, unloading and delivery of the goods. Among the main functions of the consignee are the following: • Hiring and supervision of stowage and unloading, loading and unloading, reception and delivery, storage, transshipment, etc., of the consigned goods. • Complementary management of transport related to the main transport of the consigned ship. • The preparation of the necessary documentation for this purpose. • Those other acts that are the responsibility of the shipowner or the captain, the latter entrusts to him so that they are carried out in the port.

Freight forwarder. It is a natural or legal person that provides services in the international transport of goods. It is an intermediary between the exporter or importer and transport companies. Know the entire chain and who organizes the link between the different modes, ensuring the continuity of transport through different means of transport (maritime transport, river transport, air transport, rail transport, road transport or multimodal transport). Together, he is responsible for administrative operations related to international transport (such as formalities customs, financial management, documentary credits, insurance contract, tax representation, etc.). They act in a similar way to transport agencies: they adopt the position of loader in front of the carrier, and of carrier in front of the carrier. charger. The figure of the freight forwarder is regulated in most countries and its functions are defined within the scope of the International Trade.

Custom agent. It is the natural or legal person, duly authorized by the respective customs authorities, who acts before the agencies competent (customs, ministries, and other private or public entities) in the name and on behalf of a third party that hires their services and it grants you an authenticated and permanent power of attorney, in the procedures of an import, export or transit operation. is responsible to request customs clearance (procedure that must be carried out to allow the entry or exit of goods in a territory in a international transport operation. This procedure consists of declaring certain information related to the import or export before the competent customs authority.

Stevedoring company Companies that in their basic activity manage port terminals with all that this entails in terms of resources (infrastructures, mechanical means, personnel, etc.), and commercial relations with both clients and administrations competent. Generally, he is the holder of an administrative concession granted by the corresponding Port Authority, which empowers him to use, exclusively, a space located on the edge of the dock, where they carry out their work. For being the operator of a certain terminal, sometimes the name "Port Terminal" is used interchangeably to refer to it.

Land Carrier: It is the natural or legal person, holder of an authorization to provide land transportation service. It can be autonomous, or float. On the legal texts are designated as the Carrier.

PORT COMMUNITY. ECONOMIC IMPACT

PORT. GOALS

Great Challenges: SUSTAINABILITY

Energy self-sufficiency
Emissions planning
Etc, ...

PORT. GOALS

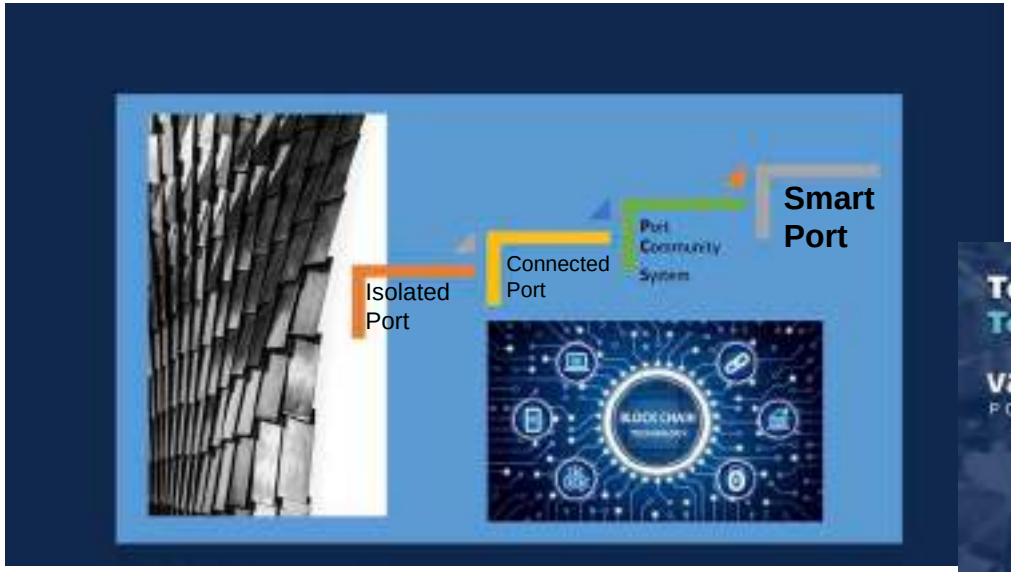
Articulate the Hinterland as a NETWORK interconnected with the Port

Port Competitiveness: Strategy in the Hinterland

- Accessibility
- Logistics development
- Intermodality
- Dry ports
- Marketing strategies towards shippers and receivers and their intermediaries (3PLs, freight forwarders, ...)
- Adequately know your needs and requirements
- Intensify the promotion of the port
- Improve information transparency

PORT COMMUNITY. GOALS

Great Challenges: DIGITAL TRANSFORMATION



PORT. GOALS. FUTURE FACILITIES

PORT. GOALS. FUTURE FACILITIES

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

The new passenger terminal of the Port of Valencia will receive the cruise passengers in facilities with a high historical value, accessible, intelligent and committed to the environment

Valencia
Future Passenger Terminal

Port Authority of Valencia property. All right reserved. This presentation cannot be further copied without express permission of the Port Authority of Valencia.

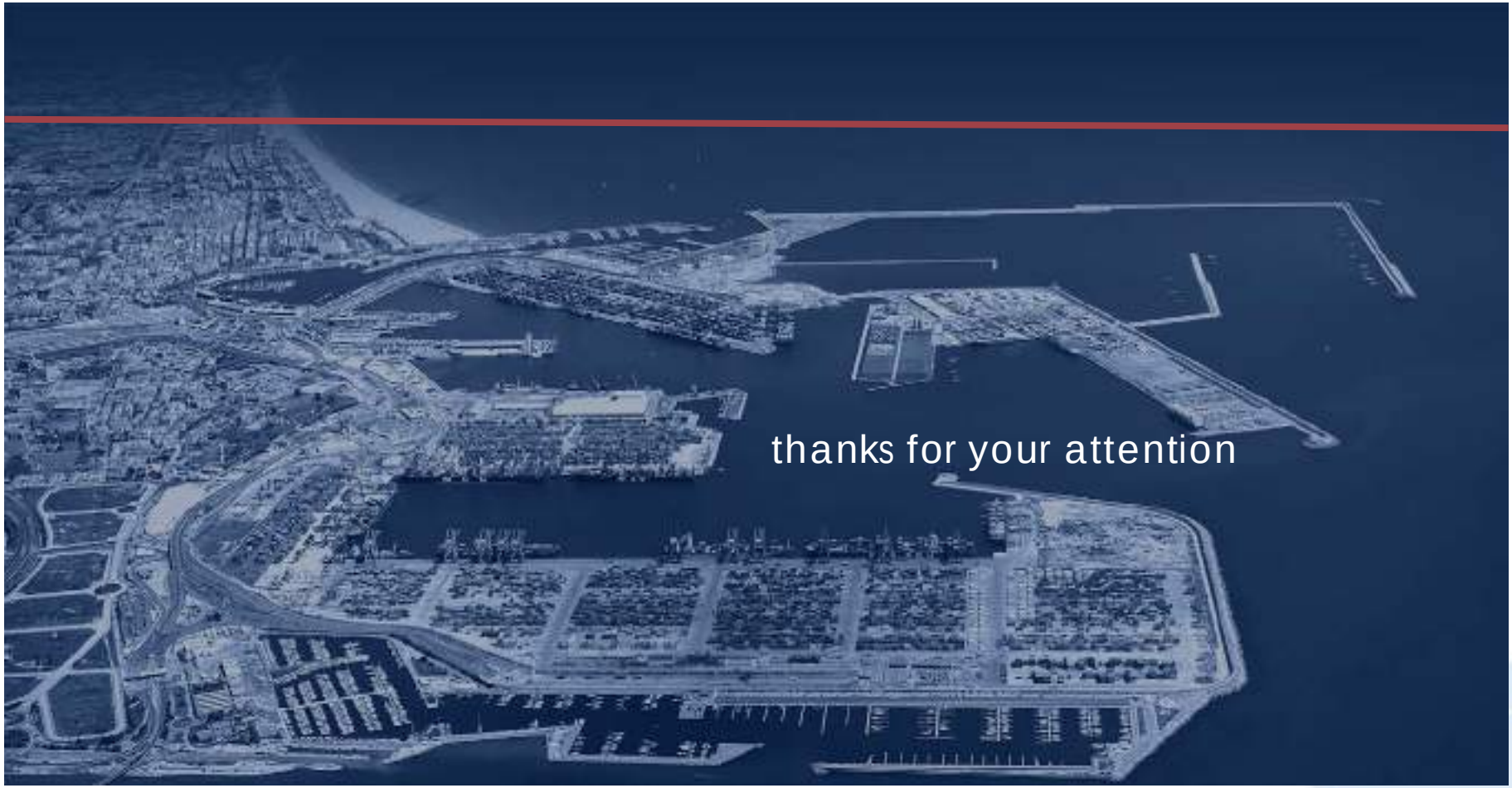
This presentation

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED



ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

FUNDACIÓN VALENCIAPORT

MORE INFORMATION

Fundación Valenciaport
www.fundacion.Valenciaport.com
Phone: (+34) 96 393 9400
Email: info@fundacion.valenciaport.com

Escola Europea Intermodal Transport
ESCOLAEUROPEA.EU

Chamber of Commerce Industry and Agriculture

Marseille Fos
Le port euroméditerranéen

MED ports ASSOCIATION

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale

AQABA Development Corporation
شركة تطوير العقبة

Port de Barcelona

Consell Valencià de la Joventut

FUNDACIÓN VALENCIAPORT

ميناء دمياط

OMMP
Office de la Marine Marchande et des Ports

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

YEP MED COURSE

PORT OPERATIONS FOR VESSELS AND ITS OPERATORS

GERARDO ALVAREZ
VALENCIA PORT CONTROL

INDEX

PORT SERVICES

1. GENERAL SERVICES
2. PORT SERVICES
3. AIDS TO NAVIGATION AtoN
4. PORT OPERATIONS
5. Q&A

1. GENERAL SERVICES

FEATURES

NO NEED REQUEST.

NECESSARY TO FULFIL THE ROLE OF THE PORT AUTHORITIES.

PROVIDED BY PORT AUTHORITY.

1. GENERAL SERVICES

TYPES

- MANAGEMENT, COORDINATION AND CONTROL OF PORT TRAFFIC. MARITIME AND SHORE. (PORT CONTROL & E.C.C).
- COORDINATION AND CONTROL OF OPS ASSOCIATED TO PORT, COMMERCIAL SERVICES AND OTHER ACTIVITIES
- PORT AIDS TO NAVIGATION
- PORT POLICE AND SECURITY
- CLEANING AND LIGHTING COMMON SPACES
- PREVENTION AND EM'CY SERVICES

1. GENERAL SERVICES

PORT CONTROL

PORT CONTROL - VTS

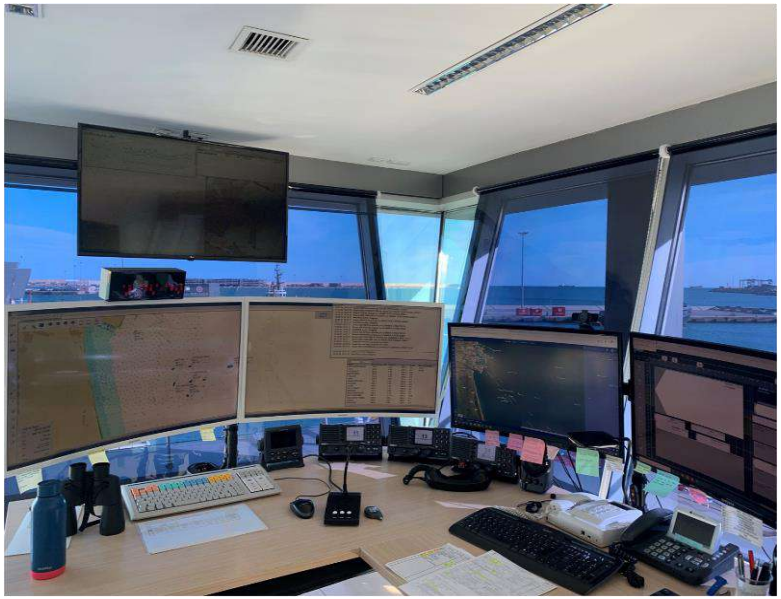
- 1 SUPERVISOR (IALA V 103-1 & 103-2)
- 6 OPERATOR (IALA V 103-1)
- 1 VTS OPERATOR 24/365
  - PROVISION OF GENERAL INFO (ZONE 1&2)
  - CONTROL VESSELS IN PORT WATERS
  - COORDINATION OF TECHNICAL-NAUTICAL SERVICES.

1. GENERAL SERVICES

PORT CONTROL

1. GENERAL SERVICES

PORT CONTROL



PORT CONTROL - VTS

- RADAR
- AIS
- WHEATHER SENSORS
- COMMS
- CONTROL SOFTWARE

2. PORT SERVICES

FEATURES

SERVICES PROVIDING ACTIVITIES REQUIERED FOR PORT OPERATIONS.

INTENDED TO ENABLE OPERATIONS RELATED TO MARITIME TRAFFIC.

FEASIBLE, SAFE, EFFICIENT, REGULAR, CONTINUOUS.

1.AVAILABLE TO ALL (PORT AUTHORITY TERRITORY)

2. PORT SERVICES

LEGAL REGIME

BASIC PORT SERVICES LEGAL REGIME

PRIVATE COMPANIES

FREE COMPETITION

EXCEP-PILOTAGE

LOCAL REGULATION.-ACCESS REQ.:

- OBJECT AND GEOGRAPHICAL SCOPE
- TECHNICAL AND FINANCIAL SOLVENCY
- MINIMUM EQUPMENT AND STAFF
- LEVEL OF PERFOMANCE AND QUALITY STANDARD
- TARIFFS

2. PORT SERVICES

TYPES

TECHNICAL-NAUTICAL

- PILOTAGE
- TOWAGE
- MOORING & UNMOORING

OTHERS

- PASSENGER SERVICE
- MARPOL
- CARGO HANDLING
- BUNKERING

2. PORT SERVICES

PILOTAGE

- ADVISORY PORT SERVICE FOR THE CAPTAINS OF VESSELS AND FLOATING CRAFT
- GIVEN ON BOARD (NEW TECHNOLOGIES)
- ENTER / DEPARTURE / INTERNAL MANOEUVRES
- WITHIN PILOTAGE AREA BOUNDARIES
- SAFE CONDITIONS
- TERMS SET OUT IN THE LAW
- COMPULSORY OVER 500 G.T.

PILOTAGE – HOW TO BECOME A PILOT

DEGREE /MASTER

1 YEAR CADET

THIRD / SECOND/ CHIEF OFFICER

CAPTAIN - 2YEARS OVER 1000GT

EXAM COMPETITION MADRID

EXAM COMPETITION PORT

2. PORT SERVICES

PILOTAGE – VALENCIA

HOW MANY?	14 PILOTS
DAILY?	3 PILOTS
HOW THEY COME ON BOARD?	4 PILOT BOATS + 1 ELECTRIC CAR
FIGURES	> 12.000

2. PORT SERVICES

PILOTAGE – VALENCIA

2. PORT SERVICES

PILOTAGE – VALENCIA

2. PORT SERVICES

PILOTAGE – VALENCIA

2. PORT SERVICES

PILOTAGE – VALENCIA

PILOT CARD

RES.A.601(15)

Ship's name_____ Date_____

Call sign_____Deadweight_____tonnes Year built_____

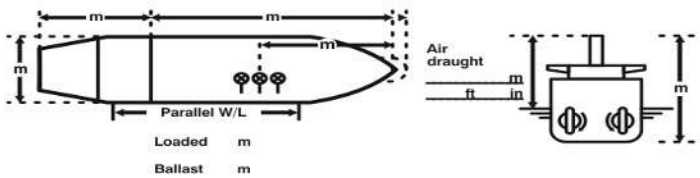
Draught aft_____m/____ft____in, Forward_____m/____ft____in. Displacement____tonnes

SHIP'S PARTICULARS

Length overall____m, Anchor chain: Port_____shackles, Starboard_____shackles

Breadth ____m, Stern_____shackles

Bulbous bow Yes/No (1 shackle = _____m/_____fathoms)



Loaded m

Ballast m

Type of engine_____ Maximum power_____kW (_____HP)

Manoeuvring engine order	Rpm/pitch	Speed (knots) Loaded	Speed (knots) Ballast
Full ahead			
Half ahead			
Slow ahead			
Dead slow ahead			
Dead slow astern			
Slow astern			
Half astern			
Full astern			

Time limit astern _____min

Full ahead to full astern _____ s

Max. no. of consec. starts _____

Minimum RPM _____ _____ knots

Astern power _____% ahead

STEERING PARTICULARS

Type of rudder_____ Maximum angle_____°

Hard-over to hard-over_____s

Rudder angle for neutral effect_____°

Thruster: Bow_____kW(_____HP) Stern_____kW (_____HP)

CHECKED IF ABOARD AND READY

Anchors ☐

Whistle ☐

Radar ☐ 3 cm ☐ 10 cm

ARPA ☐

Speed log ☐ Doppler: Yes/No

Water speed ☐

Ground speed ☐

Dual-axis ☐

Engine telegraphs ☐

Steering gear ☐

Number of power units operating ☐

Indicators:

Rudder ☐

Rpm/pitch ☐

Rate of turn ☐

Compass system ☐

Constant gyro error ±_____°

VHF ☐

Elec. pos. fix. system ☐

Type_____

OTHER INFORMATION:

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

2. PORT SERVICES

TOWAGE

NAUTICAL OPERATION TO ASSIST VESSEL MANOEUVRING

BASED ON THE INSTRUCTIONS GIVEN BY VESSEL`S CAPTAIN

USING THE ASSITANCE OF ONE OR MORE TUGBOATS

PROVIDING THEIR FORCE OR ESCORT

WITHIN THE PORT SERVICE AREA WATERS

2. PORT SERVICES

TOWAGE – HOW DO THEY WORK?

PULL

PUSH

ESCORT

2. PORT SERVICES

TOWAGE – VALENCIA PORT

NOT COMPULSORY

- EXCEPT WHEN IT`S STATED OTHERWISE BY BY-LAW

PROVIDED UPON REQUEST

- CAPTAIN REQUEST OR PILOT ADVISE --- 24/7

TUGS

- VOITH TRACTOR

NUMBER

- 3 UNITS OF 52 TONS B/P
- 2 UNITS OF 70 TONS B/P

TOWLINE

- SWL 3,5 TIMES B/P

COMPANY

- BOLUDA

2. PORT SERVICES

TOWAGE – VALENCIA PORT

2. PORT SERVICES

TOWAGE – VALENCIA PORT

2. PORT SERVICES

TOWAGE – VALENCIA PORT

2. PORT SERVICES

MOORING

MOORING SERVICE IS UNDERSTOOD TO BE TAKING CHARGE OF A VESSEL´S MOORING LINES

CARRYING THEM AND ATTACHING THEM TO THE CORRESPINDING MOORING ELEMENTS ON THE BETHS

IN THE MOORING AREA DESIGNATED BY THE PORT AUTHORITY

BASED ON THE INSTRUCTIONS GIVEN BY THE VESSEL´S CAPTAIN

IN THE CORRECT ORDER AND POSITIONS SO AS TO FACILITATE BERTHING, UNMOORING AND UNBERTHING OPS.

2. PORT SERVICES

MOORING – VALENCIA PORT

MINIMUM EQUIPMET

- 2 BOATS
- 3 VEHICLES

MINIMUM HUMAN RESOURCES

- 1 SIMPLE OP. + 1 COMPLEX OP.

SIMPLE OPERATION

- 2 LINESMEN + 1 VEHICLE

COMPLEX OPERATION

- 4 LINESMEN + 2 VEHICLES + 1 BOAT

COMPANY

- AMARRADORES DE VALENCIA – GRUPO IBAIZABAL

2. PORT SERVICES

ENI CBCMED Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

MOORING – VALENCIA PORT

2. PORT SERVICES

PASSENGER SERVICES

EMBARKATION-DISEMBARKATION SERVICE	• ORGANISATION, CONTROL AND NECESSARY MEANS TO ENSURE SUITABLE PASSENGER ACCESS.
LOADING-UNLOADING BAGGAGE	• ORGANISATION, CONTROL AND NECESSARY MEANS TO ENSURE SUITABLE RECEPTION, ID AND TRANSFER.
LOADING-UNLOADING VEHICLES	• ORGANISATION, CONTROL AND NECESSARY MEANS TO ENSURE SUITABLE TRANSFER.

2. PORT SERVICES

MARPOL

- VESSEL-GENERATED WASTE COLLECTION SERVICE
- ANNEX I - REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY OIL
- ANNEX IV - PREVENTION OF POLLUTION BY SEAWAGE FROM SHIPS
- ANNEX V - PREVENTION OF POLLUTION BY GARBAGE
- ANNEX VI – PREVENTION OF AIR PILLUTION FROM SHIPS

2. PORT SERVICES

MARPOL - VALENCIAPORT

VESSEL GENERATED WASTE REGULATED BY ANNEX I

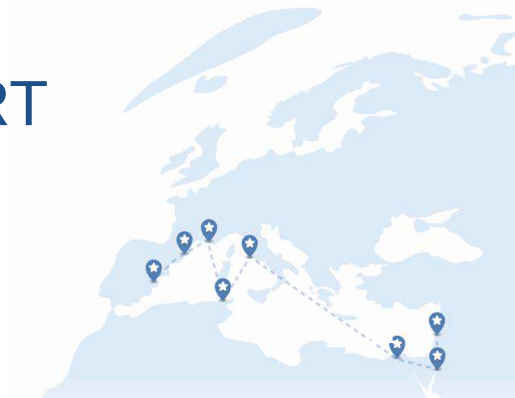
- COLLECTION OF VSSL GENERATED WASTE
- STORAGE
- CLASSIFICATION
- TREATMENT
- TRANSFER TO AN AUTHORISED FACILITY BY THE COMPETENT AUTHORITY
  - URBAMAR LEVANTE RESIDUOS INDUSTRIALES.
  - MARPOLES DEL ESTE

2. PORT SERVICES

MARPOL - VALENCIAPORT

VESSEL GENERATED WASTE REGULATED BY ANNEX V

- COLLECTION OF VSSL GENERATED WASTE
- STORAGE
- CLASSIFICATION
- TREATMENT
- TRANSFER TO AN AUTHORISED FACILITY BY THE COMPETENT AUTHORITY
  - SERVICIOS PORTUARIOS GARBAPORT
  - SEROIL VALENCIA, S.L.



2. PORT SERVICES

CARGO HANDLING

GOODS LOADING AND UNLOADING, STEVEDORING AND TRANSHIPMENT SERVICE

TRANSFER OF CARGO BETWEEN VESSELS, OR BETWEEN VESSELS AND LAND TRANSPORT OR OTHER TRANSPORT MEANS

ACTIVITIES MUST BE CARRIED OUT INTEGRALLY WITHIN THE PORT SERVICE AREA

DIRECT AND IMMEDIATE CONNECTION WITH A SPECIFIC LOADING OR UNLOADING OR TRANSHHIPMENT OPERATION FOR A GIVEN VESSEEL.

TARIFFS

2. PORT SERVICES

BUNKERING

SINCE MARCH 24TH 2019 NOT A COMMERCIAL SERVICE

PROCESS OF SUPPLY FUELS TO SHIPS FOR THEIR OWN USE

TYPES OF BUNKERING:

- PIPE TO SHIP
- SHIP TO SHIP
- TRUCK TO SHIP

TYPES OF BUNKER:

- IFO LS
- DMO LS
- LUBE OIL
- GNL

2. PORT SERVICES

BUNKERING

3. AIDS TO NAVIGATION

AtoN

AtoN IS A DEVICE OR SYSTEM EXTERNAL TO VESSELS THAT IS DESIGNED AND OPERATED TO ENHANCE THE SAFE AND EFFICIENT NAVIGATION OF VESSELS.

IT´S PROVIDED TO HELP A MARINER DETERMINE POSITION AND COURSE.

TO WARN OF DANGERS.

TO GIVE ADVICE ABOUT THE LOCATION OF A BEST PREFERRED ROUTE.

3. AIDS TO NAVIGATION

AtoN – PORT AUTHORITY

INSTALLATION AND MAINTENANCE OF LIGHTS, BEACONS AND OTHER AtoN – APROACH AND ACCESS SHIPS –PORTS.

INNER BEACONS AND LIGHTS

3. AIDS TO NAVIGATION

AtoN – TYPES of ATON

VISUAL AND PHYSICAL AtoN

- FIXED AtoN
- FLOATING AtoN

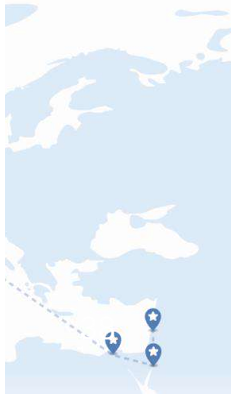
AUDIBLE SIGNALS

RADIONAVIGATION AtoN

VTS

3. AIDS TO NAVIGATION

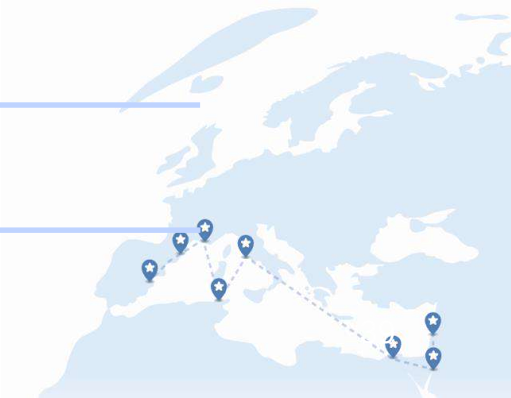
AtoN – TYPES of ATON



4. PORT OPERATIONS

STAGES – DOCUMENTATION AND MANAGEMENT

SHIP AGENT – PORT AUTHORITY (PORT CALL MANGEMENT)	PORT CALL MANAGEMENT	PORT CALL AND MOORING AUTHORISATION REQUEST PROCESS DIRECTLY	APV HARBOUR MASTER
	VALENCIAPORT PCS	APP TO LAUNCH SERVICE AND FULLFIL REQ.	
	WHAT CAN I SEND?	VSSL NOTIFICATIONS INCLUING VSSL DETAILS	
		BERTHING REQUEST PASSEENGER NOTIF. WASTE NOTIF.	



4. PORT OPERATIONS

STAGES – DOCUMENTATION AND MANAGEMENT

PORT AUTHORITY – PORT CALL AUTHORISATION

HOW IT WORKS?

SHIP AGENT SENDS DATA

- PORT ARRIVAL
- NEXT PORT
- VSSL NAME
- CARRIER

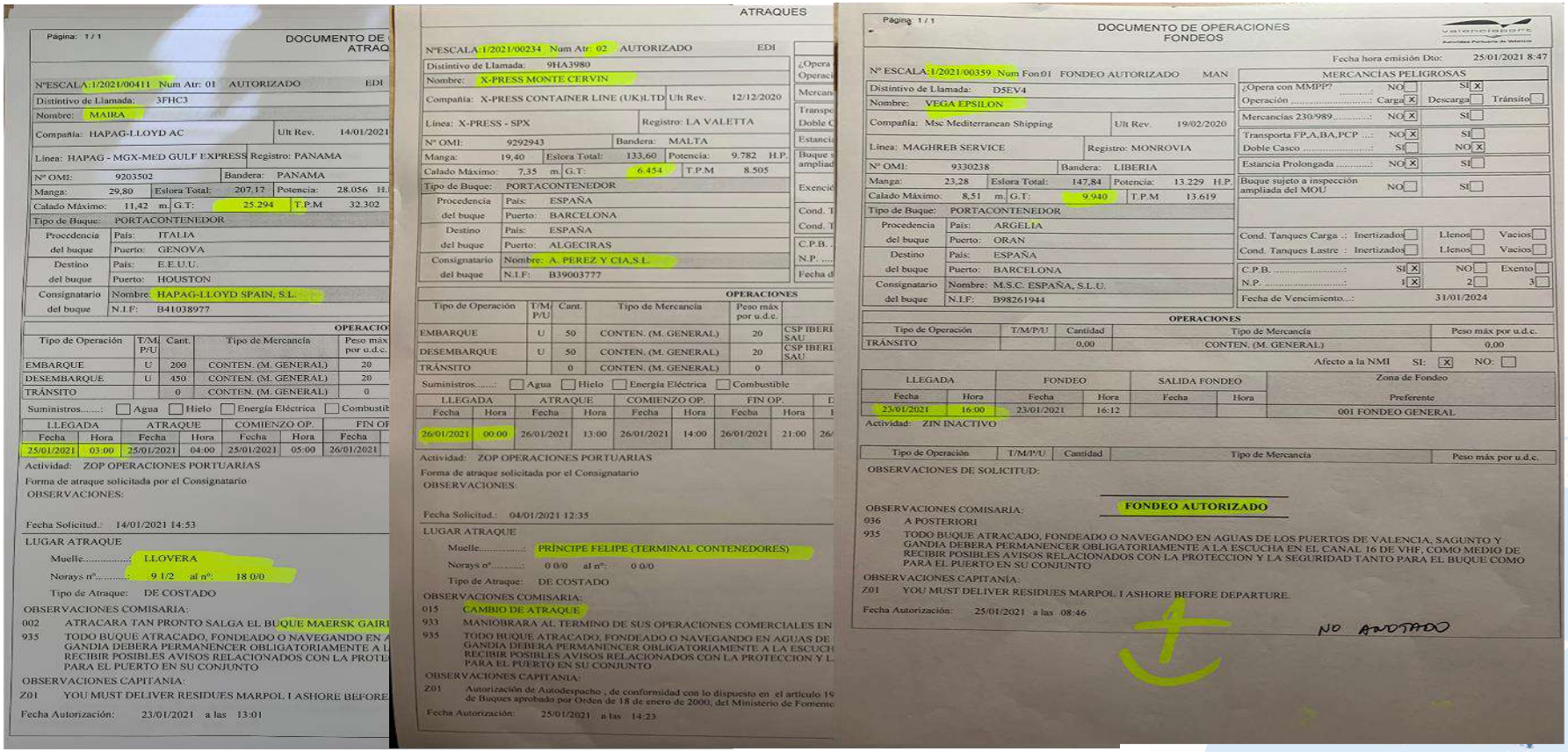
OPEN CUSTOMS ID

- CLEARANCE
- LOAD/UNLOAD

4. PORT OPERATIONS

STAGES – DOCUMENTATION AND MANAGEMENT

PORT CONTROL RECEPTION– PORT CALL AUTHORISATION



Página: 1 / 1

DOCUMENTO DE ATRAQ

NºESCALA:1/2021/00411 Num Atr: 01 AUTORIZADO EDI

Distintivo de Llamada: 3FHC3

Nombre: MAIRA

Compañía: HAPAG-LLOYD AC | Ult Rev. 14/01/2021

Línea: HAPAG - MGX-MED GULF EXPRESS | Registro: PANAMA

Nº OMI: 9203502 | Bandera: PANAMA

Manga: 29,80 | Eslora Total: 207,17 | Potencia: 28.056 H.

Calado Máximo: 11,42 m. | G.T: 25.294 | T.P.M 32.302

Tipo de Buque: PORTACONTENEDOR

Procedencia del buque: País: ITALIA, Puerto: GENOVA

Destino del buque: País: E.E.U.U., Puerto: HOUSTON

Consignatario del buque: Nombre: HAPAG-LLOYD SPAIN, S.L., N.I.F: B41038977

OPERACIO

Tipo de Operación	T/M P/U	Cant.	Tipo de Mercancía	Peso máx por u.d.c.
EMBARQUE	U	200	CONTEN. (M. GENERAL)	20
DESEMBARQUE	U	450	CONTEN. (M. GENERAL)	20
TRÁNSITO		0	CONTEN. (M. GENERAL)	0

Suministros.....: Agua Hielo Energía Eléctrica Combustib

LLEGADA		ATRAQUE		COMIENZO OP.		FIN OP.	
Fecha	Hora	Fecha	Hora	Fecha	Hora	Fecha	
25/01/2021	03:00	25/01/2021	04:00	25/01/2021	05:00	26/01/2021	

Actividad: ZOP OPERACIONES PORTUARIAS

Forma de atraque solicitada por el Consignatario

OBSERVACIONES:

Fecha Solicitud.: 14/01/2021 14:53

LUGAR ATRAQUE

Muelle.....: LLOVERA

Norays nº.....: 9 1/2 al nº: 18 0/0

Tipo de Atraque: DE COSTADO

OBSERVACIONES COMISARIA:

002 ATRACARA TAN PRONTO SALGA EL BUQUE MAERSK GAIR

935 TODO BUQUE ATRACADO, FONDEADO O NAVEGANDO EN A GANDIA DEBERA PERMANENCER OBLIGATORIAMENTE A L RECIBIR POSIBLES AVISOS RELACIONADOS CON LA PROTE PARA EL PUERTO EN SU CONJUNTO

OBSERVACIONES CAPITANIA:

Z01 YOU MUST DELIVER RESIDUES MARPOL I ASHORE BEFORE

Fecha Autorización: 23/01/2021 a las 13:01

ATRAQUES

NºESCALA:1/2021/00234 Num Atr: 02 AUTORIZADO EDI

Distintivo de Llamada: 9HA3980

Nombre: X-PRESS MONTE CERVIN

Compañía: X-PRESS CONTAINER LINE (UK)LTD | Ult Rev. 12/12/2020

Línea: X-PRESS - SPX | Registro: LA VALETTA

Nº OMI: 9292943 | Bandera: MALTA

Manga: 19,40 | Eslora Total: 133,60 | Potencia: 9.782 H.P.

Calado Máximo: 7,35 m. | G.T: 6.454 | T.P.M 8.505

Tipo de Buque: PORTACONTENEDOR

Procedencia del buque: País: ESPAÑA, Puerto: BARCELONA

Destino del buque: País: ESPAÑA, Puerto: ALGECIRAS

Consignatario del buque: Nombre: A. PEREZ Y CIA,S.L., N.I.F: B39003777

OPERACIONES

Tipo de Operación	T/M P/U	Cant.	Tipo de Mercancía	Peso máx por u.d.c.	
EMBARQUE	U	50	CONTEN. (M. GENERAL)	20	CSP IBERI SAU
DESEMBARQUE	U	50	CONTEN. (M. GENERAL)	20	CSP IBERI SAU
TRÁNSITO		0	CONTEN. (M. GENERAL)	0	

Suministros.....: Agua Hielo Energía Eléctrica Combustible

LLEGADA		ATRAQUE		COMIENZO OP.		FIN OP.	
Fecha	Hora	Fecha	Hora	Fecha	Hora	Fecha	Hora
26/01/2021	00:00	26/01/2021	13:00	26/01/2021	14:00	26/01/2021	21:00

Actividad: ZOP OPERACIONES PORTUARIAS

Forma de atraque solicitada por el Consignatario

OBSERVACIONES:

Fecha Solicitud.: 04/01/2021 12:35

LUGAR ATRAQUE

Muelle.....: PRINCIPE FELIPE (TERMINAL CONTENEDORES)

Norays nº.....: 0 0/0 al nº: 0 0/0

Tipo de Atraque: DE COSTADO

OBSERVACIONES COMISARIA:

015 CAMBIO DE ATRAQUE

933 MANIOBRARA AL TERMINO DE SUS OPERACIONES COMERCIALES EN

935 TODO BUQUE ATRACADO, FONDEADO O NAVEGANDO EN AGUAS DE GANDIA DEBERA PERMANENCER OBLIGATORIAMENTE A LA ESCUCH RECIBIR POSIBLES AVISOS RELACIONADOS CON LA PROTECCION Y L PARA EL PUERTO EN SU CONJUNTO

OBSERVACIONES CAPITANIA:

Z01 Autorización de Autodespacho ; de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 de Buques aprobado por Orden de 18 de enero de 2000, del Ministerio de Fomento

Fecha Autorización: 25/01/2021 a las 14:23

Página: 1 / 1

DOCUMENTO DE OPERACIONES FONDEOS

Fecha hora emisión Dto: 25/01/2021 8:47

Nº ESCALA:1/2021/00359 Num Fon:01 FONDEO AUTORIZADO MAN

Distintivo de Llamada: D5EV4

Nombre: VEGA EPSILON

Compañía: Msc Mediterranean Shipping | Ult Rev. 19/02/2020

Línea: MAGHREB SERVICE | Registro: MONROVIA

Nº OMI: 9330238 | Bandera: LIBERIA

Manga: 23,28 | Eslora Total: 147,84 | Potencia: 13.229 H.P.

Calado Máximo: 8,51 m. | G.T: 9.940 | T.P.M 13.619

Tipo de Buque: PORTACONTENEDOR

Procedencia del buque: País: ARGELIA, Puerto: ORAN

Destino del buque: País: ESPAÑA, Puerto: BARCELONA

Consignatario del buque: Nombre: M.S.C. ESPAÑA, S.L.U., N.I.F: B98261944

MERCANCÍAS PELIGROSAS

¿Opera con MMPP? NO[ ] SI[X]

Operación ..... Carga[X] Descarga[ ] Tránsito[ ]

Mercancías 230/989 NO[X] SI[ ]

Transporta FP,A,BA,PCP NO[X] SI[ ]

Doble Casco NO[X] SI[ ]

Estancia Prolongada NO[X] SI[ ]

Buque sujeto a inspección ampliada del MOU NO[ ] SI[ ]

Cond. Tanques Carga : Inertizados[ ] Llenos[ ] Vacios[ ]

Cond. Tanques Lastre : Inertizados[ ] Llenos[ ] Vacios[ ]

C.P.B. SI[X] NO[ ] Exento[ ]

N.P. 1[X] 2[ ] 3[ ]

Fecha de Vencimiento...: 31/01/2024

OPERACIONES

Tipo de Operación	T/M/P/U	Cantidad	Tipo de Mercancía	Peso máx por u.d.c.
TRÁNSITO		0,00	CONTEN. (M. GENERAL)	0,00

Afecto a la NMI SI: [X] NO: [ ]

LLEGADA		FONDEO		SALIDA FONDEO		Zona de Fondeo
Fecha	Hora	Fecha	Hora	Fecha	Hora	Preferente
23/01/2021	16:00	23/01/2021	16:12			001 FONDEO GENERAL

Actividad: ZIN INACTIVO

Tipo de Operación	T/M/P/U	Cantidad	Tipo de Mercancía	Peso máx por u.d.c.

OBSERVACIONES DE SOLICITUD:

FONDEO AUTORIZADO

OBSERVACIONES COMISARIA:

036 A POSTERIORI

935 TODO BUQUE ATRACADO, FONDEADO O NAVEGANDO EN AGUAS DE LOS PUERTOS DE VALENCIA, SAGUNTO Y GANDIA DEBERA PERMANENCER OBLIGATORIAMENTE A LA ESCUCHA EN EL CANAL 16 DE VHF, COMO MEDIO DE RECIBIR POSIBLES AVISOS RELACIONADOS CON LA PROTECCION Y LA SEGURIDAD TANTO PARA EL BUQUE COMO PARA EL PUERTO EN SU CONJUNTO

OBSERVACIONES CAPITANIA:

Z01 YOU MUST DELIVER RESIDUES MARPOL I ASHORE BEFORE DEPARTURE.

Fecha Autorización: 25/01/2021 a las 08:46

NO ANOTADO

4. PORT OPERATIONS

STAGES – VTS COMMUNICATIONS AND COORDINATION

FIRST CALL – 1 HOUR PRIOR ARRIVAL

↓

REQUESTING PILOT – WAITING AT THE ANCHORAGE OR DRIFTING

↓

COORDINATION OTHER TECHNICAL SERVICES

4. PORT OPERATIONS

STAGES – MANEOUVER

POB

↓

MEETING TUG BOATS

↓

PASSING BREAKWATER

↓

MANEOUVRING

↓

VESSEL DOCKED

↓

PILOT DISEMBARKED

5. Q&A

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

ANY QUESTIONS?

THANK YOU

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

THANK YOU

GERARDO ALVAREZ
VALENCIA PORT CONTROL

FUNDACIÓN VALENCIAPORT

Escola Europea
Intermodal Transport
ESCOLAEUROPEA.EU

Chamber of Commerce Industry and Agriculture

Marseille Fos
Le port euroméditerranéen

MED ports ASSOCIATION

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale

AQABA Development Corporation
شركة تطوير العقبة

Port de Barcelona

Consell Valencià de la Joventut

FUNDACIÓN VALENCIAPORT

ميناء دمياط
DAMIETTA PORT AUTHORITY

OMMP
Office de la Marine Marchande et des Ports

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

YEP MED COURSE

Port Connections: Road and Railway services

José Martín Tur – Autoridad Portuaria de Valencia

1

SERVICIOS FERROVIARIOS Y GESTION FERROPORTUARIA

2

TRANSPORTE POR CARRETERA EN EL PUERTO

1. SERVICIOS FERROVIARIOS - GESTION FERROPORTUARIA

   I. MARCO LEGAL
   II. RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE VALENCIA
   III. GESTION DE LA CAPACIDAD
   IV. GESTION DE LA CIRCULACION

ENI CBCMED Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

Diario Oficial

de la Unión Europea

BUTLLETÍ OFICIAL

CORTS VALENCIANES

1. SERVICIOS FERROVIARIOS - GESTION FERROPORTUARIA

   I. MARCO LEGAL
   II. RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE VALENCIA
   III. GESTION DE LA CAPACIDAD
   IV. GESTION DE LA CIRCULACION

Un poco de historia

Desde los años 40 y hasta el año 2005, toda la infraestructura ferroviaria (salvo la de vía estrecha) y todo el material (vehículos ferroviarios) era gestionado por RENFE, empresa estatal que gestionaba por tanto de forma monopolística el panorama ferroviario en España

La necesidad de adaptación a la legislación europea, que persigue la prestación de los servicios en competencia, motivó que la antigua Renfe se dividiera (principalmente) en dos partes, una compañía estatal para la gestión de la infraestructura: ADIF, y otra para prestar servicios de transporte ferroviario (empresa ferroviaria), RENFE, que debe competir con las empresas privadas del sector.

- La regulación de las infraestructuras ferroviarias, de la seguridad en la circulación ferroviaria y la regulación de la prestación de los servicios ferroviarios, se establece en la Ley 38/2015 de 29 de septiembre, del sector ferroviario (LSF)

- La LSF establece que la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) integra las infraestructuras ferroviarias esenciales para garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el Estado. Se incluyen en la RFIG las instalaciones ferroviarias existentes en el Puerto de Valencia.

- Se establece en la LSF la forma en que las infraestructuras ferroviarias de los puertos deben quedar conectadas con el resto de la RFIG.

- Señala que existirán unas entidades publicas empresariales (ADIF y ADIF alta velocidad) para administrar (mantener, explotar, renovar y gestionar el sistema de control, de circulación y de seguridad) las infraestructuras ferroviarias integradas en la RFIG y que las Autoridades Portuarias ejercerán funciones de administrador respecto de sus infraestructuras ferroviarias.

- En concreto, se señalan en el **artículo 39 punto 2** las funciones de administrador de infraestructuras ferroviarias que competen a la Autoridad Portuaria. Estas funciones van desde la administración de sus infraestructuras y el diseño y construcción de éstas hasta el control, vigilancia e inspección de la infraestructura ferroviaria y de la circulación ferroviaria que sobre ella se produzca, mientras en la Disposición adicional séptima. **Aplicación del régimen previsto para los puertos de interés general,** se señala que tenemos la responsabilidad de la seguridad en la circulación ferroviaria sobre las infraestructuras ferroviarias (responsabilidad compartida con las empresas ferroviarias).

Y……Prestar ciertos servicios y especialmente lo que se denomina “Paquete de acceso mínimo a la infraestructura ferroviaria”, que consiste en:

- a) Tramitación de las solicitudes de capacidad de infraestructura ferroviaria.
- b) Puesta a disposición de la capacidad concedida.
- c) Utilización de la infraestructura ferroviaria, incluidas bifurcaciones y desvíos de la red.
- d) Control del tren, incluida señalización, regulación, expedición, así como comunicación y suministro de información sobre circulación ferroviaria.
- e) Utilización de las instalaciones de alimentación eléctrica para la corriente de tracción, cuando estén disponibles.
- f) Información sobre los servicios de circulación de trenes y eventuales retrasos.
- g) Cualquier otra información necesaria para introducir o explotar el servicio para el que se ha concedido capacidad.

➢Centrándonos en las cuestiones mas relevantes desde el punto de vista operativo, la Autoridad Portuaria debe:

- Controlar, vigilar e inspeccionar la infraestructura ferroviaria que administra, sus zonas de protección y la circulación ferroviaria que sobre ella se produzca.

- Establecer los mecanismos de coordinación necesarios (ADIF, terminales, prestadores de servicio, empresas ferroviarias…).

- Responsabilizarnos de la Seguridad en la Circulación (junto con las EEFF).

……

- En resumen, la ley encomienda a las Autoridades Portuarias gestionar nuestra capacidad ferroviaria y gestionar la Circulación ferroviaria, en condiciones de Seguridad.

1. SERVICIOS FERROVIARIOS - GESTION FERROPORTUARIA

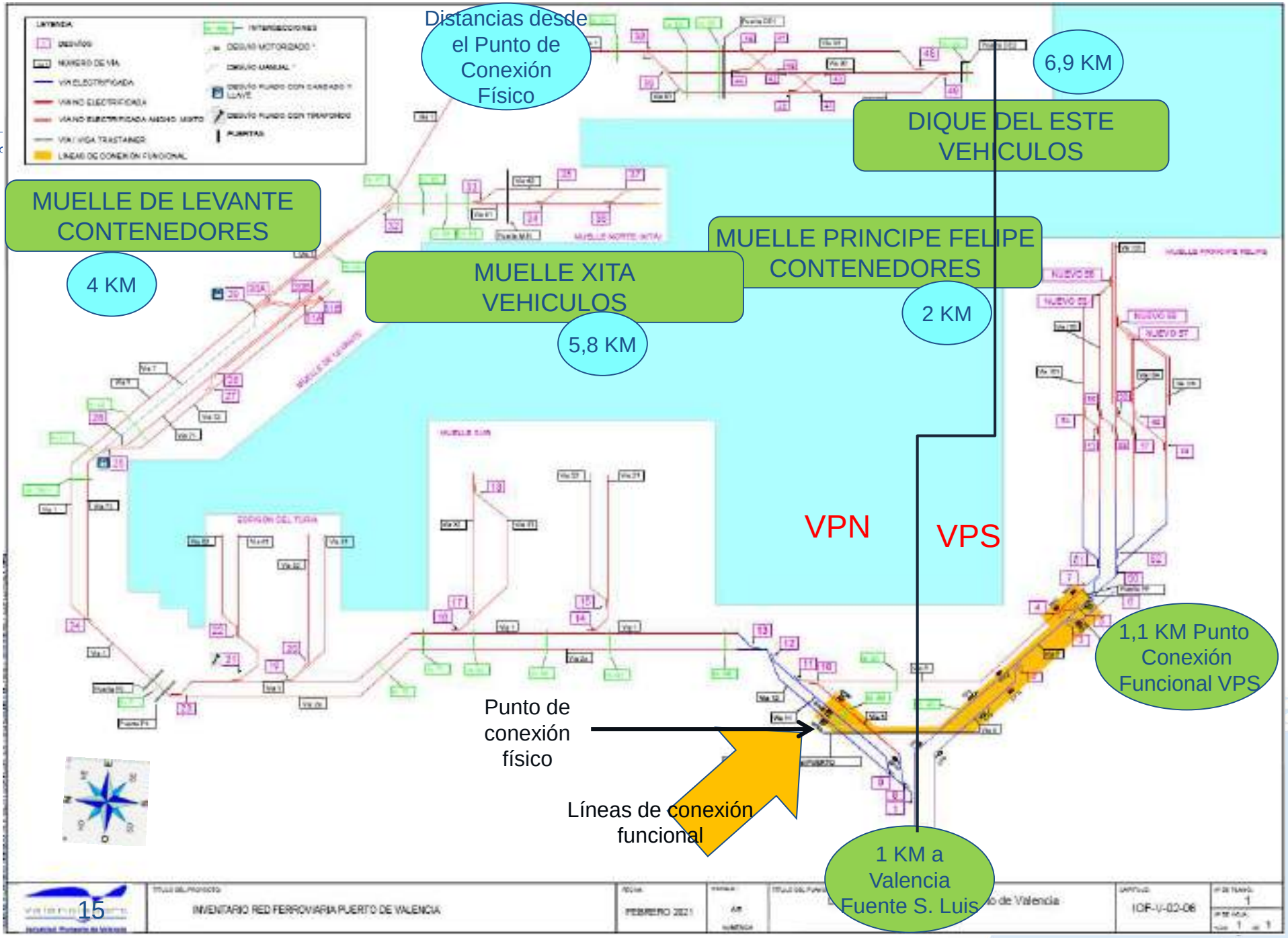
   I. MARCO LEGAL
   II. RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE VALENCIA
   III. GESTION DE LA CAPACIDAD
   IV. GESTION DE LA CIRCULACION

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED


Distancias desde el Punto de Conexión Físico
6,9 KM
DIQUE DEL ESTE VEHICULOS
MUELLE DE LEVANTE CONTENEDORES
4 KM
MUELLE XITA VEHICULOS
5,8 KM
MUELLE PRINCIPE FELIPE CONTENEDORES
2 KM
VPN
VPS
1,1 KM Punto Conexión Funcional VPS
Punto de conexión físico
Líneas de conexión funcional
1 KM a Valencia Fuente S. Luis
INVENTARIO RED FERROVIARIA PUERTO DE VALENCIA
FEBRERO 2021
IOF-V-02-06

Hasta 2010, la gestión ferroviaria sobre la red del puerto era desarrollada por ADIF (o por RENFE hasta la creación de ADIF)

Un poco… mas… de historia

La APV solo era responsable de la construcción y del mantenimiento de la infraestructura. A efectos operativos, tan sólo daba a Adif algunas condiciones básicas

Desde 2010, la Autoridad Portuaria de Valencia ha asumido su rol como administrador de la infraestructura ferroviaria de su red, responsable de:

-> la gestión de la capacidad
-> la gestión de la circulación
-> la construcción y el mantenimiento de la red

Situación actual

El papel de la Autoridad Portuaria como administrador de infraestructura, nos da la posibilidad de ofrecer:

-> la entrada o salida de trenes desde la instalación de VALENCIA FUENTE SAN LUIS

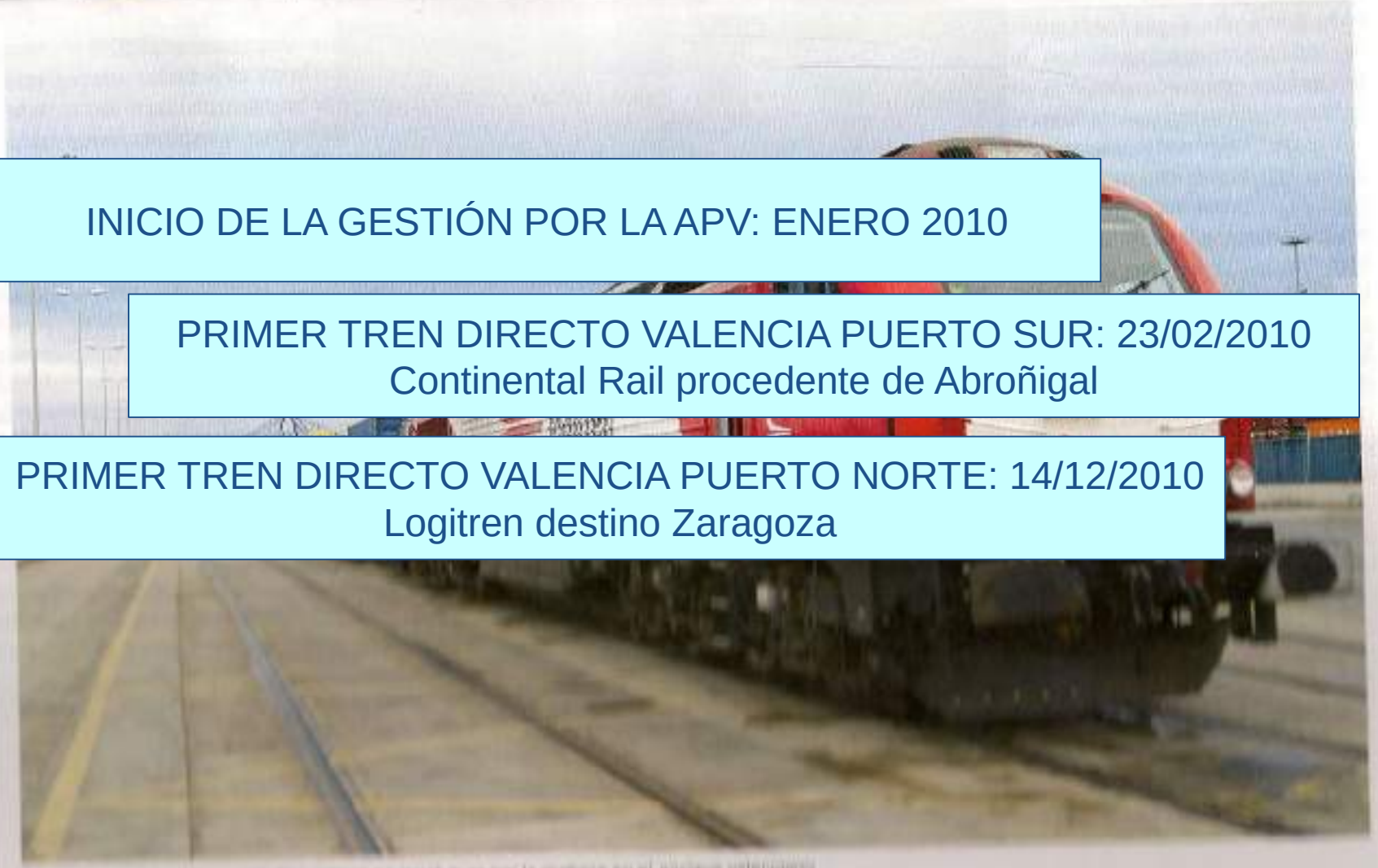
- > la entrada o salida de trenes DIRECTOS desde origen o destino real del tren.

-> la posibilidad de ser mas proactivos conectando nuestra política comercial con la explotación de nuestra red ferroviaria

INICIO DE LA GESTIÓN POR LA APV: ENERO 2010

PRIMER TREN DIRECTO VALENCIA PUERTO SUR: 23/02/2010
Continental Rail procedente de Abroñigal

PRIMER TREN DIRECTO VALENCIA PUERTO NORTE: 14/12/2010
Logitren destino Zaragoza



La autoprestación del servicio de Logitren se inició ayer por la mañana en el enclave valenciano

Logitren inicia la autoprestación de su servicio en el Puerto de Valencia

• El primer tren directo de la compañía partió ayer desde el enclave a Zaragoza /5

PRIMER TREN DE VEHICULOS NUEVOS: 25/10/2013

CIRCULACIONES SEMANALES MEDIAS 83 trenes
(Directos y maniobras con origen o destino en Instalación Logística de ADIF VALENCIA FUENTE DE SAN LUIS)

TRAFICO FERROVIARIO EN EL PUERTO DE VALENCIA ENERO/JUNIO 2019

2.179 TRENES (184 directos) — 11%

LONGITUD MEDIA 498 m. — 4%

832.530Tons. — 11%

6,70% total I/E

87.205 TEUS — 5%

% s/2018

EMPRESAS FERROVIARIAS EN EL PUERTO DE VALENCIA

2020

acciona Rail Services

CONTINENTAL RAIL

CAPTRAIN

LCR OPERADOR LOGÍSTICO FERROVIARIO

logitren

renfe

transitia

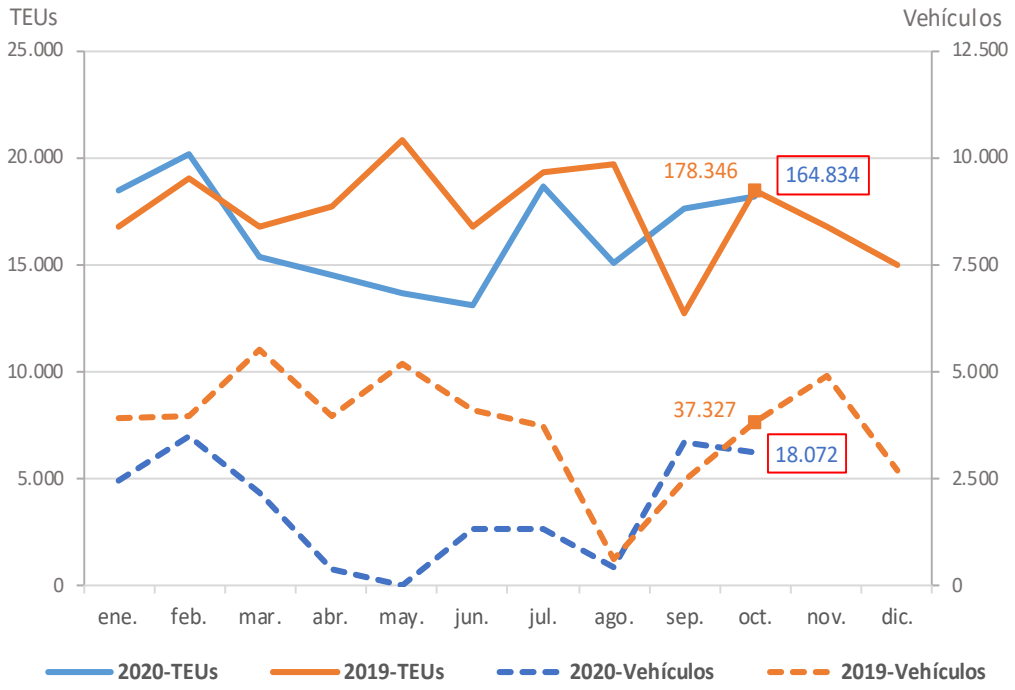
Traccion Rail

TRANSFESA

GO TRANSPORT

MEDWAY

EVOLUCION TRAFICO CONTENEDORES Y VEHICULOS POR FERROCARRIL EN EL PUERTO DE VALENCIA

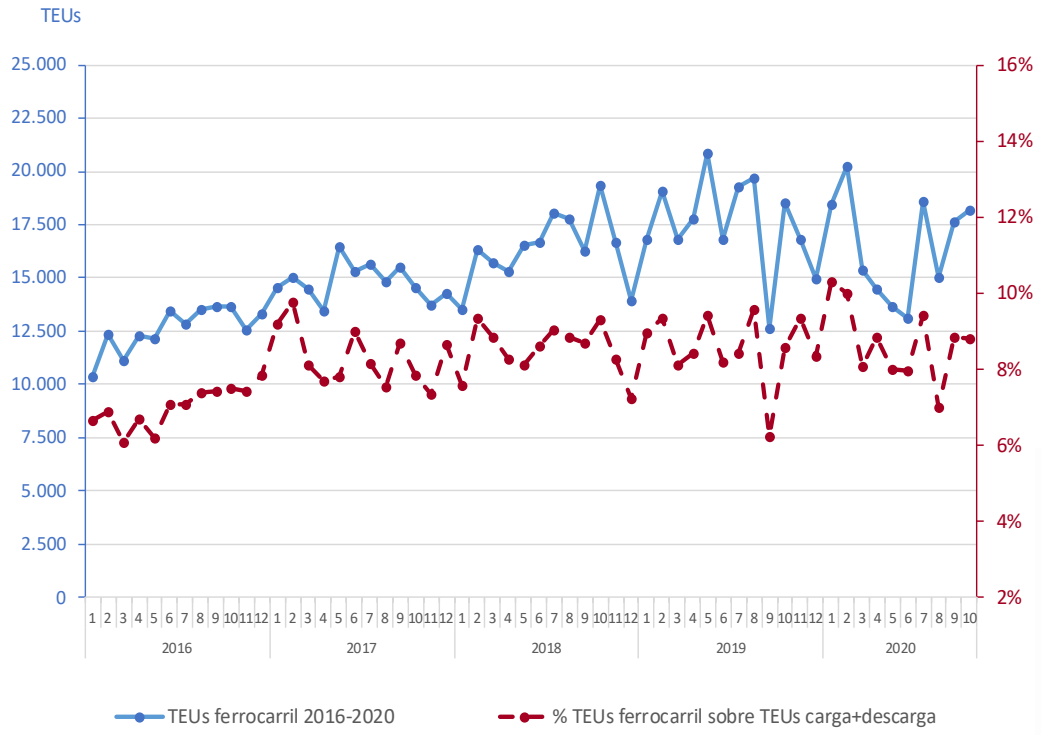


Incluye TEUS de Fuente San Luis

Fuente: Marca de Garantía Puerto de Valencia

EVOLUCION TRAFICO CONTENEDORES POR FERROCARRIL vs CARGA DESCARGA EN EL PUERTO DE VALENCIA

(enero-16 a octubre-20)



Fuente: Marca de Garantía Puerto de Valencia

COURSE 1 (VT1-OT1): PORT- LOGISTICS COMMUNITY TRAINING

1. SERVICIOS FERROVIARIOS - GESTION FERROPORTUARIA

   I. MARCO LEGAL
   II. RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE VALENCIA
   III. GESTION DE LA CAPACIDAD
   IV. GESTION DE LA CIRCULACION

2.GESTION DE LA CAPACIDAD

Reglas para adjudicar la capacidad de las infraestructuras ferroviarias existentes en el Puerto de Valencia

2.1 Adjudicación de capacidad de la línea de conexión

2.2 Organización de franjas horarias

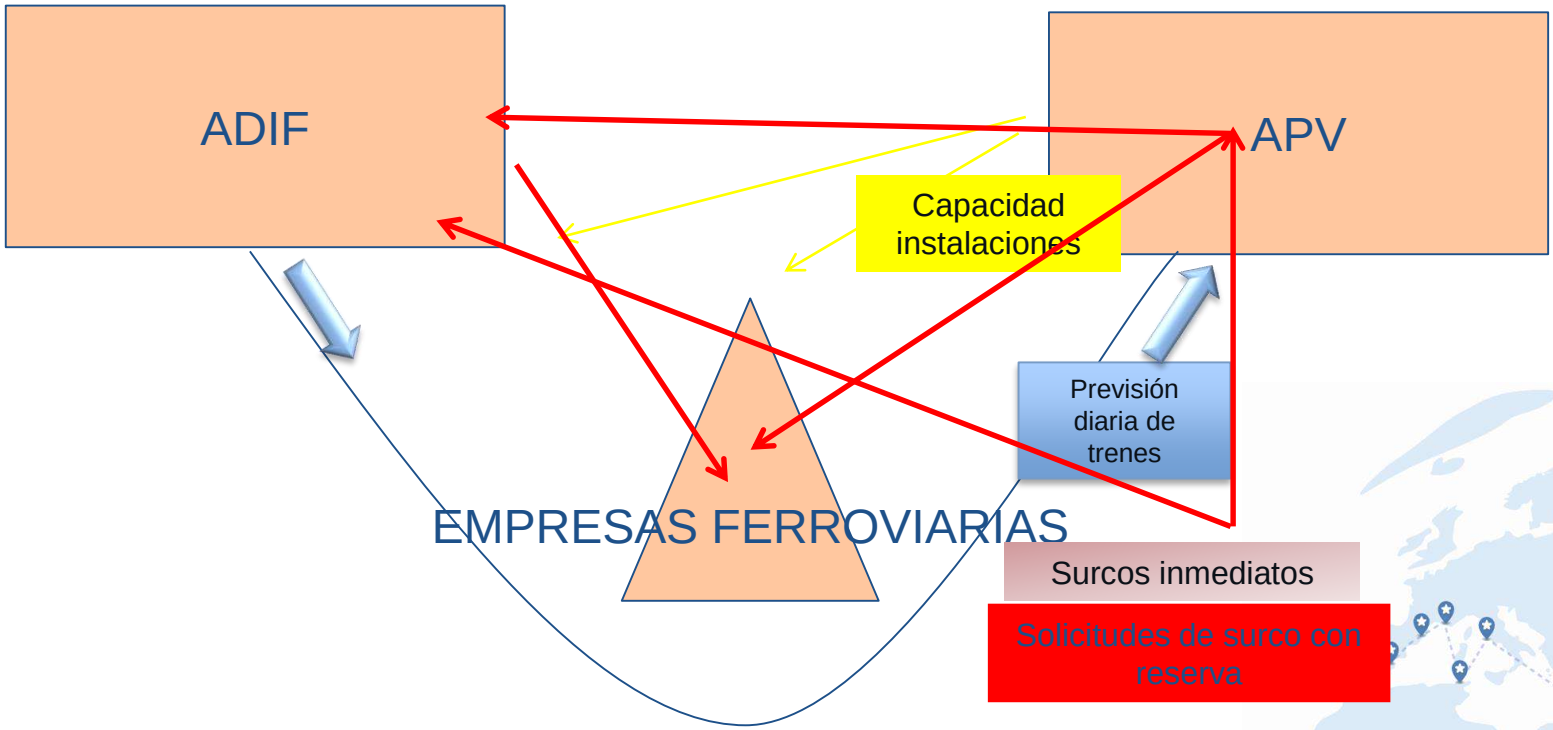
2.1 Adjudicación de capacidad de la línea de conexión

Cláusula 15.a) del Convenio de Conexión

- APV comunicará a ADIF la disponibilidad horaria de las infraestructuras ferroviarias integradas en la línea de conexión.

- ADIF solicitará la conformidad de la Autoridad Portuaria de Valencia antes de adjudicar capacidad.

PROTOCOLO TRANSITORIO PARA LA SOLICITUD/CONCESION DE CAPACIDAD A EMPRESAS FERROVIARIAS, PARA TRENES CON ORIGEN / DESTINO PUERTO DE VALENCIA



2.2 Organización de franjas horarias

Cláusula 15.b) del Convenio de Conexión

APV Y ADIF acuerdan y dan a conocer disponibilidad horaria y número de franjas horarias.

Las EEFF comunican sus necesidades de maniobras entre el puerto y la instalación logística de ADIF

- ADIF y APV elaboran y aprueban periódicamente un Plan de Trabajo de la Conexión Ferroviaria del Puerto de Valencia.

DISPONIBILIDAD HORARIA Y NUMERO DE FRANJAS CAPACIDAD
Documento de información de red

	ZONA VALENCIA PUERTO SUR
TURNO MAÑANA	
S1	06:30 a 07:30h
S2	07:45 a 08:45h
S3	09:00 a 10:00h
S4	10:30 a 11:30h
S5	11:45 a 12:45h
TURNO TARDE	
S6	14:30 a 15:30h
S7	15:45 a 16:45h
S8	17:00 a 18:00h
S9	18:30 a 19:30h
S10	19:45 a 20:45h

Disponible en
valenciaport.com

	ZONA VALENCIA PUERTO NORTE
TURNO MAÑANA	
N1	06:30 a 08:00h
N2	08:15 a 09:45h
N3	10:30 a 12:00h
N4	12:00 a 13:30h
TURNO TARDE	
N5	14:30 a 16:00h
N6	16:15 a 17:45h
N7	18:30 a 20:00h
N8	20:00 a 21:30h

ENI CBCMED Cooperating across borders in the Mediterranean

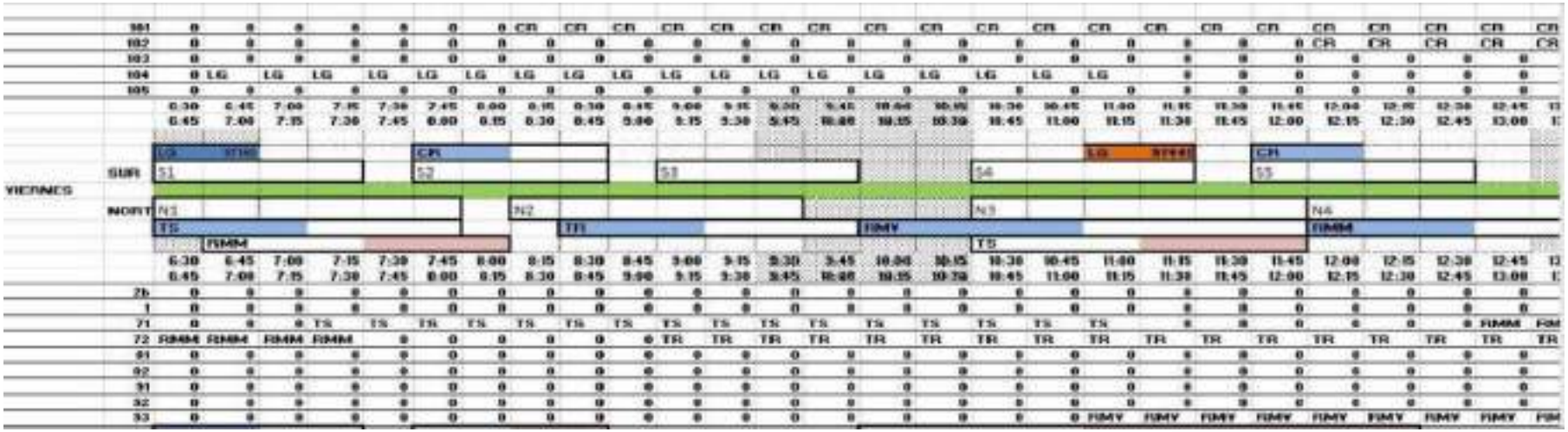
Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

DIFICULTADES:

- Disponibilidad de tracción
- Irregularidad en las circulaciones, incluso regulares
- Rigidez de la contratación portuaria



PLAN DE TRABAJO
Jornada de viernes mañana

ENI CBCMED Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

1. SERVICIOS FERROVIARIOS - GESTION FERROPORTUARIA

   I. MARCO LEGAL
   II. RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE VALENCIA
   III. GESTION DE LA CAPACIDAD
   IV. GESTION DE LA CIRCULACION

4.GESTION DE LA CIRCULACION

Circulación en las líneas de conexión funcional

Circulación en la red interior ferroportuaria

1. Reglas que garanticen el desarrollo de las operaciones de circulación *en las líneas de conexión* y en la *red interior del puerto* en condiciones de seguridad y eficiencia

2. Establecimiento de los Puntos de conexión funcional

3. Figura de Responsable de Circulación *del Puerto*.

4. Implicación de los servicios de mantenimiento e infraestructuras de la APV, Seguridad, Centro de Control de Emergencias y Policía Portuaria

5. Sistema de Gestión de la Seguridad Ferroviaria

1. Reglas que garanticen el desarrollo de las operaciones de circulación *en las líneas de conexión* en condiciones de seguridad y eficiencia

Consigna de ADIF *aprobada por la APV*.

CONSIGNA	**AO/CO** **Nº 3/18** Valencia, 4 de septiembre de 2018
CONSIGNA DE CONEXIÓN ENTRE EL PUERTO DE VALENCIA, LA ESTACIÓN DE VALENCIA LA FONT DE SANT LLUÍS Y LA TERMINAL TRANSPORTE DE MERCANCIAS DE VALENCIA FUENTE DE SAN LUIS MERCANCIAS	

1. Reglas que garanticen el desarrollo de las operaciones de circulación en la *red interior del puerto* en condiciones de seguridad y eficiencia

Consigna de la APV.

valenciaport

Autoridad Portuaria de Valencia

CONSIGNA	A	Nº 002
	C	Nº 002

Valencia, 25 de junio de 2015.

****

ACCESO Y REGULACIÓN DE LAS OPERACIONES EN LA RED FERROVIARIA INTERIOR DEL PUERTO DE VALENCIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA

Reglas que garantizarán el desarrollo de las operaciones de circulación *en las líneas de conexión y en la red interior ferroviaria del puerto* en condiciones de seguridad y eficiencia

Reglamento de Circulación Ferroviaria

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO

Núm. 171 Sábado 18 de julio de 2015 Sec. I. Pág. 59526

I. DISPOSICIONES GENERALES

MINISTERIO DE FOMENTO

8042 *Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria.*

2. Establecimiento de los Puntos de conexión funcional como referencia para determinar la responsabilidad subjetiva derivada de la gestión de las circulaciones en la/s línea/s de conexión.

adif

valenciaport

CONSIGNA	AO/CO Nº 3/18 Valencia, 4 de septiembre de 2018
CONSIGNA DE CONEXIÓN ENTRE EL PUERTO DE VALENCIA, LA ESTACIÓN DE VALENCIA LA FONT DE SANT LLUÍS Y LA TERMINAL TRANSPORTE DE MERCANCIAS DE VALENCIA FUENTE DE SAN LUIS MERCANCIAS	

2.1.- LÍNEAS DE CONEXIÓN:

· Valencia Puerto Sur

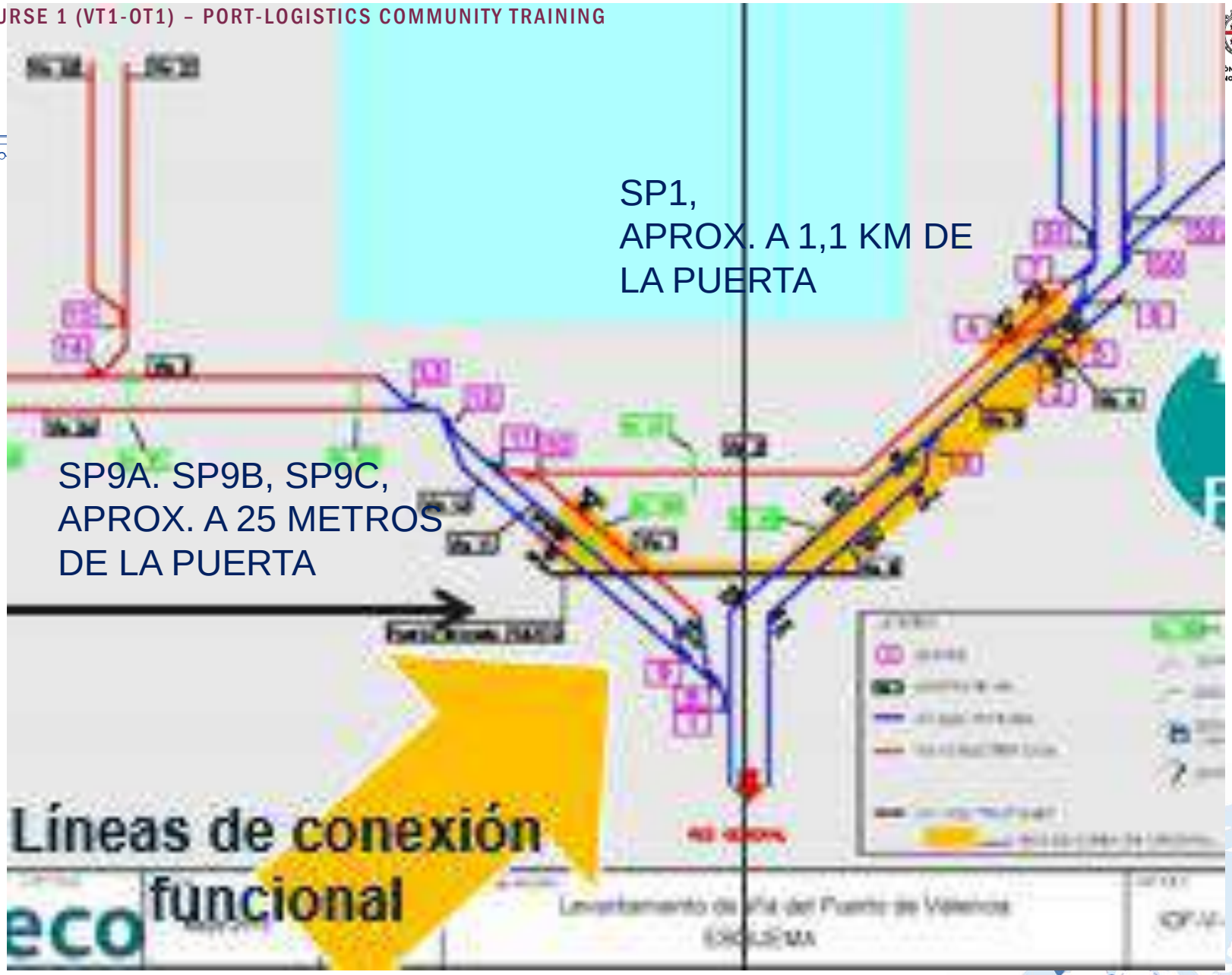
Punto de origen: las señales EP6 y EP8, PK. 0,745 de la Línea 606 Bif. Puerto FSL a Valencia Puerto Sur.

Punto de final: la señal SP1, PK. 1,915 de la Línea 606 Bif. Puerto FSL a Valencia Puerto Sur.

· Valencia Puerto Norte

Punto de origen : la señal EP10, PK 0,692 de la Línea 602 Bif. Puerto Cabanyal a Valencia Puerto Norte.

Punto de final: las señales SP9A, SP9B y SP9C, PK 0,846 de la Línea 602 Bif. Puerto Cabanyal a Valencia Puerto Norte.


SP1,
APROX. A 1,1 KM DE
LA PUERTA
SP9A. SP9B, SP9C,
APROX. A 25 METROS
DE LA PUERTA
Líneas de conexión
funcional

3. Figura de Responsable de Circulación *del Puerto*.

Coordinación con Clasificación Valencia Fuente San Luis y con el Responsable de Circulación o CTC de ADIF *siguiendo la programación de operaciones* realizada por la APV.

Seguimiento de la programación de operaciones (APV-Comisaría).

Coordinación con terminales, EEFF, SSLL de ADIF y circulación de ADIF de acuerdo a las instrucciones de Comisaría del Puerto.

Desde el Centro de Control Ferroviario de la APV

Doble formación:

- Formación ferroviaria genérica
- Formación especifica sobre la red ferroviaria del Puerto de Valencia

- Autorizado por la APV

CENTRO DE CONTROL FERROVIARIO
DEL PUERTO DE VALENCIA
Autoridad Portuaria de Valencia
CENTRO DE CONTROL
FERROVIARIO
DRAGADOS S.A.
Cofinanciado por la Unión Europea

ENI CBCMED Cooperating across borders in the Mediterranean

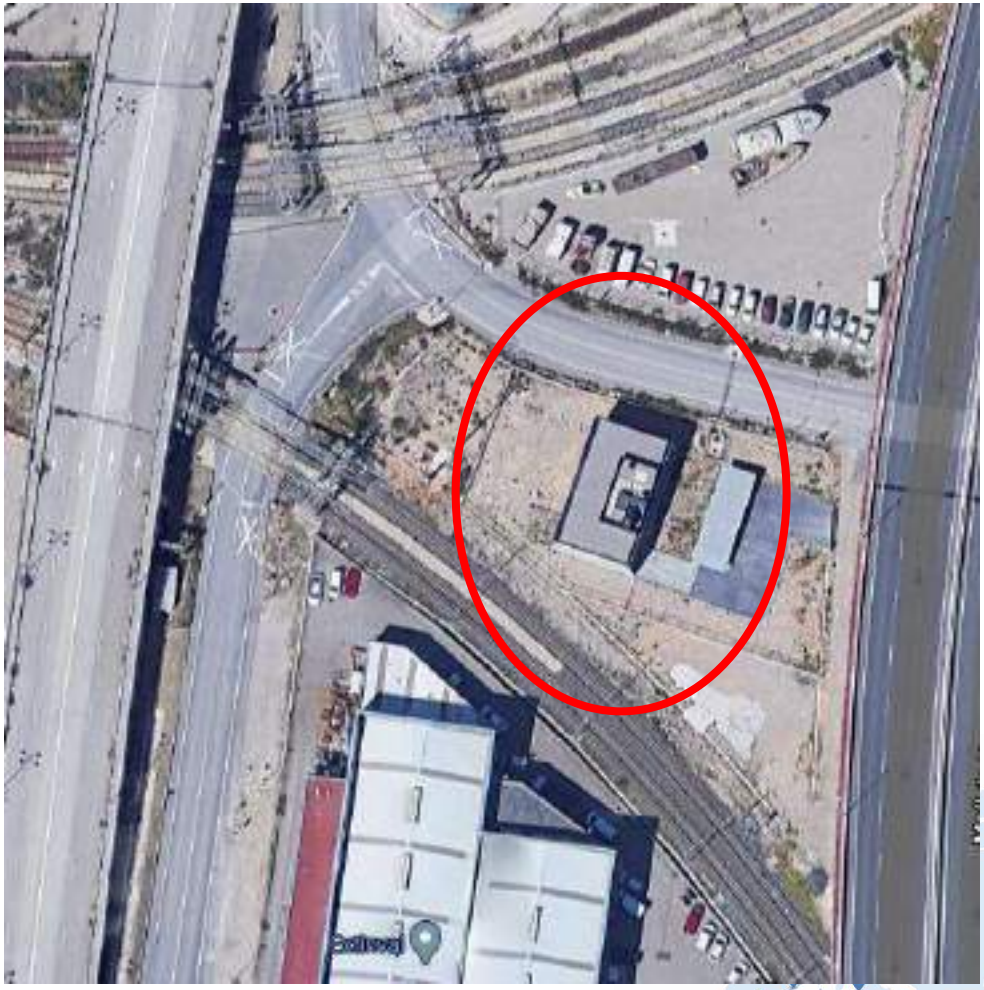
Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

CENTRO DE CONTROL FERROVIARIO DEL PUERTO

Ubicado frente
al acceso ferroviario
al puerto



CENTRO DE CONTROL FERROVIARIO DEL PUERTO DE VALENCIA

Desde este Centro, el Responsable de Circulación Ferroviaria realiza su labor de coordinación con todos los actores: ADIF, terminales, empresas ferroviarias, empresas de maniobras….. Siguiendo la programación emitida desde el departamento de Operaciones de la APV

4. Implicación de los servicios de mantenimiento e infraestructuras de la APV, Seguridad, Centro de Control de Emergencias y Policía Portuaria

Mantenimiento preventivo para minimizar las averías.

Actuaciones rápidas y coordinadas ante cualquier incidente o accidente

Prevenir, anticipar y evitar los problemas.

5. Sistema de Gestión de la Seguridad Ferroviaria

Exigido por la normativa vigente, sirve como marco para procedimentar todas las actividades relacionadas con la actividad ferroviaria en el puerto.

valenciaport
Autoridad Portuaria de Valencia

SISTEMA DE GESTIÓN de la SEGURIDAD FERROVIARIA

A	Politica de Seguridad en la Circulación Ferroviaria
B	Organización y responsabilidades de seguridad ferroviaria: - Funciones Especificas Responsable Seguridad Ferroviaria APV Rev 1 - Organización, Definición Funciones y Responsabilidades APV Rev 2 - Distribución Responsabilidades Seguridad Ferroviaria APV Rev 2
C	Planes y Objetivos de Seguridad Ferroviaria: - Plan Anual Seguridad Ferroviaria APV Rev 2 - Seguimiento Plan Anual Seguridad Ferroviaria APV Rev 1 - Elaboración Informe Anual Seguridad Ferroviaria APV Rev 1 - Indicadores de Seguridad Ferroviaria APV Rev 1 - Plan Seguridad Ferroviaria APV Rev 1
D	Análisis y Evaluación de riesgos asociados a la seguridad en la circulación ferroviaria: - Análisis y Evaluación de Riesgos Red Ferroviaria Puerto Valencia Revisión 1 20120315 - Distribución Análisis y Evaluación Riesgos Red Ferroviaria Puerto Valencia APV Rev 1
E	Requisitos Legales y otros - Registro Requisitos Legales Ferroviarios y otros APV Rev 2 - Identificación Requisitos Legales Ferroviarios y otros APV Rev 1
F	Distribución de la información y documentación de seguridad ferroviaria (comunicaciones internas y externas de seguridad ferroviaria) - Listado de documentación en vigor del SGSF APV Rev 2 - Estandarización y Formato Documentación APV Rev 1 - Comunicaciones partes internas y externas APV Rev 1
G	Cumplimiento de los estándares técnicos y operativos exigidos a proveedores y contratistas - Organización en Seguridad Ferroviaria del Contratista APV Rev 1 - Acuse recibo requisitos seguridad ferroviaria exigido contratistas APV Rev 1

¿ES SOSTENIBLE ESTE SISTEMA DE GESTION DE LA CAPACIDAD Y DE LA CIRCULACION A FUTURO?

¿PUEDE GARANTIZARSE EL CRECIMIENTO DEL TRÁFICO SOLO MEDIANTE AMPLIACIONES Y MEJORAS DE LA INFRAESTRUCTURA?

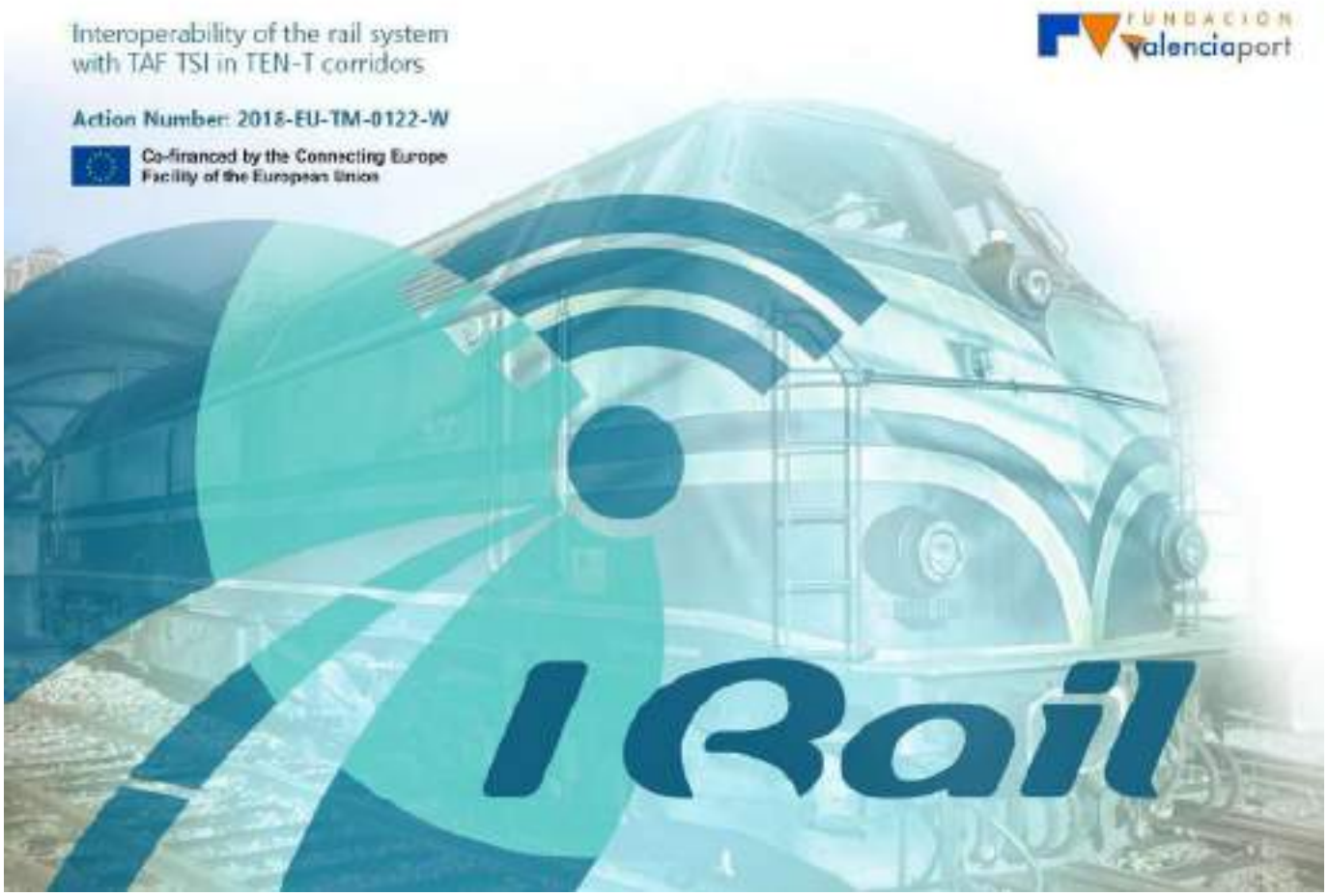
¿DIGITALIZACIÓN?

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED



ENI CBCMED Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

Action Number: 2018-EU-TM-0122-W

Co-financed by the Connecting Europe Facility of the European Union

40% EU cofinanced

€ 4,782,826.80

Implementation of Interoperability Directive 797/EC/2016 and Safety Directive 798/EC/2016
TAF TSI standards and digitisation of the procedures

JANUARY/2019 - DECEMBER/2022

3 EU COUNTRIES

5 TEN-T CORRIDORS

22 PARTNERS

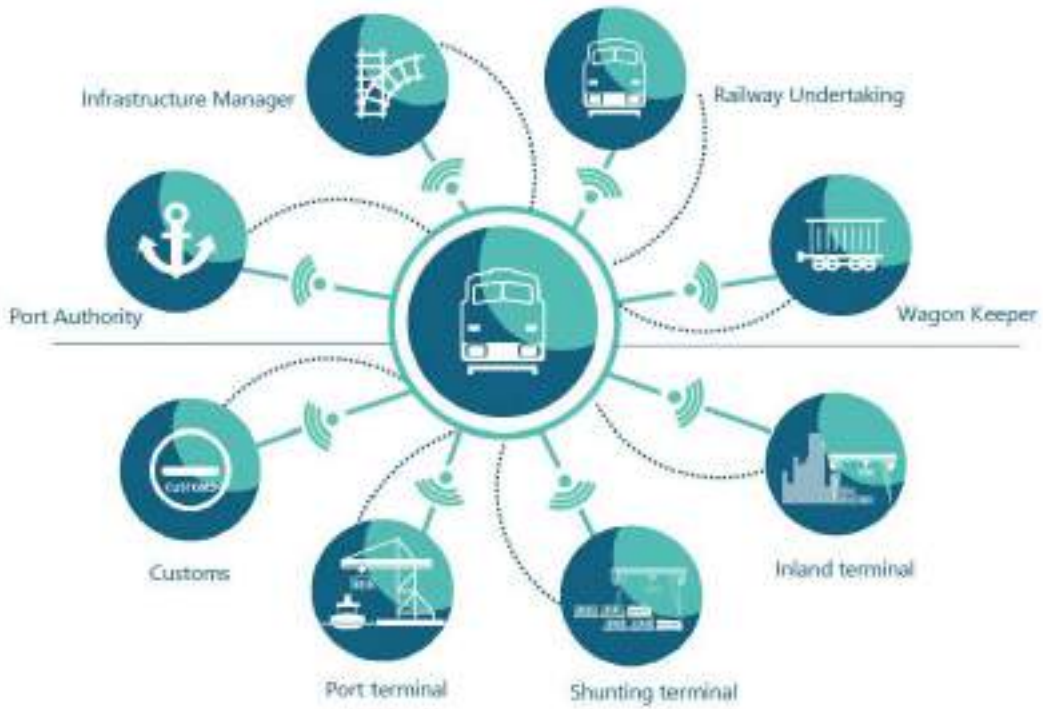
ENI CBCMED Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

Context

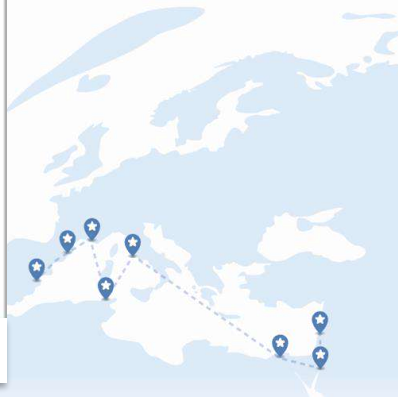


Manually and non-standardised exchange of information

Improving communications among rail stakeholders in terms of speed and quality.

Reducing operational costs derived from implementing harmonised procedures.

Enhancing more efficient processes.



ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

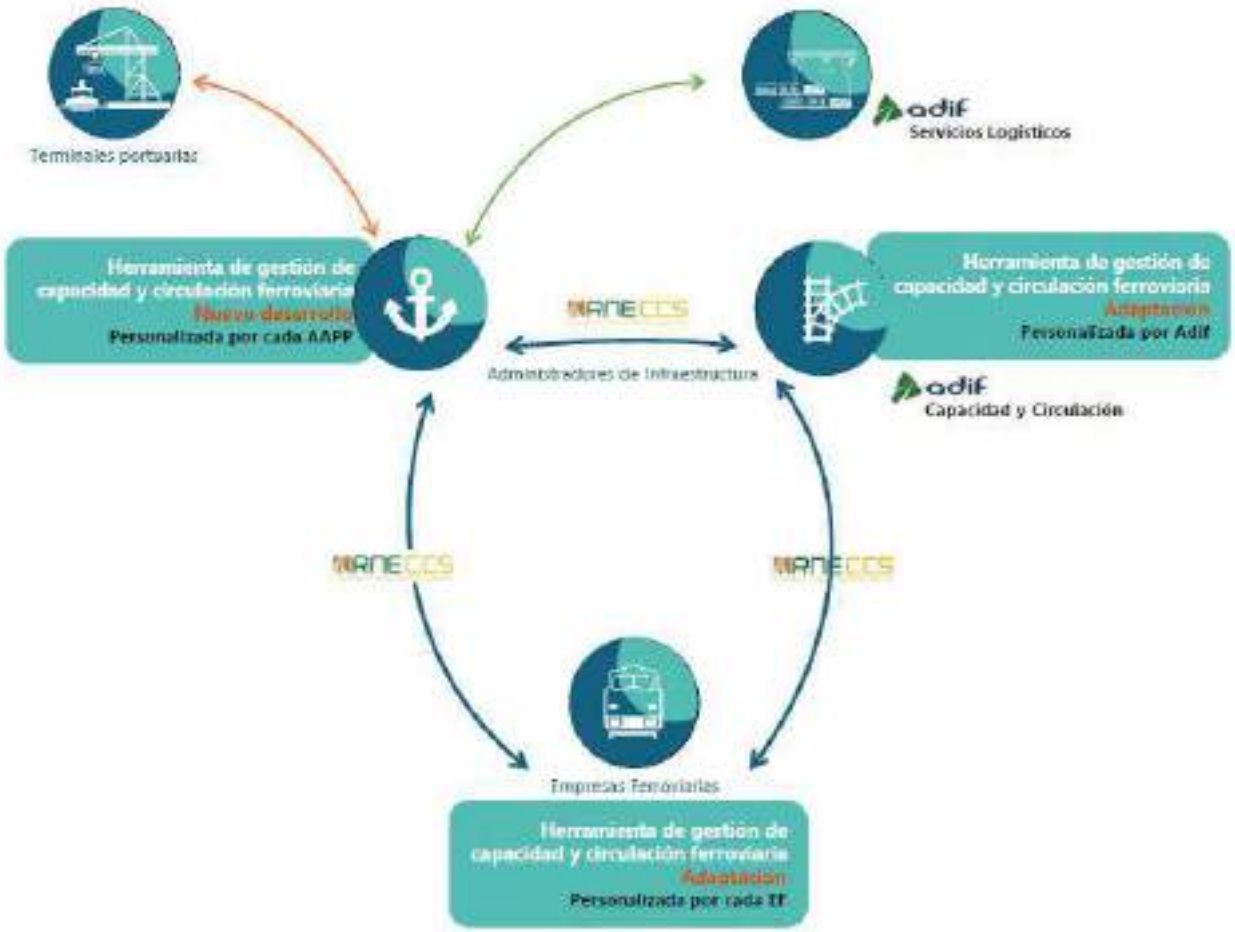
Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

I Rail
Enhancing rail interoperability with TAF TSI standard

Activity 1. TAF TSI implementation

Co-financed by the Connecting Europe Facility of the European Union


Terminales portuarias
adif
Servicios Logísticos
Herramienta de gestión de capacidad y circulación ferroviaria
Nuevo desarrollo
Personalizada por cada AAPP
NAPECCS
Administradores de Infraestructura
Herramienta de gestión de capacidad y circulación ferroviaria
Adaptación
Personalizada por Adif
adif
Capacidad y Circulación
NAPECCS
NAPECCS
Empresas Ferroviarias
Herramienta de gestión de capacidad y circulación ferroviaria
Adaptación
Personalizada por cada EF

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

www.irailproject.eu

2. TRANSPORTE POR CARRETERA

I. MARCO LEGAL
II. RED VIARIA DEL PUERTO DE VALENCIA
III. GESTION DE LA CIRCULACION Y ACCESOS A TERMINALES

ENI CBCMED Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

Diario Oficial

de la Unión Europea

BUTLLETÍ OFICIAL

CORTS VALENCIANES

2. TRANSPORTE POR CARRETERA

I. MARCO LEGAL
II. RED VIARIA DEL PUERTO DE VALENCIA
III. GESTION DE LA CIRCULACION Y ACCESOS A TERMINALES

Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Artículo 1 - Ámbito de Aplicación

1.1º Los transportes por carretera, considerándose como tales aquellos que se realicen en vehículos de motor o conjuntos de vehículos que circulen sin camino de rodadura fijo, y sin medios fijos de captación de energía, por toda clase de vías terrestres, urbanas o interurbanas, de carácter público y, asimismo, por las de carácter privado cuando el transporte sea público.

TITULO II

Disposiciones de aplicación general a los transportes por carretera y a las actividades auxiliares y complementarias de los mismos
CAPITULO PRIMERO

Condiciones para el ejercicio del transporte y de las actividades auxiliares y complementarias del mismo
SECCION 1

Condiciones previas de carácter personal para el ejercicio profesional
Artículo 42
1. La realización de transporte público de viajeros y mercancías estará supeditada a la posesión de una autorización que habilite para ello, expedida por el órgano competente de la Administración General del Estado o, en su caso, por el de aquella Comunidad Autónoma en que se domicilie dicha autorización, cuando esta facultad le haya sido delegada por el Estado.

El desarrollo de la actividad de transporte terrestre de mercancías por carretera en el puerto tiene, de acuerdo a lo establecido en los artículos 138 y ss del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (Real Decreto Legislativo 2/2011), la consideración de actividad comercial regulada en su titulo VI, Capitulo V, en tanto que está vinculada a la actividad portuaria.

Ello implica que para su realización es necesaria la obtención de una autorización de la Autoridad Portuaria.

No requiere ningún requisito adicional a lo exigido por la normativa estatal y comunitaria de aplicación, por lo que no supone una barrera al desarrollo de la actividad ni al fomento de la competencia.

1. TRANSPORTE POR CARRETERA

I. MARCO LEGAL
II. CONEXIONES, ACCESOS Y RED VIARIA DEL PUERTO DE VALENCIA
III. ACCESOS A TERMINALES

La oferta competitiva de la APV

Un Puerto Gate: Puerto al servicio de la importación y exportación

Hinterland: Madrid, Zona centro, Aragón, Andalucía oriental, Extremadura, Castilla y León, Murcia

valenciaport
Autoridad Portuaria de Valencia

Valenciaport está conectado con la Red General de Carreteras del Estado y la Red Ferroviaria de Interés General

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean
Project funded by the EUROPEAN UNION
REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
YEP MED

ACCESO PARA
VEHICULOS PESADOS
ACCESO
SUR V-30

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

APROX. 6,300 CAMIONES AL DIA

5 CARRILES DE ENTRADA
Y
8 CARRILES DE SALIDA

2. TRANSPORTE POR CARRETERA

I. MARCO LEGAL
II. CONEXIONES, ACCESOS Y RED VIARIA DEL PUERTO DE VALENCIA
III. ACCESOS A TERMINALES

Terminales más importantes en Valencia

1 Contenedores CSPV
2 Contenedores MSCTV
3 Contenedores APM Terminals Valencia

4 Ro–Ro/ Vehículos (VTE)
5 Terminal de Ford

6 Granel Líquido (Productos petrolíferos)
7 Granel Líquido (Asfalto, Aceites, Melazas)

8 Granel Sólido (Cereales)

9 Terminal de Pasajeros y Cruceristas (Trasmediterránea)
10 Terminal de Pasajeros (Balearia)
11 Futura Terminal Pública de Pasajeros

12 Futura Terminal Norte

ENI CBCMED Cooperating across borders in the Mediterranean

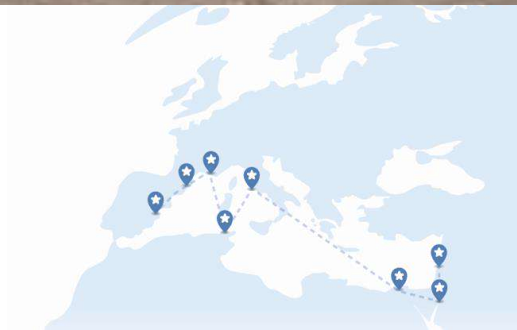
Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

APROX. 3.200 CAMIONES/DIA

9 CARRILES DE ENTRADA Y
7 CARRILES DE SALIDA



ENI CBCMED Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

msctv

4 CARRILES DE ENTRADA Y 3 CARRILES DE SALIDA APROX 1.700 CAMIONES/ DIA

Check-in previo a las puertas en explanada anexa

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

APM TERMINAL VALENCIA
5 CARRILES DE ENTRADA Y 3 DE SALIDA
APROX 1.500 CAMIONES/DIA

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

Muchas gracias por su atención

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

YEP MED COURSE

PORT- LOGISTICS COMMUNITY TRAINING

Valencia, Spain

Celso Giménez Villanueva

Escola Europea Intermodal Transport
Fundación Valenciaport
Port de Barcelona

valenciaport

Autoridad Portuaria de Valencia

YEP MED

¿Dónde estamos?
Valenciaport,
en el centro de la costa mediterránea española,
es un enclave de gran valor estratégico
para las compañías navieras
a la hora de trazar las rutas
de sus servicios marítimos
de corta y larga distancia.

YEP MED

Valenciaport's direct area of influence generates 55% of Spain's GDP (Gross Domestic Product) and includes half of the country's working population…

Direct area of influence

Within a 350 Km radius from Valencia:
55% of Spain's GDP
51% of the country's working population
42% of the territory
57% of exports by sea
56% of imports by sea

Extended

A 2000 Km radius from Valencia comprises Spain, Portugal, France, Italy, Morocco, Algeria, and Tunisia jointly representing:
- 4,386 billion dollars in GDP
- 256 million inhabitants (World Bank figures 2009)
- 1,916 billion dollars in trade

… with its extended area of influence comprising 7 countries with $ 4,4 trillion in GDP and a population of 241 M inhabitants.

676.964 M² DE SUPERFICIE DESCUBIERTA

6 TACONES RO-RO

3 MULTI-PURPOSE TERMINALS

1 CAR TERMINAL

63.918 M² DE SUPERFICIE CUBIERTA

6 GRUAS PORTICO

8 GRUAS MÓVILES

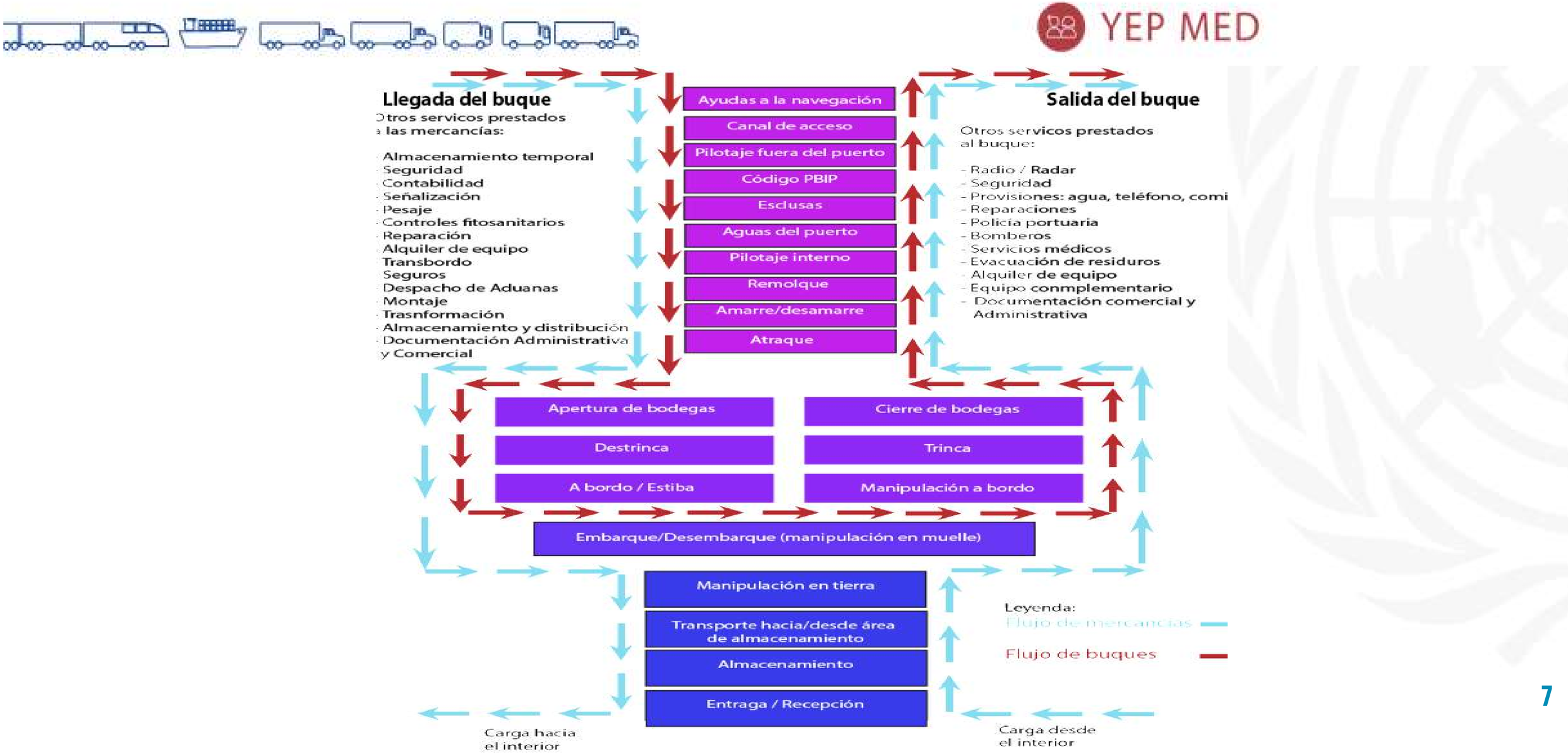
6 GRUAS STS

ENI CBCMED

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED


YEP MED
Llegada del buque
Otros servicos prestados a las mercancías:
Almacenamiento temporal
Seguridad
Contabilidad
Señalización
Pesaje
Controles fitosanitarios
Reparación
Alquiler de equipo
Transbordo
Seguros
Despacho de Aduanas
Montaje
Trasnformación
Almacenamiento y distribución
Documentación Administrativa y Comercial
Ayudas a la navegación
Canal de acceso
Pilotaje fuera del puerto
Código PBIP
Esclusas
Aguas del puerto
Pilotaje interno
Remolque
Amarre/desamarre
Atraque
Salida del buque
Otros servicos prestados al buque:
- Radio / Radar
- Seguridad
- Provisiones: agua, teléfono, comi
- Reparaciones
- Policía portuaria
- Bomberos
- Servicios médicos
- Evacuación de residuos
- Alquiler de equipo
- Equipo conmplementario
- Documentación comercial y Administrativa
Apertura de bodegas
Destrinca
A bordo / Estiba
Cierre de bodegas
Trinca
Manipulación a bordo
Embarque/Desembarque (manipulación en muelle)
Manipulación en tierra
Transporte hacia/desde área de almacenamiento
Almacenamiento
Entraga / Recepción
Leyenda:
Flujo de mercancías
Flujo de buques
Carga hacia el interior
Carga desde el interior

TYPES OF GOODS/CARGO

GOODS BY FORM OF PRESENTATION

1. General Cargo
2. Conventional

sacks, bales, drums, machinery, packages, pallets, logs, coils...

Containerised

containers

Rolled

cars

others

GOODS BY FORM OF PRESENTATION

2. Bulk Cargo

Bulk Solid

food

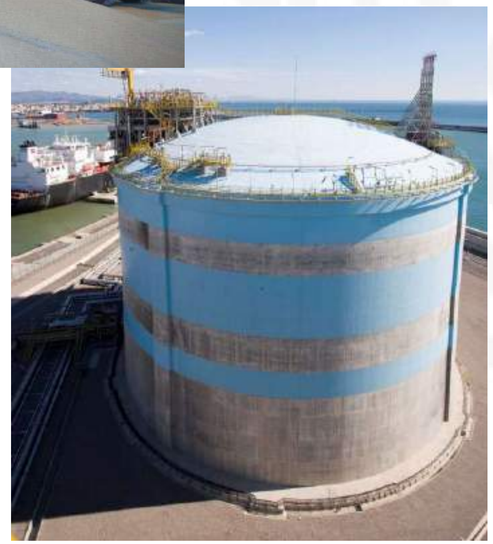
industrial

Bulk Liquid

productos petrolíferos

INSTALACIONES ESPECIALIZADAS

- ✓ **LNG**
- ✓ **Wine, oil, Chemical products**
- ✓ **…**



WAYS OF HANDLING THE GOODS ACCORDING TO THEIR FORM OF PRESENTATION.

- Handling by lifting: lift - on, lift - off (lolo)
- Handling by rolling: roll - on, roll - off (roro)
- Handling by special installations

TYPES OF PORT TERMINALS ACCORDING TO THE WAY GOODS ARE PRESENTED AND HANDLED

Solid Bulk Terminal

Liquid Bulk Terminal

Container Terminal

Ro-Ro Terminal (RO - RO)

Multipurpose Terminal

TYPES OF PORT TERMINALS BY FORM OF PRESENTATION AND HANDLING OF GOODS

TERMINAL POLIVALENTE	MERCANCIA GENERAL	CONVENCIONAL	Sacos Bidones Maquinaria Bobinas	Troncos Paquetes ...
		CONTENEDORIZADA	Contenedores	TERMINAL CONTENEDORES
		RODADA	Automóviles Unitizada	TERMINAL RO-RO
	MERCANCIA GRANEL	GRANEL SOLIDO	Alimenticio Industrial	TERMINAL GRANEL SOLIDO
		GRANEL LIQUIDO	Productos petrolíferos, LNG, Vinos, aceites, ...	TERMINAL GRANEL LIQUIDO

Evolution of the concept of loading and unloading:

From an inherited "art" to an integrated transport system.
From differentiation by the character and availability of human resources to differentiation by the efficiency and synergy of human resources and technology

BASIC CONCEPTS TO BE APPLIED IN THE HANDLING OF GOODS WHATEVER THEIR FORM OF PRESENTATION.

Principles to be applied in the handling of goods.

b) Dock capacity and productivity.

c) Stages of the goods handling process.

Principles to be applied in the handling of goods

1. Ensure the continuity of the logistics chain
2. Adopt modern management systems
3. Optimize the productivity of operations through optimal utilization of facilities and the principle of cost containment.
4. Anticipate
5. Recognize the general interest
6. Long-term vision
7. Occupational safety and environmental protection

ENSURE THE CONTINUITY OF THE LOGISTIC CHAIN.

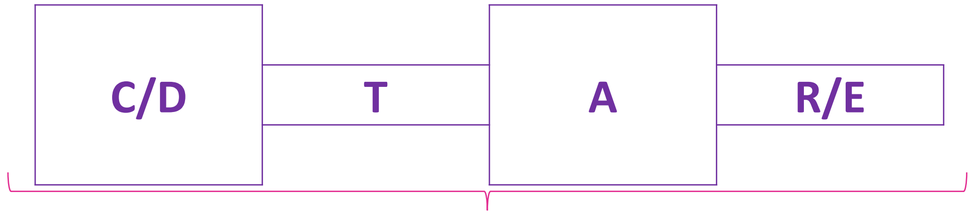
AVOID ANY UNNECESSARY INTERRUPTION IN THE TRANSIT OF CARGO FROM PORT ENTRY TO DOCK AND VICE-VERSA

Objective: The final cost of the product at destination should be as low as possible..

TO OFFER THE MOST INTEGRATED VISION POSSIBLE FOR THE PURPOSE OF DIALOGUE WITH THE CUSTOMER

2. ADOPTAR SISTEMAS MODERNOS DE GESTIÓN

SYSTEMIC APPROACH AND DETAILED STUDY WITH THE AIM OF OPTIMISING EACH SYSTEM/SUB-SYSTEM



INTERDEPENDENT
GOAL: MAXIMUM COORDINATION

WHAT CANNOT BE MEASURED CANNOT BE MANAGED DEFINE DATA COLLECTION AND MANAGEMENT SYSTEMS FOR PROPER OPERATIONAL CONTROL AND MONITORING.

COORDINATION BETWEEN HUMAN RESOURCES TRAINING AND TECHNOLOGICAL, PLANT AND MACHINERY AND BUSINESS DEVELOPMENTS FOR OPERATIONAL CONTROL.

BENCHMARKING AND PERMANENT STUDY OF THE MARKET IN SEARCH OF THE BEST BUSINESS PRACTICES:

ATTENDANCE AT INDUSTRY TRADE FAIRS

VISITS TO OTHER TERMINALS/PORTS

REGISTRATION TO SPECIALIZED MAGAZINES….

3. Optimise the productivity of operations through optimal utilisation of facilities and the principle of cost containment.

This is a very important item for two reasons:

Cargo handling is the most expensive item in the total cost of port transit.

Because the total capacity of the system is that of the weakest link in terms of performance/cost ratio.

OPTIMIZE THE PRODUCTIVITY OF OPERATIONS THROUGH OPTIMAL UTILIZATION OF FACILITIES AND THE PRINCIPLE OF COST CONTAINMENT.

How is this achieved?

Through a proper, rigorous and methodical measurement system.

By assigning strictly necessary personnel and equipment to each operation.

Difficulty due to:

composition of predetermined working hands

lack of flexibility of tasks

poor management of terminal equipment

Bottleneck analysis inside and outside the port (logistics chain).

(logistics chain)

REMEMBER:

IT'S NOT A PORT THAT COMPETES, IT'S THE LOGISTICS CHAIN

4. Anticipation

- To anticipate we need to have a systemic approach and a detailed study of the whole logistics chain.
- Anticipating entails (both for port managers and private operators):

- Analysing the general environment of the port and its area of influence (hinterland).
- Analysing the available means and the state of the port (and the port's own in the case of a company).
- Analyse the consequences of each of the actions to be carried out. Every ACTION entails a REACTION.
- Design the work plan for each port of call.
- Train personnel.
- Carry out preventive maintenance.
- Implement data collection and management systems.

5. Reconising the general Interest

- The Port Authority, as the overall management body and coordinator of all the activities that take place within the port, must ensure compliance with this principle.
- In the case of a public manager, it must abandon the concept of the administered to incorporate the concept of the user or client.
- Win-win relationships must be encouraged. If all actors win and are committed to working for excellence, the services provided to goods and ships will be optimal.
- If any link in the chain fails in the end, the bad image will be general. The port will be badmouthed, not a specific agent.

6. Long-term vision

- Given the slowness and complexity of the implementation of facility improvements and in order not to be left out of the market, we have to:

- Analyze the evolutions of world trade and follow up on developing areas. Main transport flows.
- Analyze trends in maritime transport: types of ships and their infrastructure and equipment needs.
- Needs and form of presentation of goods.
- To be present in forums where new regulations are defined and developed in order not to run the risk of being left out of the market.
- Monitoring the evolution of new technological applications.

6. Long-Term Vision

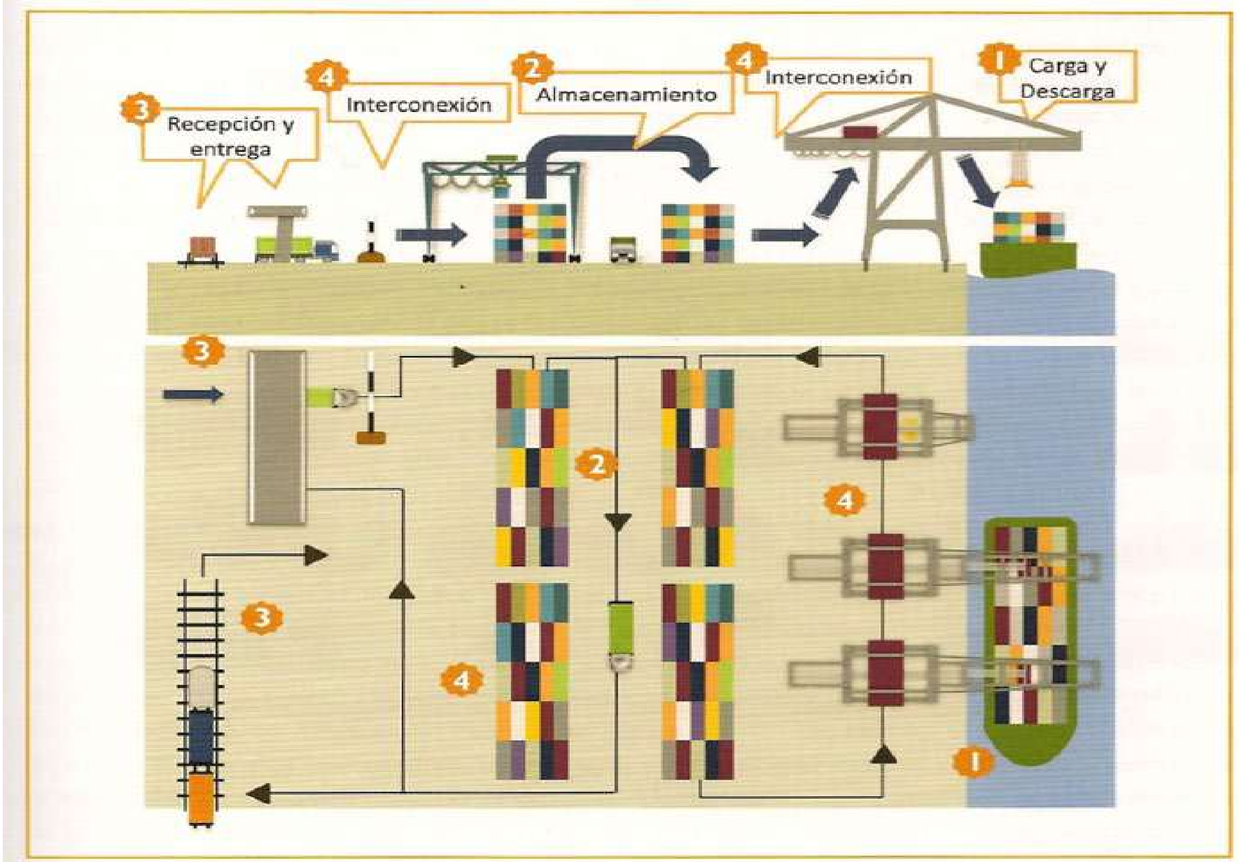
7. Safety at work and environmental protection

- The intensity of the environmental problems that may arise, or the means available to correct and/or prevent them, will not be the same in all ports. Therefore, the infrastructures and economic investments that have, or can be made, will vary from port to port.

- They must be part of day-to-day port operations.

A. BASIC CONCEPTS TO BE APPLIED IN THE HANDLING OF GOODS IN ANY FORM OF PRESENTATION

a) Principles to be applied in cargo handling
b) Quay capacity and productivity
c) Stages of the cargo handling process



Fuente: Fundación Valenciaport

Productivity indicators:

Tonnes or units/year/metre of mooring line.

Tonnes or units per year/crane

Tonnes or units handled per hour of work per vessel (gross hours)

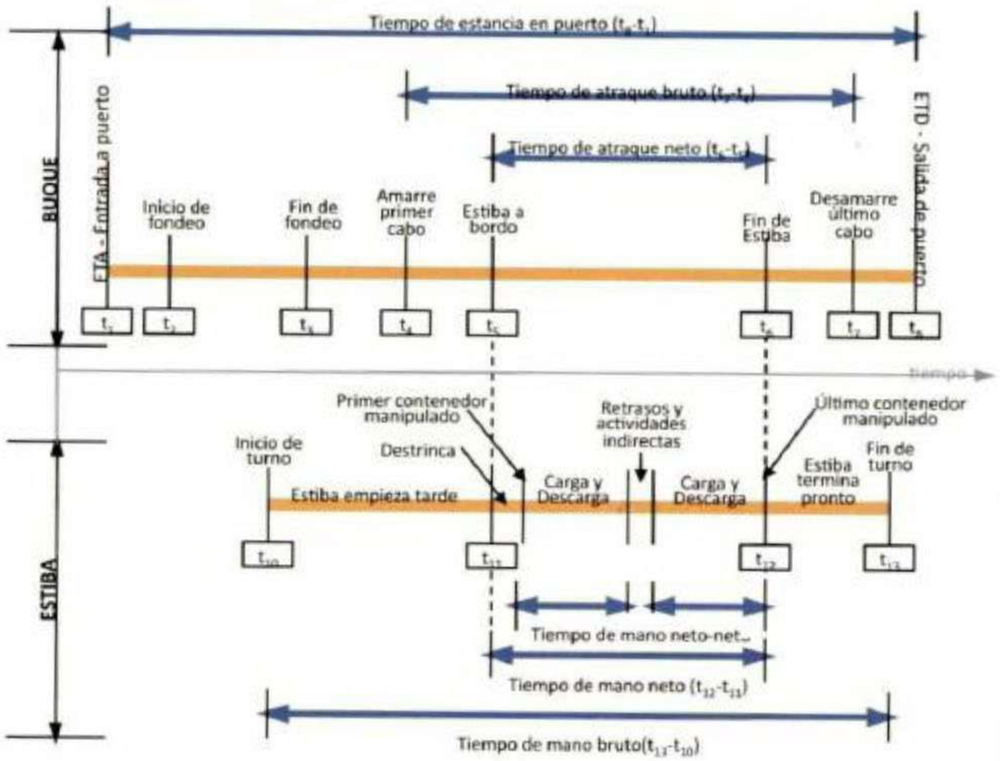
Tonnes or units handled per hour of vessel at berth (berth hours)

Gross crane movements/hour

Movements/net crane hour

Movements/man-hour

TIME


Tiempo de estancia en puerto (t_8-t_1)
Tiempo de atraque bruto (t_7-t_2)
Tiempo de atraque neto (t_6-t_5)
BUQUE
ETA - Entrada a puerto
ETD - Salida de puerto
Inicio de fondeo
Fin de fondeo
Amarre primer cabo
Estiba a bordo
Fin de Estiba
Desamarre último cabo
Tiempo
Primer contenedor manipulado
Retrasos y actividades indirectas
Último contenedor manipulado
Inicio de turno
Destrinca
Carga y Descarga
Carga y Descarga
Estiba termina pronto
Fin de turno
Estiba empieza tarde
ESTIBA
Tiempo de mano neto-net...
Tiempo de mano neto (t_{12}-t_{11})
Tiempo de mano bruto(t_{13}-t_{10})

BASIC CONCEPTS TO BE APPLIED IN THE HANDLING OF GOODS IN ANY FORM OF PRESENTATION

a) Principles to be applied in the handling of goods
b) Dock capacity and productivity
c) Stages of the cargo handling process

1. Preparation of the work prior to the arrival of the ship
2. Definition and execution of the on-board cycle
3. Definition and execution of the shore cycle

1 Preparation of the works prior to the arrival of the vessel:

At least 2 days prior to the vessel's arrival in port, the terminal must have:

Stowage Plan

Packing List (list of cargo by holds).

Copy of the Manifest.

List of special goods, if any.

In the case of cargo, the information is the same but in reverse.

in reverse.

Preparation of the work prior to the arrival of the ship.

With the above information plus the current and foreseen state of the terminal and its equipment, the WORK PLAN is made, determining:

Berth

Dimensioning of the hand/s/crew. Number of crews.

Previous standard yields for this type of goods.

Working days (start, end, number of days, type of days...).

days...)

Description, as detailed as possible, of all the activities to be carried out and their coordination.

activities to be carried out and their coordination.

Preparation of the work prior to the arrival of the ship.

- ✓ **With the above information plus the current and planned status of the terminal and its equipment, the WORK PLAN is made, determining:**
- ✓ **Location, dimensions and typology of the storage area.**
- ✓ **Human resources dedicated to horizontal transport and storage classification.**
- ✓ **Necessary dock equipment (number and type of cranes).**
- ✓ **Necessary means for handling on board.**
- ✓ **Means of horizontal transport.**

CONCLUSIONS

- **2 major groups of goods according to their form of presentation:**

General Cargo	Bulk
Conventional	Solid
Contenedorized	Liquid
Ro-Ro	

.

CONCLUSIONS:

- An adequate management of goods implies a systemic approach and a detailed study of how to increase the efficiency of the different subsystems that make up the chain.

- Adequate and correct coordination and planning of the different activities to be carried out, as well as the anticipation of problems, are extremely important in the management of goods.
- the different activities to be carried out as well as the anticipation of problems.

- If any link in the logistics chain fails, the bad image will be general. The port will be badmouthed, not a specific agent/activity.

CONCLUSIONS:

- The capacity of a terminal is the capacity of the smallest of its component subsystems.
- The onboard cycle is the master cycle, while the inland cycle is the slave cycle.
- Warehousing allows balancing sea and land flows as well as preparing, sorting and grouping goods prior to loading.

B. GENERAL CARGO

Equipement

Equipement:

C. Multi-purpouse mobile Crane:

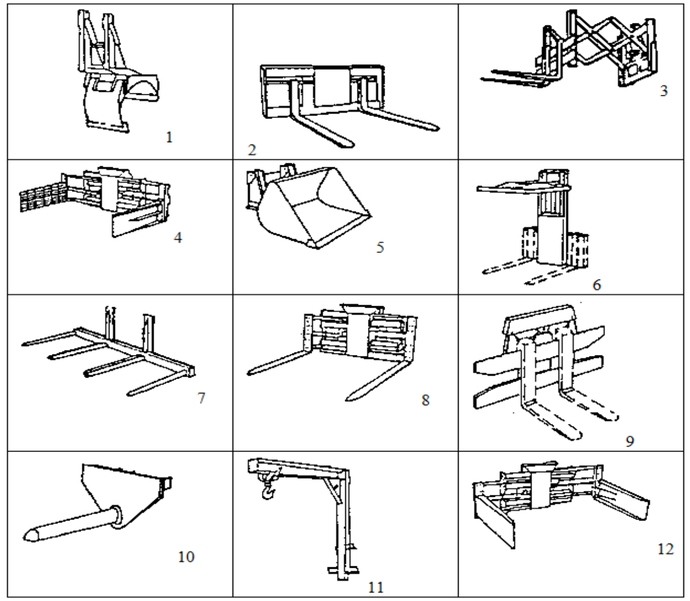
- Mobility
- Variety of lifting capacities (from 42
- up to 208 t) and a maximum reach of 50 to 58 m
- 50 to 58 meters depending on the model chosen
- Versatility and Reliability.
- Very good quality/price ratio.
- Short delivery time.
- Relatively low transport and installation costs.
- Lower infrastructure requirements.

Equipement: Yard

a) Truck Platforms

b) Forklift Trucks

Elementos para manipulación de mercancía



Equipment: Yard

c) Auxiliary elements

Storage

Terminal Type

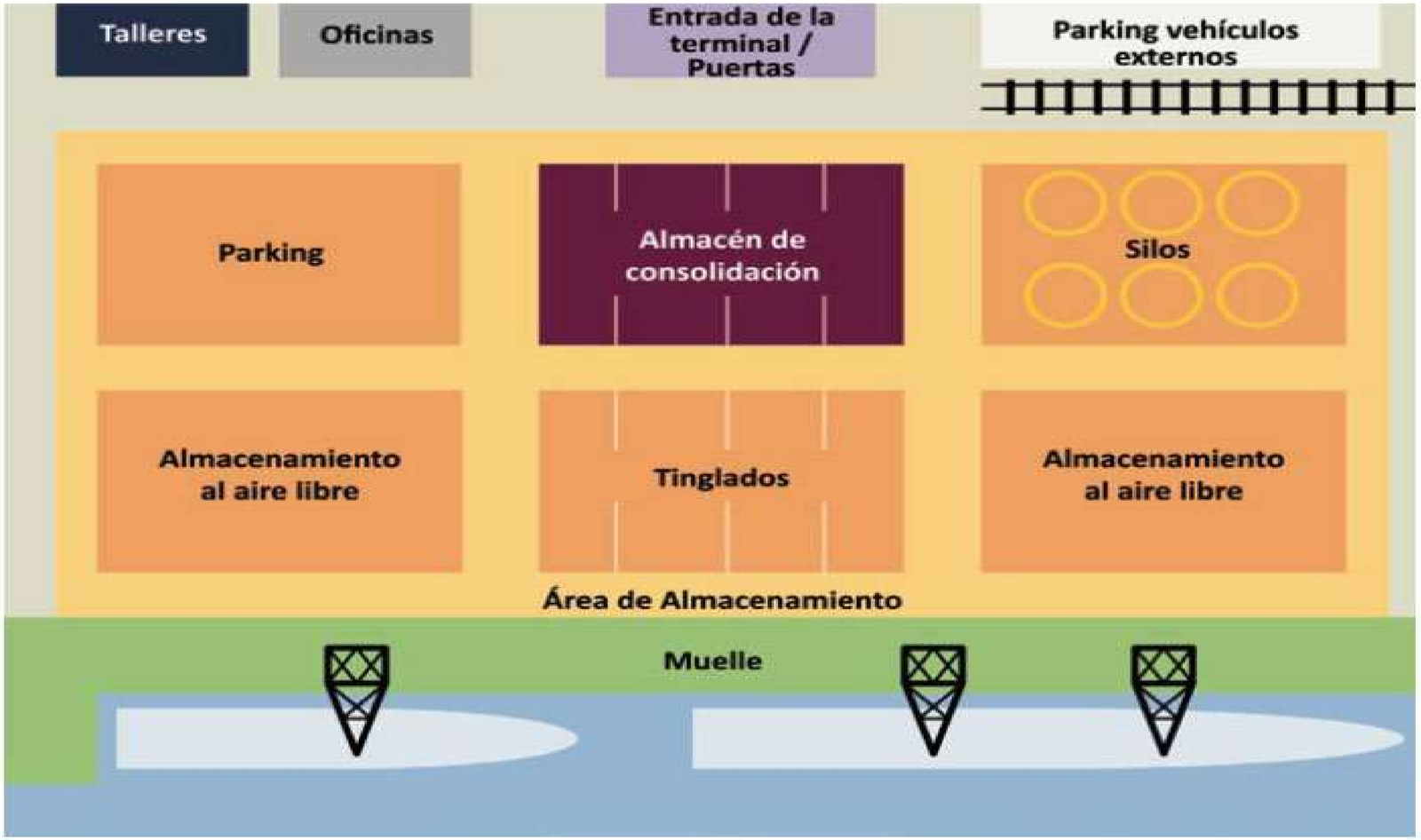
A multi-purpose terminal must be associated with the words VERSATILITY AND FLEXIBILITY.

It is usually developed around a star product.

It must be designed to receive heterogeneous traffic, which does not mean that it accepts all kinds of goods (efficiency).

Compatible goods and, in such a volume, that it is not reasonable to have a specialised terminal in the port.

Figura 8. Ejemplo de terminal portuaria polivalente



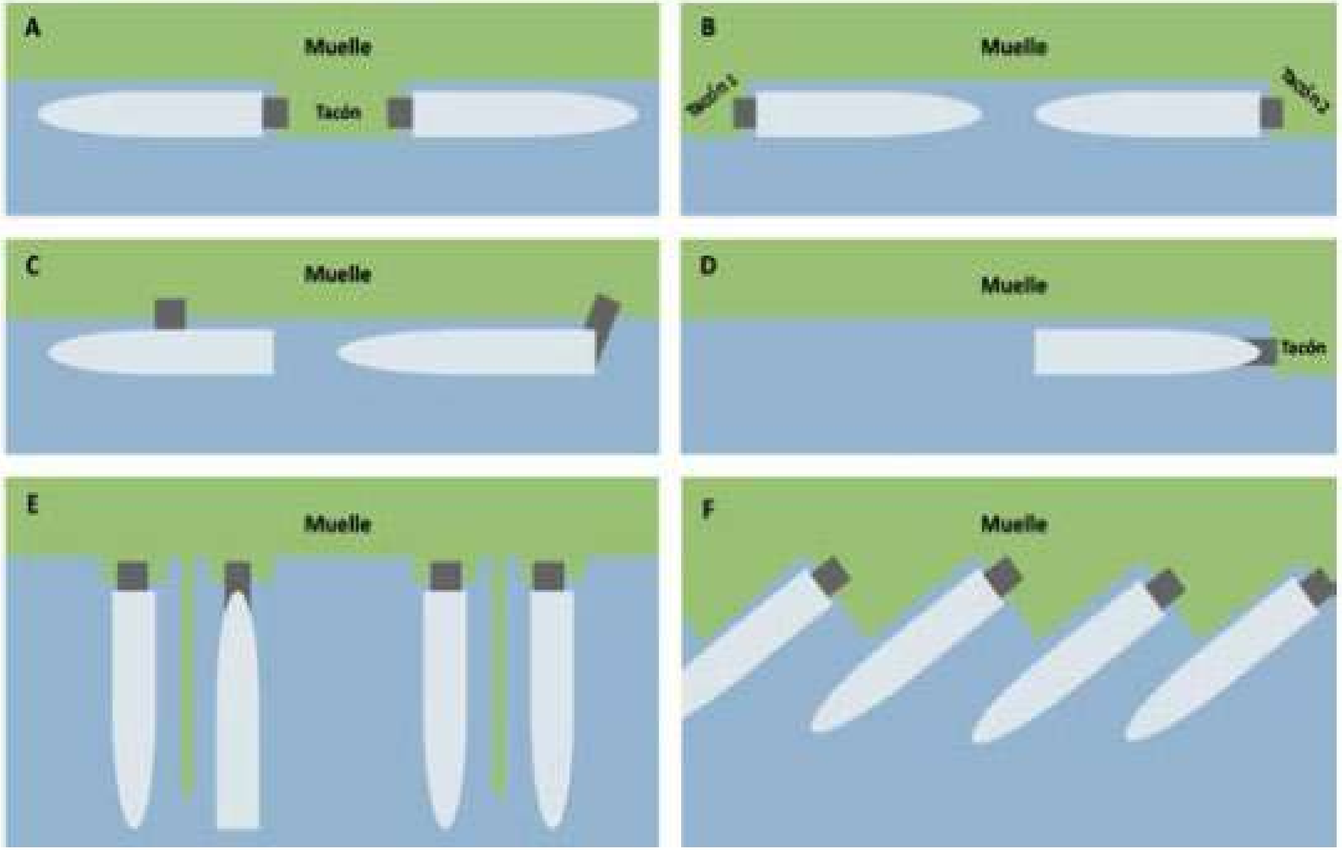
C. RO/RO TERMINAL

- ✓ A Ro/Ro terminal has a simpler configuration than other types of terminals.
- ✓ They are terminals dedicated to goods, in general, very sensitive in their handling, the goods themselves are the final product.
- ✓ Very surface intensive terminals, except if they have silos, the storage does not allow stacking.
- ✓ Stern ramps necessarily require a specific infrastructure (heel).

Equipment: Dock and yard

Storage

Figura 12. Disposiciones de muelle de una terminal Ro-Ro



Terminal tipo ro-ro vehículos

2 PUESTOS ATRAQUE

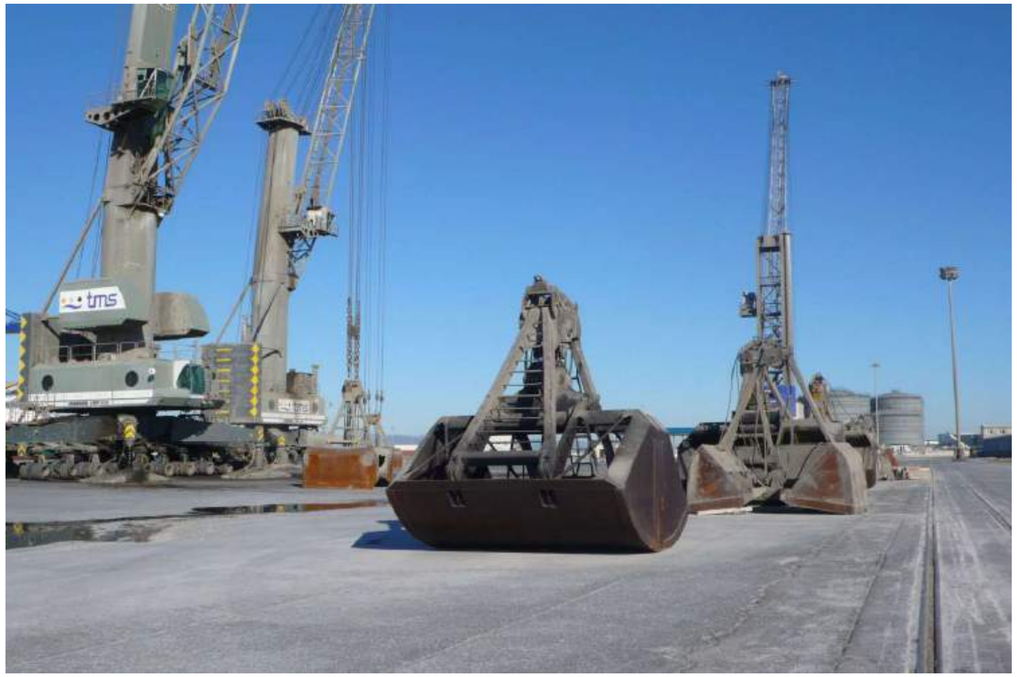
12 m CALADO

Servicios Valor Añadido

D. BULK SOLID

Equipment: Dock

Gantry cranes or Mobile grab cranes



Equipment: Dock

Pneumatic unloading system by piping

Continuity of feeding.

No dust production and losses

- Output 200 t/h

Equipamiento: Muelle

C. Cintas cargadoras

Equipamiento: Patio

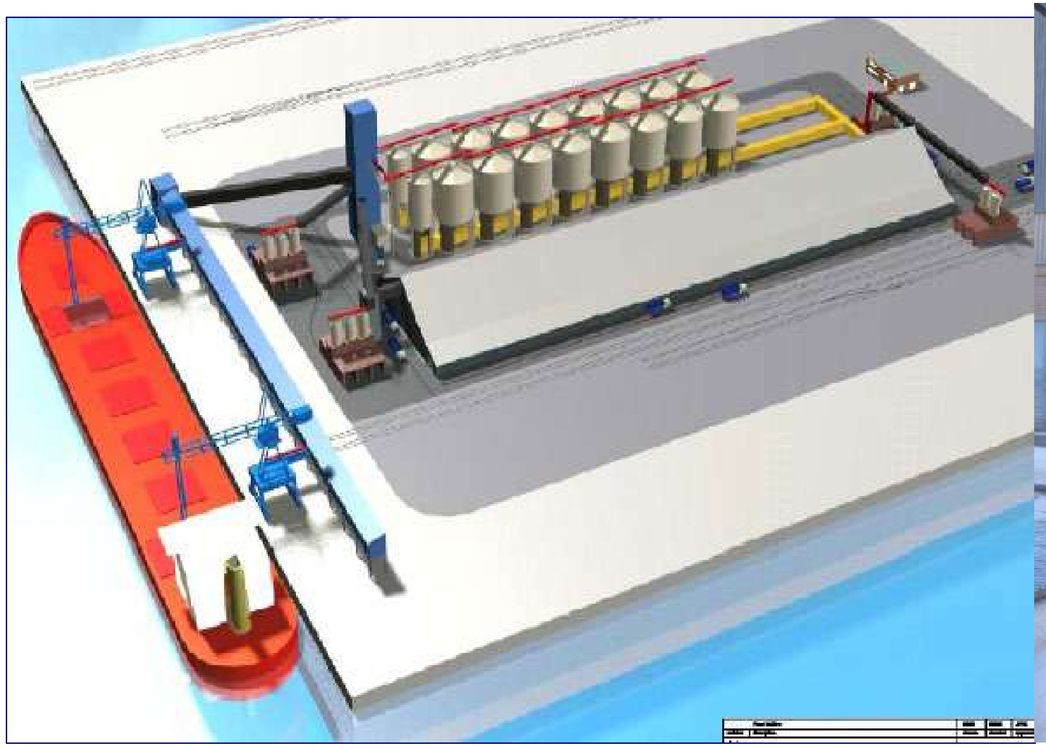
Palas cargadoras

Equipamiento: Patio

Tolvas

Equipamiento: Patio

CINTAS TRANSPORTADORAS + TORRE DE ELEVADORES



Equipamiento: Patio

CINTAS TRANSPORTADORAS + TORRE DE ELEVADORES

Almacenamiento

I. AL AIRE LIBRE

Almacenamiento

II. EN CONSTRUCCIONES HORIZONTALES: NAVES

Almacenamiento

II. EN CONSTRUCCIONES HORIZONTALES: NAVES

Almacenamiento

III. EN CONSTRUCCIONES VERTICALES: DOMOS

Almacenamiento

III. EN CONSTRUCCIONES VERTICALES: SILO

Almacenamiento

III. EN CONSTRUCCIONES VERTICALES.

- **Aprovechamiento 100 % del principio de gravedad. Menos ocupación.**
- **El almacenamiento cubierto es obligado en granel alimentario.**
- **Minimiza el riesgo de entrada en contacto con otros productos.**
- **Menos inmisiones de polvo a la atmosfera.**
- **Casi nula necesidad equipamiento patio.**
- **Mayor rapidez expedición y/o carga mercancía (gravedad).**
- **Automatización del proceso.**
- **Mayor seguridad e higiene.**
- **Mayor control de todas las etapas.**

Terminal Tipo

Como hemos visto, en función al almacenamiento, podemos hablar de terminal al aire libre, con depósitos horizontales o verticales.

Características en común:

- ✓ **Necesidad de almacenamiento para no perjudicar sistema muelle.**
- ✓ **Calados mínimos de 14 m y llegando hasta 20 m en función del producto.**
- ✓ **Zonas de maniobra amplias.**

D. MERCANCÍA A GRANEL LÍQUIDO

Mercancía y Buque

- **Granel Líquido General → Buques quimiqueros**

150 m eslora

5.000 – 10.000 TRB

< 12 m calado

Mercancía y Buque

- **Petróleo → Buques petroleros**

Hasta 400 m eslora

Hasta 500.000 TRB

14 – 25 m calado

Mercancía y Buque

- **Gases Licuados → Buques metaneros**

Hasta 345 m eslora

Hasta 164.000 TRB

Calado < 12 m

Equipamiento y almacenamiento

- Brazos de carga/descarga a pie de muelle.
- Entramado de tuberías y bombas.
- Tanques de almacenamiento.

E. MERCANCÍA CONTENEDORIZADA

Diferencias entre manipulación

Tradicional	Contenedores
Trabajo en equipo	Individualizado
Espacio reducido	Áreas amplias.
Permite improvisación	Estándares establecidos
Uso limitado de los equipos	Uso intensivo.
Trabajo duro y sucio	Prácticamente sin esfuerzo
Información restringida	Mucha información
Pocos procedimientos de control	Mucho control.

Algunas observaciones previas:

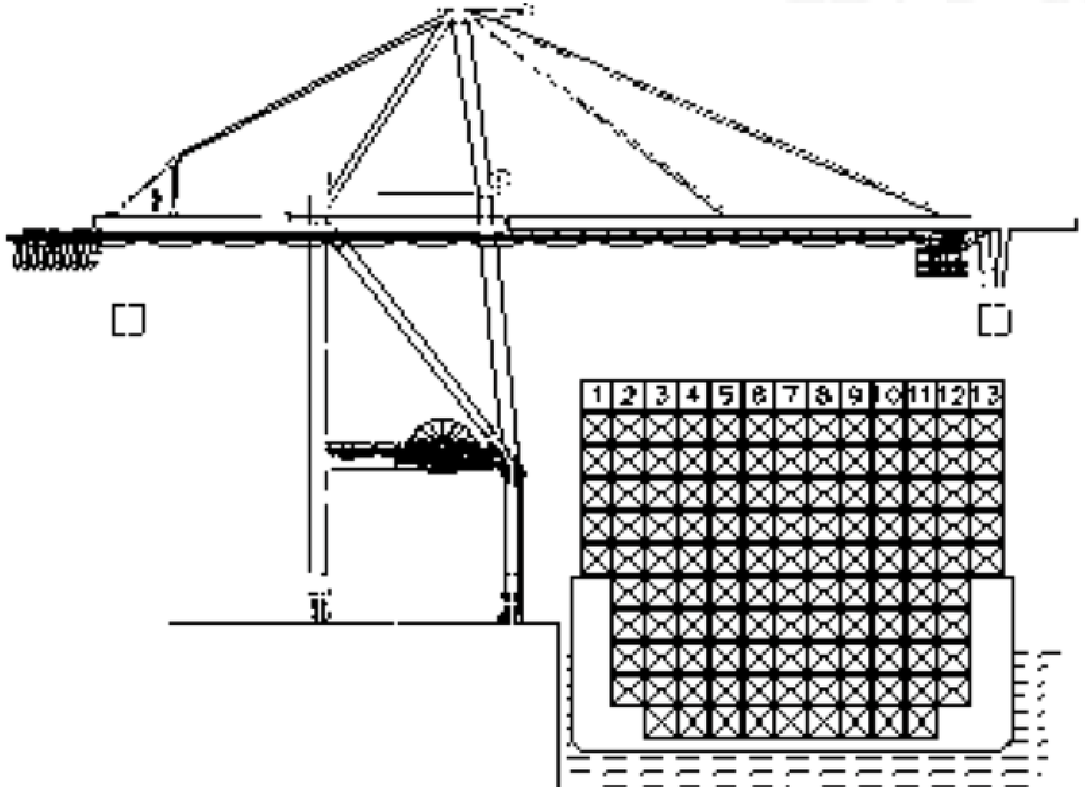
- Las características de los buques obligan a diseñar muelles de mayor capacidad de atraque y con mayor resistencia al peso.
- Las terminales feeder requieren:
- 300 metros de línea de atraque para 1 atraque.
- 500 " " " para 2 atraques.
- 750 " " " para 3 atraques.
- Calado: mínimo 12 metros, óptimo 14 metros.
- Las terminales transoceánicas requieren:
- Mínimo 800 metros de línea de atraque para 2 atraques.

Equipamiento: Muelle

	PANAMAX	POST PANAMAX	MEGA CRANES
Alcance desde carril lado mar (m)	40	48	63,5
Distancia entre carril lado mar y borde defensas (m)	6,5	6,5	7,9
Alcance desde borde defensas (m)	33,5	41,5	55,6
Nº de Filas	13	16	20 - 24
Velocidad trolley (m/min)	180	210	240
Capacidad Elevación (t)	50	52	> 60
Alcance trasero (m)	25	14	25

Equipamiento: Muelle

Grúa de contenedores Pánamax



Equipamiento: Muelle

Grúa de contenedores Pánamax

Portainer® Panamax

CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES

Dimensiones principales

Alcance delantero	hasta 42.00m
Altura bajo spreader	hasta 30.00m
Entre ejes	hasta 23.00m

Carga nominal
30T - 45T

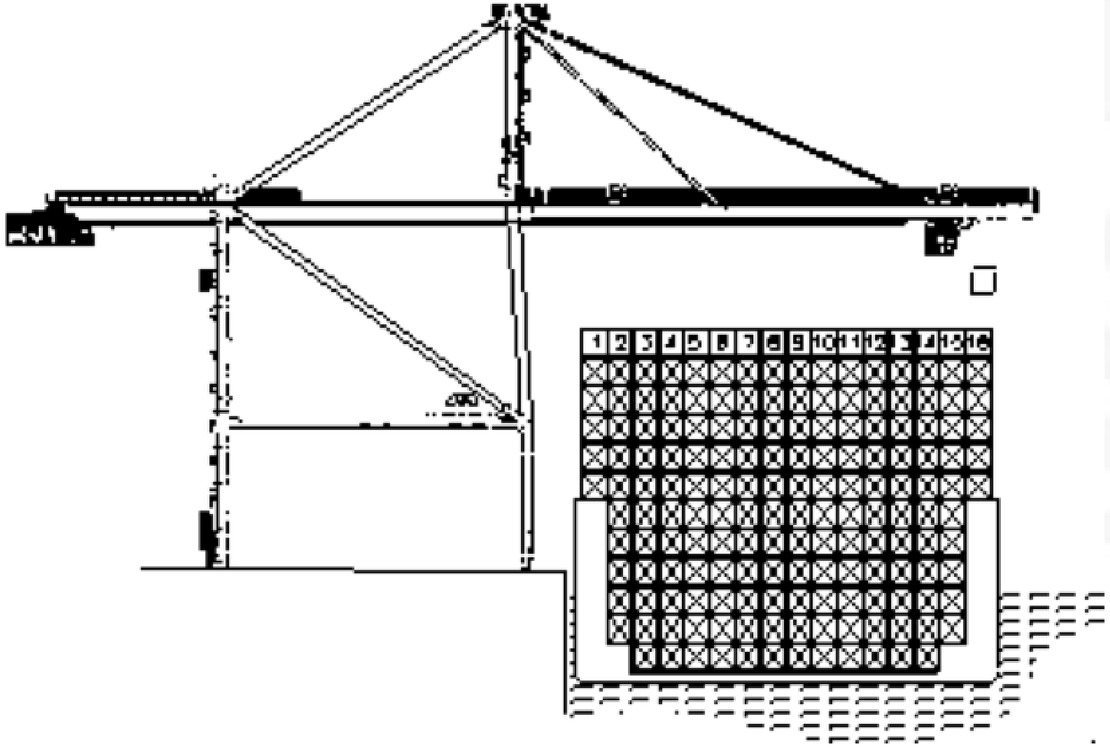
Spreader
20-40-45 ft

Velocidades

Elevación	60/120 m/min
Carro	100 a 180 m/min
Pórtico	45 m/min

Equipamiento: Muelle

Grúa de contenedores Post-Pánamax



Equipamiento: Muelle

Grúa de contenedores Post-Pánamax

Portainer® Post-Panamax

CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES

Dimensiones principales

Alcance delantero	hasta 48.00m
Altura bajo spreader	hasta 35.00m
Entre ejes	hasta 30.48m

Carga nominal
40T - 60T

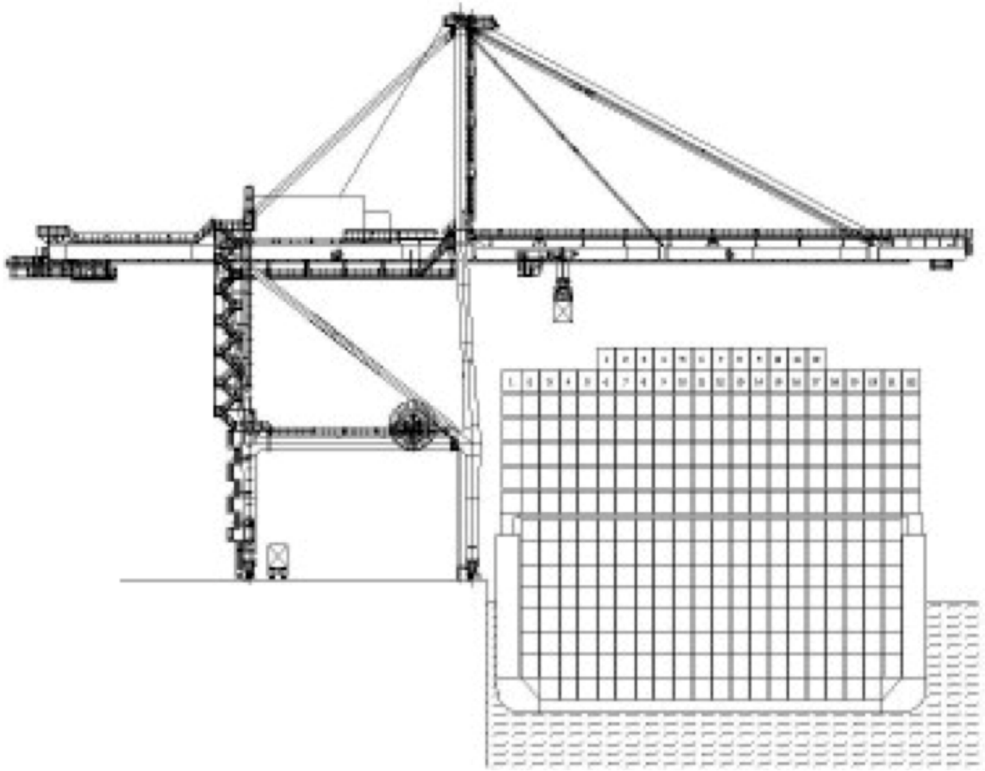
Spreader
20-40-45 ft

Velocidades

Elevación	75 a 150 m/min
Carro	180 a 210 m/min
Pórtico	45 m/min

Equipamiento: Muelle

Grúa de contenedores Súper-Post-Pánamax



Equipamiento: Muelle

Grúa de contenedores Súper-Post-Pánamax

Portainer® Super-Post-Panamax

CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES

Dimensiones principales

Alcance delantero	hasta 60.00m
Altura bajo spreader	hasta 42.00m
Entre ejes	hasta 30.48m

Carga nominal

50T - 70T (bajo spreader)

Spreader

20-40-45 ft /twin twenty

Velocidades

Elevación	90 a 180m/min
Carro	210 a 240 m/min
Pórtico	45 m/min

Equipamiento: Muelle

Grúa de contenedores Malaccamax

Portainer® Malaccamax

CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES

Dimensiones principales

Alcance delantero	hasta 72.50m
Altura bajo spreader	hasta 52.50m
Entre raíles	hasta 30.48m

Carga nominal
60T - 70T (bajo spreader)

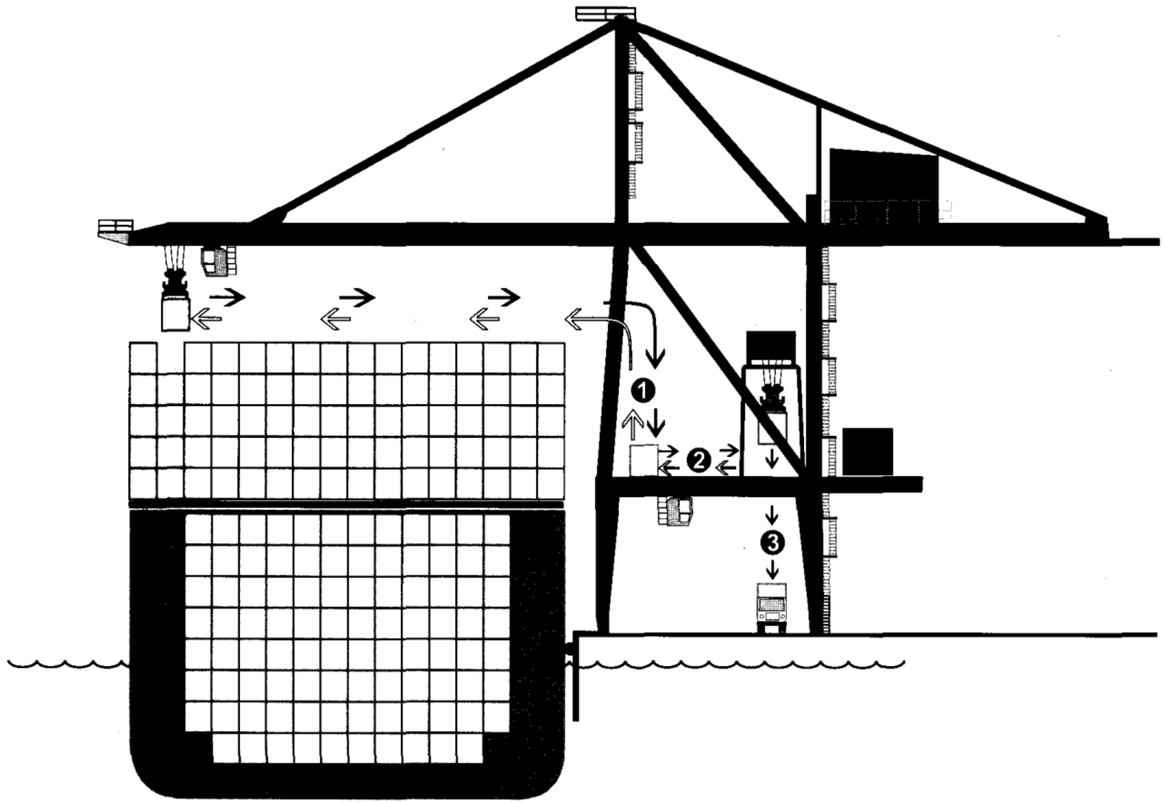
Spreader
20-40-45 ft /twin twenty

Velocidades

Elevación	90 a 180 m/min
Carro	210 a 240 m/min
Pórtico	45 m/min

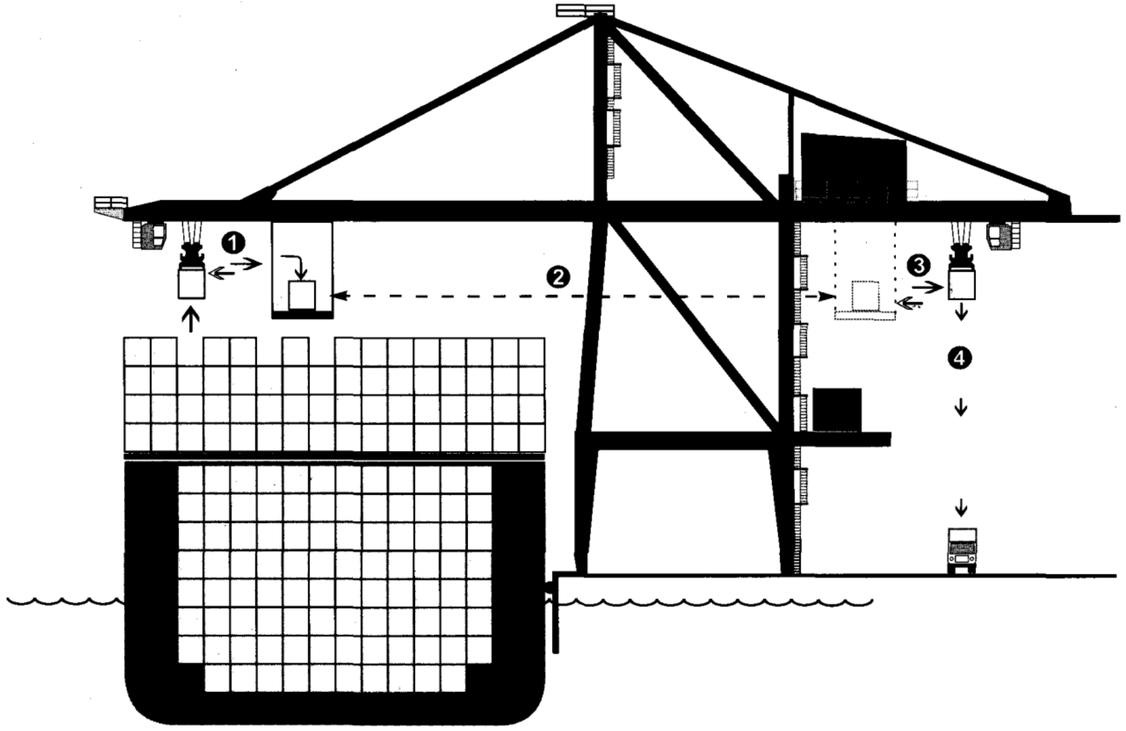
Equipamiento: Muelle

Grúa de Doble Carro (Double Trolley)



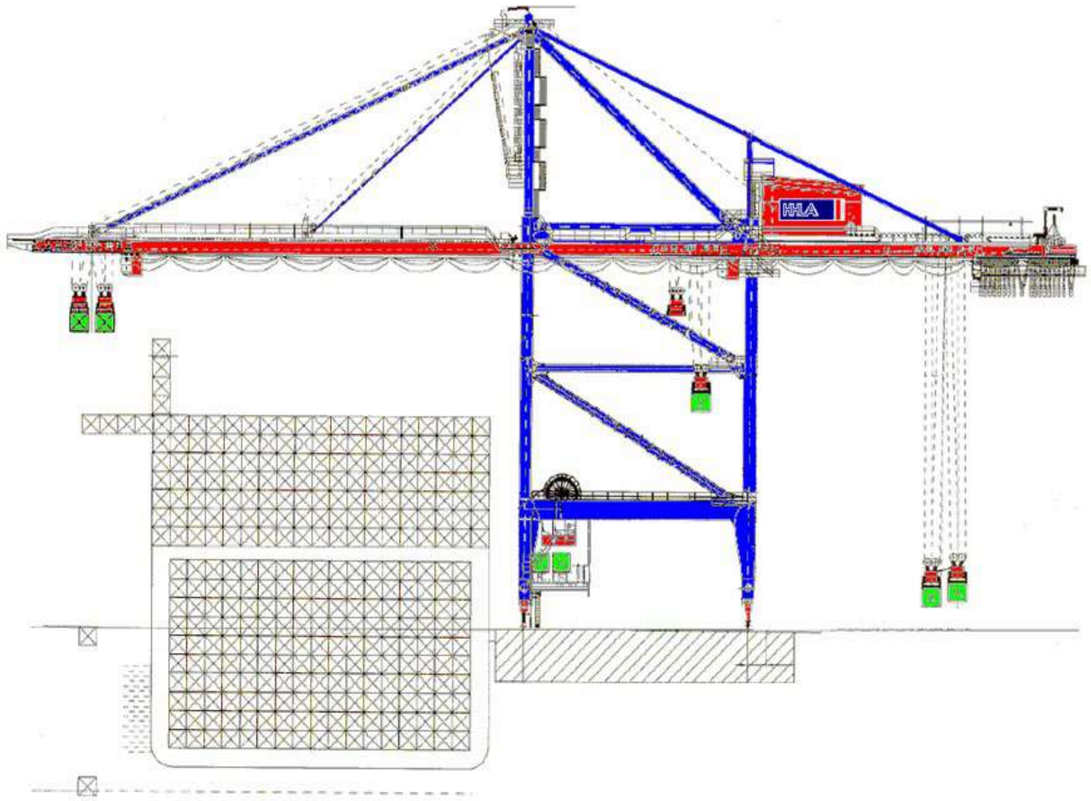
Equipamiento: Muelle

Grúa de Triple Carro (Tripple Trolley)



Equipamiento: Muelle

Twin Fourty Double Hoist STS Cranes



a) Sistemas operativos de gestión del patio

a) Sistemas operativos de gestión del patio

Straddel Carrier (SC)

APILADO A 2 – 3 ALTURAS export

NECESIDAD MINIMA DE PASILLOS DE UNOS 1,6 m ENTRE ALINEACIONES HASTA 20 m.

MUY RÁPIDOS, MANIOBRABLES Y ESTABLES

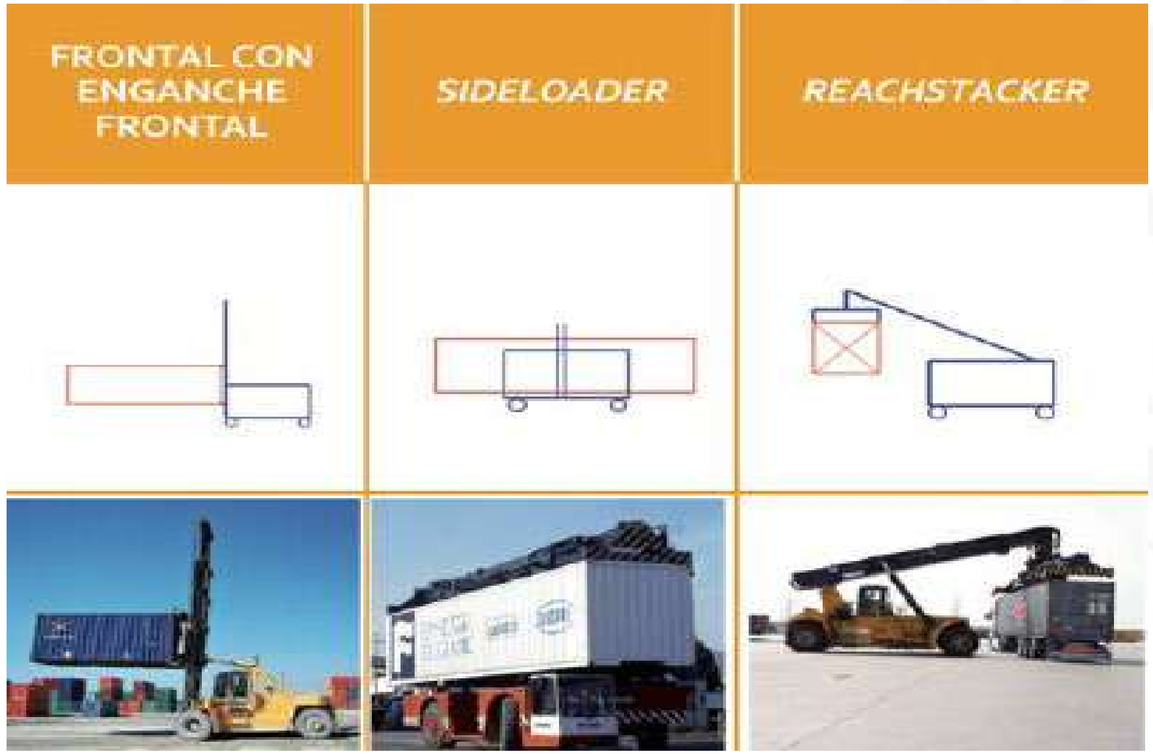
a) Sistemas operativos de gestión del patio

Sistemas de tractores y trailers (plataformas)

PARA CADA GRUA DE BUQUE 4 O 6 TRACTORES

COSTO TRACTORES MUY ALTO ENTRE 75.000 Y 110.000 $

RENDIMIENTO MODESTO E INTENSIVO EN SUPERFICIE



a) Sistemas operativos de gestión del patio

Sitema de Straddel Carrier (SC)

FILAS PERPENDICULARES AL CANTIL DEL MUELLE

PERMITE ALMACENAMIENTO DE 220 A 380 TEUS POR HECTAREA

COSTO ALREDEDOR DE 1 MILLON $

Straddle Carrier (SC)

a) Sistemas operativos de gestión del patio

Sistema de Straddel Carrier (SC) combinado con tractores y trailers

COMBINACION DE LOS DOS SISTEMAS ANTERIORES

FILAS DE CONTENEDORES PARALELAS AL MUELLE

MENOR INVERSION QUE EN EL SISTEMA STRADDEL CARRIER PURO

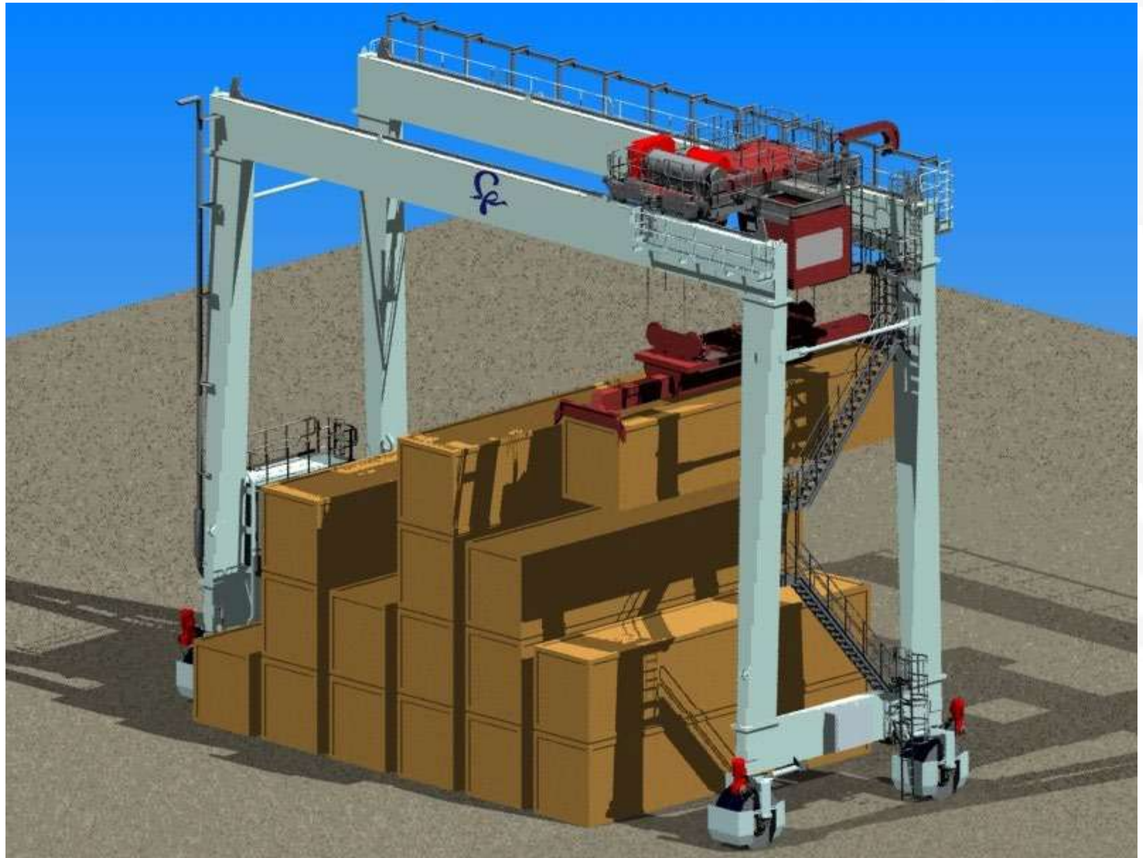
Rubber Tyred Gantry - Crane (RTG)

APILADO HASTA MÁXIMOS DE 5 ALTURAS

ANCHOS DE HASTA 6 FILAS MÁS ESPACIO PARA CAMIÓN

REALIZA EL APILAMIENTO. Los elementos de transporte realizan los desplazamientos horizontales

SEGURO (visibilidad) Y FIABLE (averías)



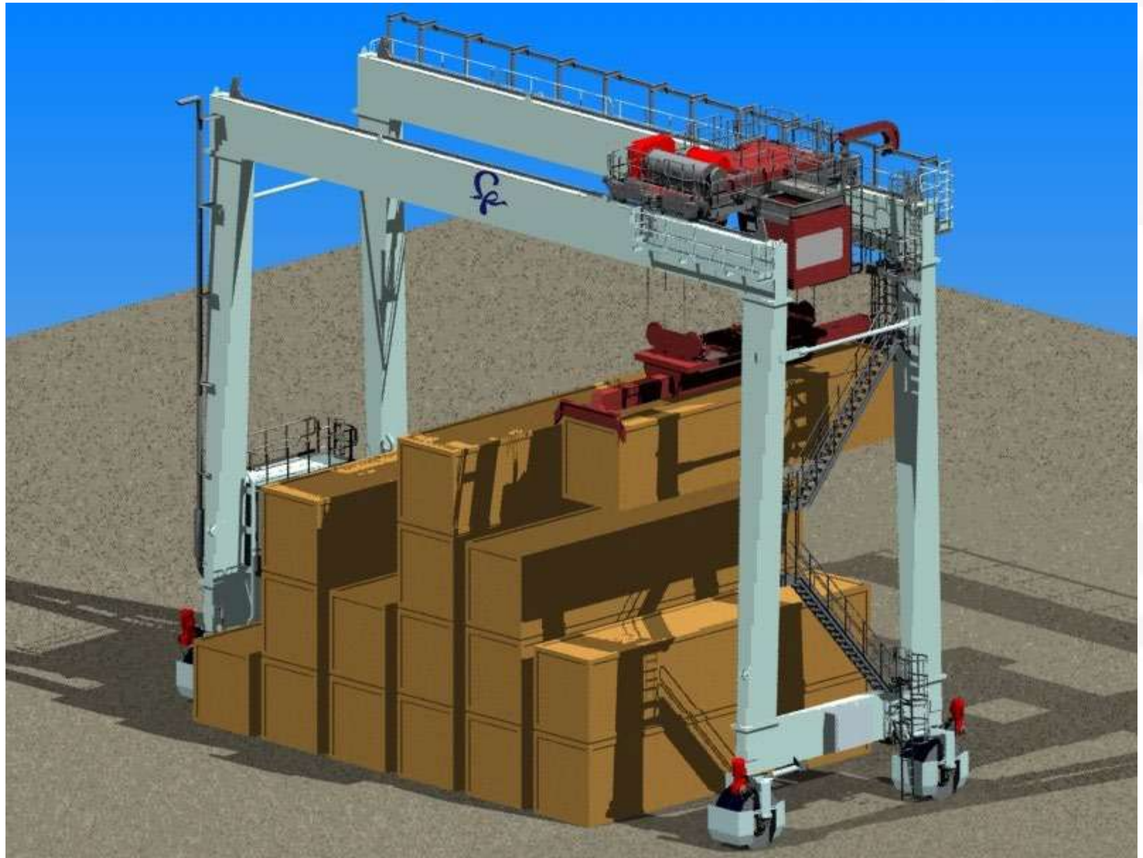
Rubber Tyred Gantry - Crane (RTG)

LOS CAMIONES PUEDEN ACERCARSE A LA PILA

PILAS PARALELAS AL MUELLE, PERMITE EL AHORRO DE ESPACIO

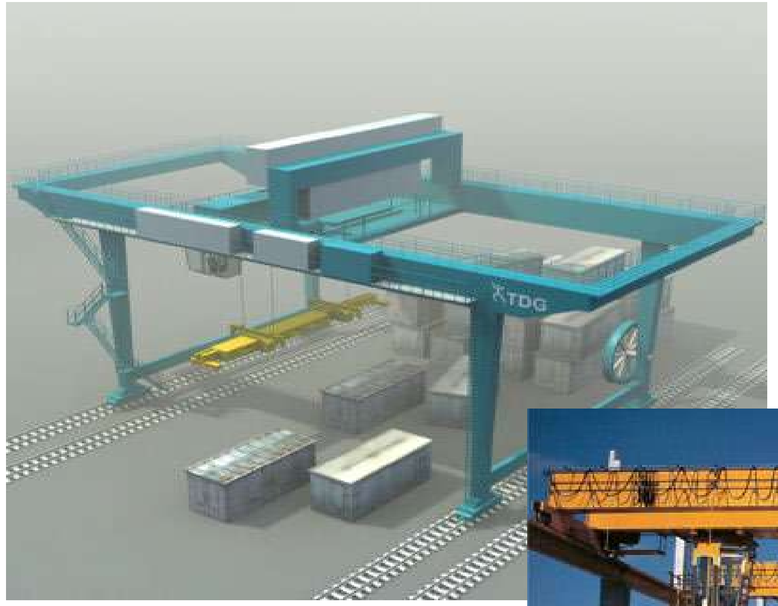
ENTRE 280 Y 750 CONTENEDORES POR HECTAREA

ALTO COSTO DE INVERSION, A PARTIR DE 1.000.000 $



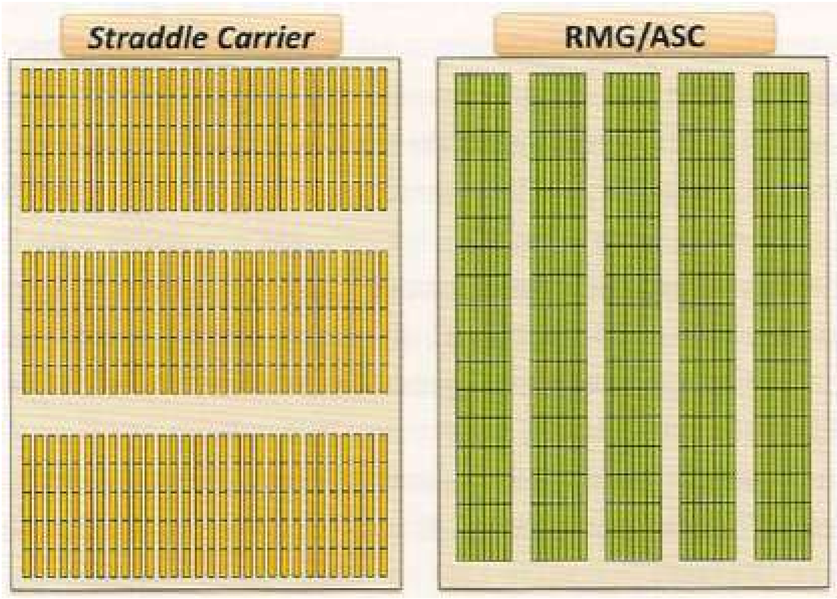
a) Sistemas operativos de gestión del patio

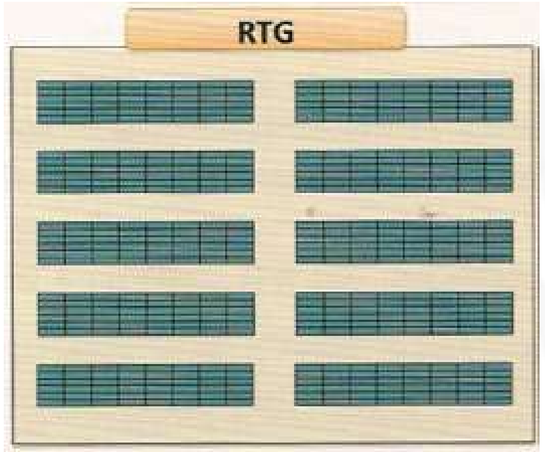
Rail Mounted Gantry - Crane (RMG) y Overhead Bridge Crane (OHBC)



- MÁS RÁPIDOS QUE CUALQUIER OTRO SISTEMA
- DENSIDADES DE APILADO MAYORES QUE CON CUALQUIER OTRO SISTEMA (ANCHURAS DE HASTA 20+1)
- REALIZA EL APILAMIENTO. Los elementos de transporte realizan los desplazamientos horizontales
- POSIBILIDAD AUTOMATIZACIÓN
- MAYORES REQUISITOS INFRAESTRUCTURALES
- ALTO COSTE INVERSIÓN

STORAGE





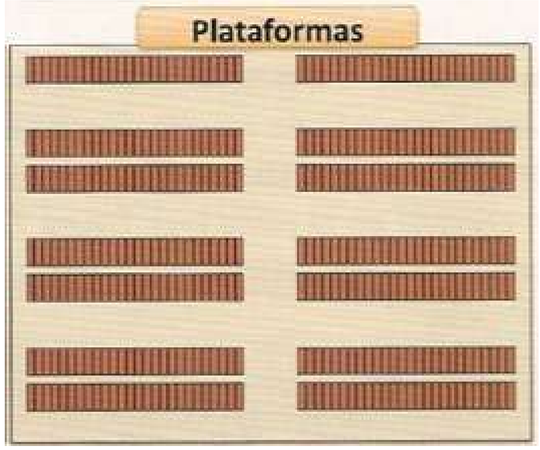
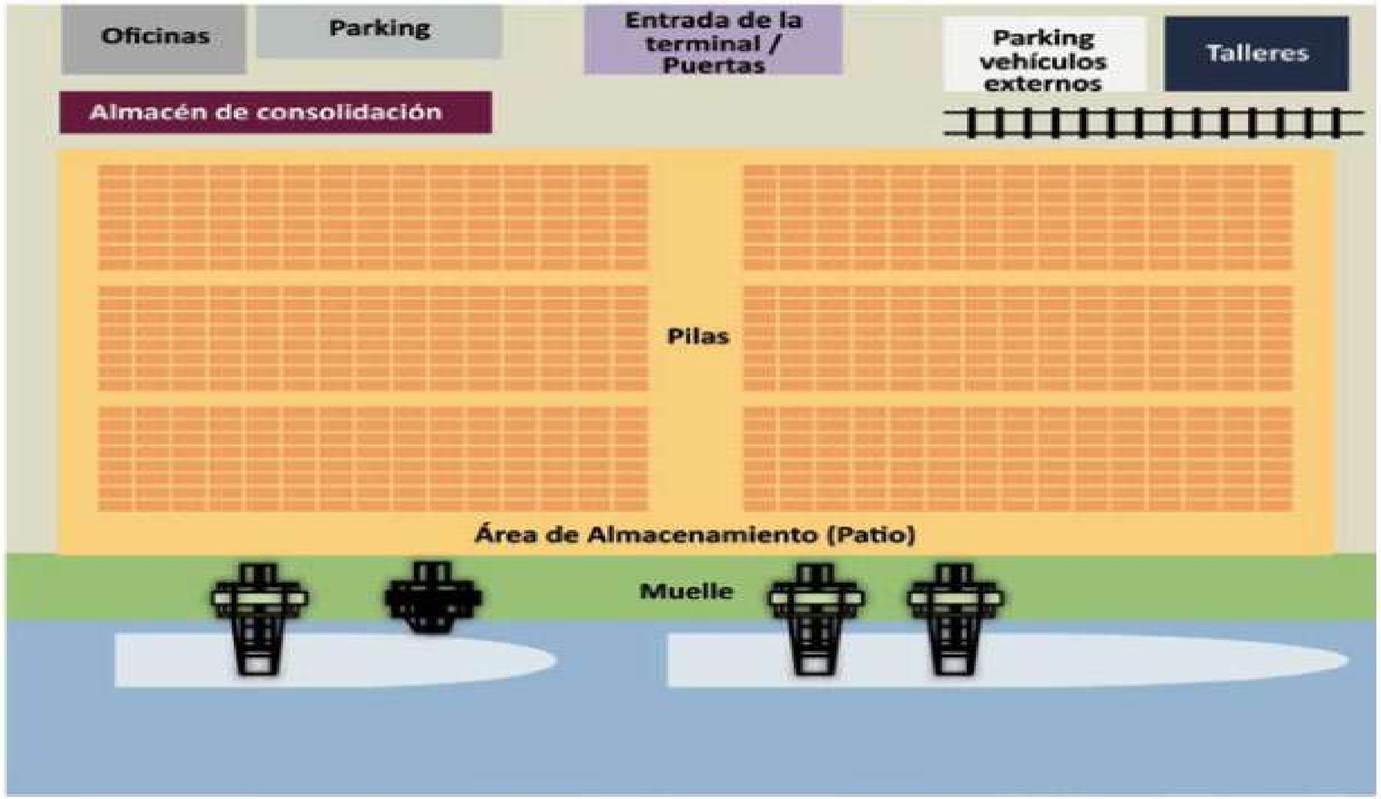


Figura 16. Ejemplo de disposición de una terminal de contenedores



THANK YOU

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

YEP MED COURSE

SANITARY CONTROL FACILITIES

BORDER CONTROL POST PORT OF VALENCIA

Pablo Cubillo Capuz
Head of BCP

BORDER SANITARY CONTROL FACILITIES
BORDER CONTROL POST (BCP)

PORT OF VALENCIA

BORDER INSPECTION SERVICES

SANIDAD EXTERIOR

- **Ministerio de Sanidad / D.G. Salud Pública**
- **VET - Human consumption products**
- **MEDICAL AREA - Biological Samples / Ships / International Vaccines / Sanitary Mortuary Policy**
- **PHARMACY - Medicines / Sanitary Products / Cosmetics**
- **Almost 9,000 containers inspected in 2020**
- **TRACES – SISAEX**
- **Human Resources:**

SANIDAD EXTERIOR	
PUESTO DE TRABAJO	**Nº EFECTIVOS**
COORDINADOR	1
JEFES DE SERVICIO (N26)(VETERINARIOS)	18
TÉCNICOS DE INSPECCIÓN (N20)	8
ADMINISTRACIÓN	4 (2)

BORDER INSPECTION SERVICES

SANIDAD ANIMAL

- **Ministerio de Agricultura / Sd.G. Acuerdos Sanitarios y Protección en Frontera**
- **IMPORT - Feed / Animal Medicines / Animal By-products**
- **EXPORT - Food (animal origin)**
- **Almost 1,500 containers inspected in 2020**
- **TRACES – CEXGAN**
- **Human Resources:**

SANIDAD ANIMAL	
PUESTO DE TRABAJO	**Nº EFECTIVOS**
COORDINADOR REGIONAL	1
INSPECTORES (N26)(VETERINARIOS)	7
ADMINISTRACIÓN	2

BORDER INSPECTION SERVICES

SANIDAD VEGETAL

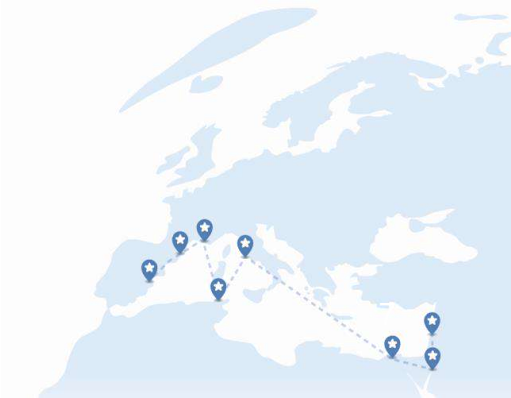
- **Ministerio de Agricultura / Sd.G. Sanidad e Higiene Vegetal y Forestal**
- **IMPORT - Food (Vegetal) / Plants / Plantation material / Wood**
- **EXPORT - Phytosanitary certificates**
- **Over 2300 containers inspected in 2020**
- **TRACES – CEXVEG**
- **Human Resources:**

SANIDAD VEGETAL	
PUESTO DE TRABAJO	**Nº EFECTIVOS**
COORDINADOR REGIONAL	1
INSPECTORES (N26)(INGENIEROS AGRÓNOMOS - AGRÍCOLAS)	8
ADMINISTRACIÓN	3

BORDER INSPECTION SERVICES

SOIVRE

- Servicio Oficial de Inspección, Vigilancia y Regulación de las Exportaciones
- Ministerio de Industria, Comercio y Turismo
- IMPORT / EXPORT
- Food commercial quality standards
- ECO products (COI)
- Industrial safety - Electrical equipment / RoHS / IPE / Wood / Textile…
- CITES: Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora
- Almost 6,000 containers inspeted in 2020



PORT OF VALENCIA – BORDER CONTROL POST

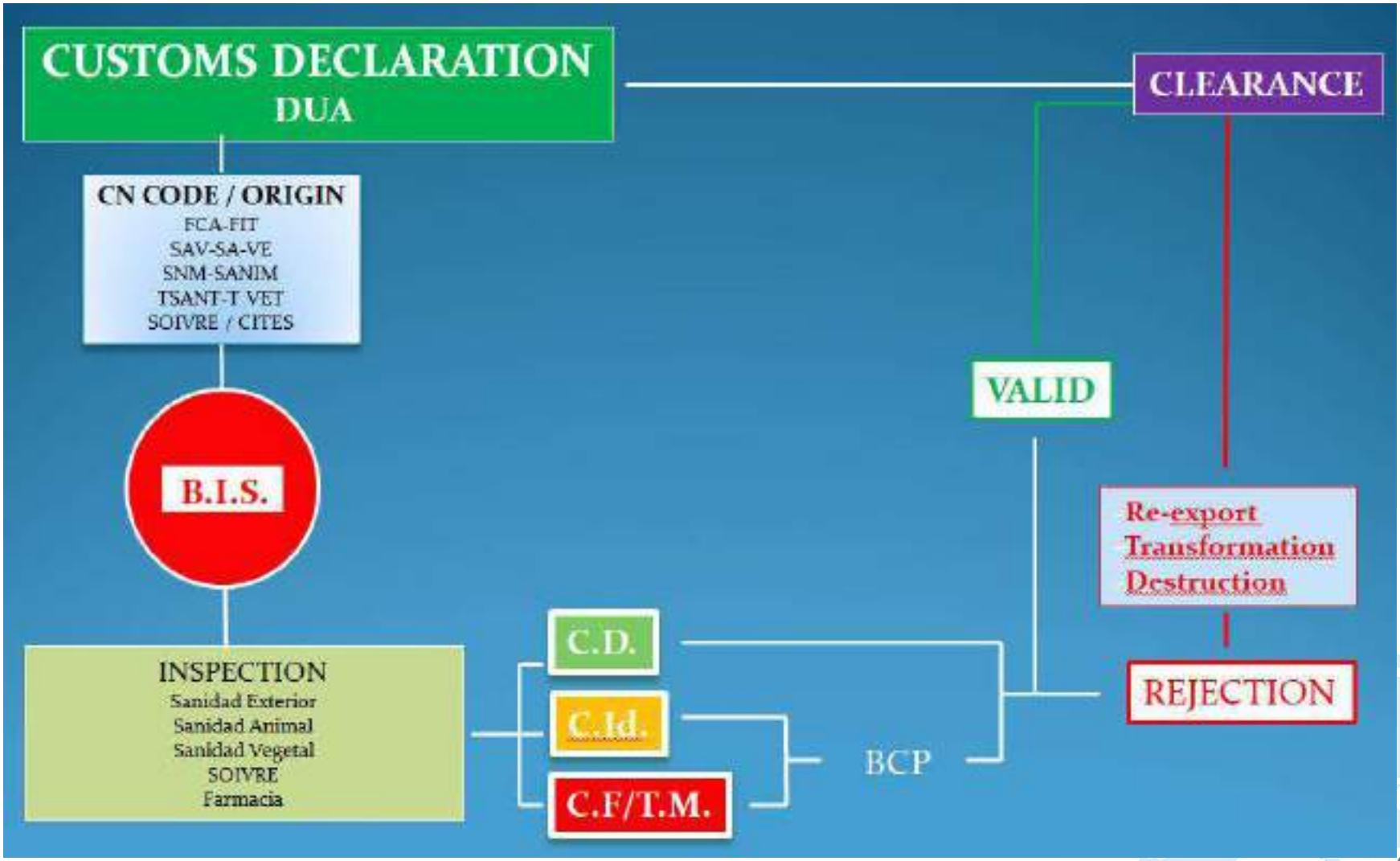
BORDER CONTROL POST

BCP FACILITIES - OUTSIDE

BCP FACILITIES - INSIDE

BCP FACILITIES - INSIDE

CUSTOMS CLEARANCE PROCESS



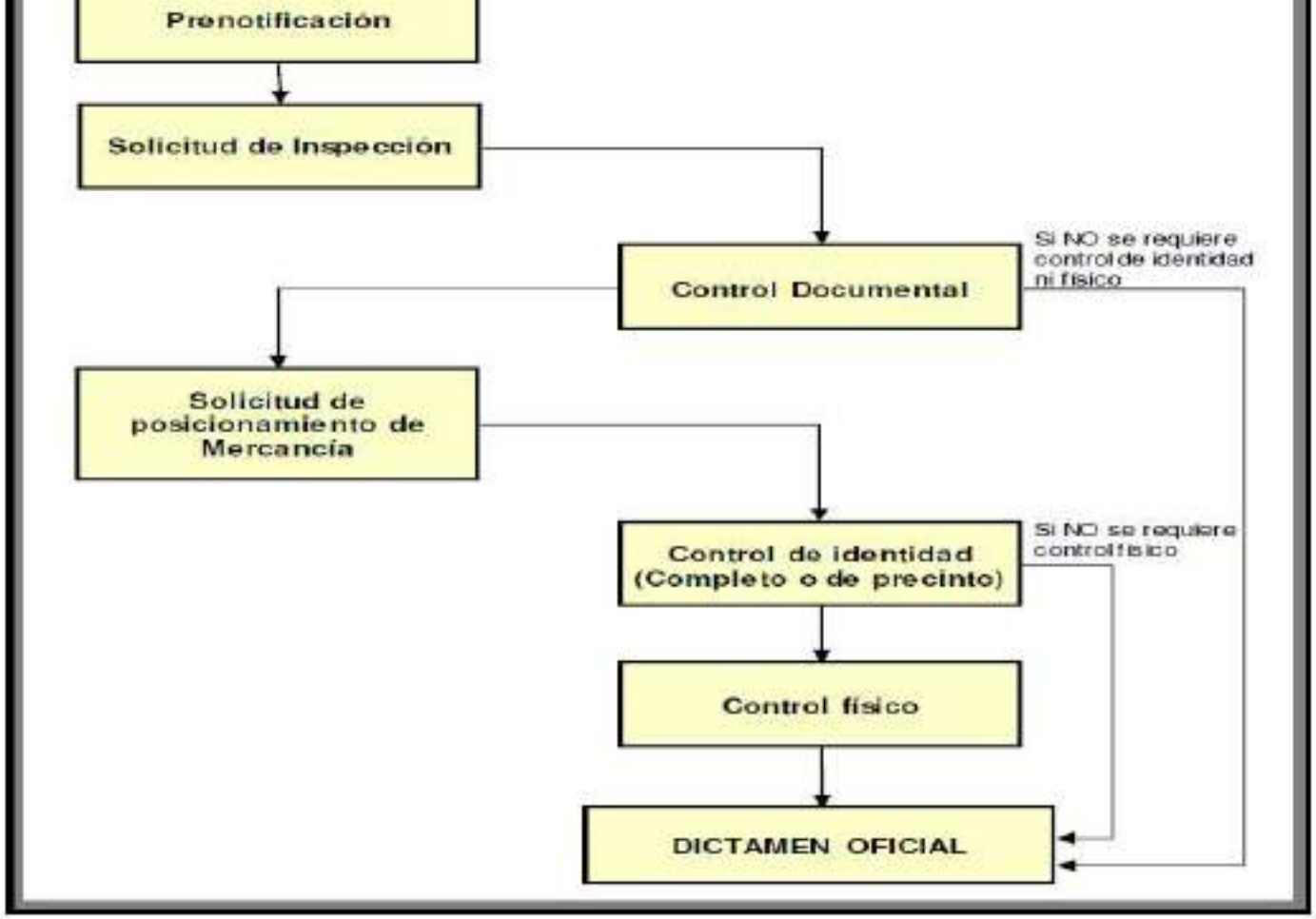
CUSTOMS CLEARANCE PROCESS

CN CODE EXAMPLE - PEANUTS

Medidas asociadas a una nomenclatura

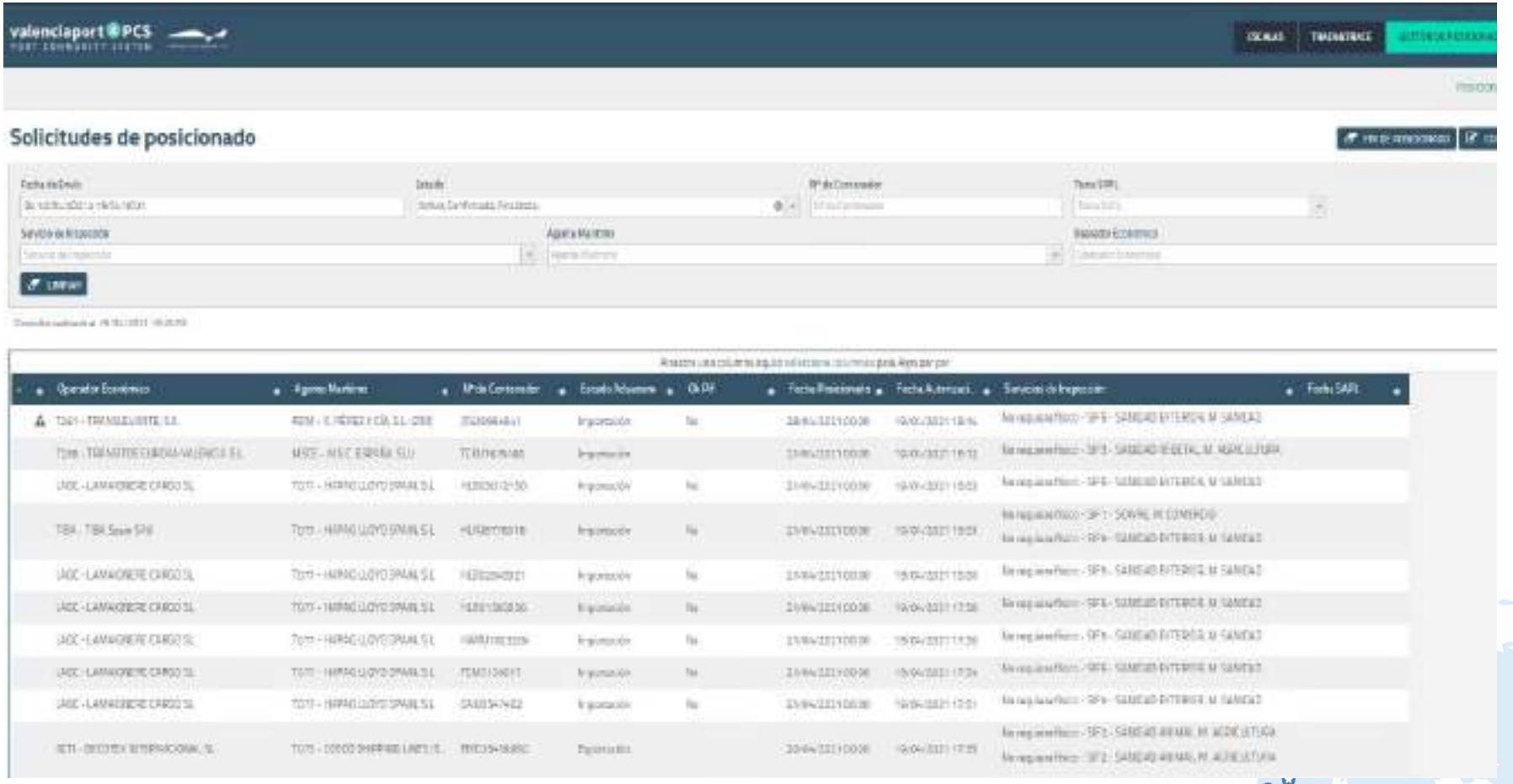
Medida	Información
103-APPL A GEO: TODOS ERGA OMNES Reglamento: 4R9431150	Derecho terceros paises **Derechos:** 5%
475-LPR A GEO: CN China Reglamento: 4R2606250	Restricción del despacho a libre práctica **Condiciones:** **B001** Presentación de un certificado/licencia/documento C678 — Importación/exportación autorizada después de control **B010** Presentación de un certificado/licencia/documento Y978 — Importación/exportación autorizada después de control **B090** Presentación de un certificado/licencia/documento — Importación/ exportación no autorizada después de control **E001** La cantidad declarada, o el precio por unidad declarada en su caso, es igual o inferior al valor máximo especificado, o es requerida la presentación del documento C678 — Importación/exportación autorizada después de control **E010** La cantidad declarada, o el precio por unidad declarada en su caso, es igual o inferior al valor máximo especificado, o es requerida la presentación del documento **30,000 KN** — Importación/exportación autorizada después de control **E090** La cantidad declarada, o el precio por unidad declarada en su caso, es igual o inferior al valor máximo especificado, o es requerida la presentación del documento — Importación/ exportación no autorizada después de control Indicaciones especiales/Documentos presentados/Certificados y autorizaciones **C678** Documento Sanitario Común de Entrada para piensos y alimentos de origen no animal (DSCE-D) [conforme a lo establecido en el anexo II, parte 2, sección D, del Reglamento 2019/1715 de la Comisión (DO L 261)]. **Y978** Exención en virtud del artículo 1, apartado 3 del Reglamento (UE) 2019/1793
FCA-FIT-C A GEO: TODOS ERGA OMNES Reglamento: 1C8707980	Inspección FITOSANITARIA importación a introducción en CANARIAS
IVA-IVA A GEO: TODOS ERGA OMNES Reglamento: 1E9600010	Impuesto del Valor Añadido **Derechos:** 10,000%
SAV-SA-VE A GEO: TODOS ERGA OMNES Reglamento: 1O9426390	Control Sanitario o Veterinario. Relacion de partidas que pueden llevar control sanitario o control veterinario. **Exclusiones:** Noruega (NO), Andorra (AD), San Marino (SM), Suiza (CH), Liechtenstein (LI), Feroe (Islas) (FO), Islandia (IS)
SNM-SANIM A GEO: TODOS ERGA OMNES Reglamento: 1O9426390	Control sanitario de productos a la importación **Exclusiones:** Noruega (NO), San Marino (SM), Andorra (AD), Feroe (Islas) (FO), Suiza (CH), Liechtenstein (LI), Islandia (IS)
TST-TSANT A GEO: CN China Reglamento: 1R0911529	Tránsito, control Sanitario de productos a la introducción
TVE-T-VET A GEO: TT02 Grupo creado para tránsito con todos los paises del mundo Reglamento: 1L0300080	Tránsito, control veterinario

BCP INSPECTION PROCESS



BCP INSPECTION PROCESS

Software



BCP INSPECTION PROCESS

Software

ENI CBCMED Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

IDLOGISTICS

PIF - Puerto de Valencia

web cita previa | Salir

ADMINISTRADOR CITAS - pablo.cubillo@correo.gob.es

Lista de citas Totales: PENDIENTE: 9 CITA: 0 RECEPCIONADA: 8 POSICIONAR: 0 MUELLE: 4 REVISADA: 101 CANCELADA: 21 Citas 109 - 126 de 126

Nueva cita

Fecha desde: 19-04-2021 (dddmmaa) Hasta: 19-04-2021 (dddmmaa) Estado: Todos Inspector: Todos Zona: Todos

Contenedor: Solicitante: Todos Organismo: Todos Documento: Todos Buscar

	Estado	M	Fecha	H. llegada	Contenedor	Solicitante	Bultos	Kilos	Organismo	Documento	Inspector	Tipo mercancía	TM	COM	S.E.	Destino
	REVISADA	10	19-04-2021	11:33	MSDU1206513	SAVINO DEL BENE, S.I	2	5304	SANIDAD VEGETAL	CEXVEG 1006086		MAQUINARIA AGRIC				PILA
	REVISADA	11	19-04-2021	12:14	ARKU4313200	NOATUM LOGISTICS S	58	20300	SANIDAD VEGETAL	CEXVEG 0005855		PALLETS DE MADER				PILA
	MUELLE	18	19-04-2021	12:21	TRKU4039966	RAMINATRANS S.L	2820	10998	SANIDAD EXTERIOR	CHED-D 0056244		PASAS	X		Ok	PILA
	MUELLE	20	19-04-2021	12:34	ICUU9608347	RAMINATRANS S.L	20	20400	SANIDAD EXTERIOR	CHED-D 0056640		pistachos	X		Ok	PILA
	REVISADA	15	19-04-2021	12:36	TRHU1782475	AROLA ADUANAS Y CI	860	21500	SANIDAD EXTERIOR	CHED-D 0064895		SEMILLAS DE MOSTA			Ok	PILA
	REVISADA	14	19-04-2021	12:56	YMLU5449180	KUEHNE + NAGEL, SA	2304	8986	BOIVRE	BOIVRE 0897349		SETAS				PILA
	MUELLE	10	19-04-2021	12:59	UETU5723956	DATISA, S.L	28	22100	SANIDAD EXTERIOR	CHED-D 0065458		ALMENDRAS	X		Ok	PILA
	REVISADA	16	19-04-2021	13:03	CMAU1596645	SECONAD, S.L	1362	21584	SANIDAD VEGETAL	CHED-PP 0006296		azulejos				PILA
	REVISADA	11	19-04-2021	13:10	XA454GR	AROLA ADUANAS Y CI	1	3430	SANIDAD EXTERIOR	CHED-D 0057473		ACEITE			Ok	PILA
	REVISADA	13	19-04-2021	13:36	TCNU2777069	TRANSLEVANTE, S.A.	1170	16380	SANIDAD EXTERIOR	CHED-D 0048896		CEBOLLA SECA	X		Ok	PILA
	REVISADA	12	19-04-2021	13:48	XA377DW	AROLA ADUANAS Y CI	1	29600	SANIDAD EXTERIOR	CHED-D 0057603		ACEITE DE OLIVA LA				PILA
	CANCELADA		19-04-2021		MRKU7081142	RAMINATRANS S.L	1600	16800	SANIDAD EXTERIOR	CHED-D 0064792		FRUTA DESHIDRATA			Ok	PILA
	CANCELADA		19-04-2021		FCIU9923436	TIBA INTERNACIONAL	240	7350	ADUANAS	DUA 0130728		tela sin tejer				PILA
	CANCELADA		19-04-2021		TRKU403996	RAMINATRANS S.L	2820	10998	SANIDAD EXTERIOR	CHED-D 0056244		PASAS	X		Ok	PILA
	CANCELADA		19-04-2021		BHCU4959424	ECS360 S.L.	800	20090	SANIDAD EXTERIOR	CHED-D 0058042		NUCES CON CASCA			Ok	PILA
	CANCELADA		19-04-2021		MSKU2900500	RAMINATRANS S.L	24	24800	SANIDAD VEGETAL	CEXVEG 0006257		palets				PILA
	CANCELADA		19-04-2021		XINU1179087	DATISA, S.L	80	19200	SANIDAD EXTERIOR	CHED-D 0058450		PURE DE BANANA O				PILA
	CANCELADA		19-04-2021		CLXU4504162	W.E.C. LINES ESPAÑA	642	15000	SANIDAD VEGETAL	CEXVEG 3162020		pallets				PILA

Primera Anterior Página 7

INSPECTION PROCESS

CHECKS REQUIRED

DOCUMENTARY CHECKS

100% Consignments
Commercial documents: Invoice + Packing list
Shipping documents: Bill of Lading B/L + Container tracking
Official certificates, RGSA, Tax
Additional documents: ingredients, additives, GMO, fishing documents…

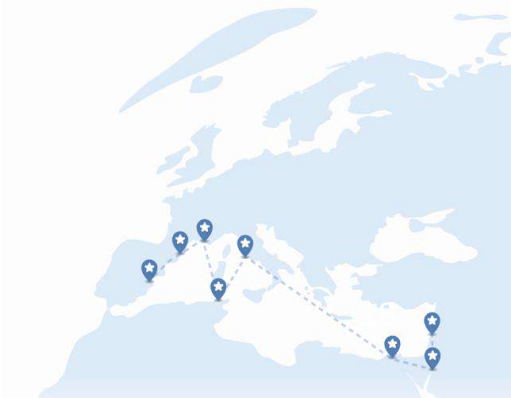
IDENTITY CHECKS

Frequencies: risk evaluation (product/origin, previous rejection, etc.)
Documents = Products

PHYSICAL CHECKS

Temperature – labelling – means of transport
Organoleptic controls
Sampling – Laboratory Tests (regulatory / random):

1. Initial sample
2. Contradictory sample
3. Diriment sample



INSPECTION PROCESS

RISK / FREQUENCY EXAMPLE - PEANUTS

12024200 Cacahuetes (cacahuetes, maníes) sin tostar ni cocer de otro modo, incluso sin cáscara o quebrantados – Los demás: – – Sin cáscara, incluso quebrantados

CAPÍTULO 12: SEMILLAS Y FRUTOS OLEAGINOSOS; SEMILLAS Y FRUTOS DIVERSOS; PLANTAS INDUSTRIALES O MEDICINALES; PAJA Y FORRAJE — SANIM/SANITIN

TODOS 7.5% # Solicitudes: 3 # Inspecciones: 1 # Exentos: 2 Posicionado: ✓

BOLIVIA 50% # Solicitudes: 0 # Inspecciones: 0 Toma de muestras: ✓
Aflatoxinas — Cacahuetes (cacahuetes, maníes), sin cáscara — Reglamento (UE) nº 2019/1793 - Anexo I

MADAGASCAR 50% # Solicitudes: 0 # Inspecciones: 0 Toma de muestras: ✓
Aflatoxinas — Cacahuetes (cacahuetes, maníes), sin cáscara — Reglamento (UE) nº 2019/1793 - Anexo I

SENEGAL 50% # Solicitudes: 0 # Inspecciones: 0 Toma de muestras: ✓
Aflatoxinas — Cacahuetes (cacahuetes, maníes), sin cáscara — Reglamento (UE) nº 2019/1793 - Anexo I

ESTADOS UNIDOS 10% # Solicitudes: 28 # Inspecciones: 3 Toma de muestras: ✓
Aflatoxinas — Cacahuetes (cacahuetes, maníes), sin cáscara — Reglamento (UE) nº 2019/1793 - Anexo I

ARGENTINA 5% # Solicitudes: 191 # Inspecciones: 11 # Exentos: 2 Toma de muestras: ✓
Aflatoxinas — Cacahuetes (cacahuetes, maníes), sin cáscara — Reglamento (UE) nº 2019/1793 - Anexo II

BRASIL 10% # Solicitudes: 33 # Inspecciones: 4 # Exentos: 1 Toma de muestras: ✓
Aflatoxinas — Cacahuetes (cacahuetes, maníes), sin cáscara — Reglamento (UE) nº 2019/1793 - Anexo II

CHINA 20% # Solicitudes: 71 # Inspecciones: 16 # Exentos: 1 Toma de muestras: ✓
Aflatoxinas — Cacahuetes (cacahuetes, maníes), sin cáscara — Reglamento (UE) nº 2019/1793 - Anexo II

EGIPTO 20% # Solicitudes: 0 # Inspecciones: 0 Toma de muestras: ✓
Aflatoxinas — Cacahuetes (cacahuetes, maníes), sin cáscara — Reglamento (UE) nº 2019/1793 - Anexo II

GHANA 50% # Solicitudes: 0 # Inspecciones: 0 Toma de muestras: ✓
Aflatoxinas — Cacahuetes (cacahuetes, maníes), sin cáscara — Reglamento (UE) nº 2019/1793 - Anexo II

GAMBIA 50% # Solicitudes: 0 # Inspecciones: 0 Toma de muestras: ✓
Aflatoxinas — Cacahuetes (cacahuetes, maníes), sin cáscara — Reglamento (UE) nº 2019/1793 - Anexo II

INDIA 20% | 10% # Solicitudes: 0 # Inspecciones: 0 Toma de muestras: ✓
OXIDO DE ETILENO — AFLATOXINAS — Cacahuetes (cacahuetes, maníes), sin cáscara — R.A.2021-11UE, Reglamento (UE) nº 2019/1793 - Anexo II
TODOS LOS PROD.ALIMENTICIOS CAP. 07 A 21 EXCEPTO 16

SUDÁN 50% # Solicitudes: 0 # Inspecciones: 0 Toma de muestras: ✓
Aflatoxinas — Cacahuetes (cacahuetes, maníes), sin cáscara — Reglamento (UE) nº 2019/1793 - Anexo II

BCP PORT OF VALENCIA

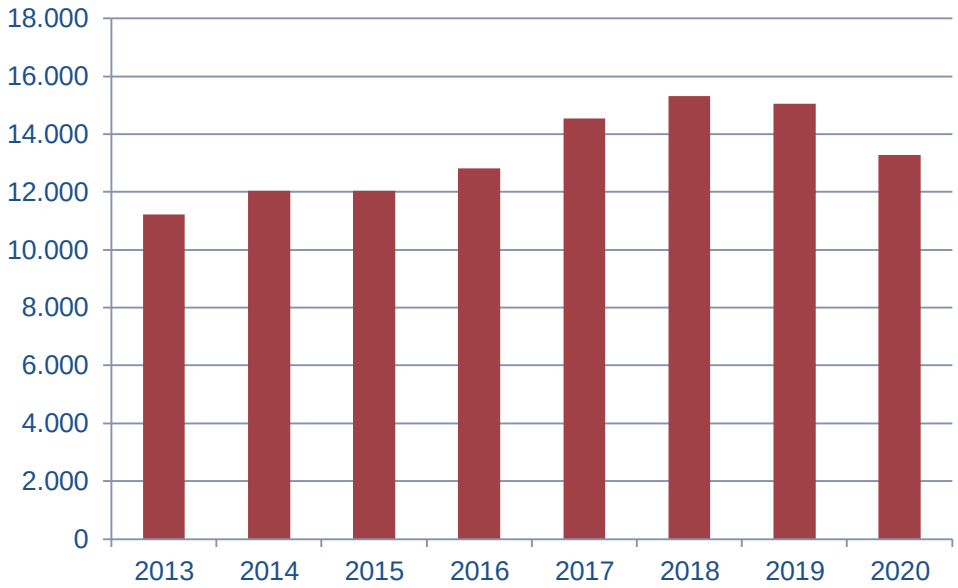
STATISTICS

	YEAR VARIATION BCP TRAFFIC			
2020	TOTAL CONTAINERS: 13.285			
2019	TOTAL CONTAINERS: 15.060			
VARIATION	↘ 11,79%			
	SANIDAD EXTERIOR	SANIDAD ANIMAL	SANIDAD VEGETAL	SOIVRE
2020	8978	1476	2309	5726
2019	9615	2348	2317	7375
VARIATION	↘ 6,6%	↘ 37,2%	↘ 0,3%	↘ 22,4%

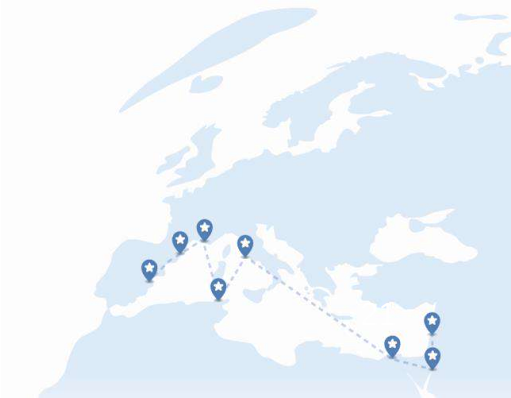
	CONTAINERS WITH UNLOADING AND SAMPLING			
	2020: 11,8% **2019**: 8,5%			
	1º QUARTER	2º QUARTER	3º QUARTER	4º QUARTER
2021	502			
2020	305	283	370	328
2019	453	427	342	342

BCP PORT OF VALENCIA

STATISTICS



CONTAINER TRAFFIC BCP		
YEAR	TOTAL	VARIATION
2020	13.285	↘ 11,79%
2019	15.060	↘ 1,63%
2018	15.311	↗ 5,34%
2017	14.535	↗ 13,47%
2016	12.809	↗ 6,44%
2015	12.034	↘ 0,15%
2014	12.052	↗ 7,32%
2013	11.229	0

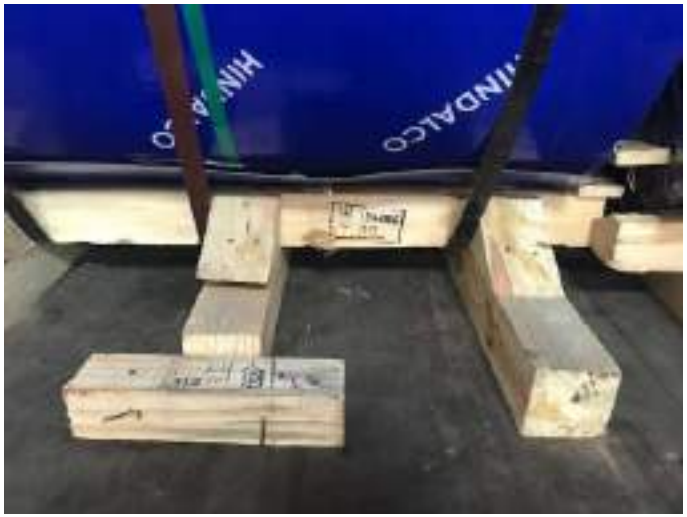


DAILY DUTIES AT THE BCP

DAILY DUTIES AT THE BCP

DAILY DUTIES AT THE BCP

DAILY DUTIES AT THE BCP



DAILY DUTIES AT THE BCP

DAILY DUTIES AT THE BCP

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

THANKS FOR YOUR ATTENTION

Pablo Cubillo Capuz

Escola Europea
Intermodal Transport
ESCOLAEUROPEA.EU

Chamber of Commerce Industry and Agriculture
Marseille Fos
Le port euroméditerranéen
MED ports ASSOCIATION
Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale
AQABA Development Corporation
شركة تطوير العقبة
Port de Barcelona
Consell Valencià de la Joventut
FUNDACIÓN VALENCIAPORT
ميناء دمياط
DAMIETTA PORT AUTHORITY
OMMP
Office de la Marine Marchande et des Ports

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

FUNDACIÓN VALENCIAPORT

MORE INFORMATION

Fundación Valenciaport
www.fundacion.Valenciaport.com
Phone: (+34) 96 393 9400
Email: info@fundacion.valenciaport.com

Escola Europea
Intermodal Transport
ESCOLAEUROPEA.EU

Chamber of Commerce Industry and Agriculture
Marseille Fos
Le port euroméditerranéen
MED ports ASSOCIATION
Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale
AQABA Development Corporation
شركة تطوير العقبة
Port de Barcelona
Consell Valencià de la Joventut
FUNDACIÓN VALENCIAPORT
ميناء دمياط
DAMIETTA PORT AUTHORITY
OMMP
Office de la Marine Marchande et des Ports

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

YEP MED COURSE

PORT- LOGISTICS COMMUNITY TRAINING

Didac Salzar
26th-30th April 2021
Valencia, Spain

The Single Market

European Union + EFTA countries

The "Four Freedoms" of the single market are:

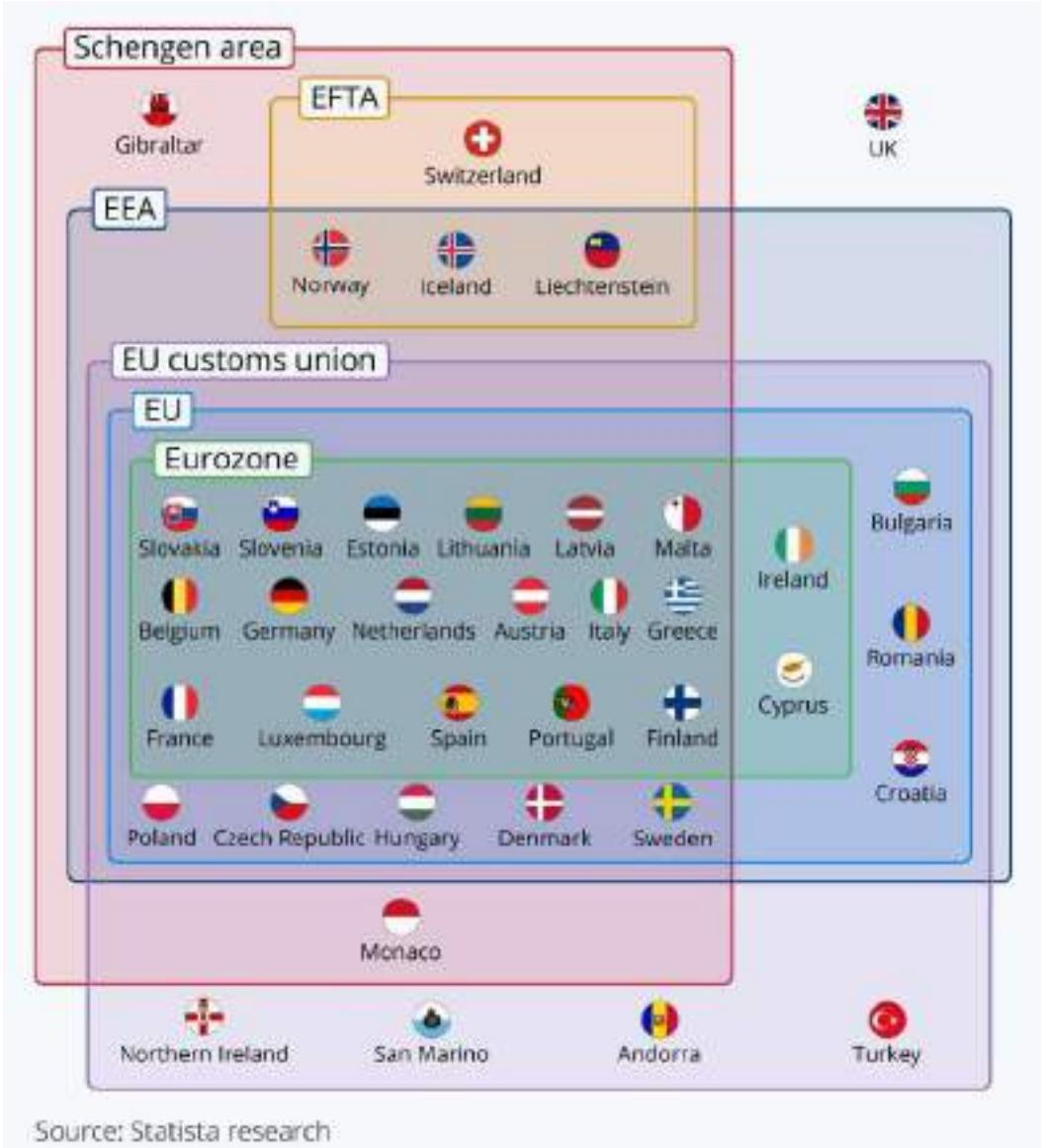
- Free movement of goods
- Free movement of capital
- Freedom to establish and provide services
- Free movement of persons

The Single Market

The YEP MED Project

Customs territory of the Union

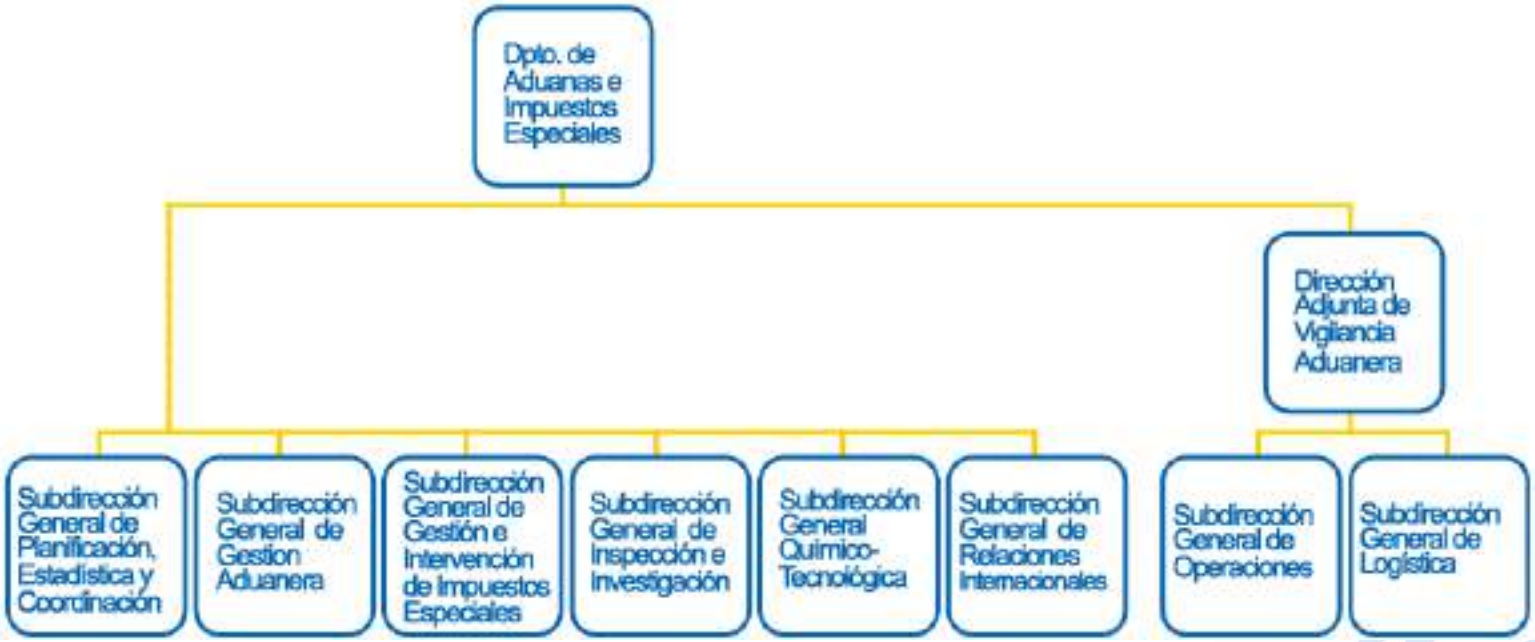
The YEP MED Project



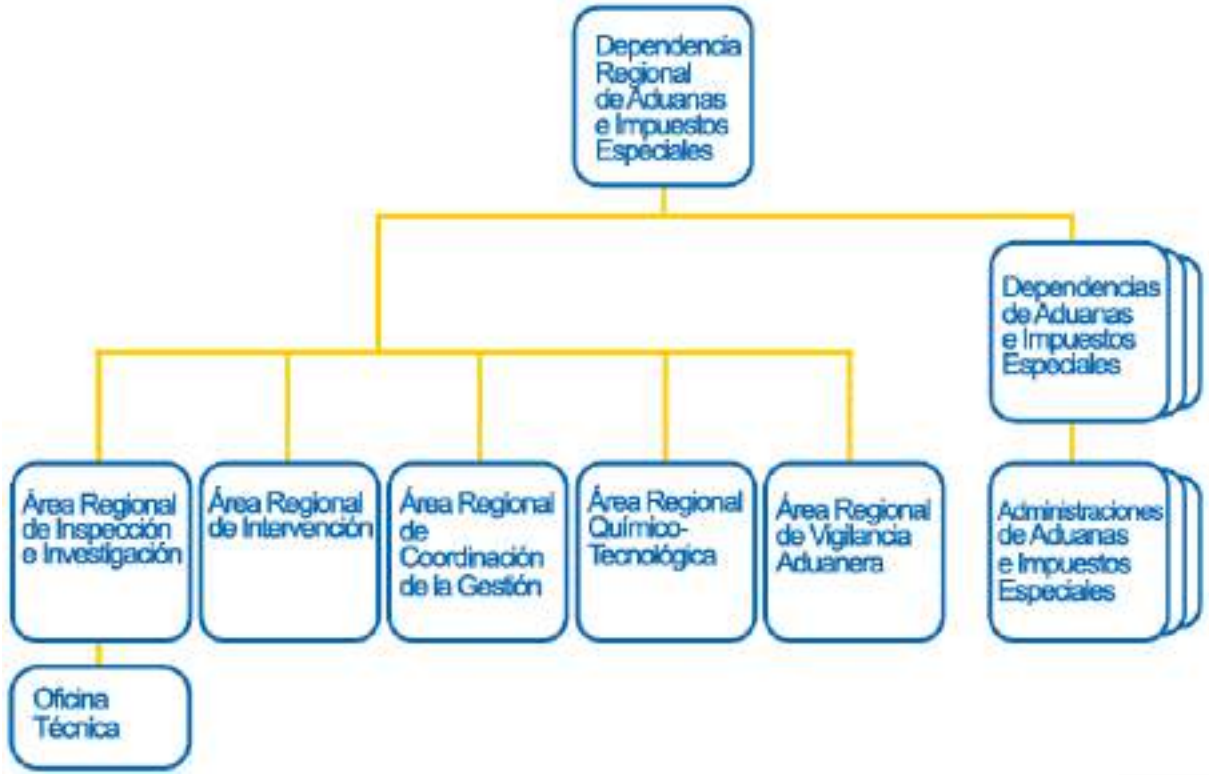
Mission of customs authorities

- protecting the financial interests of the Union and its Member States;
- protecting the Union from unfair and illegal trade while supporting legitimate business activity;
- ensuring the security and safety of the Union and its residents, and the protection of the environment, where appropriate in close cooperation with other authorities;
- maintaining a proper balance between customs controls and facilitation of legitimate trade.

Customs within the AEAT



Customs within the AEAT



Introduction of goods

- Entry summary declaration
- Arrival of goods
- Placing goods under a customs procedure
    - Different types of customs declarations
- Verification and release of goods

ENS → DSDT → DUA

The YEP MED Project

ENI CBCMED Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

COMUNIDAD EUROPEA VLCMI - DI2100301 3 - VLCMI2100712

A. ADUANA DE DESTINO: 21ES0046113 055002 0

1 DECLARACIÓN: IM A

2 Formulario: 1 2

4 Lista de carga:

6 Partidas: 2

8 Total bultos: 175

7 Número de referencia: DI2100301 3

8 Exportador / Exporter N.º

[redacted]
[redacted] BAGRU EXTENSION, BAGRU DIST.
JAIPUR
INDIA

8 Destinatario N.º [redacted]

[redacted]
[redacted]
[redacted] L°
VALENCIA ESPAÑA

9 Responsable financiero N.º

10 País 1er

11 País transito / destino

12 Elementos de valor

13 A.A.C.

14 Declarante / Representante N.º [redacted] [3]

[redacted] S.A.U.
CALLE [redacted]

15 País de expedición / exportación: INDIA

16 Cód. P. exped. export.: IN

17 Cód. país de destino: ES 40

18 País de origen: INDIA

19 País de destino: ESPAÑA

Ejemplar para el destinatario

20 Identidad y nacionalidad medio transporte a la llegada: BUQUE XIN YAN TIAN

21 Cir: 1

22 Condiciones de entrega: FOB MUNDRA

23 Identidad y nacionalidad medio transporte activo en frontera: CN

24 Divisa e importe total factura: USD 24.176,00

25 Tipo cambio: 1,20600

26 Naturaleza: 1 1

25 Modo transporte: 1 marítimo

26 Modo transporte activo:

27 Lugar de descarga:

28 Datos financieros y bancarios:

29 Aduana de entrada: -

30 Localización de las mercancías: 4811 VLC002

31 Bultos y descripción de las mercancías: Marcas y numeración - N.º contenedores - Número y clase
26 / PACKAGE/S / 76,0000 KG / IN347310830 /
CBHU9180121
ASIENTOS

32 Partida: 1

33 Código de las mercancías: 94017900 00

34 Cód. país de origen: IN

35 Masa bruta (kg): 76,000

36 Preferencia: 100

The YEP MED Project

ENI CBCMED Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

8 | 4611 | VLC002

31 Bultos y descripción de las mercancías

Marcas y numeración - N.º contenedor(es) - Número y clase

20 / PACKAGE/S / 78.0000 KG / IN347616630 /
CBHU9180121
ASIENTOS

32 Partida: 1 U.º

33 Código de las mercancías: 94017900 | 00

34 Cód. país de origen: IN

35 Masa bruta (kg): 78,000

36 Preferencia: 100

37 REGIMEN: 40.00

38 Masa neta (kg): 66,000

39 Contingente

40 Documento de cargo/Documento precedente: X/4611/1/501032/06018

41 Unidades suplementarias: 0,00

42 Precio del artículo: 1.755,00

43 Cód. M.F.

44 Indicaciones especiales/ Documentos presentados/ Certificados y autorizaciones

N380 INSI20/172 28/01/2021
N271 INSI20/172 28/01/2021
Y025 ESAEOF15000036EY 08/03/2016
1310 ESI4002143102101 10/03/2021
N705 IN347616630 10/03/2021
N904 E 10/03/2021
7002 17.42 10/03/2021

VA: 1.486,88 DA: 0,00 OT: 17.42 Base IVA: 1.504,30

Cód. I.E.

45 Ajuste: 31,66

46 Valor estadístico: 1.486,88

47 Cálculo de los tributos

Clase	Base imponible	Tipo	Importe	MF
A00	1.486,88	0,00 %	0,00	R
B00	1.504,30	21,00 %	315,90	R
		Total	315,90	R

48 Aplazamiento de pago

49 Identificación depósito

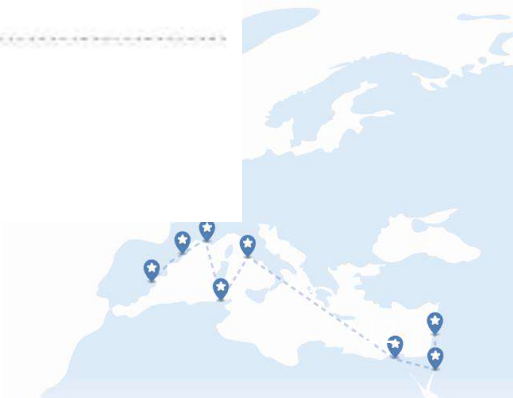
B DATOS CONTABLES

50 Obligado principal N.º Firma

C ADUANA DE PARTIDA

51 Actuaciones de pago

Representado por
Lugar y fecha



The YEP MED Project

Exit of goods

- Formalities prior to the exit of goods

  Lodging a pre-departure declaration
  - customs declaration
  - re-export declaration
  - exit summary declaration

  Re-export notification

- Formalities on exit of goods

Customs procedures

Release for free circulation

Export

Special procedures

- transit, external and internal transit
- storage, customs warehousing and free zones
- specific use, temporary admission and end-use
- processing, inward and outward processing

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

FUNDACIÓN VALENCIAPORT

MORE INFORMATION

Fundación Valenciaport
www.fundacion.Valenciaport.com
Phone: (+34) 96 393 9400
Email: info@fundacion.valenciaport.com

Escola Europea
Intermodal Transport
ESCOLAEUROPEA.EU

Chamber of Commerce Industry and Agriculture
Marseille Fos
Le port euroméditerranéen
MED ports ASSOCIATION
Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale
AQABA Development Corporation
شركة تطوير العقبة
Port de Barcelona
Consell Valencià de la Joventut
FUNDACIÓN VALENCIAPORT
ميناء دمياط
DAMIETTA PORT AUTHORITY
OMMP
Office de la Marine Marchande et des Ports

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

YEP MED COURSE

CUSTOM BROKER ASSOCIATION

26th-30th April 2021
Valencia, Spain

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

CBP

COLEGIO OFICIAL DE AGENTES Y COMISIONISTAS DE ADUANAS DE VALENCIA

CARNET DE IDENTIDAD

EXPEDIDO A FAVOR DE

D. Enrique Soriano Fernel

como dependiente autorizado para tramitar los documentos de Aduana referentes a su principal el Agente Colegiado de Aduanas D [redacted]

EL SECRETARIO,

EL PRESIDENTE,

Jacinto Martí

Tarjeta de identidad núm. 126

Indice derecho

Nombre Enrique

Apellidos Poriano Jeruel.

Nacido el de 37 años de

En Valencia.

Hijo de y de

Profesión Apoderado.

Domicilio Consulado del Mar, 3

(Firma del interesado)

Por parte de esta Dependencia no hay inconveniente para que el titular de este documento por prestar servicio en la Casa [redacted] pueda circular por el recinto de este Puerto y subir a los buques mercantes en el desempeño de su profesión.

Valencia, 24 de Noviembre de 1945

El Jefe del Puesto

El titular esta autorizado para atravesar los tinglados de la zona acotada.

Esta autorización no tendrá validez si no lleva el V.º B.º del Sr. Comandante de Marina.

Núm. 52

Fotografía

DIRECCIÓN GENERAL DE SEGURIDAD

FRONTERAS, PUERTOS Y AERÓDROMOS

PASE DE CIRCULACION POR EL PUERTO

D. [illegible] SORIANO TERUEL.-Apoderado de la Agencia de Aduanas [redacted]

queda autorizado para circular por el recinto Puerto, según las instrucciones que al dorso se determinan.

Valencia 18 de Junio de 1949

El Jefe del Puesto Marítimo,

V.º B.º
El Director de la J. O. P.,

Valedero por un año.

COLEGIO OFICIAL DE AGENTES
Y COMISIONISTAS DE ADUANAS
DE VALENCIA

MEMORIA

DE LOS

TRABAJOS REALIZADOS
DURANTE EL AÑO 1923

MSA

COME IN!
WE'RE OPEN

Paris
Barcelona
Mediterranean
TUNISIA
Tripoli

APL
SITC
APL

MAX.GROSS 34,000 KGS
74,960 LBS
TARE 4,640 KGS
10,230 LBS
NET 29,360 KGS
64,730 LBS
CU.CAP. 67.3 CU.M.
2,37 CU.FT.

ES-41-0043

IFCSM – VALENCIA PUERTO
ANALISIS INICIAL
IFCSM – VALENCIA PUERTO
IFCSM – VALENCIA PUERTO

DELEGACIÓN
DEL GOBIERNO
VALENCIA
MUELLE
11

25,5kg

CIZALLAS
MUELLE
3
GUARDIA
CIVIL

EXERCISE OF THE PROFESSION

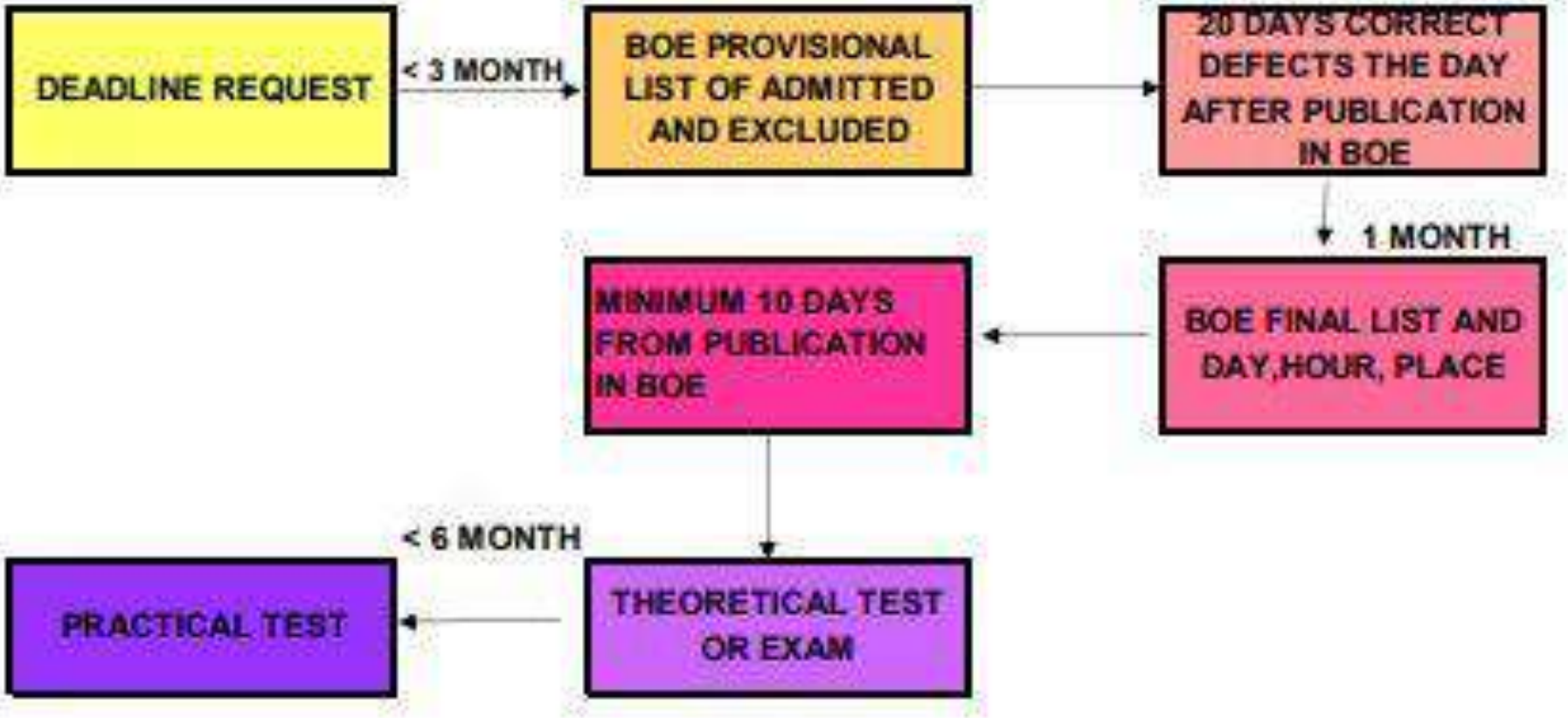
AEO

Charles
SONY

Debts types	Customs debt	VAT & Excise Duties
Customer	Debtor	Debtor
Direct representation	x	Subsidiary
Indirect representation	Joint debt	Joint debt

PRINCIPADO DE ASTURIAS
CANTABRIA
PAÍS VASCO/ EUSKADI
F R A N C I A
ANDORRA
GALICIA
CDAD. FORAL DE NAVARRA
LA RIOJA
CATALUÑA / CATALUNYA
CASTILLA Y LEÓN
ARAGÓN
COMUNIDAD DE MADRID
CASTILLA-LA MANCHA
EXTREMADURA
COMUNITAT VALENCIANA
ILLES BALEARS
REGIÓN DE MURCIA
ANDALUCÍA
P O R T U G A L
M A R M E D I T E R R Á N E O
M A R
A R G E L I A
M A R R U E C O S
CANARIAS
200
300 km

Tax
time!


DEADLINE REQUEST
< 3 MONTH
BOE PROVISIONAL LIST OF ADMITTED AND EXCLUDED
20 DAYS CORRECT DEFECTS THE DAY AFTER PUBLICATION IN BOE
1 MONTH
BOE FINAL LIST AND DAY,HOUR, PLACE
MINIMUM 10 DAYS FROM PUBLICATION IN BOE
< 6 MONTH
THEORETICAL TEST OR EXAM
PRACTICAL TEST

THANK
YOU

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

FUNDACIÓN VALENCIAPORT

MORE INFORMATION

Fundación Valenciaport
www.fundacion.Valenciaport.com
Phone: (+34) 96 393 9400
Email: formacion@fundacion.valenciaport.com

Escola Europea
Intermodal Transport
ESCOLAEUROPEA.EU

Chamber of Commerce Industry and Agriculture
Marseille Fos
Le port euroméditerranéen
MED ports ASSOCIATION
Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale
AQABA Development Corporation
شركة تطوير العقبة
Port de Barcelona
Consell Valencià de la Joventut
FUNDACIÓN VALENCIAPORT
ميناء دمياط
DAMIETTA PORT AUTHORITY
OMMP
Office de la Marine Marchande et des Ports

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

Agustin Iglesias
CEO
VitransGroup

YEP MED COURSE

PORT- LOGISTICS COMMUNITY TRAINING

26th-30th April 2021
Valencia, Spain

"The Freight Forwarder"

XXI CENTURY... KEEP THE INTERNATIONAL COMMERCE THI
THAN PAST CENTURY?

What point has largely revolutionized the traditional trading sys

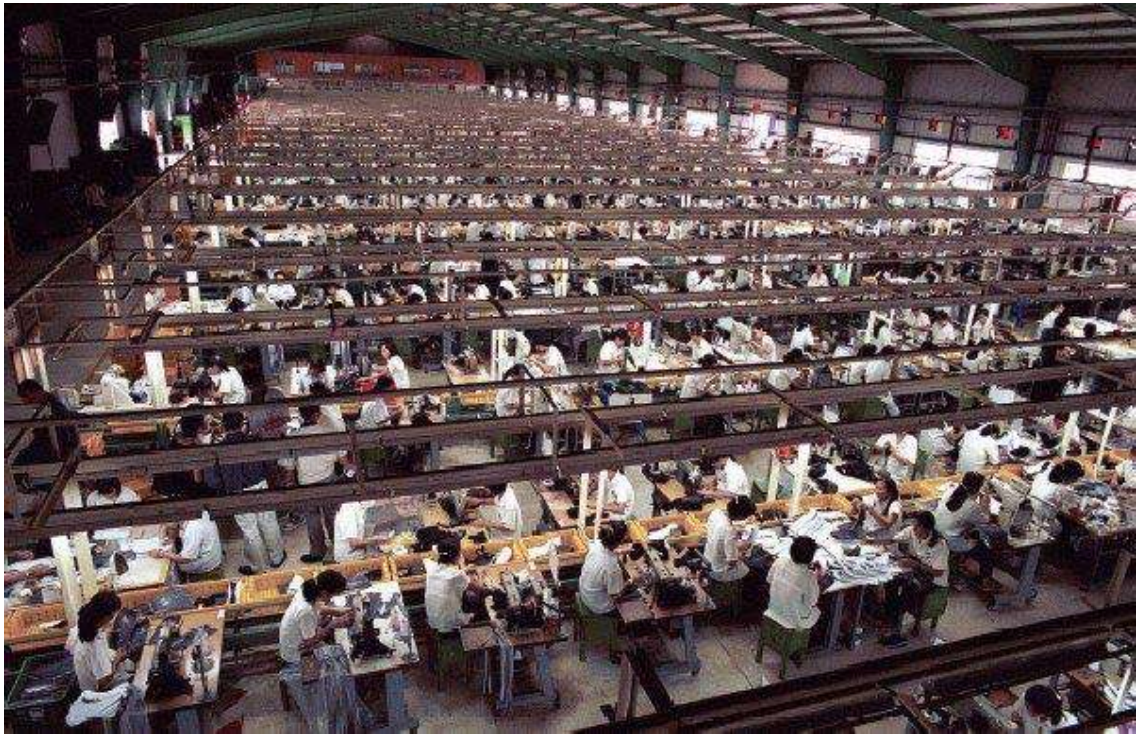
SUPPLY CHAIN....

International Negotiation

"The one that sells the most is not the best, if not the one that buys the best."

KEY: BUY OR SELL??

WHERE START THE LOGISTIC?



ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

WHERE FISINH THE LOGISTIC??

ese O ese

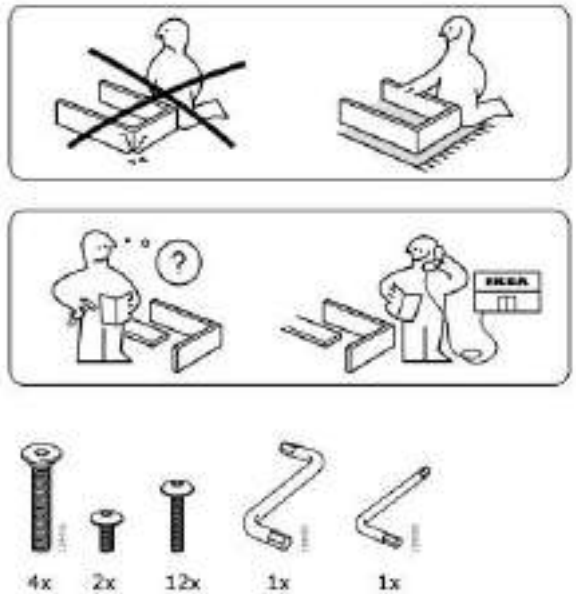
flying tiger
flying tiger

- IT´S POSSIBLE THINK IN BUY OR SELL WITHOUT THINKING IN HOW WILL BE DELIVERED?

- **IT´S EASY THE COORDINATION?**

Does logistics affect the cost of the product?

Do you believe that some company with exceptional products and exceptional prices has succeeded basing its business on logistic


IKEA
4x
2x
12x
1x
1x

Green Friday y la lucha contra el cambio climático. Nuestra mejor oferta
Selecciona cita previa tras realizar la tasación online, así podrás traer tus muebles sin esperas.
#Greenfriday
GLADOM
6,50€

SHOP
SHOP THE LOOK

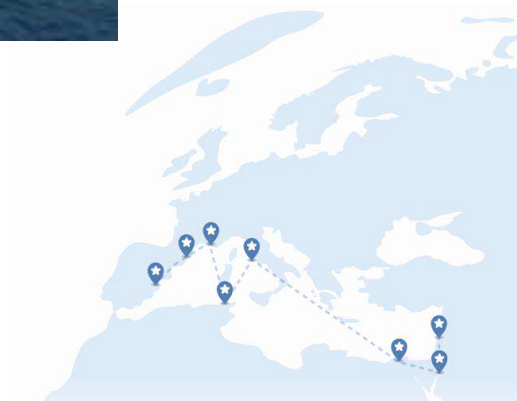
The reason

WHY IN BOX?

Marie Kondo

Before VS After

EL EFECTO



After this revolution ... should we take into account what hap outside our country?
It is important to know what happens outside of Instagram, Facebook and especially outside of our WhatsApp groups?

Facebook
Snapchat
Instagram
Twitter
Chrome
Gmail
Spotify
Messenger

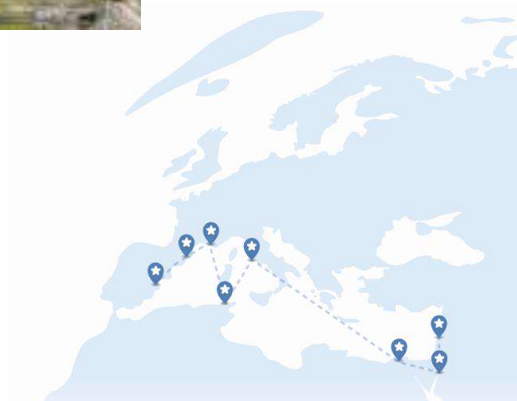
Cierres y vacaciones

Áreas de conflicto

Accidentes imprevisibles

BEIRUT (LIBANO)

Obstáculos por el camino...



FUNDACIÓN VALENCIAPORT

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

CMA CGM

SeaNews Turkey

EVERGREEN

Chance? Consumption change? Problem caused?

Thousands of common product factories have switched to medical device production. Running out of other needs.

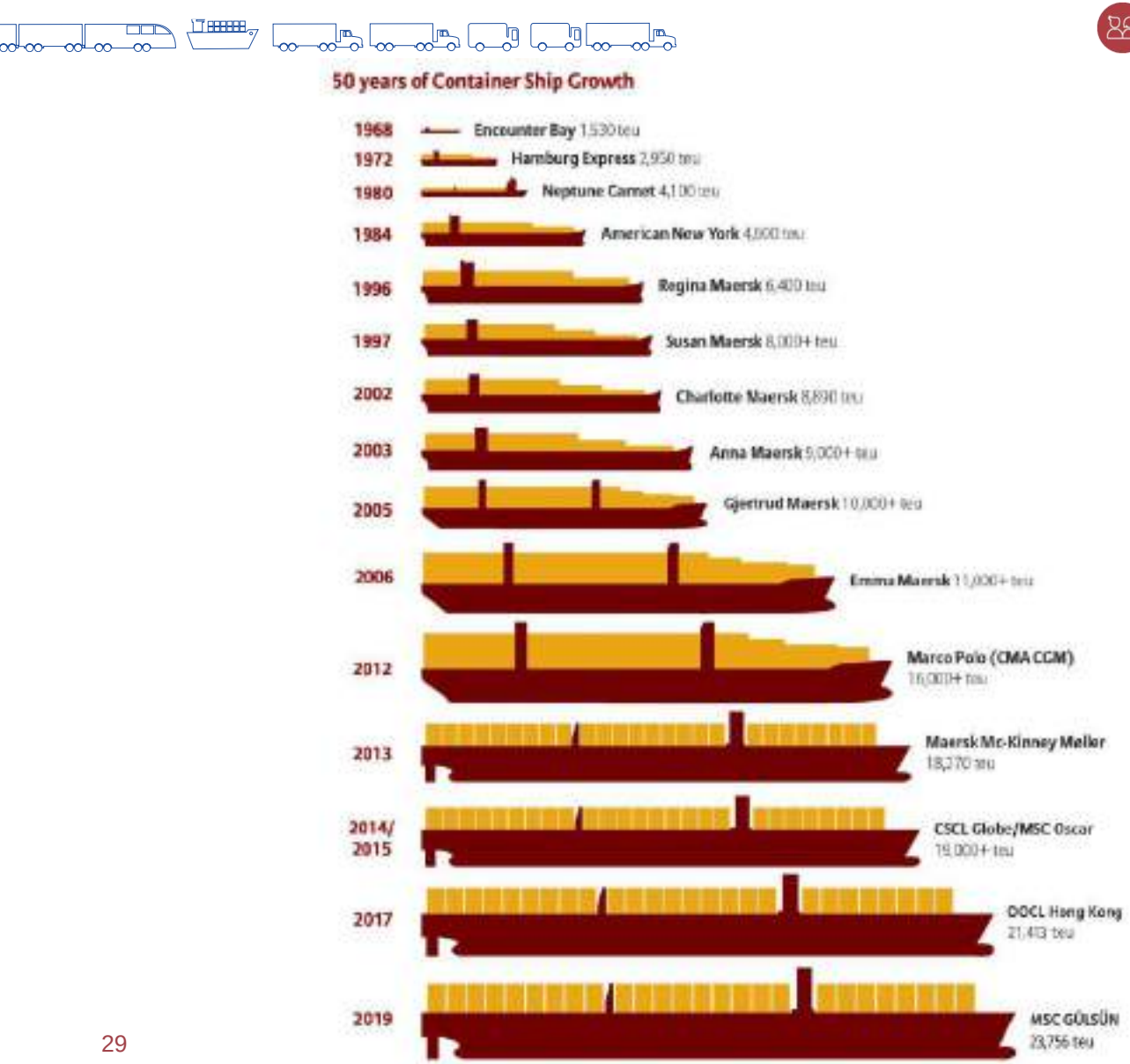
Boost internal production ??

SECRET strategic agreements?

Tipos de carga....

- IMO
- EXTRADIMENSIONES
- BREAKBULK
- FAST - FASHION
- LIVESTOCK

CONTAINER VESSEL



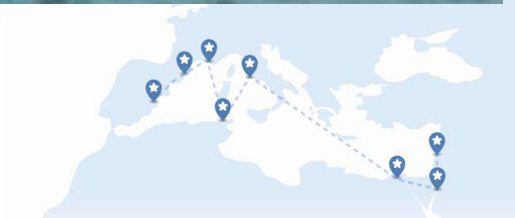
LIVE-STOCK

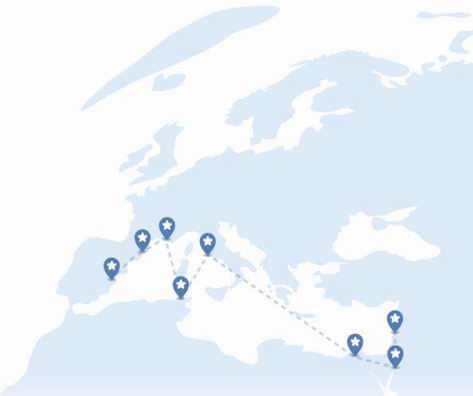
ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED





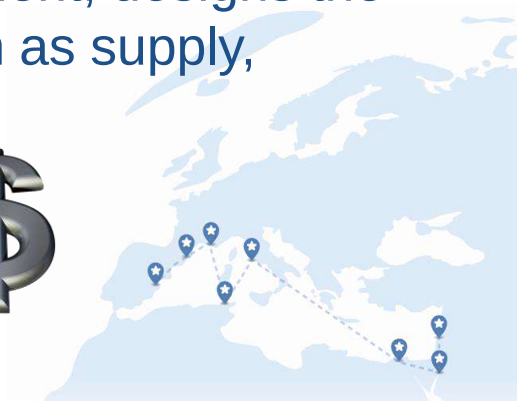
THERE IS A COMPANY THAT CAN COORDINATE ALL?

ANYWHERE IN THE WORLD?

FREIGHT FORWARDER

Company specialized in organizing, managing and controlling, on behalf of others, the operations of supply, transport, storage or distribution of merchandise that its clients require in the development of their business activity.

A Freight Forwarder is a company that, on behalf of its client, designs the processes of one or more stages of its supply chain such as supply, transport, storage and distribution.



CEE TRANSPORT LAW:

- The exercise of the activities of freight transport agency, freight forwarder or warehouseman-distributor may only be carried out by those who are previously holders of the freight transport operator (OT) authorization. The authorization will enable to develop, indistinctly, any of those.

- Art 112 ROTT

- (Art. 112 ROTT)

- In order to meet the requirement of "effective and permanent management of the company" the manager must develop a series of functions in the company:

1. Verify that the company has required authorizations, licenses or permits. Supervise the legality of transport contracts and other commercial contracts.
2. Supervise that the carriers and operators with whom the company contracts are authorized.
3. Supervise that the company complies with all the obligations related to the control documentation. Supervise the accounting.
4. Supervise the legality of vehicles and drivers and their assignment to each service performed by the company, etc.

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

ATEIA

ATEIA-OLTRA
Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona
Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera

FETEIA-OLTRA
FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE TRANSITARIOS
ORGANIZACIÓN PARA LA LOGÍSTICA, EL TRANSPORTE Y LA REPRESENTACIÓN ADUANERA

NCBFAA
NATIONAL CUSTOMS BROKERS & FORWARDERS ASSOCIATION OF AMERICA, INC.
VOICE OF THE INDUSTRY SINCE 1897

DSLV

DO OUR CLIENTS HAVE EXPERIENCE?

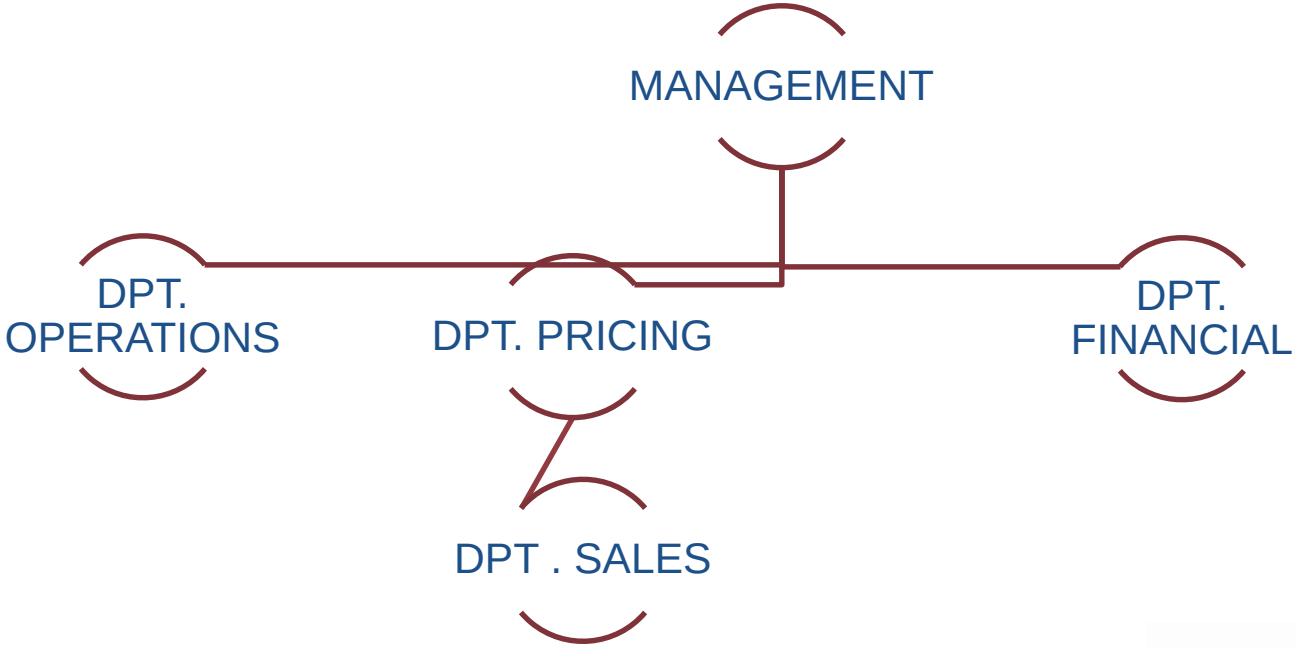
20´	Gandia - Agadir
40HC	Sagunto - Lagos
25x40´	Valencia - Aguascalientes
5x20´	Shenzhen - Beirut
40dv	Durban - Genova
2.500tn	Pireo – Aqaba

The most usual:

.- Hey, I need container to CHINA……

HOW MUCH???

Freight forwarder departments



Which participants coordinates in the logistics chain the Freight Forwarder?

- Customer Factory
- LCL
- Customs Depot
- Port WareHouse

WAREHOUSE

- Regular Trailer
- Container Trailer

- RAIL
- RO-RO

INLAND TRANPORT

FUNDACIÓN VALENCIAPORT

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

FUNDACIÓN VALENCIAPORT

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

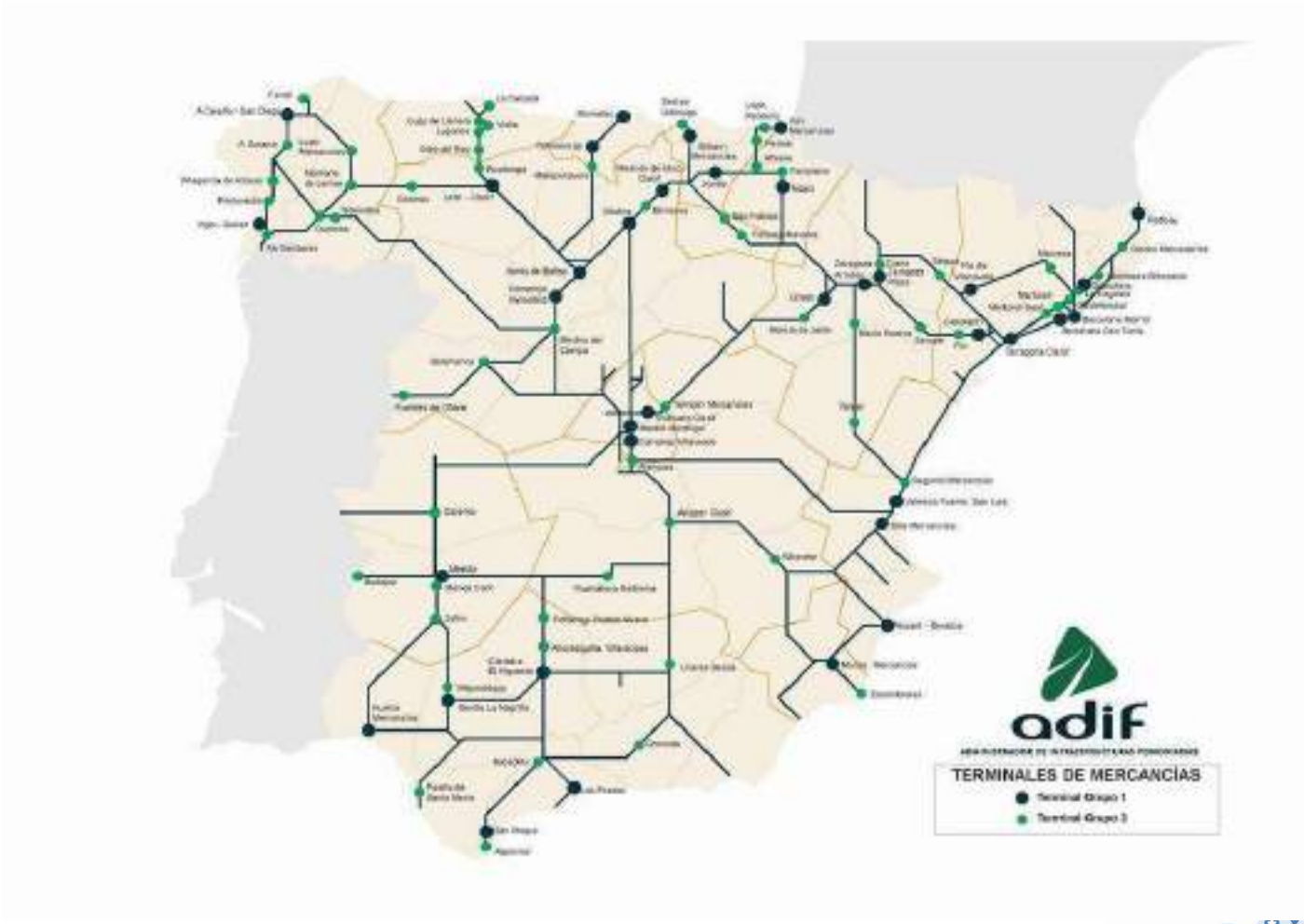
FUNDACIÓN VALENCIAPORT

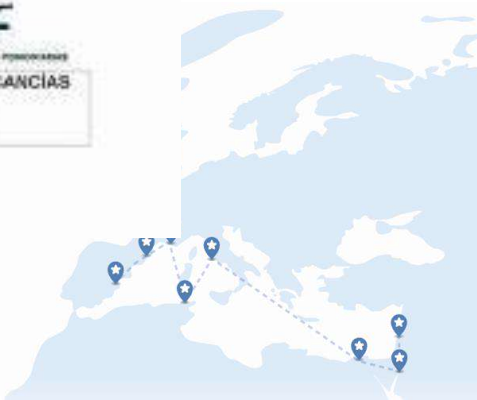
ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED





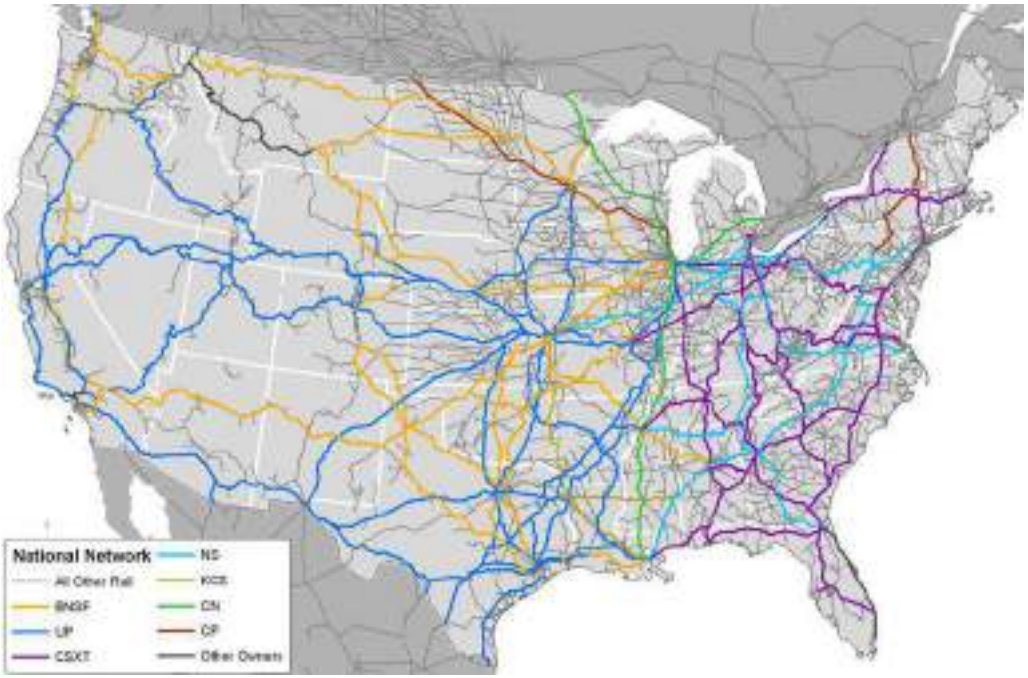
FUNDACIÓN VALENCIAPORT

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED



- SHIPPING LINES
- SERVICES
- TERMINALS

PORTS

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

- TERMINAL

a) SIZE

b) SPEED

c) UNLOAD DELAY

d) FREE DAYS

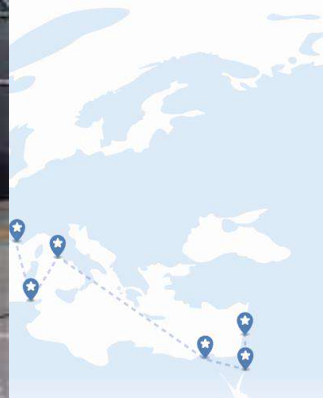
e) TYPE OF TERMINAL: CONTAINER, BULK….

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

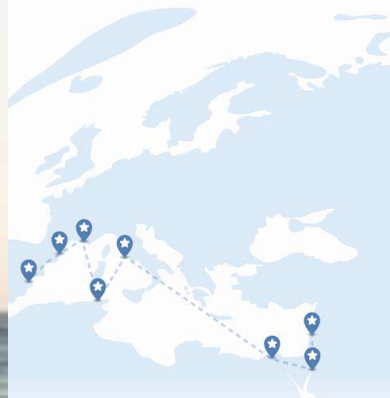


ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

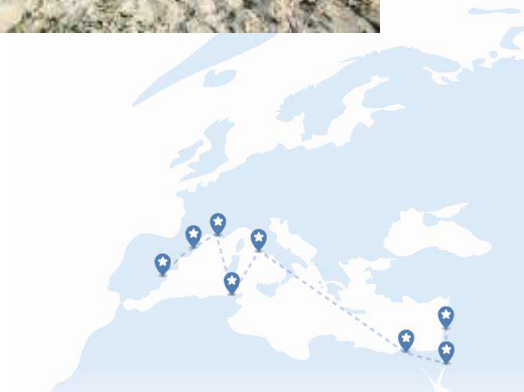
REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED



NAVIERAS

- SHIPPING AGENT
- SHIPOWNER
- SHIPPING LINE



MAERSK	KLINE
MSC	HAMBURG SUD
CMA-CGM	APL
HAPAG LLOYD	ZIM
YANG MING	
COSCO	MISC

* AGENTS WEB IN ALL WORLD

DDP/DAP

Contact

Negotiation

Work type

Service

24hrs

Concept:

Freight
BAF
CAF
BUC
EIS
ISPS

OT
FR
RF
LCL
FCL

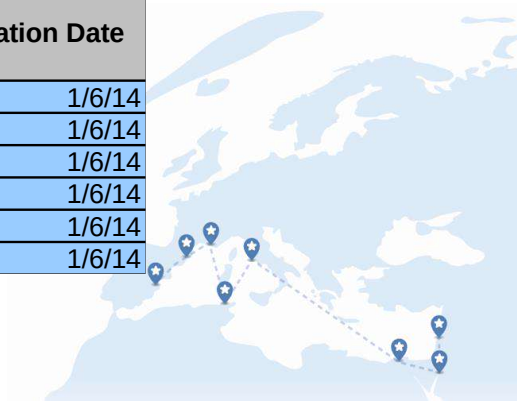
ETD
ETA
L/C
MBL
HBL

Receipt	Delivery	Import Service Mode	Cargo	Cargo Type	Eq Size	Eq Type
Algeciras, ES	Izmir, TR	CY	FAK (except wine, olive oil, olives and animal fodder)	DRY	20	DRY
Algeciras, ES	Izmir, TR	CY	FAK (except wine, olive oil, olives and animal fodder)	DRY	40	DRY
Algeciras, ES	Izmir, TR	CY	FAK (except wine, olive oil, olives and animal fodder)	DRY	40	HDRY
Algeciras, ES	Agadir, MA	CY	FAK (except wine, olive oil, olives and animal fodder)	DRY	20	DRY
Algeciras, ES	Agadir, MA	CY	FAK (except wine, olive oil, olives and animal fodder)	DRY	40	DRY
Algeciras, ES	Agadir, MA	CY	FAK (except wine, olive oil, olives and animal fodder)	DRY	40	HDRY

BAS		Mix BAS	BAF		DHC		FRO		OHC		PAE	
550,00	EUR		100,00	EUR	155,00	USD			170,00	EUR	32,00	EUR
800,00	EUR		200,00	EUR	155,00	USD			170,00	EUR	50,00	EUR
700,00	EUR		200,00	EUR	155,00	USD			170,00	EUR	50,00	EUR
310,00	EUR		100,00	EUR	790,00	MAD	805,00	MAD	170,00	EUR	32,00	EUR
500,00	EUR		200,00	EUR	880,00	MAD	1.300,00	MAD	170,00	EUR	50,00	EUR
500,00	EUR		200,00	EUR	880,00	MAD	1.300,00	MAD	170,00	EUR	50,00	EUR

PSE		PSI		TAX		TCI		CCL		DDF		FFC		IMP		ODF	
5,00	EUR	12,00	USD			100,00	USD			83,00	USD	0,00	%	60,00	USD	45,00	EUR
5,00	EUR	12,00	USD			100,00	USD			83,00	USD	0,00	%	82,00	USD	45,00	EUR
5,00	EUR	12,00	USD			100,00	USD			83,00	USD	0,00	%	82,00	USD	45,00	EUR
5,00	EUR			34,00	MAD					280,00	MAD	0,00	%			45,00	EUR
5,00	EUR			52,00	MAD					280,00	MAD	0,00	%			45,00	EUR
5,00	EUR			52,00	MAD					280,00	MAD	0,00	%			45,00	EUR

SER		ULF		Status	Transit Time	Effective Date	Expiration Date
9,00	USD	20,00	EUR	Added to Proposal	21d 10h	2/5/14	1/6/14
9,00	USD	20,00	EUR	Added to Proposal	21d 10h	2/5/14	1/6/14
9,00	USD	20,00	EUR	Added to Proposal	21d 10h	2/5/14	1/6/14
9,00	USD	20,00	EUR	Added to Proposal	2d 1h	2/5/14	1/6/14
9,00	USD	20,00	EUR	Added to Proposal	2d 1h	2/5/14	1/6/14
9,00	USD	20,00	EUR	Added to Proposal	2d 1h	2/5/14	1/6/14



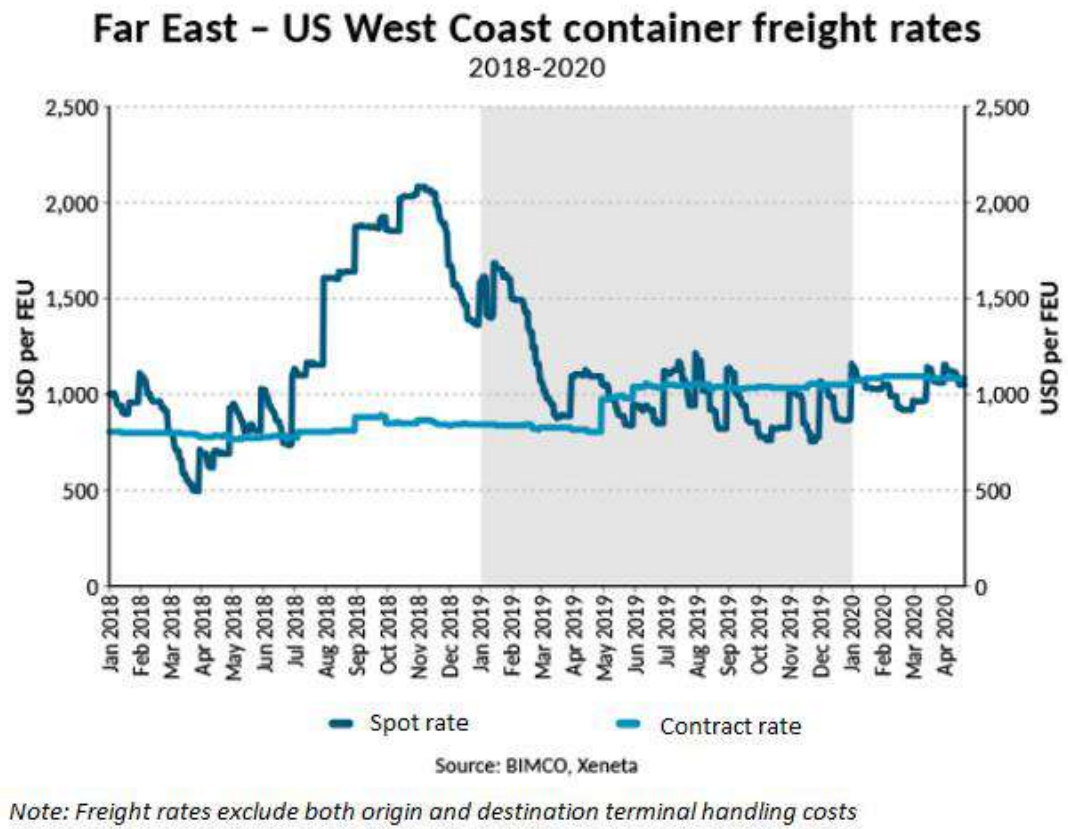
BAF	Bunker Adjustment Factor
BAS	Base Rate
CCL	Container Cleaning
DDF	Documentation Fee - Destination
DHC	Handling Charge - Destination
FFC	Freight Forwarder Commission/Brokerage - Origin
FRO	Free Out
IMP	Import Service Charge
ODF	Documentation Fee - Origin
OHC	Handling Charge - Origin
PAE	Port Additionals / Port Dues - Export
PSE	Port Security Charge - Export
PSI	Port Security Charge - Import
SER	Carrier Security Charge
TAX	Government and Port Taxes
TCI	Temporary Customs Import
ULF	Agency/Logistics Fee

Line#	Route	Class	HS Commodity Code	Dangerous Code	Tariff Type	Locations	VAS?	Value	Curr.	Calc Basis	Rate Basis	Min Units	Max Units
7618	Algeciras, ES - Izmir, TR		00		BRT	Turkey	N	7,08	USD		Per Container	0	999999
7618	Algeciras, ES - Izmir, TR		000306		BRT	Turkey	N	100,30	USD		Per Container	0	999999
7618	Algeciras, ES - Izmir, TR		002104		BRT	Turkey	N	100,30	USD		Per Container	0	999999
7618	Algeciras, ES - Izmir, TR		002105		BRT	Turkey	N	100,30	USD		Per Container	0	999999
7619	Algeciras, ES - Izmir, TR		00		BRT	Turkey	N	7,08	USD		Per Container	0	999999
7619	Algeciras, ES - Izmir, TR		000306		BRT	Turkey	N	100,30	USD		Per Container	0	999999
7619	Algeciras, ES - Izmir, TR		002104		BRT	Turkey	N	100,30	USD		Per Container	0	999999
7619	Algeciras, ES - Izmir, TR		002105		BRT	Turkey	N	100,30	USD		Per Container	0	999999
7620	Algeciras, ES - Izmir, TR		00		BRT	Turkey	N	7,08	USD		Per Container	0	999999
7620	Algeciras, ES - Izmir, TR		000306		BRT	Turkey	N	100,30	USD		Per Container	0	999999
7620	Algeciras, ES - Izmir, TR		002104		BRT	Turkey	N	100,30	USD		Per Container	0	999999
7620	Algeciras, ES - Izmir, TR		002105		BRT	Turkey	N	100,30	USD		Per Container	0	999999

Validity		31/12/20			31/12/20		
Equipment size / type		20dv	40dv	40hc	20dv	40dv	40hc
Kaoshiung	Taiwan	1390	2680	2730			
Keelung		1390	2680	2730			
Fuzhou	Sur China	1440	2780	2830	1340	2580	2630
Xiamen		1440	2780	2830	1340	2580	2630
Chiwan		1390	2680	2730	1290	2480	2530
Nansha		1390	2680	2730	1290	2480	2530
Hong Kong		1390	2680	2730	1290	2480	2530
Yantian		1390	2680	2730	1290	2480	2530
Shantou		1490	2880	2930	1390	2680	2730
Ningbo	N.China	1390	2580	2630	1315	2430	2480
Qingdao		1390	2580	2630	1290	2380	2430
Shanghai		1415	2630	2680	1315	2430	2480
Xingang		1415	2630	2680			
Dalian		1415	2630	2680			
Pasir Gudang	Malaysia	1215	2330	2380			
Penang		1215	2330	2380			
Port Kelang		1215	2330	2380			

Recargos aplicables:

- BUC ABRIL 510 usd x teu
- BUC MAYO 515 usd x teu
- Suez Canal Surcharge 20 usd x teu
- Piracy Risk Surcharge 55 usd x teu (desde el 10/12/20)
- Overweight Surcharge 150 usd x 20'dv (a partir de 18 Tons excluida tara)



Note: Freight rates exclude both origin and destination terminal handling costs

New.....SPOT rates

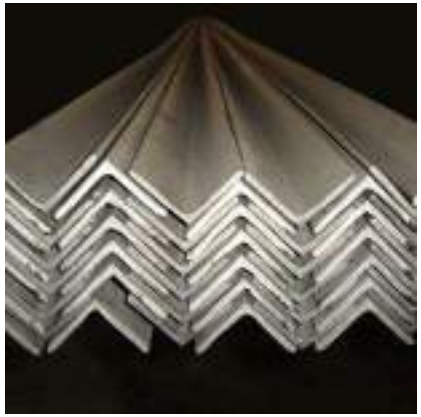
Which type of problem can appear during the shipment???

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

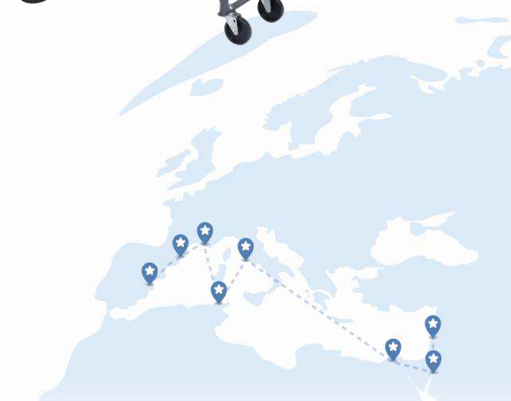


a) Weight and size

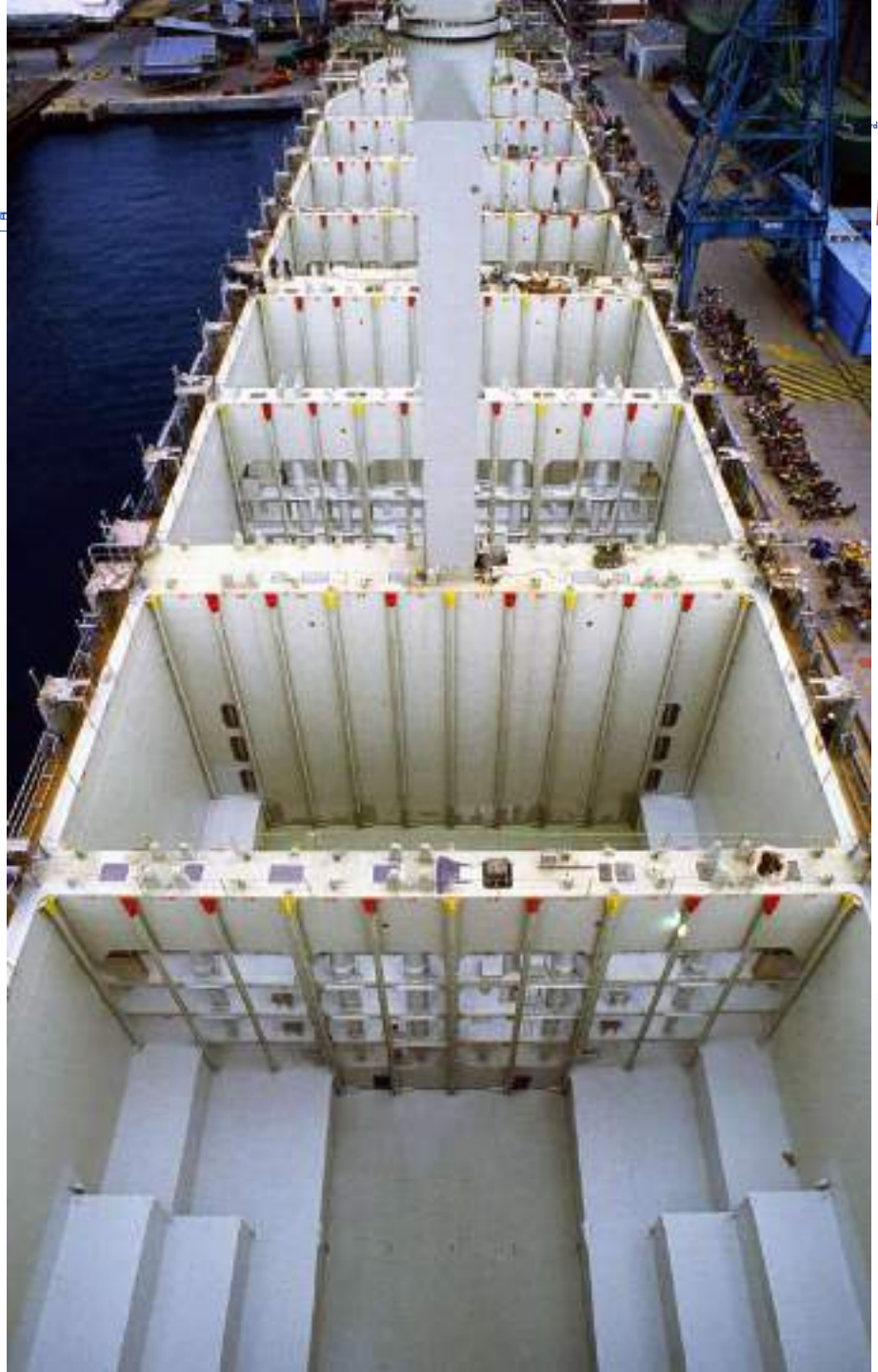
b) Transit time

c) Packaging

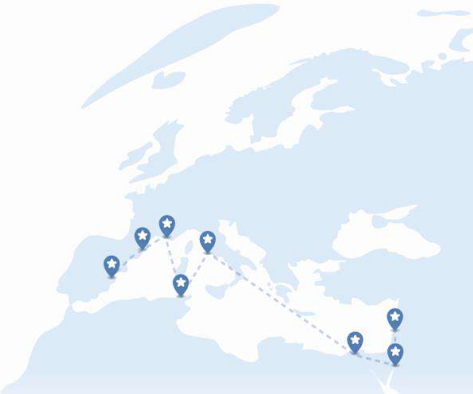
d) IMO



stinis



MED



WE FIX TRUCKS
GOT PROBLEMS ?
OKLAHOMA TRUCK SUPPLY

L/C

- Letter of credit

CARGO INSURANCE

*WHY?????.... WHAT FOR????

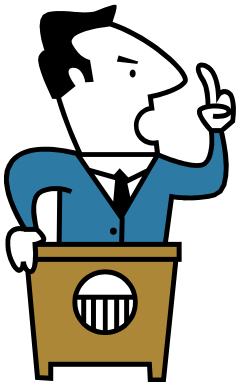
ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

Razonamiento...



- Insurance?
- What for???
- 123,2eur??????

HYUNDAI

HYUNDAI

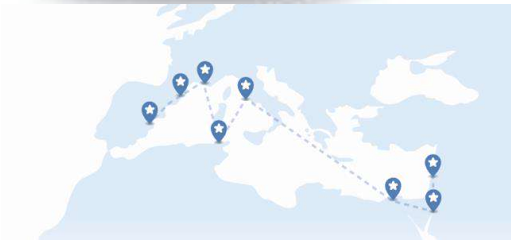
APL
APL
APL
APL
APL

DO YOU KNOW WHO TO CONTACT NOW TO COORDINATE YOUR LOADS???

……..

…

..



Agustín Iglesias
CEO

THANK YOU!!!!

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

FUNDACIÓN VALENCIAPORT

MORE INFORMATION

Fundación Valenciaport
www.fundacion.Valenciaport.com
Phone: (+34) 96 393 9400
Email: info@fundacion.valenciaport.com

Escola Europea
Intermodal Transport
ESCOLAEUROPEA.EU

Chamber of Commerce Industry and Agriculture
Marseille Fos
Le port euroméditerranéen
MED ports ASSOCIATION
Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale
AQABA Development Corporation
شركة تطوير العقبة
Port de Barcelona
Consell Valencià de la Joventut
FUNDACIÓN VALENCIAPORT
ميناء دمياط
DAMIETTA PORT AUTHORITY
OMMP
Office de la Marine Marchande et des Ports

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

YEP MED COURSE

CUSTOMS' WORKSHOP

Aléxandre Sánchez

Tariff classification

- Tariff classification
- Customs' Value
- Origin of the product

Three key elements of customs taxation

Nota explicativa de Partida

Código 73.18

Los tirafondos son tornillos para madera de grandes dimensiones, de cabeza cuadrada o hexagonal, sin ranura, que se emplean para fijar los carriles de las vías férreas a las traviesas de madera o para ensamblar piezas de carpintería de armar y otras piezas grandes de madera

General interpretative rules
Explanatory notes
Classification regulations
Binding Tariff Information

https://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/taric/taric_consultation.jsp?Lang=es

Customs' value

- Tariff classification
- Customs' Value
- Origin of the product

} Three key elements of customs taxation

- There is one main method of valuation (used more than 95% of the time).
- The main method used is the **transaction value method**. It is based on:

–Price paid or payable for goods when sold for export to the European Union

–Adjusted with the necessary elements to determine its value at the moment of crossing the border (mainly cost of packaging, freight and insurance).

Customs' value

La empresa de muebles de Segorbe (Castellón), Muebles Palancia, S.L. importa asientos de los utilizados en vehículos automóviles, que luego venderá una vez revisados a la empresa fabricante de automóviles Coches Rápidos, S.L.

Los asientos tienen origen Chile y llegan al puerto de Valencia el 28 de Abril de 2021.

Los datos de la importación son los siguientes:

Partida 9401200000

Arancel de terceros 3,7%

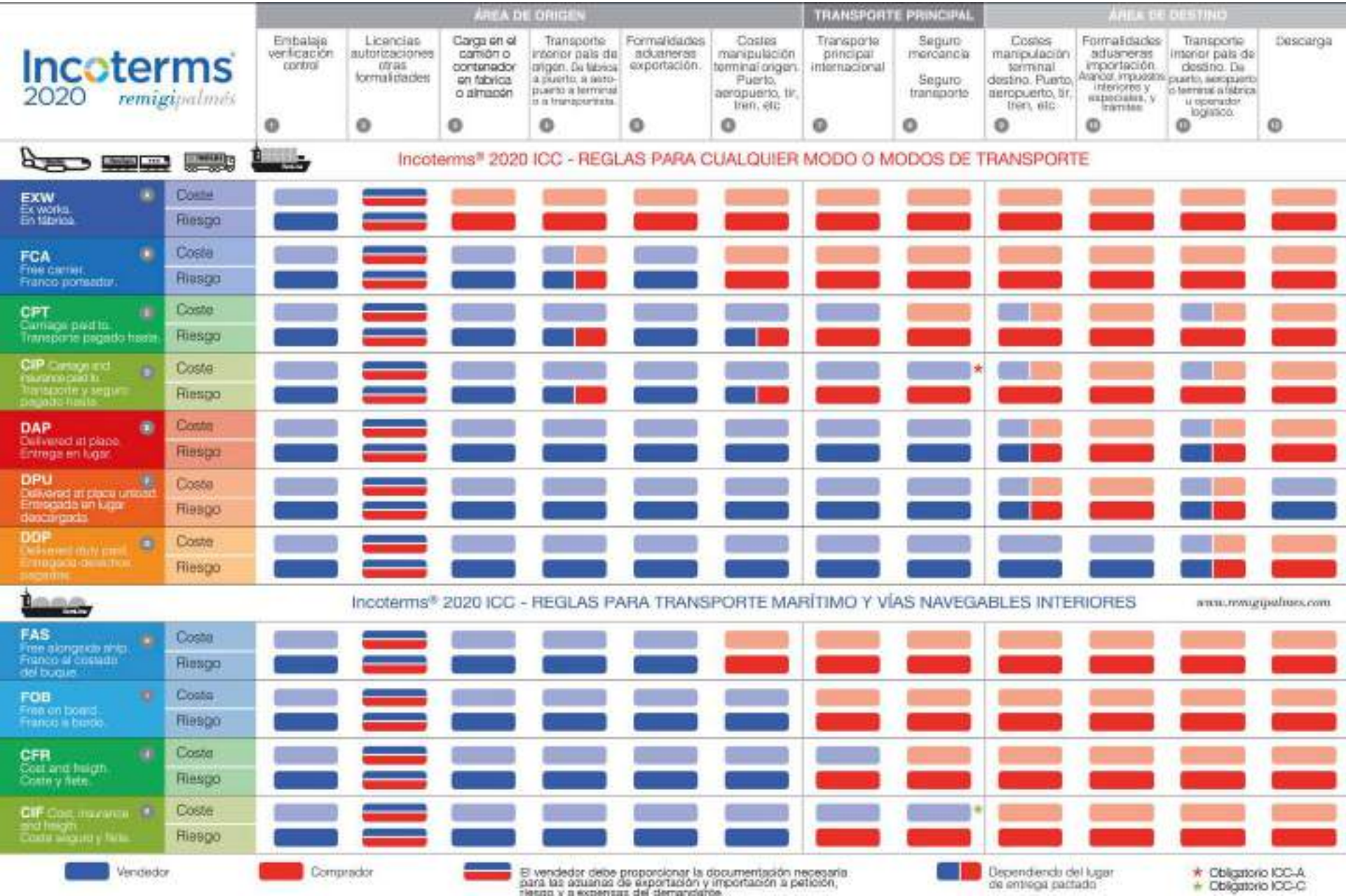
Arancel de Chile con preferencia arancelaria de origen 0%

Valor CPT Valencia 25.300 $

Tipo de cambio 1 € = 1,6 $

Seguro 50 €

ENI CBCMED Cooperating across borders in the Mediterranean
Project funded by the EUROPEAN UNION
REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA



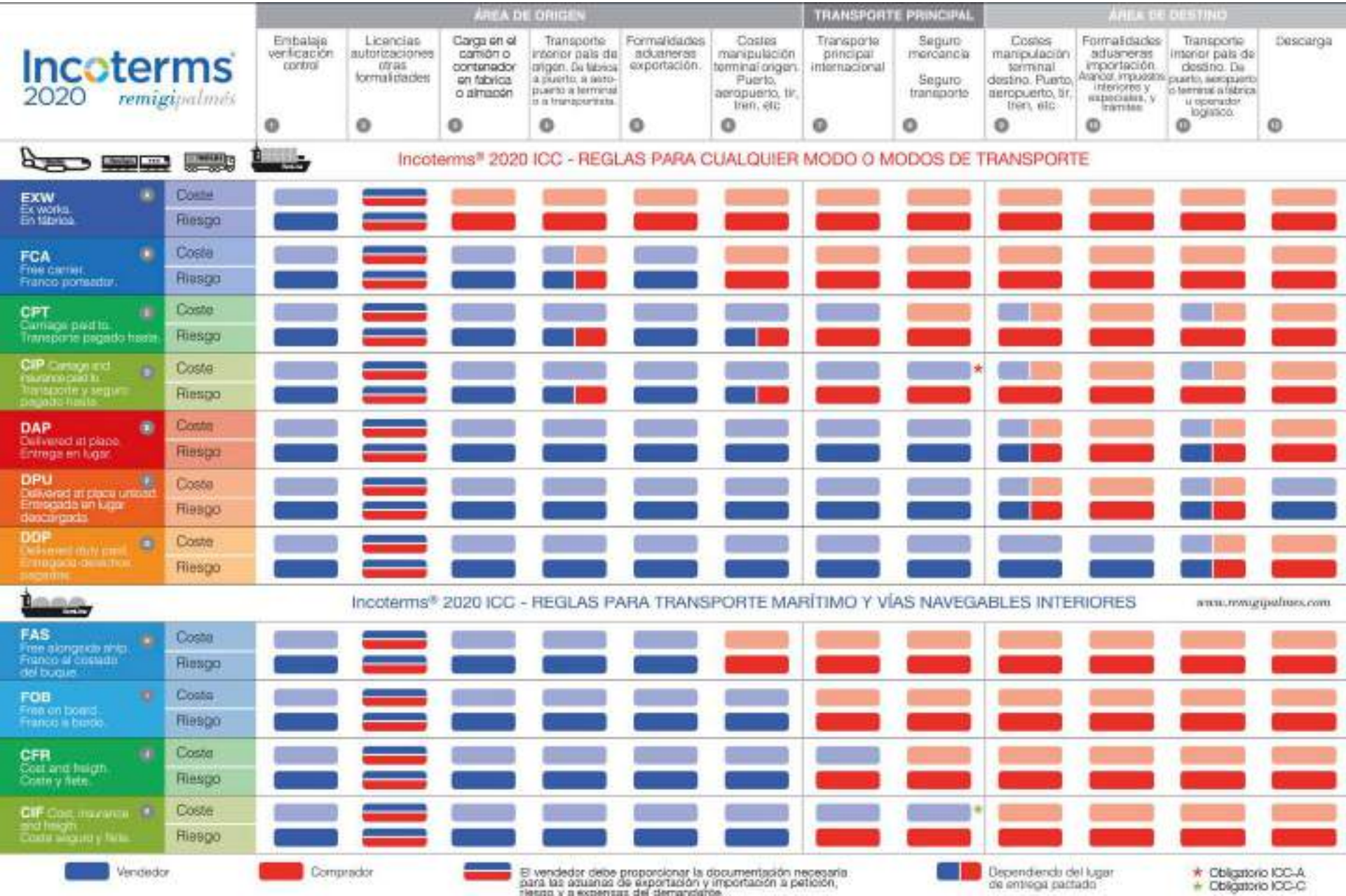
Customs' value

La empresa FLORES HERMOSAS, S.A. de Madrid importa flores artificiales de plástico de Estados Unidos.

Los datos de la importación son las siguientes:

VALOR FCA NUEVA YORK 10.200 $
TIPO DE CAMBIO 1 € = 1,2 $
FLETE NUEVA YORK VALENCIA 400 €
SEGURO NUEVA YORK VALENCIA 450 €
TRANSPORTE VALENCIA MADRID 950 EUROS
PARTIDA 670210
ARANCEL TERCEROS 4,7 %

ENI CBCMED Cooperating across borders in the Mediterranean
Project funded by the EUROPEAN UNION
REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA



ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

FUNDACIÓN VALENCIAPORT

MORE INFORMATION

Fundación Valenciaport
www.fundacion.Valenciaport.com
Phone: (+34) 96 393 9400
Email: info@fundacion.valenciaport.com

Escola Europea
Intermodal Transport
ESCOLAEUROPEA.EU

Chamber of Commerce Industry and Agriculture
Marseille Fos
Le port euroméditerranéen
MED ports ASSOCIATION
Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale
AQABA Development Corporation
شركة تطوير العقبة
Port de Barcelona
Consell Valencià de la Joventut
FUNDACIÓN VALENCIAPORT
ميناء دمياط
DAMIETTA PORT AUTHORITY
OMMP
Office de la Marine Marchande et des Ports

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

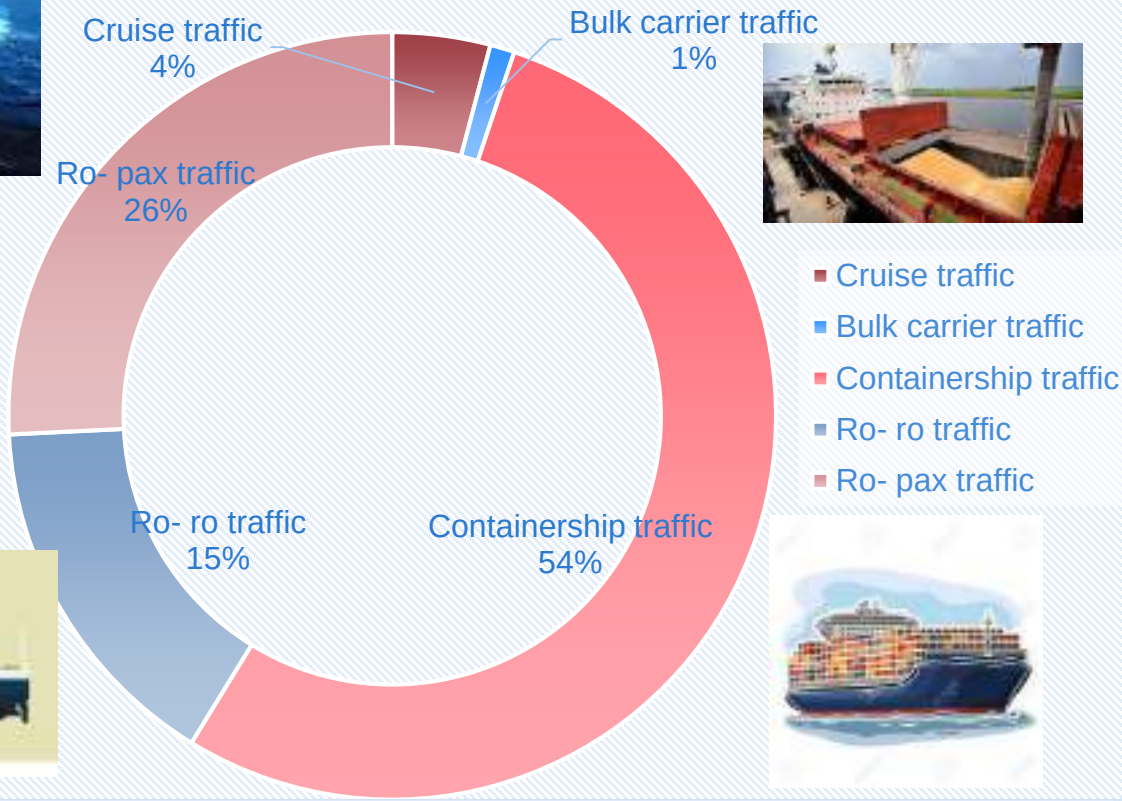
YEP MED

YEP MED COURSE

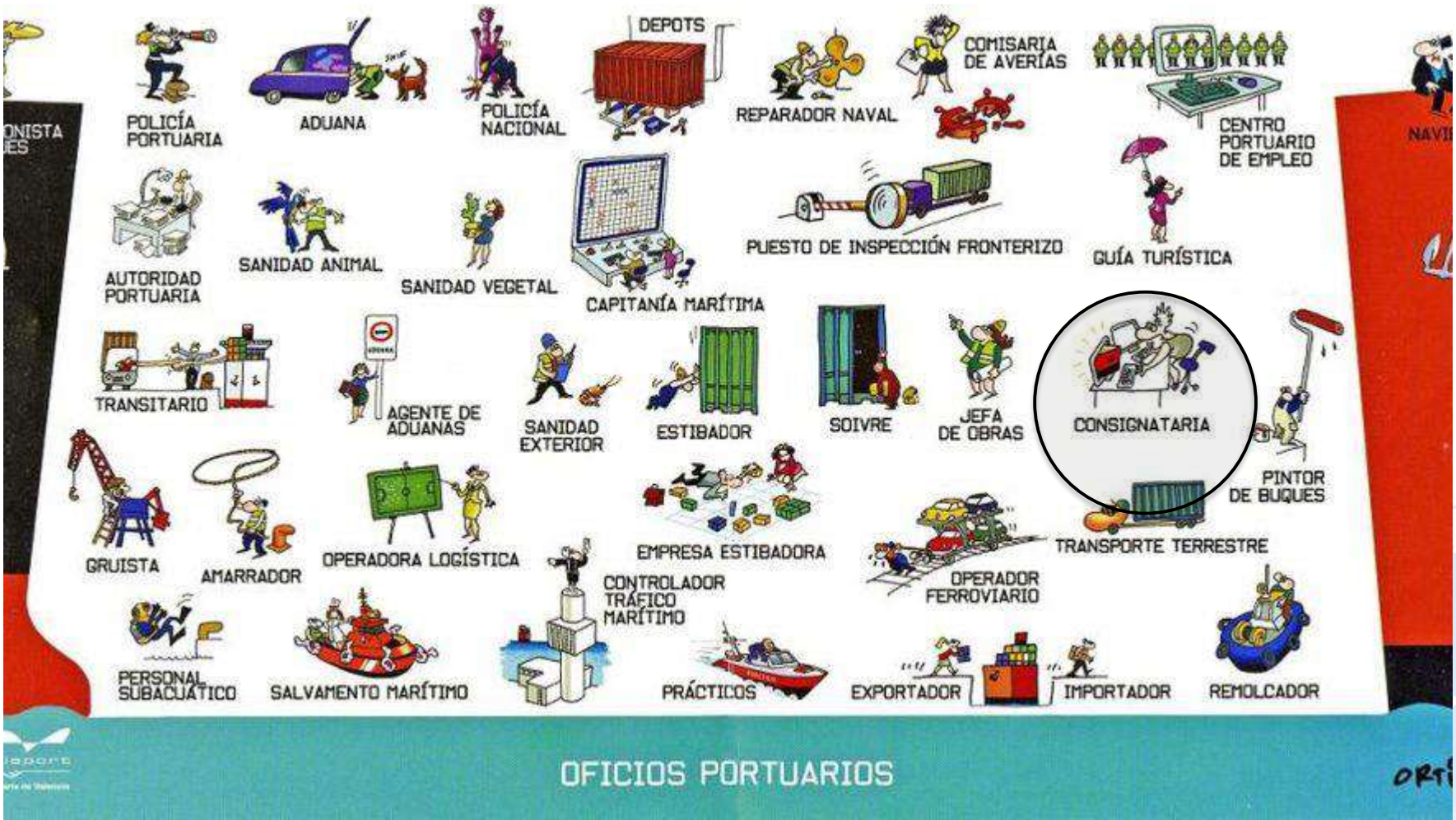
Ship Agents Association

Valencia, Spain

VESSELS TRAFFIC



Logistics chain



Definition and Regulation

The ship agent. It is the natural or legal person who acts as an independent intermediary in the name and on behalf of a shipowner or shipping companies (owner of the ship). The Consignee provides services to the ship and the crew, while carrying out all the procedures, related to the entry and stay of the ship in the port, that are entrusted to him. In addition, it also acts on behalf of the shipowner as the depositary of the merchandise while it is in the port terminal.

** RDL 2/2011, September 5th , by which the Consolidated **Text of the Law on State Ports and the Merchant Marine** is approved. (TRLPEMM).

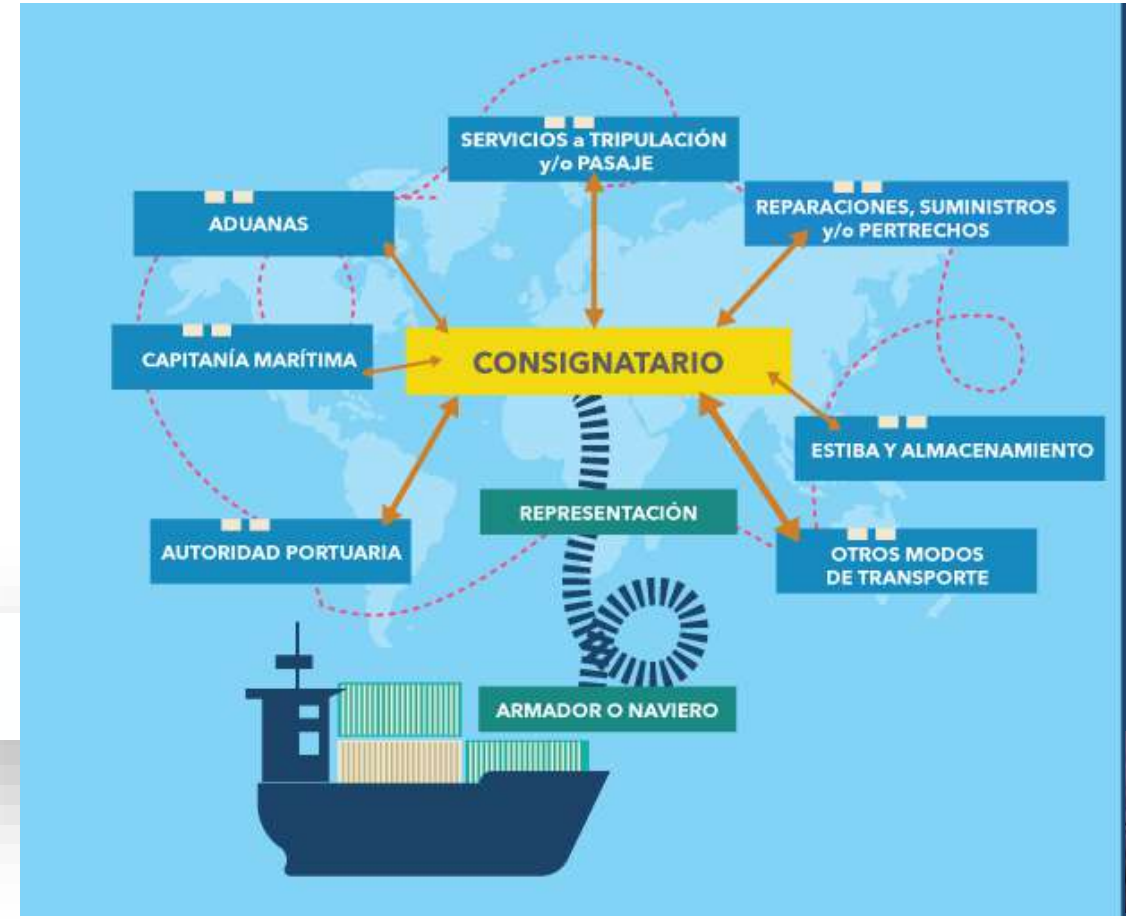
** According to art. 319 of the **Maritime Navigation Law**, it is understood by consignee:

"the person who on behalf of the shipowner or the shipowner takes care of the material and legal procedures necessary for the dispatch and other attention to the ship in port ".

** RDL 131/2019 of the vessel consignment obligation.

** Specification of particular conditions Port autorithies

The ship agent responsability



What is a Ship agency?

Main functions of the Ship agency

A ship agency has two main functions:

1.- Port agency or Hausbandry : Operational work, and all related with the ship assistance

2.- Consignee , Manage the import & export

2.1- Commercialise Shipping company services

Types of Shipping agent

** Local agency : Only operates in a port

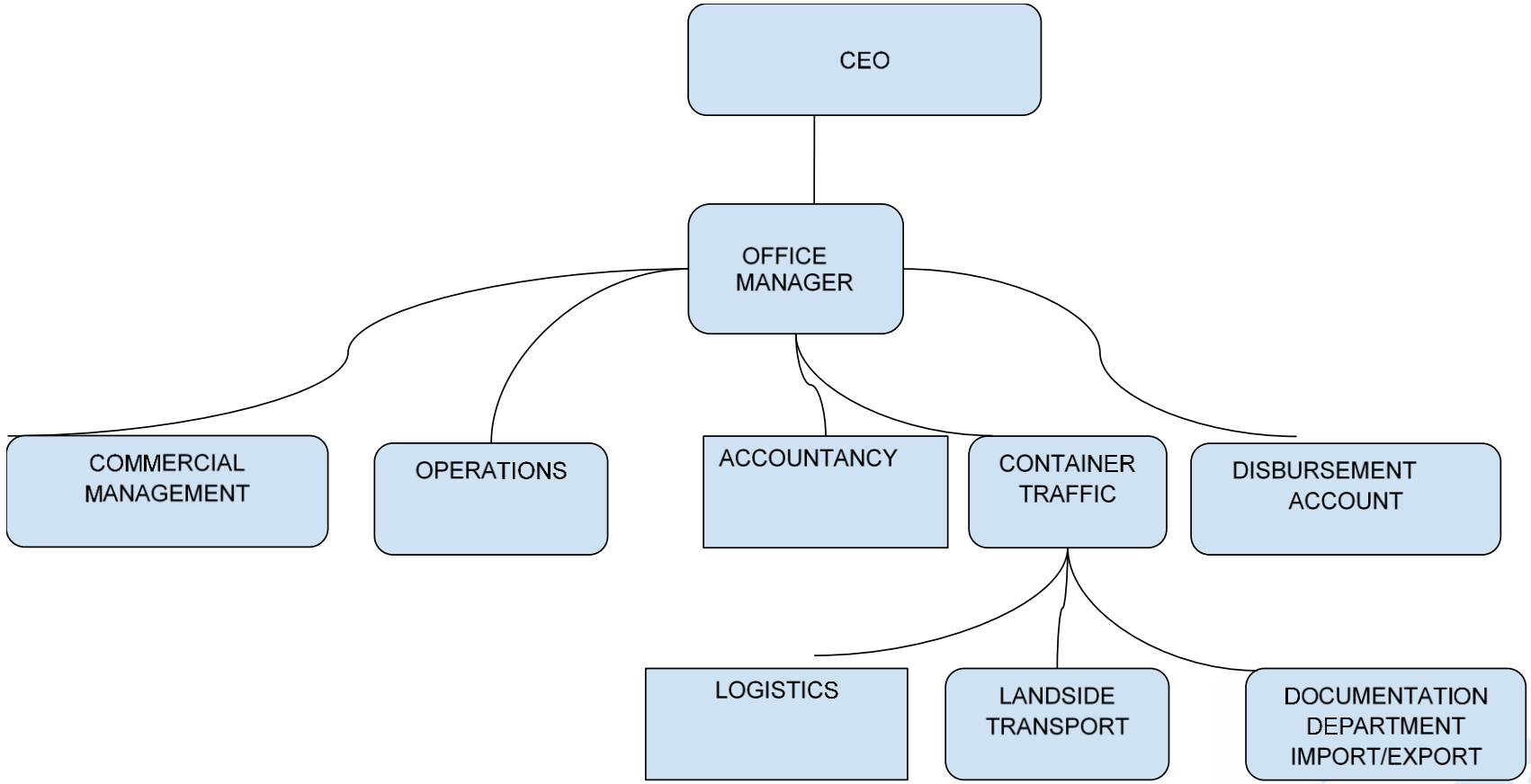
** Regional agency: Operates in a specific area

** Global agency: Operates around the world (own Offices or Subagencies)

** Agency owned by the Shipping company: Shipping lines have they own offices to assist the ships in port.

** Specialist agency: car Carrier, tramp, short sea shipping., cruises, yachts etc…

A SHIP AGENCY COMPANY



ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

ADDITIONAL INFORMATION

Valencian Shipping Association
https://as-naviera-vlc.com/
Email: direccion@as-naviera-vlc.com

Escola Europea
Intermodal Transport
ESCOLAEUROPEA.EU

Chamber of Commerce Industry and Agriculture
Marseille Fos
Le port euroméditerranéen
MED ports ASSOCIATION
Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale
AQABA Development Corporation
شركة تطوير العقبة
Port de Barcelona
Consell Valencià de la Joventut
FUNDACIÓN VALENCIAPORT
ميناء دمياط
DAMIETTA PORT AUTHORITY
OMMP
Office de la Marine Marchande et des Ports

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

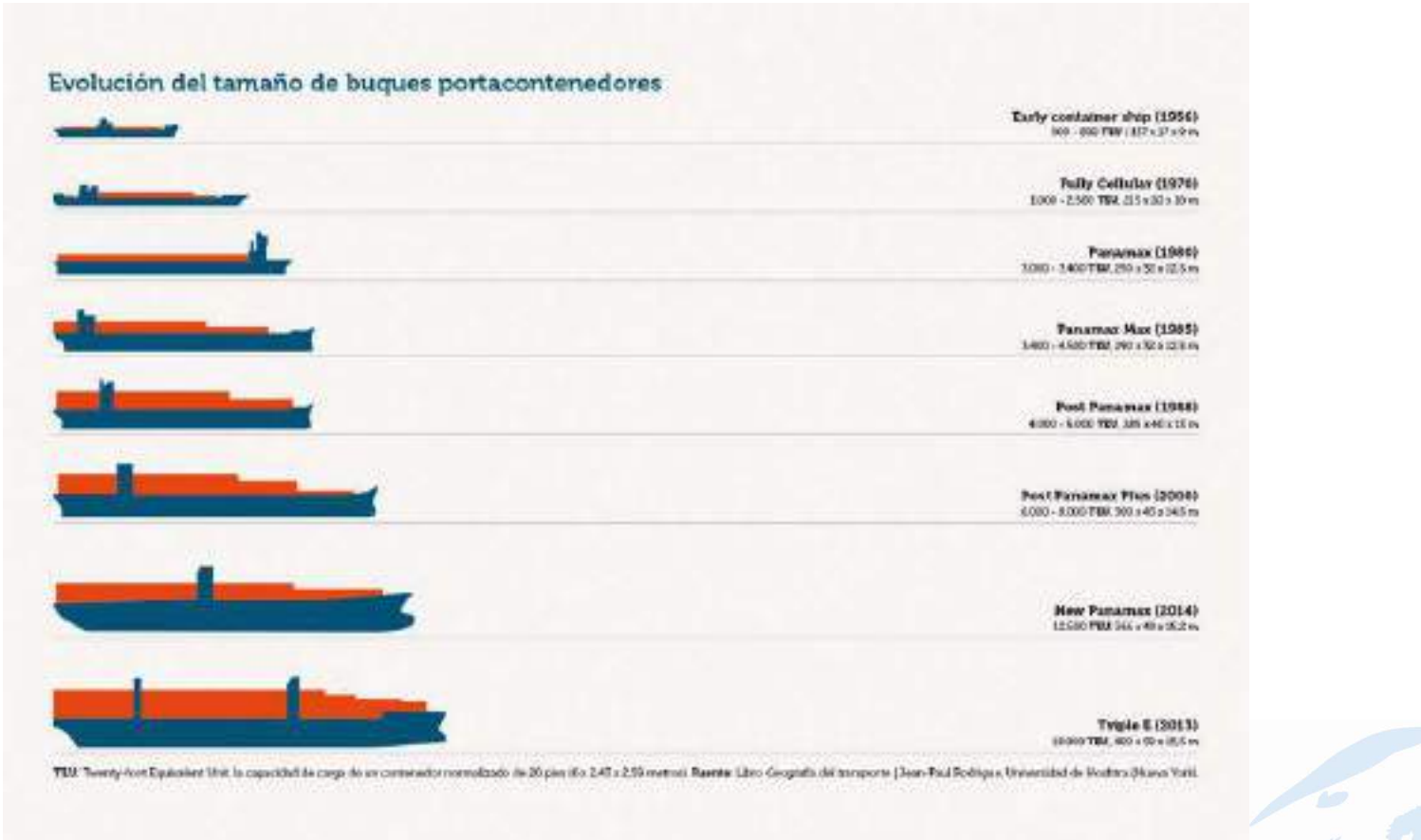
YEP MED

YEP MED COURSE

STEVEDORING COMPANIES ASSOCIATION

29th April 2021
Valencia, Spain

VESSEL DEVELOPMENT



The most used containers

DRY VAN

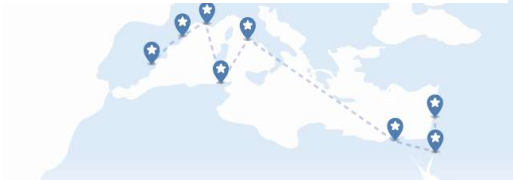
REEFER

TANK o CISTERNA

OPEN SIDE

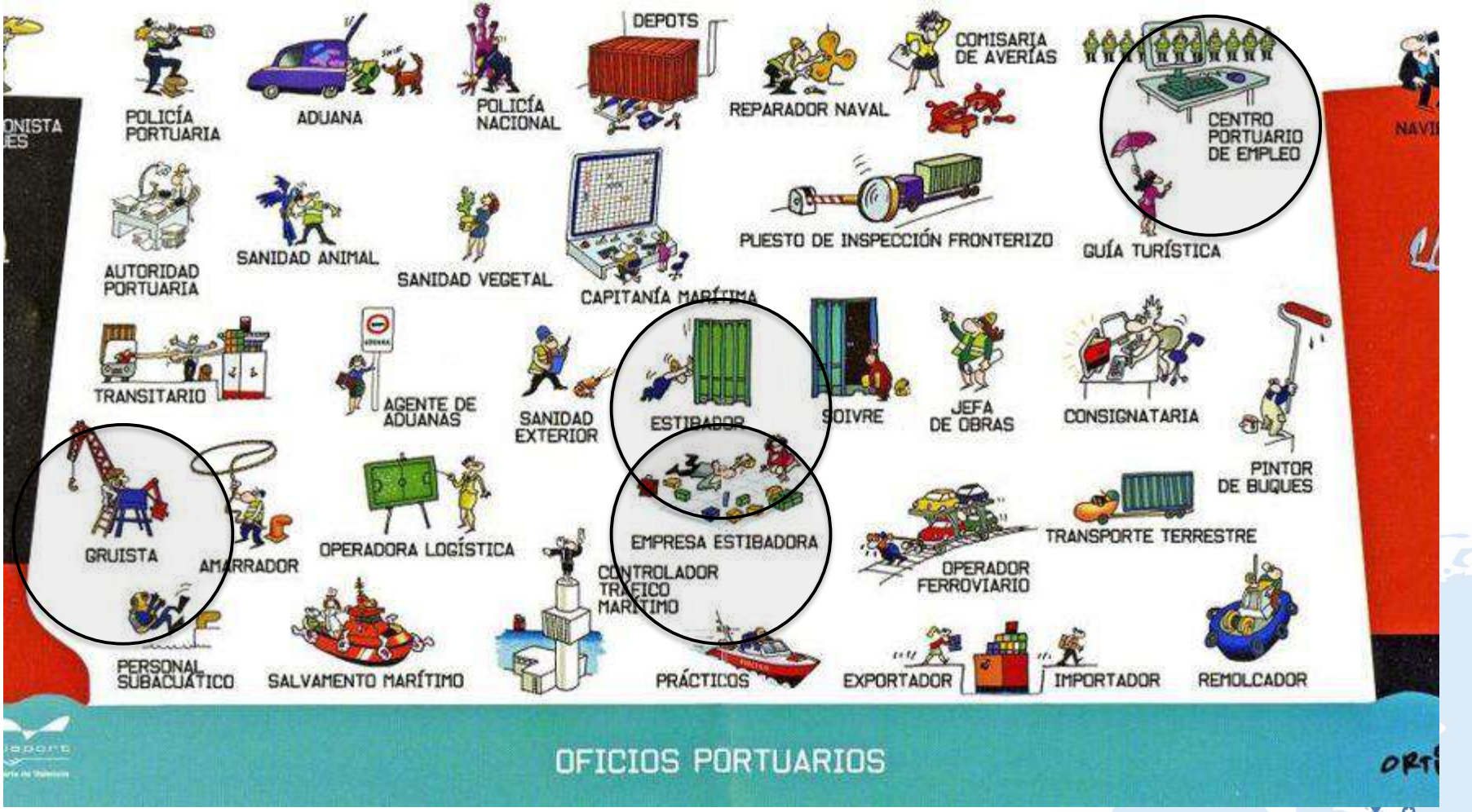
OPEN TOP

FLAT RACK



CONTAINER & MAIN MACHINERY

Logistics chain



Stevedoring company

What is a Stevedoring company?

What is a Stevedoring company

A stevedoring company is one that provides the service of handling merchandise in ports, under the regime of a license granted by the Port Authorities, which includes the activities of loading, stowage, unloading, and transshipment of merchandise. Therefore, it is in charge of carrying out the handling operations of all types of merchandise in ports, from loading and unloading of ships to their storage. To do this, you will have the necessary machinery and qualified personnel in order to operate in the best possible conditions. Usually, the stevedoring company is the holder of an administrative concession granted by the corresponding Port Authority, which allows it to exclusively use an area of the dock to develop its activity, called port terminal to refer to it..

Duties & Responsabilities

ENI CBCMED Cooperating across borders in the Mediterranean
Project funded by the EUROPEAN UNION
REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
YEP MED

Main operations in terminal

** Handling merchandise

** Reception & Delivery

** Loading & Unloading

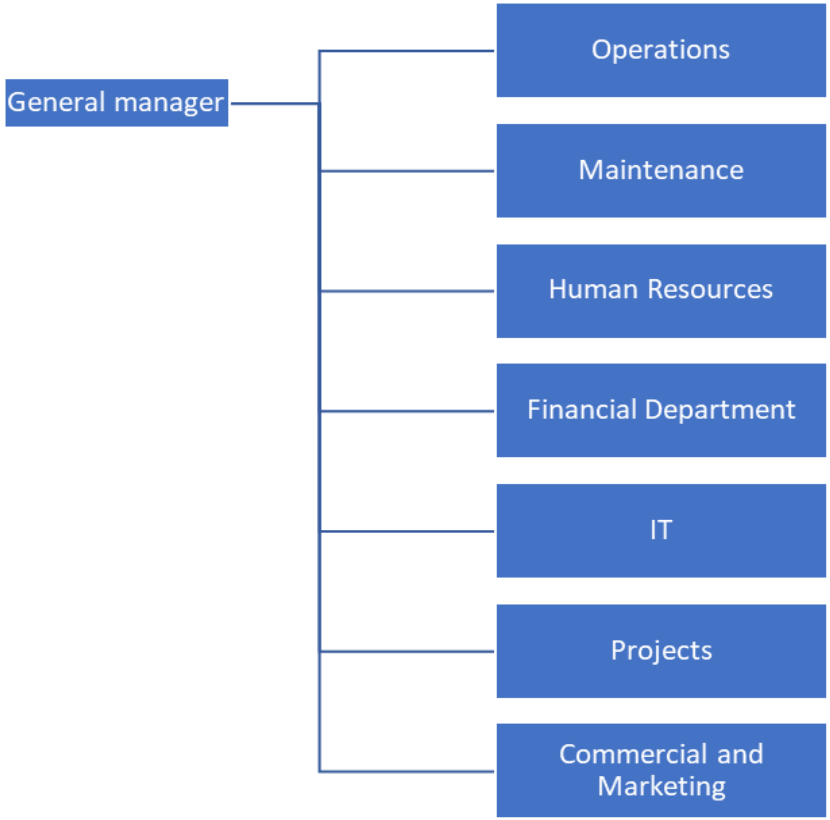
** Lashing & Unlashing

**Documentation control as per Union Customs code regulation (CAU)

Stevedoring companies carry out other operations as

** Classifying goods
** Horizontal movements to position in inspection áreas
** IMO sticker
** Movements between terminals (G5, Cub)

Stevedoring Company organization



ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

ADDITIONAL INFORMATION

Valencian Shipping Association
https://as-naviera-vlc.com/
Email: direccion@as-naviera-vlc.com

Escola Europea
Intermodal Transport
ESCOLAEUROPEA.EU

Chamber of Commerce Industry and Agriculture
Marseille Fos
Le port euroméditerranéen
MED ports ASSOCIATION
Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale
AQABA Development Corporation
شركة تطوير العقبة
Port de Barcelona
Consell Valencià de la Joventut
FUNDACIÓN VALENCIAPORT
ميناء دمياط
DAMIETTA PORT AUTHORITY
OMMP
Office de la Marine Marchande et des Ports

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

YEP MED COURSE

ENVIRONMENT & SMART PORTS: Energy transition in ports

Raúl Cascajo Jiménez

30th April 2021

Valencia, Spain

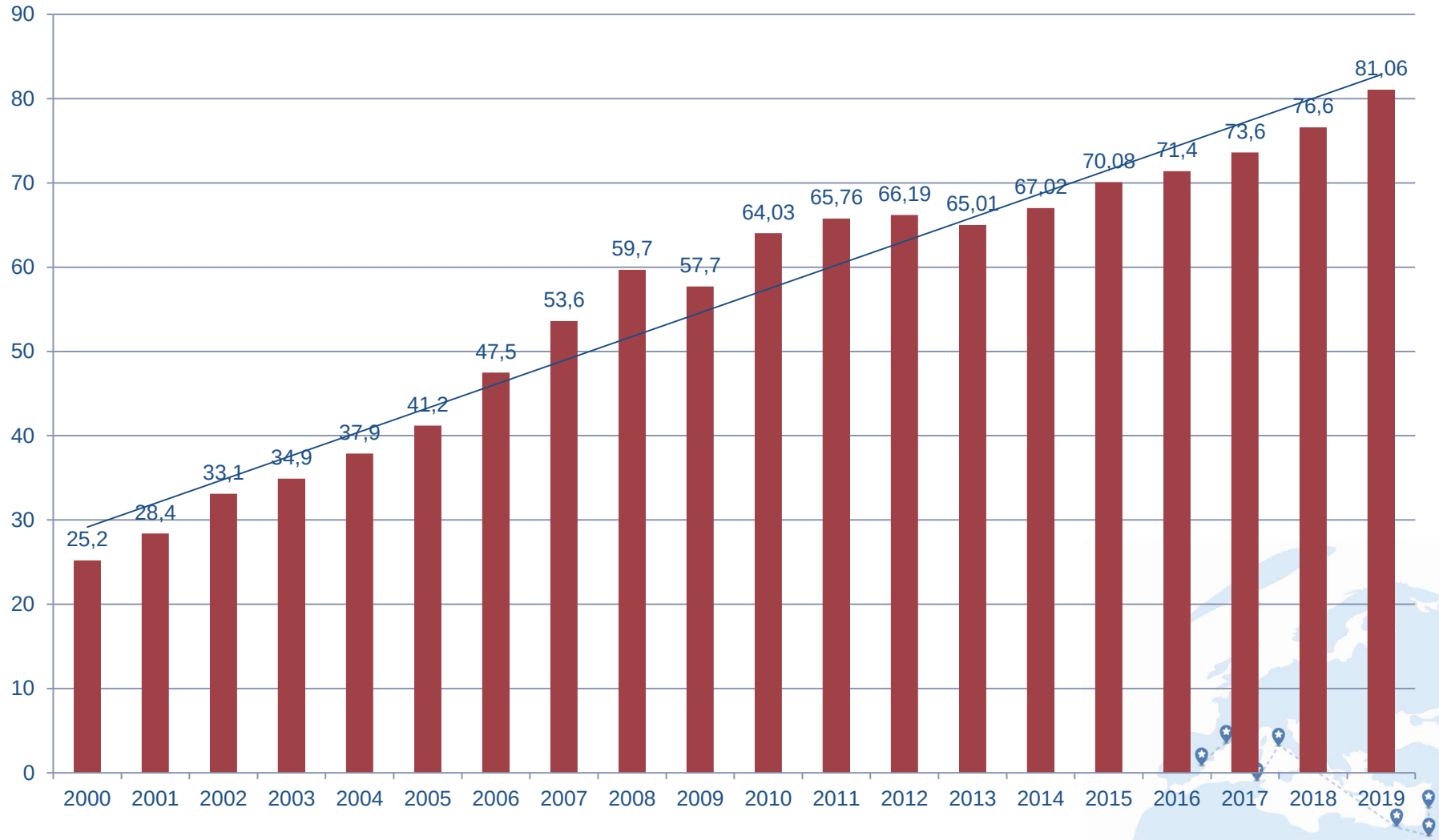
Energy transition in ports:
Environmental and Energy Management in Ports

1. Valenciaport in figures
2. Environmental Management
3. Energy transition
    1. Renewable energies implementation
    2. Use of cleaner fuels
    3. Electric sub-station
    4. On-shore power supply
4. GHG emissions reduction strategies
5. Environmental improvement tools
6. R+D Projects
7. Next steps

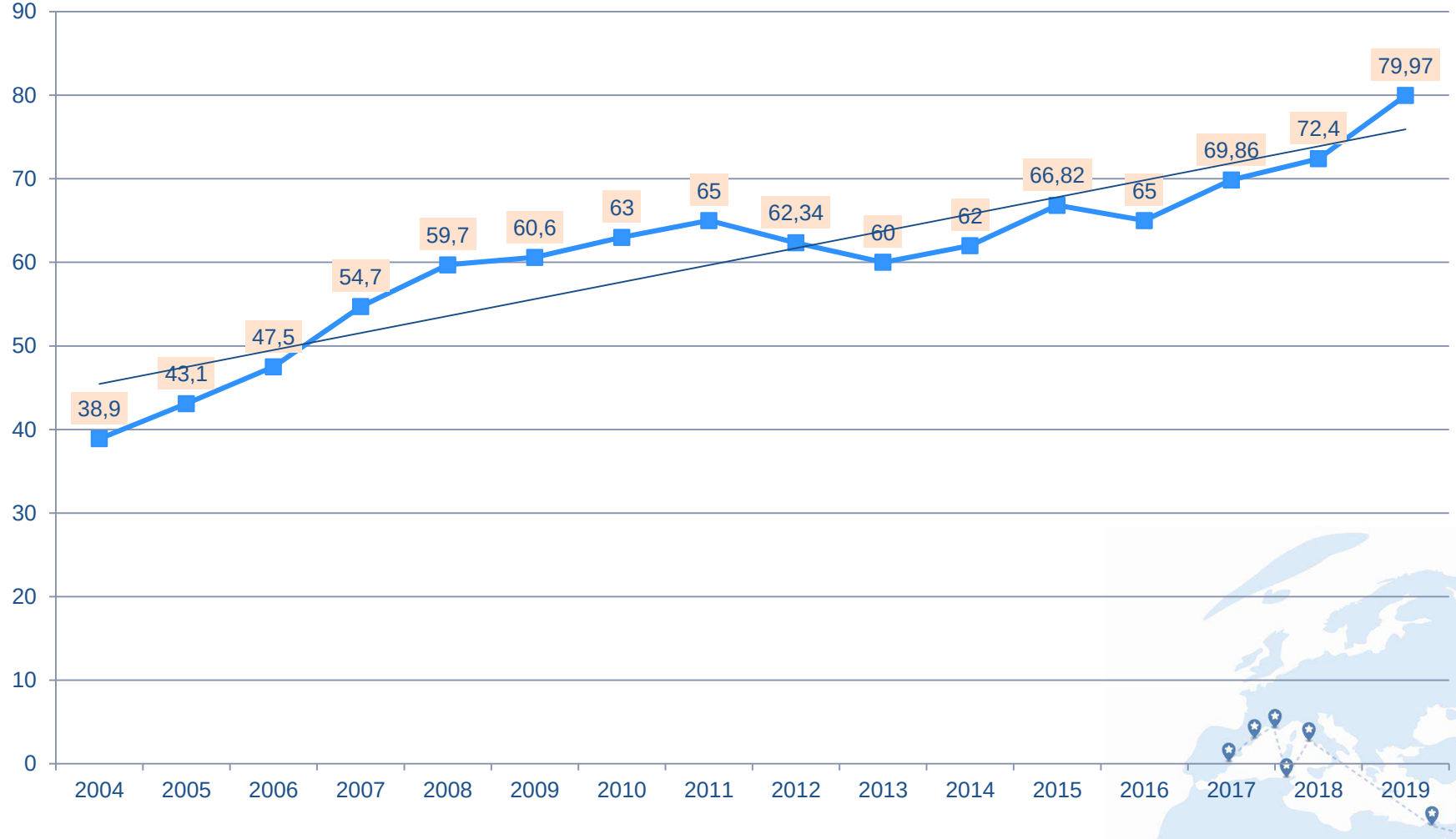
Energy transition in ports:
Environmental and Energy Management in Ports

1. Valenciaport in figures
2. Environmental Management
3. Energy transition
   1. Renewable energies implementation
   2. Use of cleaner fuels
   3. Electric sub-station
   4. On-shore power supply
4. GHG emissions reduction strategies
5. Environmental improvement tools
6. R+D Projects
7. Next steps

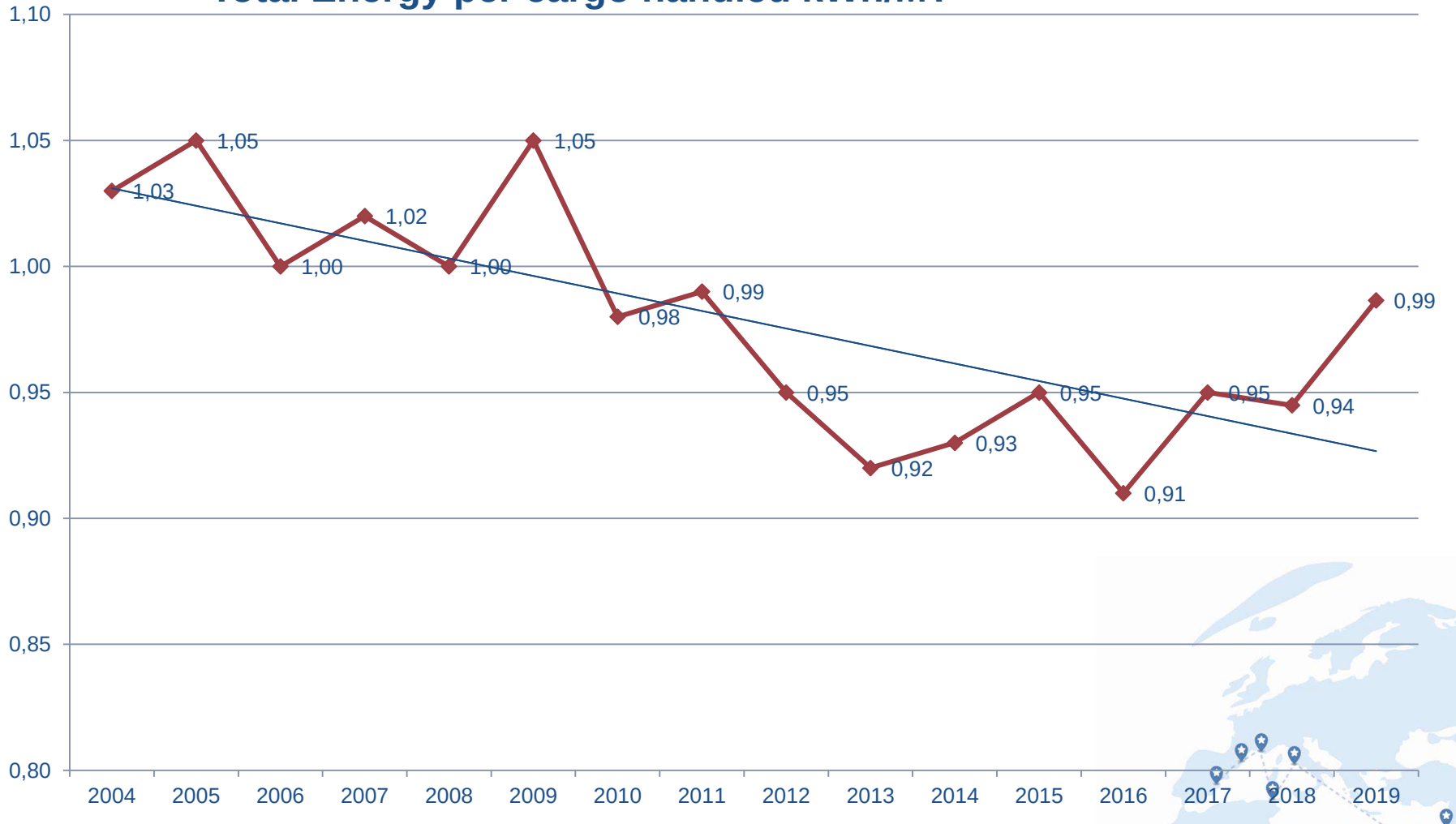
Total cargo throughput APV - Million Ton



Total Electric Energy consumed ALL PORTS (GWh)



Total Energy per cargo handled kWh/MT



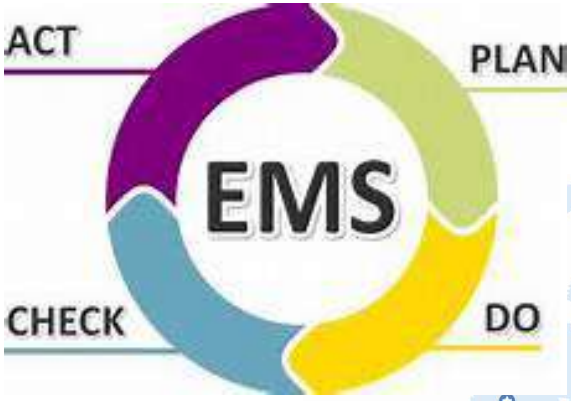
Energy transition in ports:
Environmental and Energy Management in Ports

1. Valenciaport in figures
2. Environmental Management
3. Energy transition
    1. Renewable energies implementation
    2. Use of cleaner fuels
    3. Electric sub-station
    4. On-shore power supply
4. GHG emissions reduction strategies
5. Environmental improvement tools
6. R+D Projects
7. Next steps

What an Environmental Management System is?

WIKI: "a tool which integrates procedures and processes for training of personnel, monitoring, summarizing, and reporting of specialized environmental performance information to internal and external stakeholders of a firm”

Keywords: Tool, training, monitoring, reporting



How do we implement it?

- Setting an environmental policy
- Involving the Company management
- Setting targets
- Measuring and monitoring
- Ensuring compliance of the policy
- Auditing (internally and externally)
- Reporting (not always)
- Continuous improvement

How do we effectively implement it in a Port?

- Setting an environmental policy
- Identifiying impacts on the environment
- Monitoring the evolution of the environmental variables identifies
  - **Water**
  - **Air**
  - **Waste**
  - **Noise**
- Setting targets and issuing Environmental Management Plans

2000

The Port Authority of Valencia issues its first Environmental Policy and it is approved by the Board of Directors.

2003

The Port Authority of Valencia obtains the Port Environmental Review System (PERS) certificate.

2006

The Port Authority of Valencia implements an Environmental Management System in the ports of Sagunto, Valencia and Gandía according to the ISO 14001 Standard.

2008

The Valencia Port Authority inscribes its environmental management system in the EMAS register.

2015

The Port Authority of Valencia implements an Energy Management System in the ports of Sagunto, Valencia and Gandía according to the ISO 50001 Standard.

Environmental Impacts of Port Activities

Port operations can lead to environmental impacts on air, water and land.

The environmental impact from port activities can be divided into three categories:

1. problems caused by port activity itself;
2. problems caused at sea by ships calling at the port; and
3. emissions from inter-modal transport networks serving the port hinterland.

Environmental Impacts of Port Activities

Cargo handling, ships' traffic, hinterland distribution and infrastructure building works cause negative environmental impacts.

Examples:

- Noise from ship engines and cargo handling machinery
- Exhaust of particles from ships, trucks and handling machinery
- CO2, Nox and SO2 from ships' auxiliary engines
- Dust from bulk cargoes handling (grains, coal, clay…)
- Spillage of polutants into the sea
- Waste generation at the terminals and at the ships (MARPOL)

Environmental Impacts of Port Activities

Port Authorities, at various administrative levels, have put in place a wide range of **policy instruments** to limit negative environmental impacts from ports in relation to:

- **near-port shipping activities** as such (e.g. limits on the sulphur content of the fuels that may be used, and requirements regarding the treatment of ballast water);
- the **handling of the goods** in the ports (e.g. emission standards for the handling equipment, and limits on permitted noise levels);
- the **transport of the goods** to the hinterland (e.g. emission standards for vehicles used in the transport, and investments in better road and rail infrastructure).
- **Waste management**

Environmental Impacts of Port Activities

Environmental Management Plans

An Environmental Management Plan (EMP) can be defined as "**an environmental management tool used to ensure that undue or reasonably avoidable adverse impacts of the construction, operation and decommissioning of a project are prevented; and that the positive benefits of the projects are enhanced**".

When applied to ports and EMP is a tool aiming at preventing the adverse environmental impacts of port activities and the establishment of environmental improvement objectives.

Environmental Management Plans

Advantages of the implementation of EMPs in Ports:

- It involves **business sensitivity**.
- Top management **leadership**.
- Strategic factor of **competitiveness**.
- Guarantee of **efficiency and profitability**.
- Global **response**.
- Ensures legal **compliance**.
- **Dynamic** process.
- **Responsible commitment** to society.

Environmental Management Plans

Elements of EMPs:

1. Environmental policy
2. Management responsibilities
    1. Responsibility, authority and resources
    2. Personnel and means for verifications
    3. The management representative.
    4. Staff, internal communication and training
3. The environmental effect
    1. Registration of requirements,
        1. legal,
        2. regulatory and
        3. normative
    2. Environmental impact assessment and recording.

Environmental Management Plans

Elements of EMPs:

4. Environmental objectives and targets.
5. The specific environmental management program
6. Documentary support
    1. The manual
    2. Documentation: procedures, work instructions, etc.
7. Operational control
    3. General
    4. Control
    5. Verification, measurement and testing
    6. Non-conformities and corrective actions
8. Environmental management records

Environmental Management Plans

Elements of EMPs:

9. Assessment of the environmental management system
    1. System audits
    2. System Reviews
10. External communication

Environmental Aspects Identified

Waste Management
- Land Port users
- Ships – MARPOL

Natural resources management
- Water
- Electricity
- Fuel

Noise quality monitoring

Soil management

Visual impact

Environmental Aspects Identified

Dredging management

Emergency preparedness and response

Air quality monitoring

Water quality monitoring

slido

What do you think is the priority environmental aspect for ports within Europe/Mediterranean range?

ⓘ Start presenting to display the poll results on this slide.

Water quality monitoring

All ports and harbours face the challenge of maintaining water quality. Mitigating against problems means **taking care of the whole marine ecosystem and surrounding land.**

Ports and harbours are very highly concentrated industrial areas next to the water.

Threats to water quality:

- Ships' repair,
- transportation,
- terminal operations,
- cargo handling and storage
- Ships' discharges

Water quality monitoring

Water quality apeared in **4th place** out of the Top 10 concerns by the Medports Steering Committee.

Compared with ESPO's top priorities, Medports members are more concerned about the water quality threat.

	MEDPorts	ESPO
Waste management / MARPOL	1st	10th & 5th
Air emissions / Noise Energy / OPS	2nd	1st & 3rd
Water quality / Ballast	3rd	2nd
Contingenct plans	4th	8th
Carbon footprint / Climate change	5th	n/e
	6th	7th

Water quality monitoring

Factors affecting port waters' quality

- Port activity
  - Dredging (turbidity, ...)
  - The weather (heavy rain, ...)
  - Oil spills
  - Sewage

- Ships
  - Sulphur Cap 2020 IMO Regulation – Scrubbers
  - Ballast water
  - Oil spills
  - MARPOL I & IV

Water quality monitoring

Monitoring water quality

Several aspects should be monitored:

1. Marine related issues (i. e. currents, waves, tides)
2. Water parameters (i.e. salinity, water temperature, nutrient levels and dissolved oxygen)
3. Turbidity and sediment processes (i.e. port dredging activities and expansion works.)
4. Oil spills (i.e. monitoring wind, currents can help to identify potential polluters and likely dispersion)
5. Ballast water monitoring (i.e. identifying those ships that were releasing their ballast water to the port (affecting water quality)).

Air quality monitoring

Air quality reached **2nd** place in the Top 10 environmental priorities as a result of the consultation to members made by the **Medports** Sustainability Committee.

Air pollution is a significant concern at port facilities. Mobile sources at ports release pollutants including:

particulate matter (PM) Refers to small particles in the air that can be measured to determine air quality and potential health impacts. PM is often classified by size: PM2.5 and PM10.,
nitrogen oxides (NOx),
sulfur oxides (SOx),
carbon monoxide (CO),
and air toxics.

Air quality monitoring

Sources of air pollution at ports can include:

Examples of Sources of Air Pollution at Ports	
Transportation Sources	**Stationary Sources**
Trucks	Refineries
Marine vessels	Oil and gas storage facilities
Trains	Power generation
Cargo handling equipment	Storage of open piles of coal

Air quality monitoring

Negative aspects of Air pollution:

- On health:

1. aggravation of respiratory and cardiovascular disease;
2. decreased lung function;
3. increased frequency and severity of respiratory symptoms such as difficulty breathing and coughing;
4. increased susceptibility to respiratory infections;
5. effects on the nervous system, including the brain, such as IQ loss and impacts on learning, memory, and behavior;
6. cancer; and
7. premature death

Air quality monitoring

Negative aspects of Air pollution:

- On the environment:

1. Ozone can damage vegetation, adversely impacting the growth of plants and trees. These impacts can reduce the ability of plants to uptake carbon dioxide (CO2) from the atmosphere and indirectly affect entire ecosystems.

Air quality monitoring

Because of the environmental and health impacts of diesel emissions, many ports that have developed **air quality programs** or **Clean Air Programs** that include a central focus on reducing NO_X, SO_X and PM.

A number of strategies can help reduce impacts of diesel emissions on air quality, as well as on global climate concerns such as impacts on ecosystems, sea level, weather patterns and agriculture.

Air quality monitoring

Clean Air Programs at Ports:

Clean air programs manage a port's efforts to address air emissions. These programs include an **action plan**, containing:

- An emissions baseline and pollutant prioritization
- Emission reduction targets
- A technical plan for meeting emission reduction goals
- A tracking system to monitor progress
- A communications plan for sharing the program's initiatives and achievements

Air quality monitoring

Managing Air Quality - Control Strategies to Achieve Air Pollution Reduction:

Considerations in Designing an Effective Air Quality Control Strategy:

- Environmental: ambient air quality conditions, relevant meteorological conditions, location of the emissions source, noise levels…
- Engineering: pollutant characteristics,
- Economic: capital costs, operating costs, equipment maintenance, equipment lifetime, and administrative, legal, and enforcement costs.

Air quality monitoring

Managing Air Quality - Control Strategies to Achieve Air Pollution Reduction:

Controlling Sources of Pollution

- Pollution prevention approaches to reduce, eliminate, or prevent pollution at its source, should be considered.
- Use of control technologies as a resource on air pollution prevention and control.
- Emission controls on vehicles as well as use of cleaner fuels.
- Economic incentives, such as emissions trading, banking, and emissions caps can be used.

Air quality monitoring

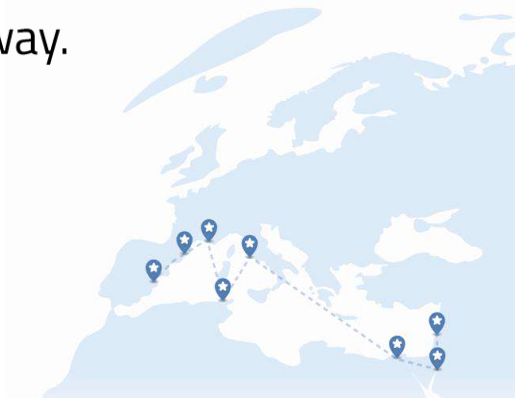
Emission Reduction Approaches – "**the Rs rule**"

Types of Reduction Approach	Reduction Principles
Technology-oriented approaches	*Replace*: Replace entire vehicle or equipment with newer or less-polluting models. *Repower*: Replace only the main engine and associated components that provide power. *Rebuild*: Retain the same engines, but rebuild them to higher emissions standards. *Refuel*: Select a compatible fuel that is cleaner burning or use electric technologies. *Retrofit*: Fit with device designed to reduce pollution
Program-oriented approaches	*Repair*: Ensure optimally maintained equipment. *Relocate*: Consider whether pieces of equipment that produce emissions can be relocated to an area less impacted by air quality. *Repurpose*: Ensure that all fleet equipment is being used optimally. *Right Size*: Ensure that equipment is not over-powered for its primary functions.
Operational approaches	*Reduce*: Lower fuel consumption and speeds to lower emissions. *Retrain*: Train equipment operators and field personnel to reduce emissions with everyday decisions. *Reward*: Incentivize results for individuals and programs to emphasize and reinforce goals and reorient organizational behavior.

Air quality monitoring

Measures taken by ports to address air emissions:

- EU sulphur Directive that requires vessels calling EU ports not to use fuel with more than 0.1% sulphur while at berth.
- Banning polluting trucks to access the ports.
- Reduced port dues for “clean vessels”
- Promoting the implementation of On-shore-power-supply facilities.
- Invest on infrastructures to ease transference of freight to railway.



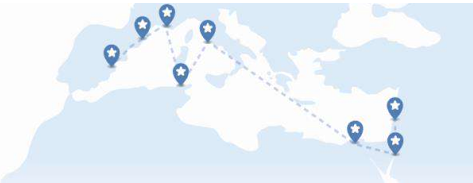
Air quality monitoring

Before acting, we must measure

1. Estación Meteorológica Baliza Dique del Este

2. Estación Meteorológica Príncipe Felipe

3. Estación Meteorológica Silo



Air quality monitoring

CO (Monóxido de carbono)		2017
ug/m3	350 ug/m3 Protección de la Salud Medias horarias	10mg/m3 Valor Medio Anual
Nivel		
CABINA INMISIÓN	0 Superaciones	0,2 mg/m3

Número de superaciones de los niveles de concentración de dióxido de azufre (CO)

NO2 (Dióxido de Nitrógeno)		2017
ug/m3	200 ug/m3 Medias horarias <18 Superaciones / año	40ug/m3 Valor Medio Anual
Nivel		
CABINA INMISIÓN	0 Superaciones	34 ug/m3

Número de superaciones y Valor medio anual de los niveles de concentración de Dióxido de nitrógeno (NO2)

SO2 (Dióxido de Azufre)		2017
ug/m3	115 ug/m3 Medias diárias <3 Superaciones / año	350 ug/m3 Medias horarias <24 Superaciones / año
Nivel		
CABINA INMISIÓN	0 Superaciones	0 Superaciones

Número de superaciones de los niveles de concentración de dióxido de azufre (SO_2)

Waste management

MARPOL I

Waste management

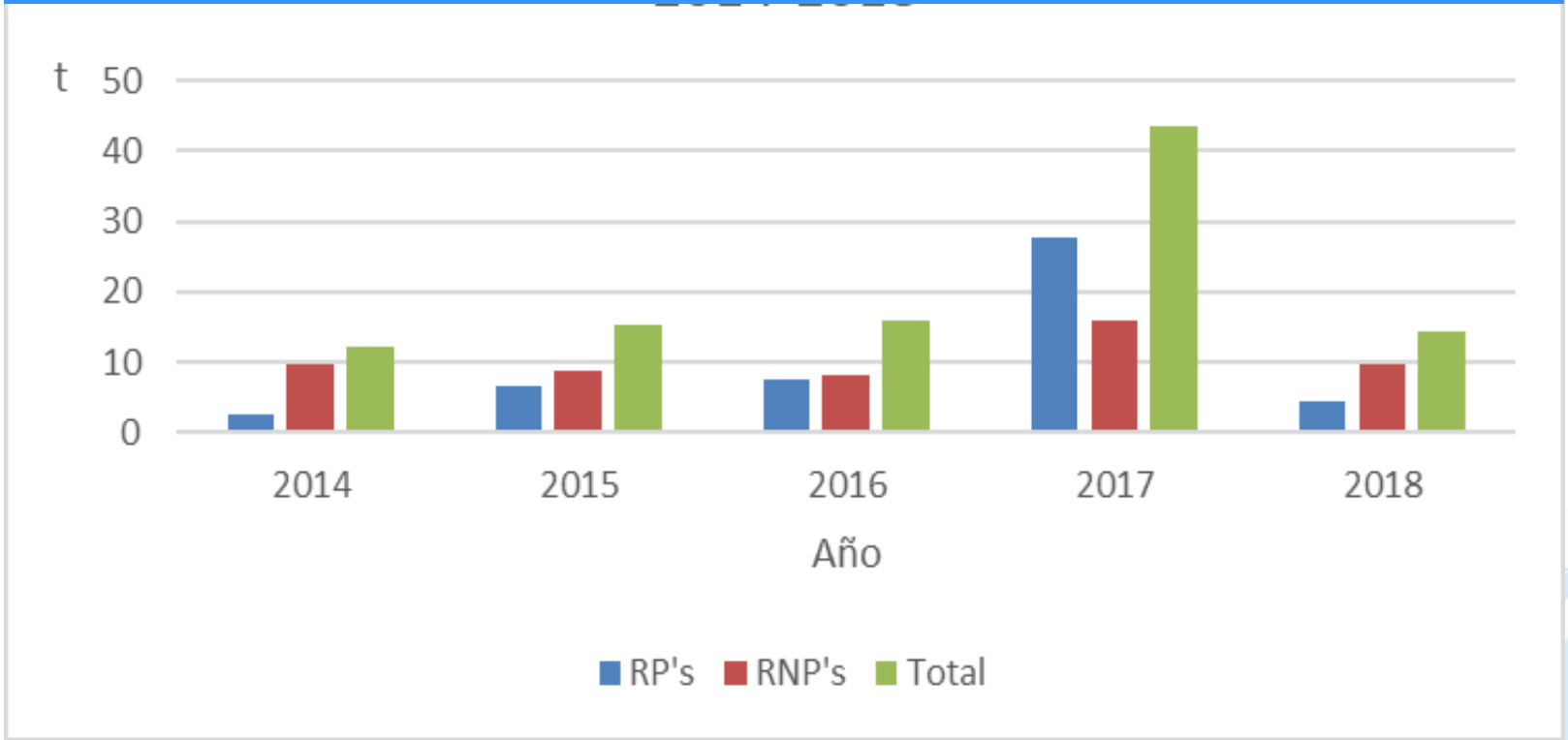
MARPOL V

Waste management

Port waste management:

- Dedicated management plant
- Daily collection of port garbage
- Daily cleaning of port surfaces
- Sewage collection network

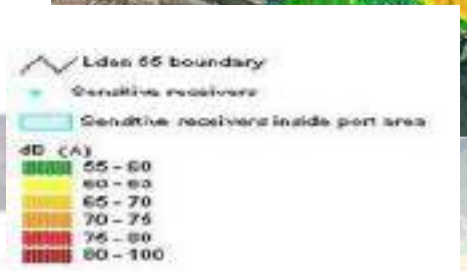
PAV Waste production evolution for the period 2014 – 2018



Noise Quality Control Network

Objetives:

- Identifying High Noise Levels in the port area
- Creating Noise maps .
- Action Plans Assessment.
- Implementing Noise Control Equipment.
- “Predictive” software to analyze concrete port activities.



Energy transition in ports:
Environmental and Energy Management in Ports

1. Valenciaport in figures
2. Environmental Management
3. Energy transition
    1. Renewable energies implementation
    2. Use of cleaner fuels
    3. Electric sub-station
    4. On-shore power supply
4. GHG emissions reduction strategies
5. Environmental improvement tools
6. R+D Projects

What an Energy Management System is?

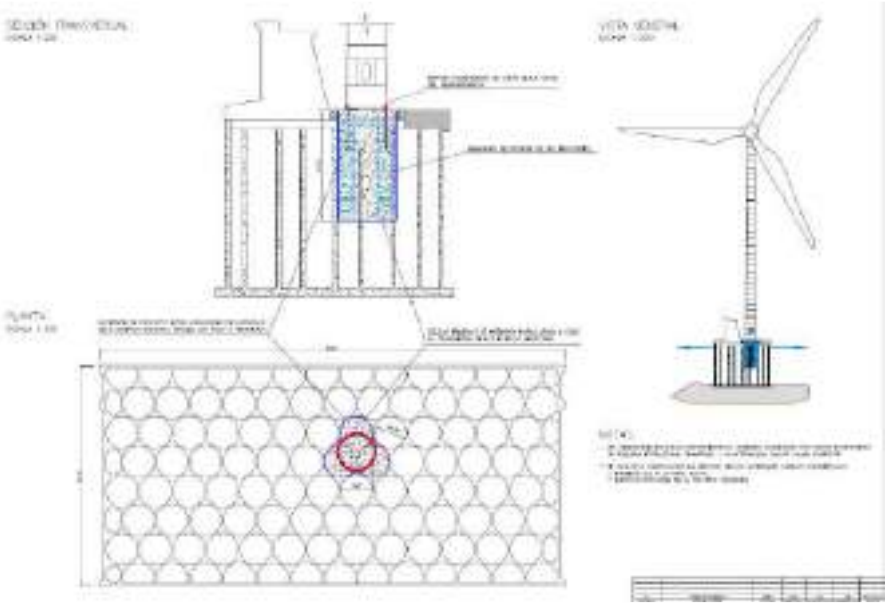
A tool dedicated to developing and implementing a specific energy policy, as well as managing those elements of any activity, products or services that interact with the use of energy (energy aspects).

That includes a continuous improvement in the employment of energy consumption, energy consumption reductions, associated financial costs, reducing greenhouse gas emissions adequate use of natural resources, as well as promoting alternative and renewable energy.

Keywords: Tool, energy, improvement, reducing GHGs, renewable energy

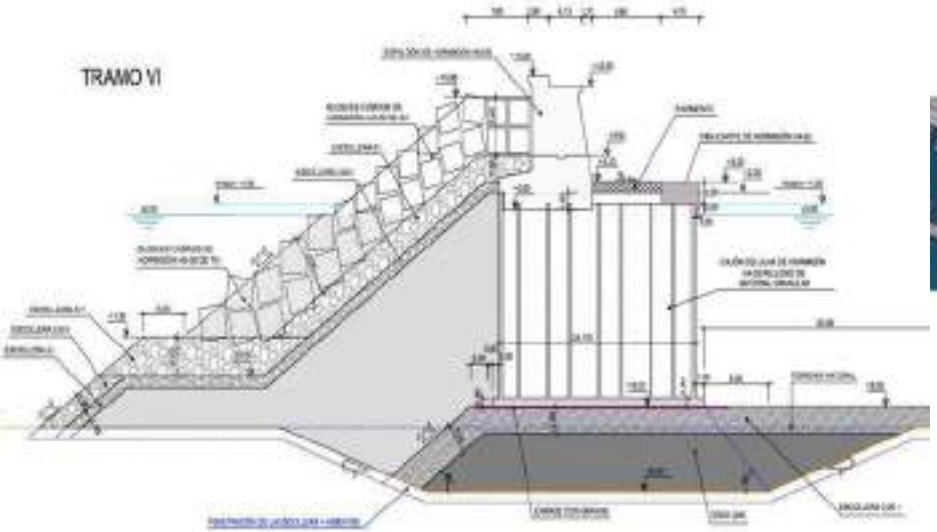
Renewable energies implementation

- Wind Power



Renewable energies implementation

- Solar Power: lightning, buoys, hot water, etc



Renewable Energies Implementation

WIND ENERGY

Wind resource: 5.33 m/s as average

Estimated energy: 27,000 MWh/year

Aerogeneradores	Modelo	Diámetro de rotor (m)	Potencia nominal (MW)	Potencia total (MW)	Horas equivalentes	Energía neta (MWh/año)	Altura buje (m)
Alt. 1	General Electric GE158 4.8MW	158	4.8	24.4	2845	26 625	101
Alt. 2	Siemens Gamesa SG155 4.5MW	155	4.5	23.5	2940	26 192	107
Alt. 3	Nordex-Acciona AW132 3MW	132	3	9	2034	18 303	112.5

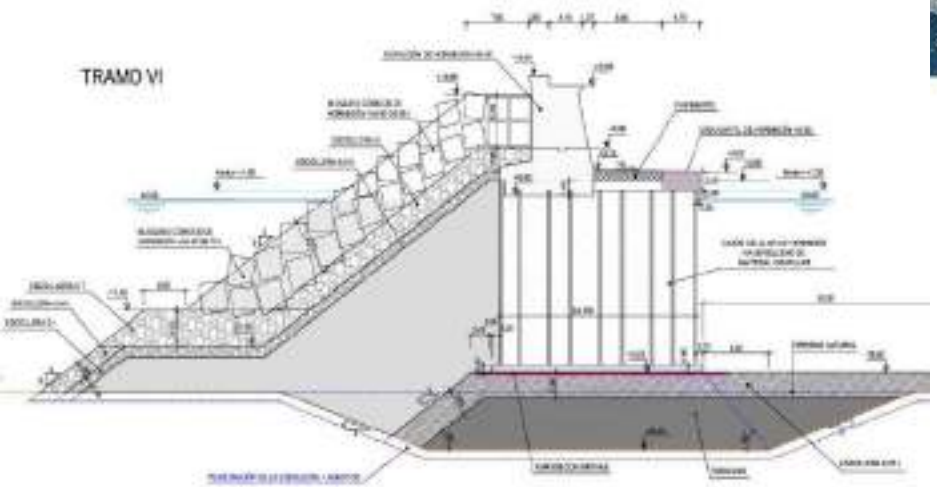
Renewable Energies Implementation

SOLAR ENERGY

Deployment of 2,952 solar panels

Estimated energy: 1,500 MWh/year

CT	Nº Paneles	Potencia Pico Instalación (kWp)	Potencia Total (kW)	Potencia CT (kVA)	Energía Generada (kWh/año)
6	659	217,47	180	630	353.000,00
8	2.344	773,52	550	630	1.250.000,00
31	814	285,12	200	160	457.000,00
52	1.126	372,24	220	250	597.000,00
53	960	316,80	220	250	502.000,00
	5.955	1.965,15	1370	1920	3.164.000,00



Use of cleaner fuels

- **LNG for ships**
  Hydrogen for ports' machinery (H2PORTS Project)

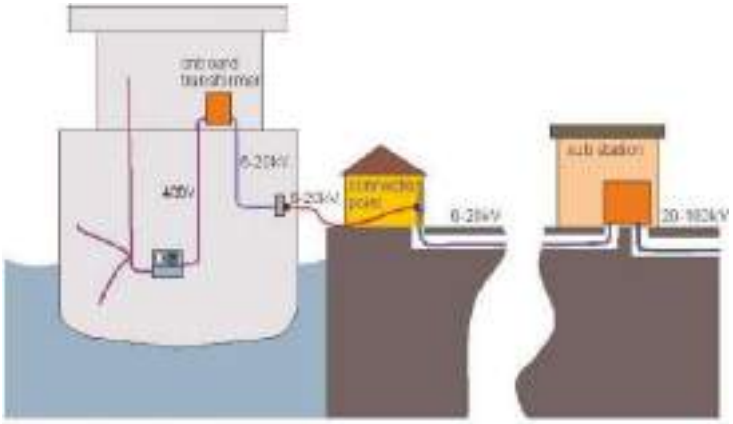
New Electric Sub-station

- Electric Sub-station at the Port of Valencia for future OPS infrastructure

CARACTERÍSTICAS GENERALES	
Sistema	Corriente Alterna Trifasica a 50 Hz
Tensión nominal (KV)	132
Categoría de la línea	Primera
Longitud total (m)	964
Nº de circuitos	2 (Doble circuito enterrado)
Origen	ST La Punta
Final	ST APV
Tipología de la línea	Subterránea
Potencia máxima admisibles (MVA x circuito)	755 A en 132 KV (171.41 MVA)
Potencia requerida (MVA x circuito)	30
Tipo de cable	HEPRZ-Al-1200 mm² H172 132 kV
Tipo de canalización	Zanja entubada hormigonada
Categoría de la red	A

OPS assessment studies

- OPS studies carried out and identification of most suitable port facilities



BUQUES DE CRUCERO

NÚMERO ESCALAS	BUQUE	G.T.1	MUELLE	
27	MSC SINFONIA	58.625	PONIENTE	
25	GEMINI	19.093	TRANSVERSALES	
18	OCEAN COUNTNESS	16.795	PONIENTE	
8	AIDAVITA	42.289	PONIENTE	1
8	SEABOURN LEGEND	9.961	PONIENTE	10:02
4	SEA CLOUD II	3.849	PONIENTE	
3	SILVER WIND	16.927	PONIENTE	

Energy transition in ports:
Environmental and Energy Management in Ports

1. Valenciaport in figures
2. Environmental Management
3. Energy transition
    1. Renewable energies implementation
    2. Use of cleaner fuels
    3. Electric sub-station
    4. On-shore power supply
4. GHG emissions reduction strategies
5. Environmental improvement tools
6. R+D Projects

GHG emission reduction strategies

- Substitution of port machinery and car fleets by hybrid and electric
- Enhancing the use of railway
- Electrification of port terminals
- Energy efficiency measures implementation
- Smart grids tools implementation

GHG emission reduction strategies

CO2 indicator evolution 2008 – 2018
APV - Port of Valencia

Year	2008	2010	2012	2014	2016	2018
Emissions (tCO2)	165,745	159,709	161,968	160,637	166,050	155,752,201
Tons handled	51,897,937	56,893,676	60,517,225	59,359,080	64,361,045	70,778,376
Consumption (kWh)	468,923,658	415,853,725	425,109,830	404,631,030	424,836,194	444,215,693
Carbon footprint (kgCO2/t)	3.19	2.81	2.68	2.71	2.58	2.20
Energy intensity (kWh/t)	9.04	7.31	7.02	6.82	6.60	6.28

Verified by Lloyds under ISO 14064 scheme

Cargo increase 2008-2018 > 36 %

CF indicator decrease > 30 %

Energy transition in ports:
Environmental and Energy Management in Ports

1. Valenciaport in figures
2. Environmental Management
3. Energy Management
    1. Renewable energies implementation
    2. Use of cleaner fuels
    3. Electric sub-station
    4. On-shore power supply
4. GHG emissions reduction strategies
5. Environmental improvement tools
6. R+D Projects

Environmental improvement tools

Green Agreements

- Incentives on activity tax between 15% and 30% to port concessions.
  - Estimated reduction of 15,000 ton CO2/year from 2011
- Reduce of 50% on port dues to vessels using cleaner technologies when berthed (LNG, OPS)

Energy transition in ports:
Environmental and Energy Management in Ports

1. Valenciaport in figures
2. Environmental Management
3. Energy Management
    1. Renewable energies implementation
    2. Use of cleaner fuels
    3. Electric sub-station
    4. On-shore power supply
4. GHG emissions reduction strategies
5. Environmental improvement tools
6. R+D Projects

R+D Projects

- **CLIMEPORT (2009-2012)** – Carbon footprint methodology definition.
- **GREENCRANES (2012-2014)** – Application of technologies based on the use of alternative fuels in container terminal machinery..
- **GREENBERTH(2012-2015)** – Promotion of the participation of SMEs in projects related to energy efficiency in ports..
- **SEA TERMINALS (2014–2015)** – Elaboration of a Plan to reduce emissions in ports, and its specific application to the port of Valencia..
- **CORE LNG AS HIVE (Running)** – LNG implementation for maritime operations.
- **GAINN4MOS & GAINN4SHIP INNOVATION (2016-2019)** – Implementation of the use of LNG on Motorways of the Sea through pilots converting existing vessels to LNG.
- **H2PORTS (2019-2023)** – Implementation of H2 as fuel for port handling machinery.
- **GREEN-C-PORTS (2020-2023) –** Green and Connected Ports. Improvement of environmental monitoring network and integration with digital tools.
- **EALING OPS (2020-2023)** – Flagship project for the implementation of OPS facilities all around Europe
- **ECCLIPSE (2019-2022)** – Project aiming at designing strategies for climate change adaptation for ports

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

FUNDACIÓN VALENCIAPORT

MORE INFORMATION

Fundación Valenciaport
www.fundacion.Valenciaport.com
Phone: (+34) 96 393 9400
Email: info@fundacion.valenciaport.com

Escola Europea
Intermodal Transport
ESCOLAEUROPEA.EU

Chamber of Commerce Industry and Agriculture
Marseille Fos
Le port euroméditerranéen
MED ports ASSOCIATION
Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale
AQABA Development Corporation
شركة تطوير العقبة
Port de Barcelona
Consell Valencià de la Joventut
FUNDACIÓN VALENCIAPORT
ميناء دمياط
DAMIETTA PORT AUTHORITY
OMMP
Office de la Marine Marchande et des Ports

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

YEP MED COURSE

PORT- LOGISTICS COMMUNITY TRAINING

Valencia, Spain

SMART PORTS & DIGITAL TRANSFORMATION IN PORTS

Juan M. Díez

Strategic Planning & Innovation Director - Valenciaport

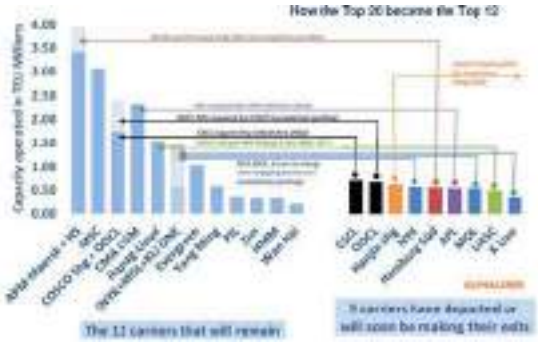
“Future is no more uncertain than present”

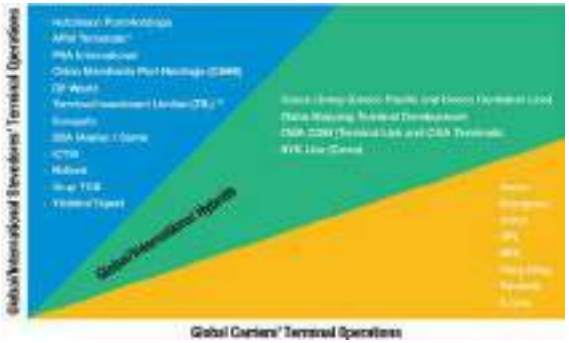
Walt Whitman

EVERGREEN

A changing (and challenging) Shipping World

- Economies of Scale: Getting **Bigger**.
- Concentration Strategies. Getting **Larger**.
- Vertical Integration: Getting **Stronger**.
- Green Shipping: Getting **Cleaner**.
- Digitalization: Getting **Smarter**.





A changing (and challenging) Shipping World: Implication for ports

ENI CBCMED Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

More **Complex**

- Segmented terminal capacity
- Pressure in **port performance**. Reducing turnaround times. Automation
- Managing Peaks of demand. Better **allocation of resources**. Internal traffic. Congestion

More **Investment**

- **Bigger investments in infrastructure** (channels, dredging)
- Need for Dedicated terminals. **Changing on PPP investment** models
- Fighting for the hinterland – **Promoting intermodality**

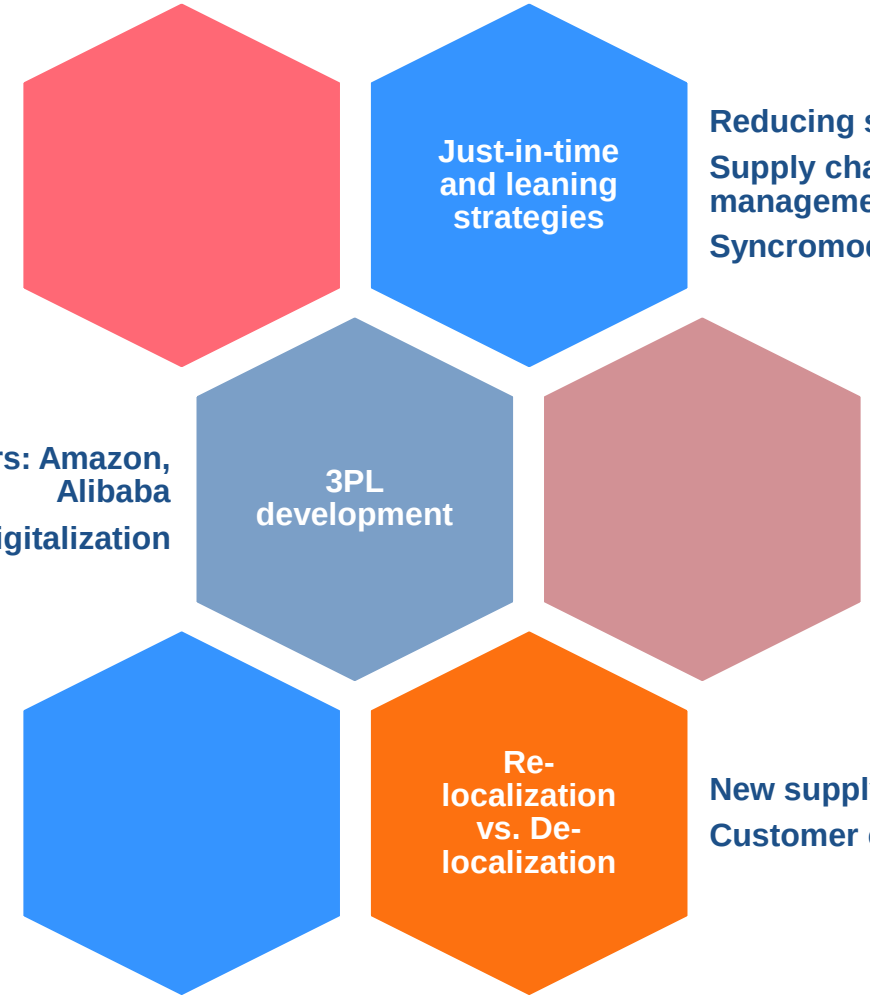
More **Competitive**

- Customer **Concentration**. More bargaining power of new groups/alliances
- **Reducing ports of call**. Reducing port connectivity
- Increasing **Port Competition** in main lines
- **Geographical advantages at risk**
- More **bargaining power** global operators with the port authority over the concession

More **Efficient**

- Improving **competitive advantages** (price, quality)
- Improving **general port performance (**not only terminal handling)

A sophisticated shipper market



Reducing stocks

Supply chain management

Syncromodality

Newcomers: Amazon, Alibaba

Digitalization

New supply chains

Customer centric

Sophisticated shippers: Implication for ports

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

More **Transparent**

- Competition between supply chains (including the port)
- Better understanding of shipper needs
- Improve coordination between logistics actors

Faster

- Promotion of syncromodality
- Improving turnaround times
- Improved PCS functionalities. Connectivity between Port & Logistics PCS

More **Secure**

- Cybersecurity protection
- Insurance / legal

Towards the “physical Internet”?

A more demanding society

- Environmental sustainability
- Blue Economy development
  - **Ports as key economic developers**
  - **Importance of Port Clusters**
  - **Importance of “softer” value added by ports**
- Port – city integration
  - **Port reputation**

Environmental sustainability

- Reducing Environmental nuisance:
  - **Air quality**
  - **Water quality**
  - **Noise**
- Decarbonization
- Circular economy
- Energy Transition
- Climate change mitigation

A more demanding society: Implication for ports

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

Greener

- Environmental requirements –
- Environmental Agenda for Ports - Green Ports
- Decarbonization of port activities
- Port contribution to Green Shipping:
  - LNG facilities
  - Cold Ironing
  - Adapted port dues

More Inclusive

- Social dimension of port clusters.
- Cluster approach for port challenges
- Reputation programs
- Transparency

More Proactive

- Climate Change mitigation
- Circular economy
- Blue Economy promotion:
  - Cruise services development
  - Fishing activities vs. Commercial activities

License to operate?

The new Normal for Ports (or the SMART Port in 2030)

- The connected Port:
  - Cooperation in the Port Community/ Cluster and between ports
  - Multilayer Big data provider
  - AI powered
  - Transparent
  - Cybersecure

- The efficient Port:
  - Supply chain vision (Intermodal, Syncromodal)
  - Automated (Port services: VTM, Handling, etc.)
  - SMART (Ready for unmanned vessels/trucks)
  - Spatially constrained

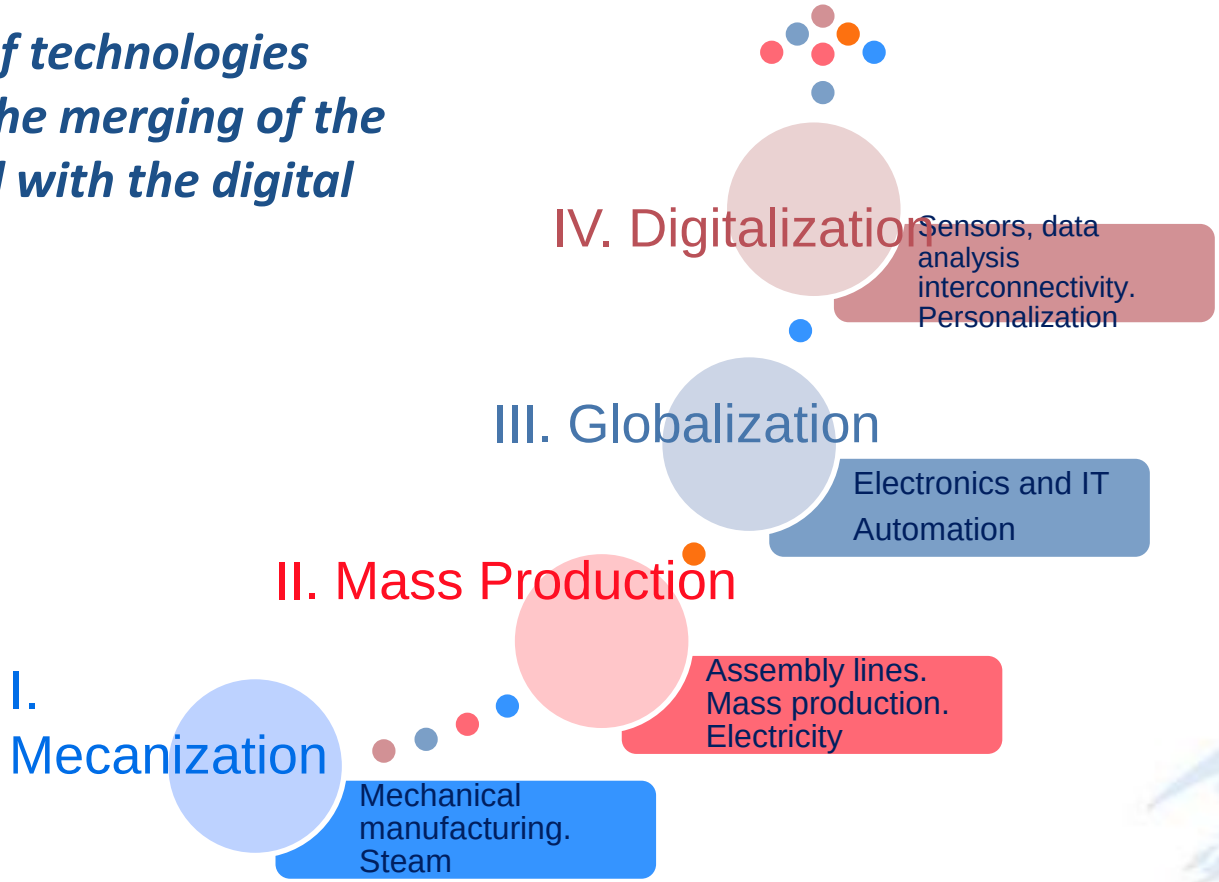
- The responsible Port:
  - Zero Emissions Port
  - Energy transition driven
  - Circular Economy
  - Integrated with the city needs and the blue economy
  - Climate Change
  - Safe & Resilient

- The learning Port:
  - Homo-centric. Human Capital Development
  - Open to New Business Opportunities
  - Ports Co-opetition. Networks of knowledge

Enhanced PORT ECOSYSTEM

Industry 4.0

Introduction of technologies that support the merging of the physical world with the digital world



Benefits of Industry 4.0

More efficient processes with lower costs.

Higher quality and better precision products, with superior performance.

Increased **flexibility and agility**, both in the total value chain and in its different links, reduction of lot sizes and also customization of production.

Facility for **development of added services**: change of business model from one based on product to one based on offering solutions.

New innovations derived from the **combination of capacities** belonging to different companies, especially between industrial companies and ICT companies.

Smart Ports and the Industry 4.0

ENI CBCMED Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

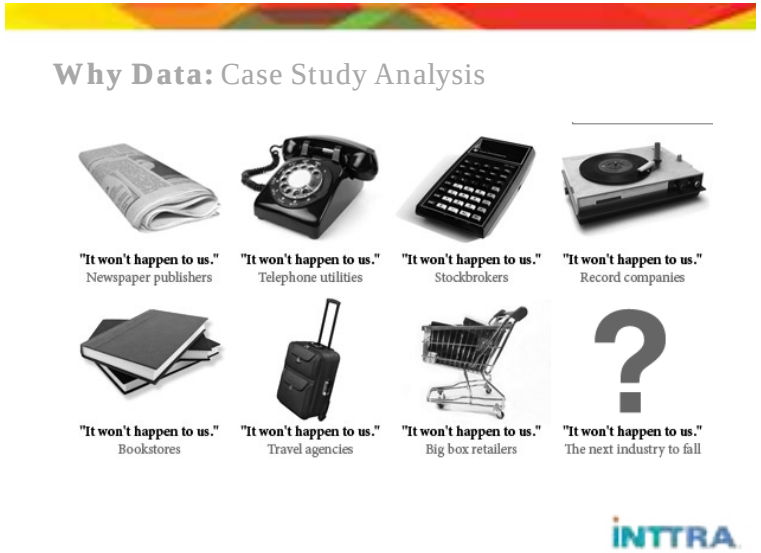
	Platforms	Big data	Blockchain	Virtual/Aug-mented Reality	Ciber-security	Artificial Intell.	IoT	5G	Digital Twins
Planning	PCS	CdM	Smart Contracts	Training	Critical Infras-tructure	VTS	Safety/ security networks	Auto-mation	Simula-tion
Operations	NSW	Advan. Anal.		Mainte-nance		Autonom ous vessel	Env. Control		
Commercial			Trace & Tracking		Secure auto-mation			Remote Control	Asset Mana-gement
Support Activities	CCS	Predic-tion		Safety/ Security		Predictive Mainte-nance	Machine Mon. - Reefers		

Decarbonization & Env. Protection

Digital Transformation

Digital Transformation - A revolution in the way of making business, radically improving performance or reach:

- Customer experience
- Operational processes



Joining the 4th industrial revolution

- Supply chains
- Smart Transport
- Smart Ports

Digitalization vs Servitization

Any product suffering digital stress becomes a service

In Digital Business the fight is for the value

New comers challenge incumbents value retention

Digitalization vs Servitization

“Over the top” Models

Digital Technologies provide us with:

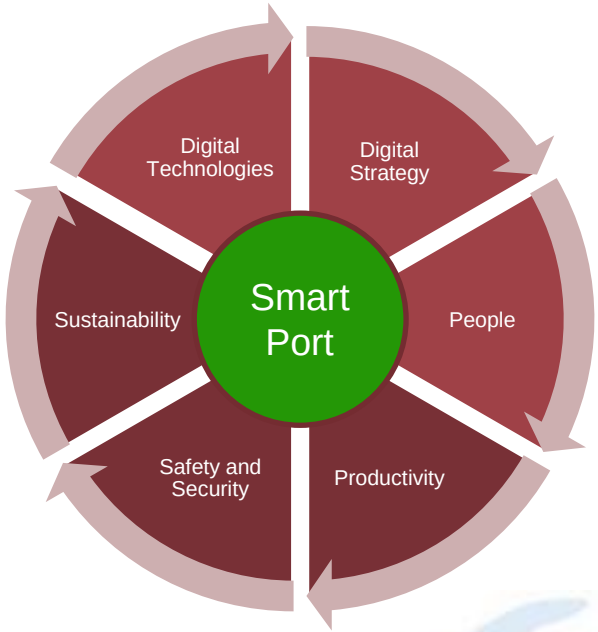
Dematerialisation	• Digitalisation makes available intangible information, store large quantities of data in small devices and access information located remotely.
Immediacy	• We can get information and communicate instantly, despite being kilometers away from the original source. • We can access new markets and customers to offer and commercialise our products and services.
Interactivity	• New ICTs are characterised to allow bidirectional information between individuals and groups no matter where they are.
Mobility	• ICTs allow you to work from anywhere and anytime.
Process automation	• By automating tasks we can program activities that computers will run automatically in a safe and effective manner.

SMART Port is not only… about digital technologies

- Digital technologies are only the **enablers**
- A focused **Digital strategy** is required

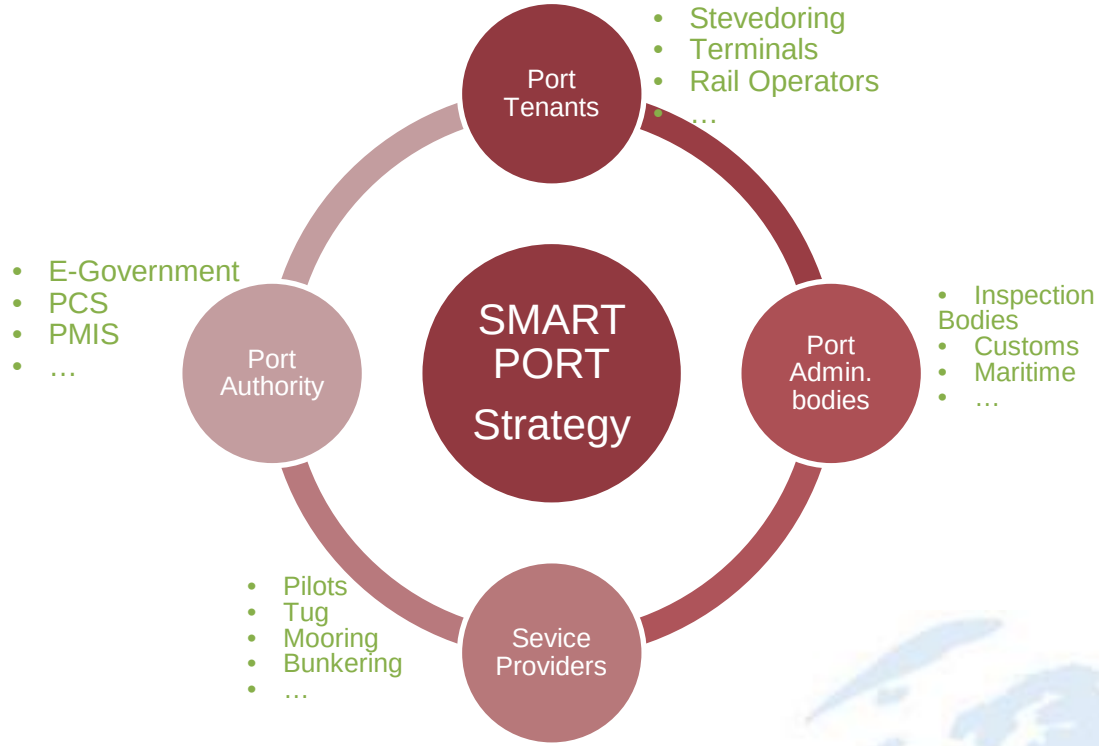
…And goes beyond productivity

- Digital transformation is <u>transversal</u> to port activities
- It paves the way for a <u>safer and more secure port</u>
- Its key to real port <u>sustainable development</u>



SMART Port is not only… about Port Authorities

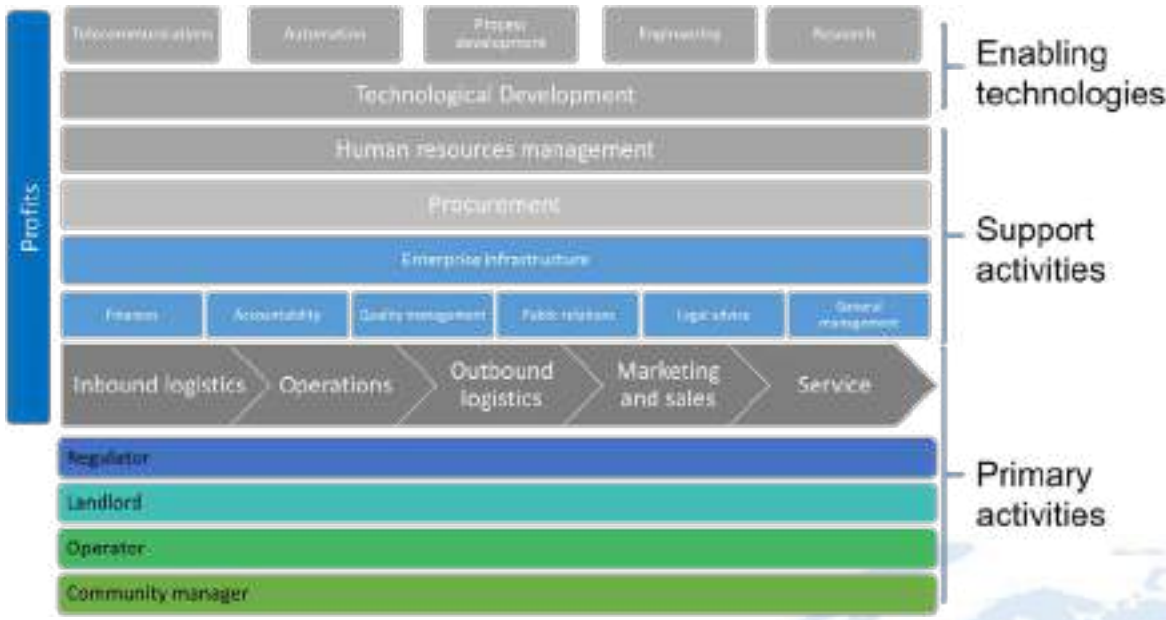
Digital Logistics Chain



But Port Authorities Should take the lead!!

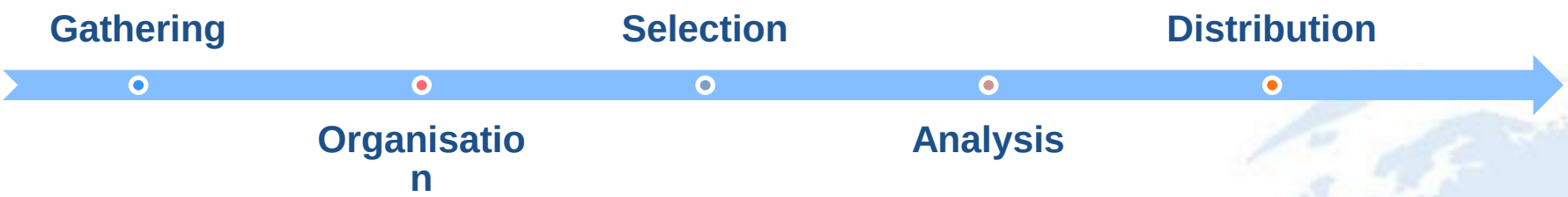
The port value chain (I)

- **<u>Value</u>**: difference between the benefits and the costs perceived by a customer
- **<u>Value chain</u>** activities performed in order to deliver a product or a service to the market. Consists of:
  - **Primary activities,**
  - **Supporting activities,**
  - **Enabling technologies, that include digital technologies.**



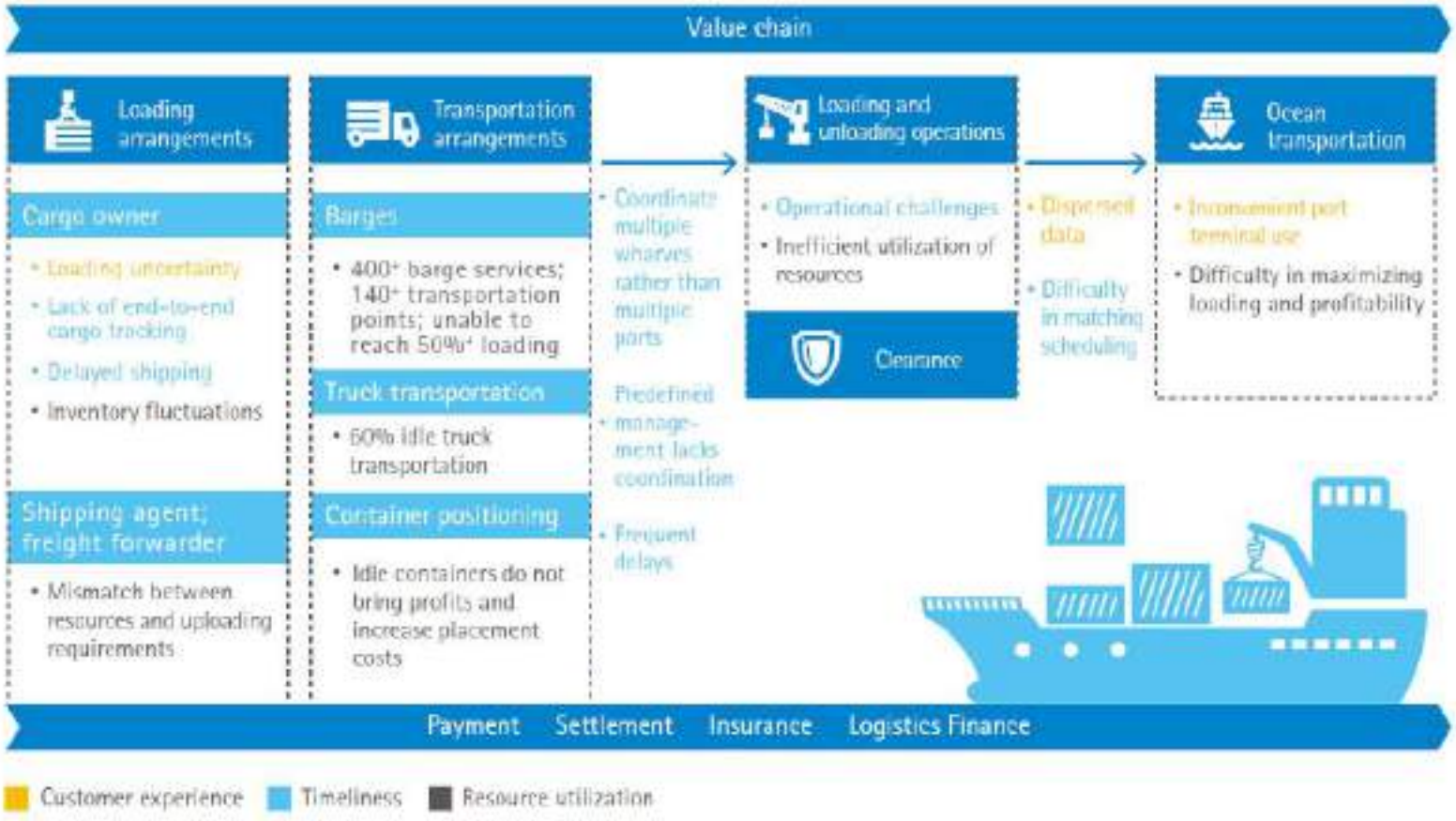
The need for a digital strategy: The virtual value chain

- Digitalization process is **part of the business innovation** needed to ensure competitiveness
- Value chain, in virtual markets, can be divided into five processes: gathering, organization, selection, analysis, and distribution **of information**



The need for a digital strategy: The virtual value chain

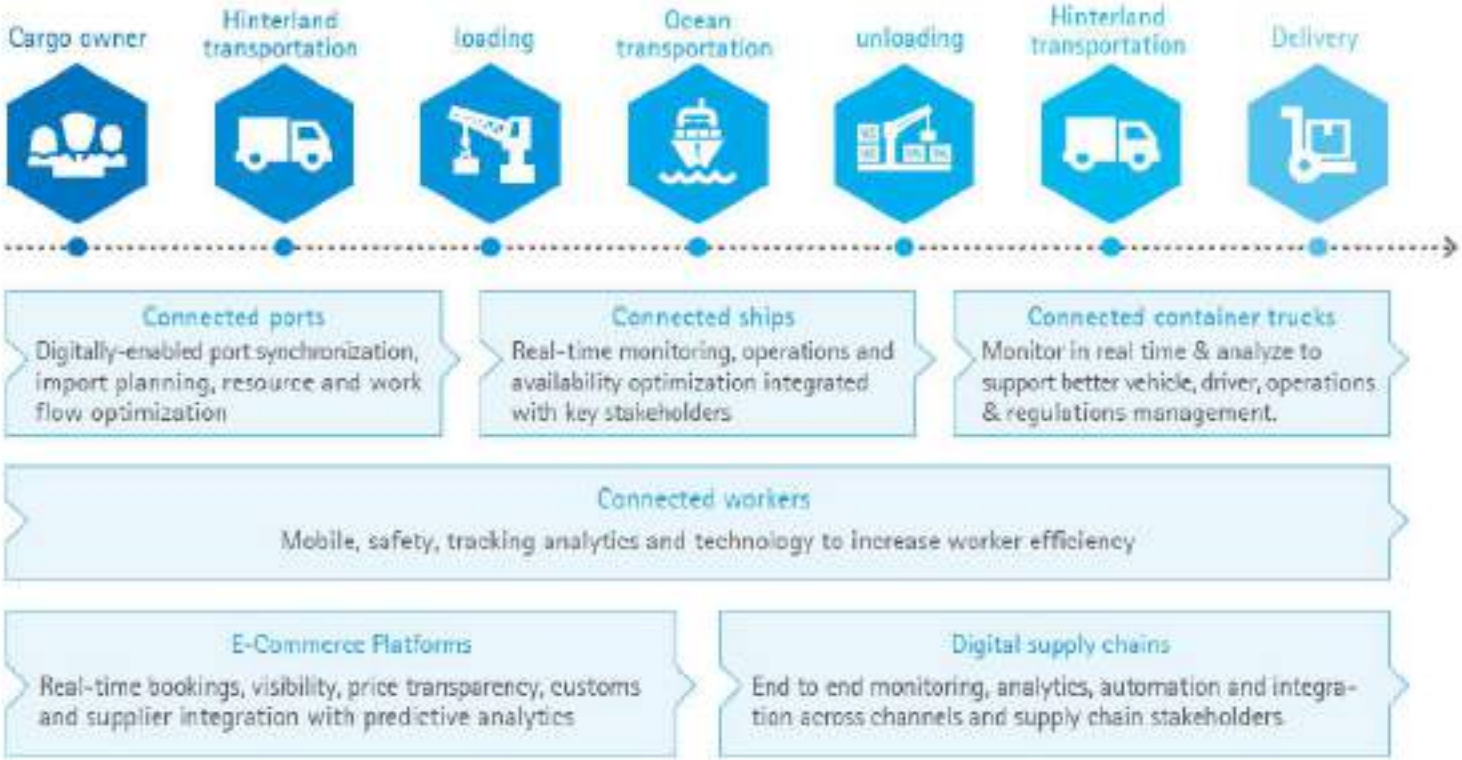
- An “extended enterprise” **cooperates closely with other organizations** to generate new markets and build new relationships.
- **Virtual markets based on electronic transactions** have created a new place to generate value, called the **“virtual value”**
- Companies will get a **competitive advantage** when they are able to integrate the activities of their value chains in a **less costly and more differentiated** way than competitors.



Source: Accenture analysis

Virtual value chains in ports

- Ports as a virtual enterprises where **different actors provides one single face** to the customer (Port Community).
- The **front-end company** that offer services to the port user **is not necessarily providing other underlaying services**.
- Each company considered as a **“virtual department” of a “virtual port company”**
- Governance usually provided by **Port Authority**


Cargo owner
Hinterland transportation
loading
Ocean transportation
unloading
Hinterland transportation
Delivery
Connected ports
Digitally-enabled port synchronization, import planning, resource and work flow optimization
Connected ships
Real-time monitoring, operations and availability optimization integrated with key stakeholders
Connected container trucks
Monitor in real time & analyze to support better vehicle, driver, operations & regulations management.
Connected workers
Mobile, safety, tracking analytics and technology to increase worker efficiency
E-Commerce Platforms
Real-time bookings, visibility, price transparency, customs and supplier integration with predictive analytics
Digital supply chains
End to end monitoring, analytics, automation and integration across channels and supply chain stakeholders

The four phases of the SMART port digital transformation process

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

Port community members isolated. **Only internal processes conducted via ICT systems**. Different degrees of modernization

The isolated port

Port digitization **beyond the scope of internal cohesion**. Port opens to other authorities and users of port services through online sites. Integration of port systems into NSW

The communicated port

Seeking benefits for the entire port community **Port Community System (PCS)** neutral and trusted integrating the functions of all port community members allowing to reach and create a paperless environment

The connected port community

People, organizations and objects interconnect to leverage the main benefits by ICT, mobility, immediacy, interactivity, dematerialization, and automation enabling to develop core business activities and excel in their business strategies

The fully connected port community

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

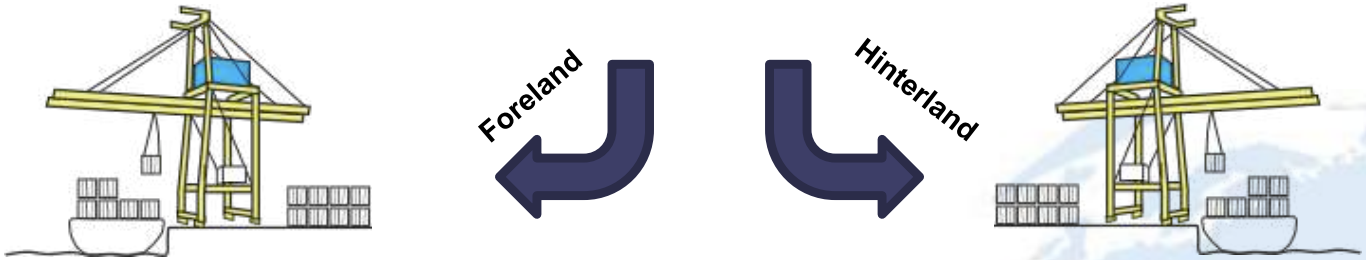
Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

valenciaport pcs.net
Port Community System

All the Port Community at the same Virtual Table



Defining a Digital Strategy

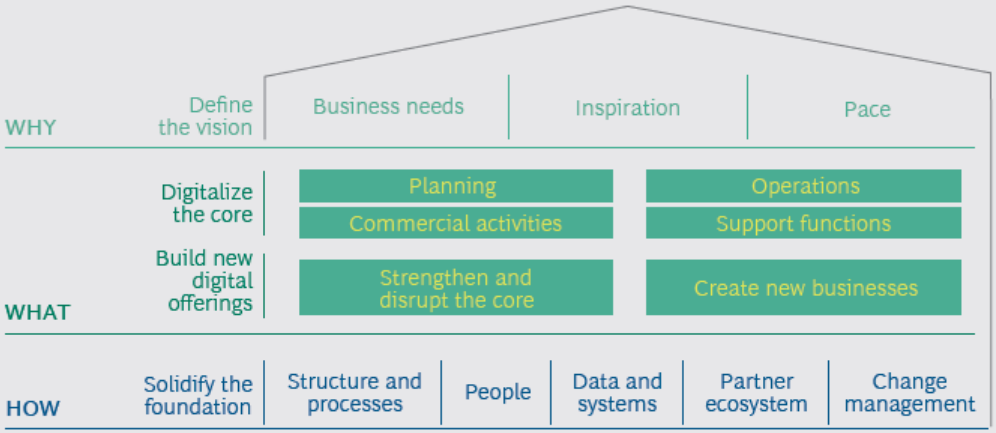
- **Understand the digital disruption in our sector**. New paradigms
- **Re-learn to accept risks**…

  …**consciously**
- Develop **digital capacities**
- Create **new structures** – Cultural change
- **Concentrate efforts** and generate **sense of urgence**
- **Size & scale are not the keys**
- Look for the proper **alliances**

Roadmap for Digital Transformation

- Define ***vision***
- Digitalize your ***core***
- Built in a ***new digital offer***
- ***Solidify*** the foundations
- ***Review your processes***
- Develop ***Human Capital***
- Acquire ***Technological Capital***
- Promote ***Alliances***
- ***Change Management***

EXHIBIT 3 | A Holistic Approach to Digital Transformation



Source: BCG analysis.

“It is better to be prepared for an opportunity and not to have one than to have an opportunity and not be prepared”

Whitney M. Young

Current Digital Strategy

PMIS

GRC

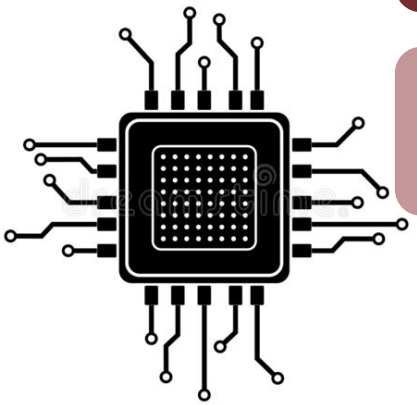
ERP

E-GOB

BI

CRM

INTERNAL



Port CdM

Gate Control

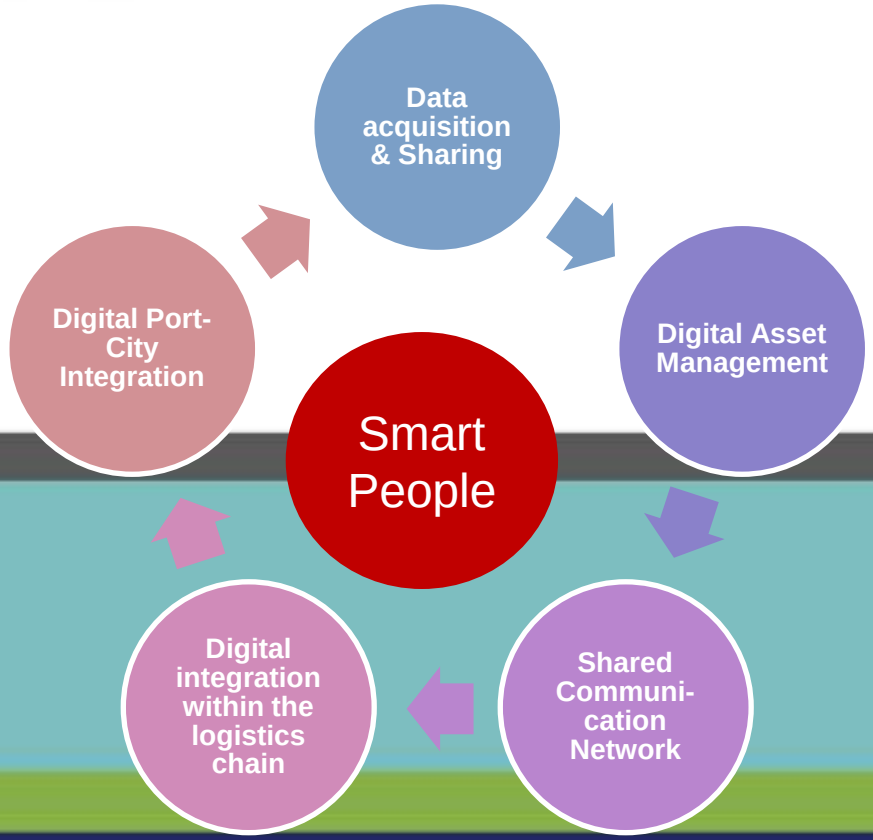
Surveillance

Railway Management

PCS

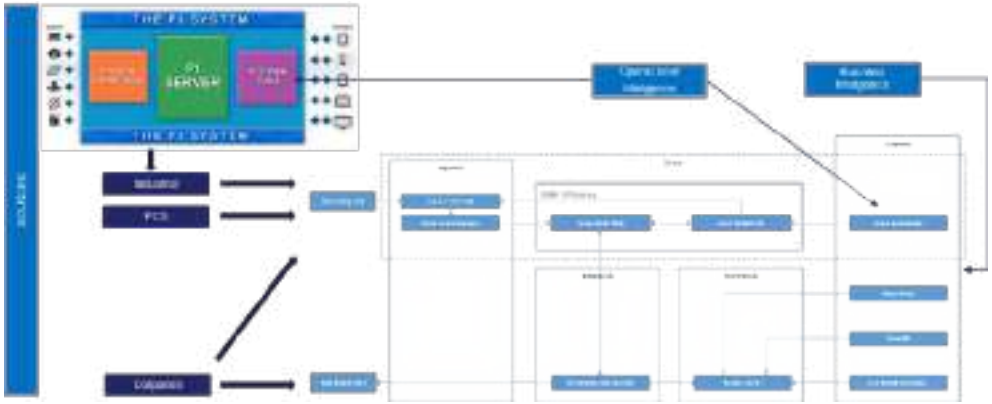
EXTERNAL

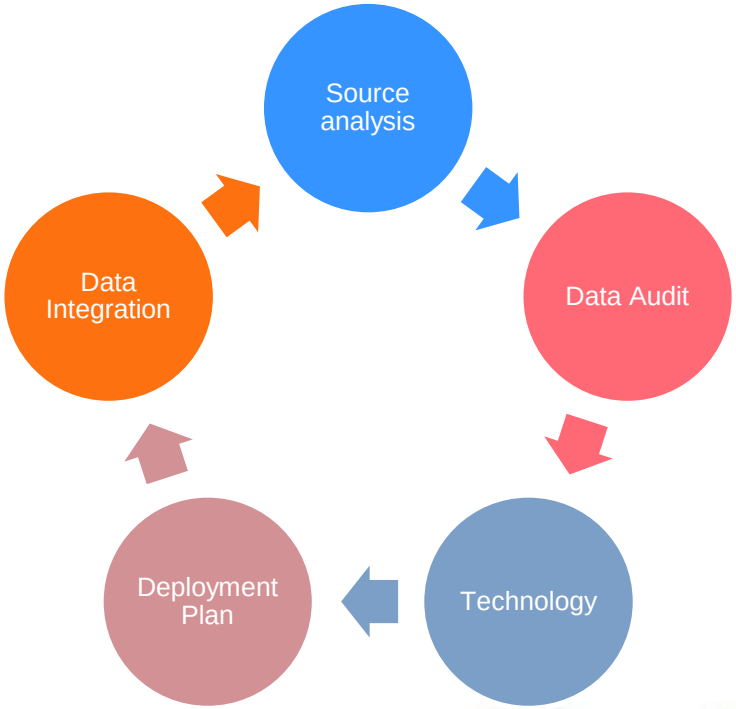
New paradigm for SMART Port Digital Business



Data Integration

- PDM Project:
  - **Generate a new “data lake” structure, making the most of “on-premise” and “cloud” resources**
  - **Data auditing**
  - **Integrating industrial data. IoT deployment**
  - **Scalable System**





Digital Asset Management

- Project **Smart DTWIN Port**
  - **Digital Twin development**
  - **Integrated approach**
  - **BIM based**
  - **Open to Port Tenants and Operators**

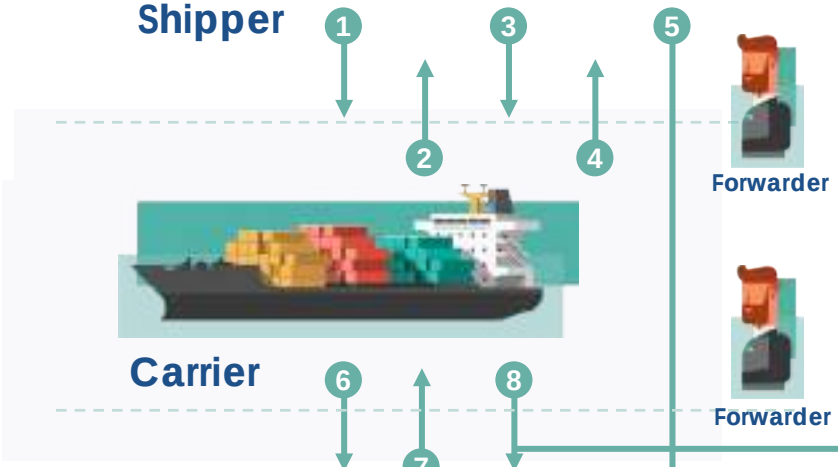
Shared information

- **Port CdM** - Port **<u>Collaborative</u>** Decision Making
  - **Coordination of the port call – port services**
  - **Sharing on time information between actors**
  - **Enhanced informed decisions**
  - **Coordination of upcoming operations to perform.**

- Real-time information at the right time to the right agent -

Digital Integration within the Logists Chain

Shipper



Terminal

Context

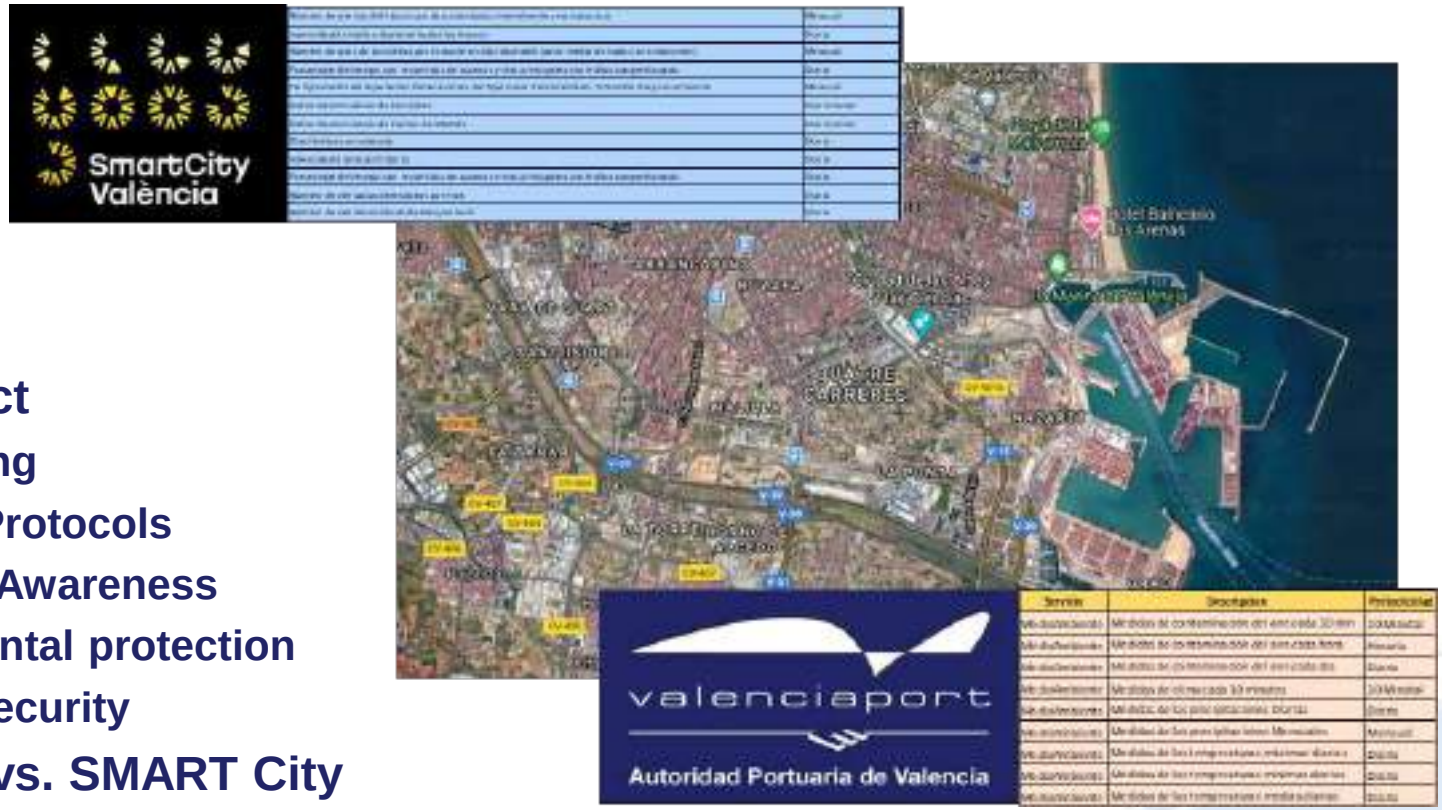
1. Booking
2. OK
3. Shipping Instructions
4. Bill of Lading (B/L)
5. Bill of Lading (B/L)
6. Arrival Notice
7. B/L & Payment
8. Delivery Order

GesPort 4.0

GestPort 4.0 Project– **Blockchain for Container Management**

- To provide process **integrity, transparency and easy auditability** for certain parts of the supply chain.

Data Integration with the City



- **INTINA Project**
  - **Data sharing**
  - **Common Protocols**
  - **Mobility & Awareness**
  - **Environmental protection**
  - **Safety & Security**
- **SMART Port vs. SMART City**

Port Environmental Performance Network

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

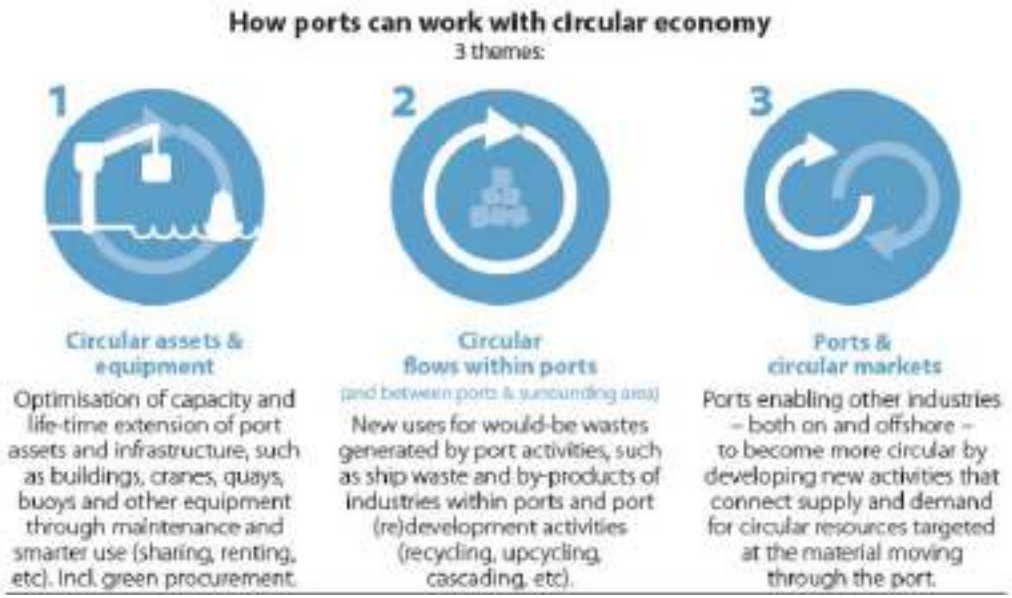
YEP MED

Green Ports

- **Port Environmental Performance** (PEP) IT platform that will receive real time data from the sensor networks
- **Reduce the impact** of port operations
- **Monitor emissions** from ports and vessels
- **Increase the eficiency** of port operations and cargo in and out of ports.

WPSP
WINNER 2020
Green and Connected Ports

Circular Economy



- Facilitate the **transition to a more circular economy** in the port sector, where **products, materials and resources are maintained in the economy for as long as possible**, and the waste generation minimized
- Towards closed-loop systems European economy
- Provide an innovation ecosystem around the port - **circular economy network** of ports

Energy Transition

- **First application of hydrogen technologies in port handling** equipment in Europe
- Transition **towards an effective low-carbon/zero-emission European port industry** and safe operative model
- Piloting, evaluating and demonstrating **new Fuel Cell technologies oriented to increase energy efficiency, decarbonisation and safety** of port terminals.

Resiliency

ValenciaportPCS: Resilience during the pandemic

Information Transactions	**16.043.693 Messages**
Vessel loading/unloading Operations	**1.297.289 TEUs**
	636.801 TEUs Loaded
	660.488 TEUs Unloaded
	70.477 Vehicles
	65.243 Loaded
	5.234 Unloaded
Gate Operations - road	**507.043 container movements**
	251.265 containers admitted
	255.778 containers delivered
Railway Operations	**21.695 containers**
	11.409 unloaded
	10.286 loaded
Dangerous Goods	**49.456 DG clearance**
Port Calls	**2.354 Authorizations**

PCS fully operational during the Spanish State of Alarm…a key element for the supply chain

SMART Ports & Open Innovation

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

Conclusions

Digitalization is a key element for adapting Ports to its New Normal

Digital Transformation requires Digital Strategy

Digitalization is about Enhancing Connectivity

Better use of **existing resources**

Better use of **Information flows** along the logistic chain

Smart Ports will be more Sustainable, Efficient and Carbon Neutral ports

Smart Ports will provide more resilient and sustainable logistics chain

There won't be

Smart Ports

without

Smart People!!!

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

FUNDACIÓN VALENCIAPORT

THANK YOU VERY MUCH!!!

jmdiez@valenciaport.com

Escola Europea Intermodal Transport
ESCOLAEUROPEA.EU

Morseille Fos
MED ports ASSOCIATION
Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale
AQABA Development Corporation
شركة تطوير العقبة
Port de Barcelona
Consell Valencià de la Joventut
FUNDACIÓN VALENCIAPORT
ميناء دمياط
OMMP

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

YEP MED COURSE

PORT COMMUNITY SYSTEM

Arantxa Nebot Vicente

30th April 2021
Valencia, Spain

Port Community System?

ValenciaportPCS is an open and neutral electronic platform that allows a safe and smart information exchange between public and private agents in order to improve our competitive position as a Port Community.

ValenciaportPCS is a technological platform created by the Valencia Port Authority that offers services aimed at streamlining the operational processes of companies in the port community, and improving their competitiveness.

The YEP MED Project

- ValenciaportPCS offers more than 20 transactional and informative services to more than 900 companies and public entities.

- ValenciaportPCS optimizes, manages and automatizes port and logistic processes in an efficient way by a single data transfer as well as connecting transport and logistic networks.

- ValenciaportPCS services supplies advanced management procedures to its users, wich are:

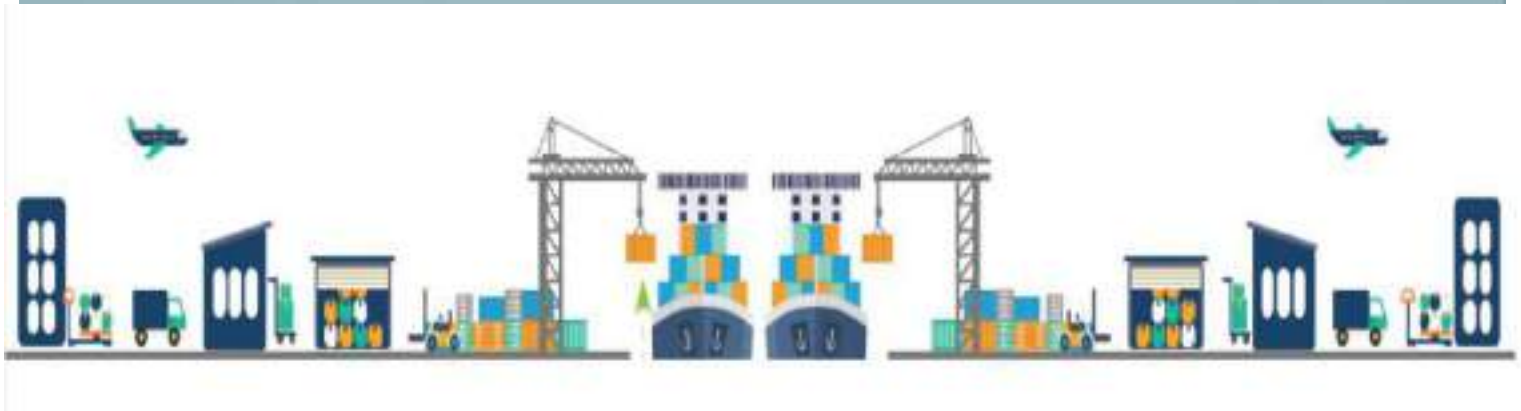
  - ✓ A better transaction efficiency
  - ✓ Resources optimization
  - ✓ Proccess automation
  - ✓ Costs saving
  - ✓ Error reduction
  - ✓ Time saving
  - ✓ Better client support

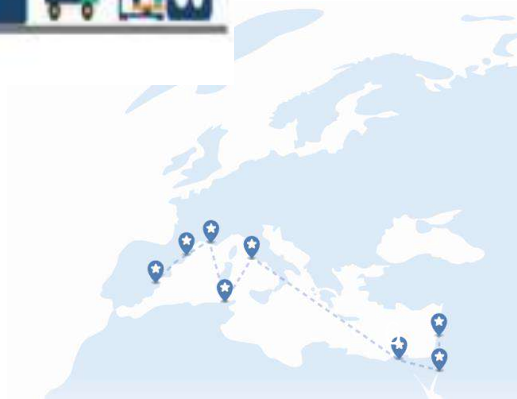
The YEP MED Project

In operation since 2005

More than 900 companies

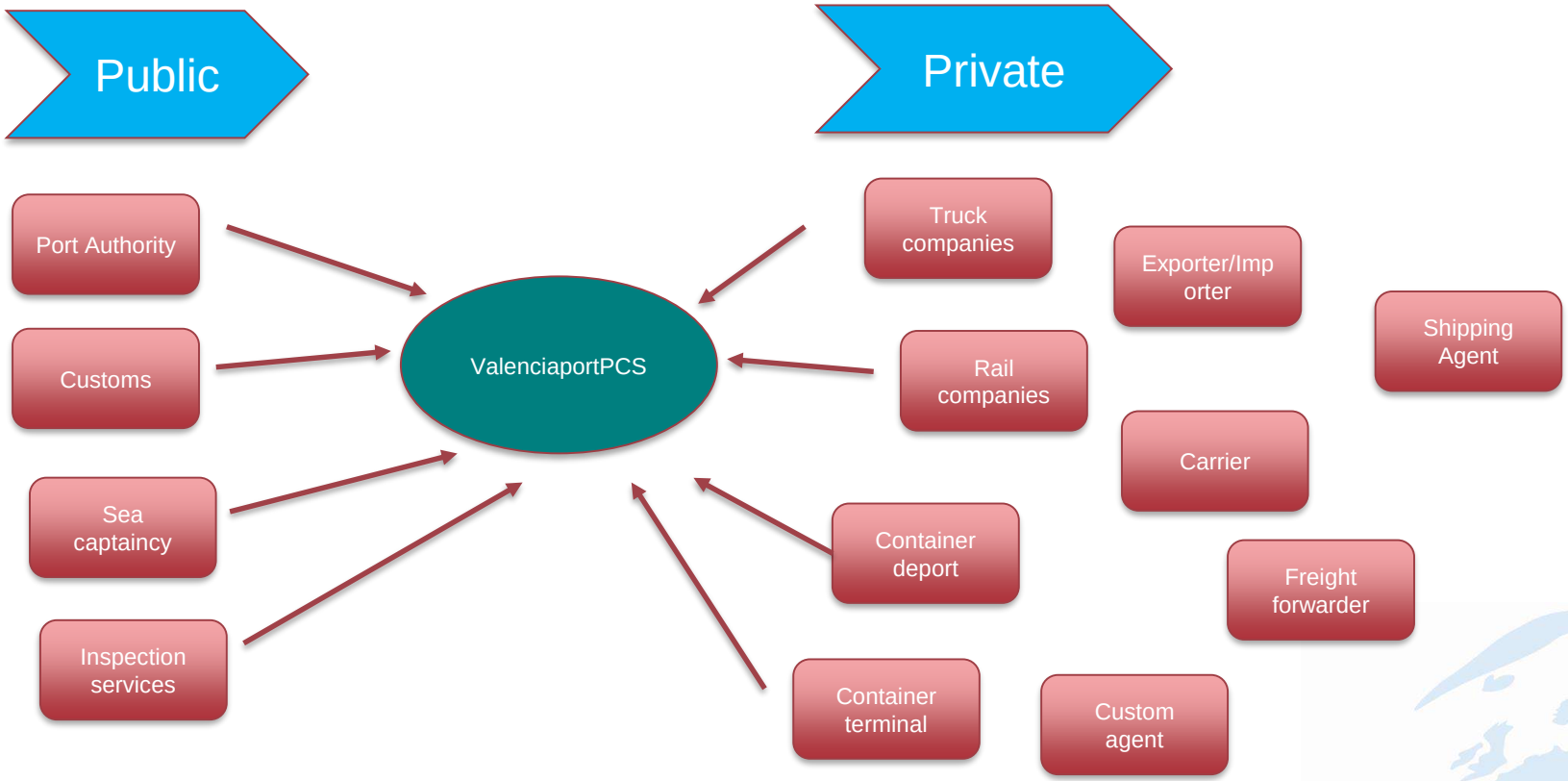
The YEP MED Project

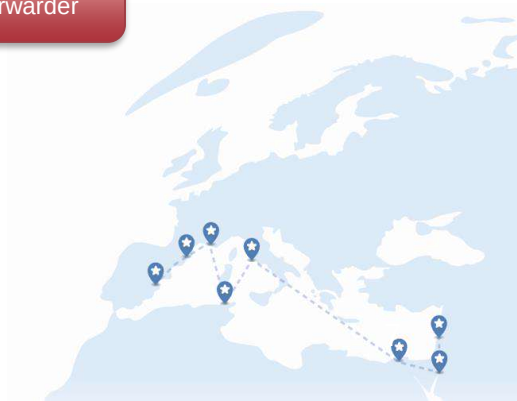




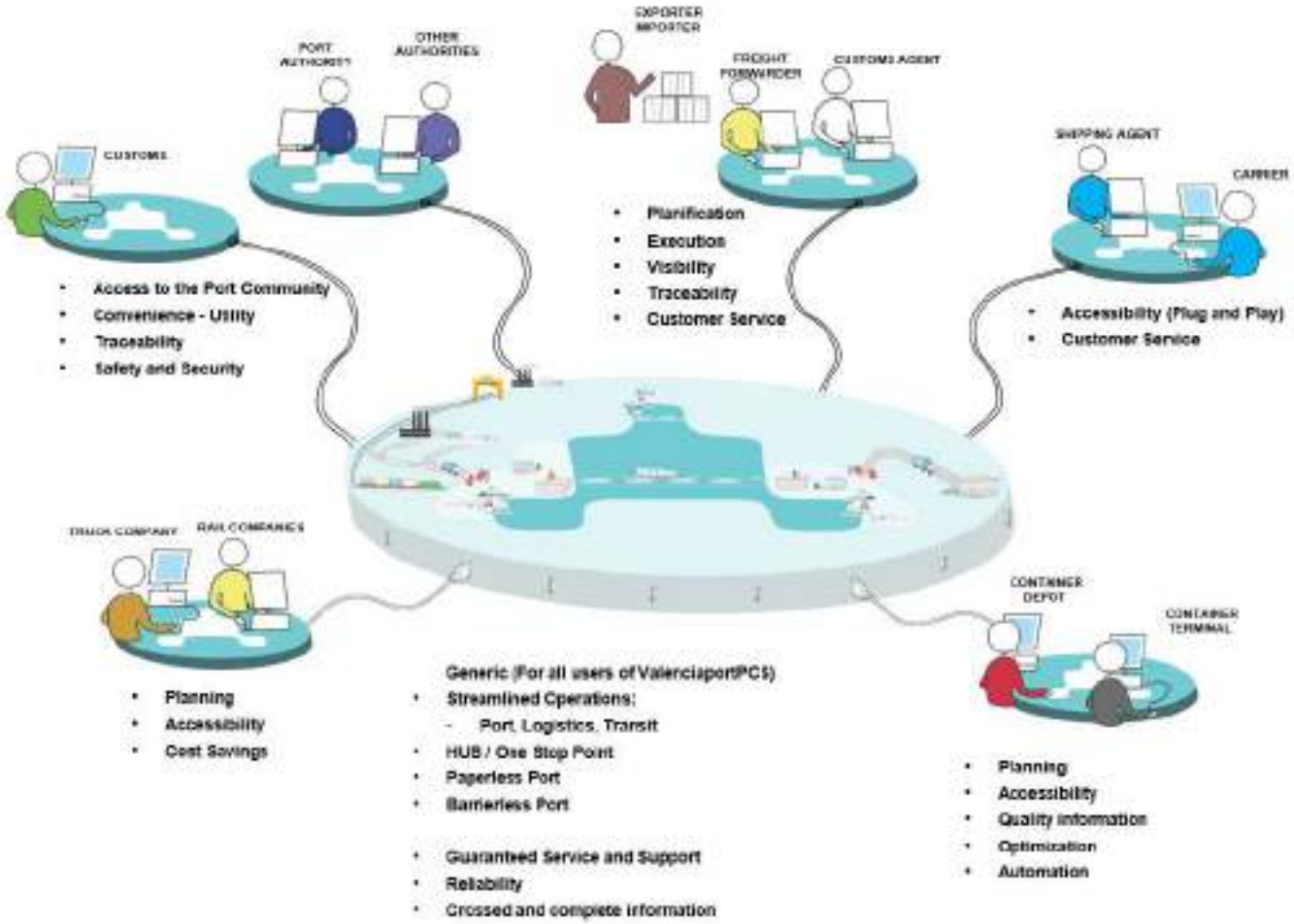
The YEP MED Project

All parties in the Maritime and Port Logistics are involved:





The YEP MED Project



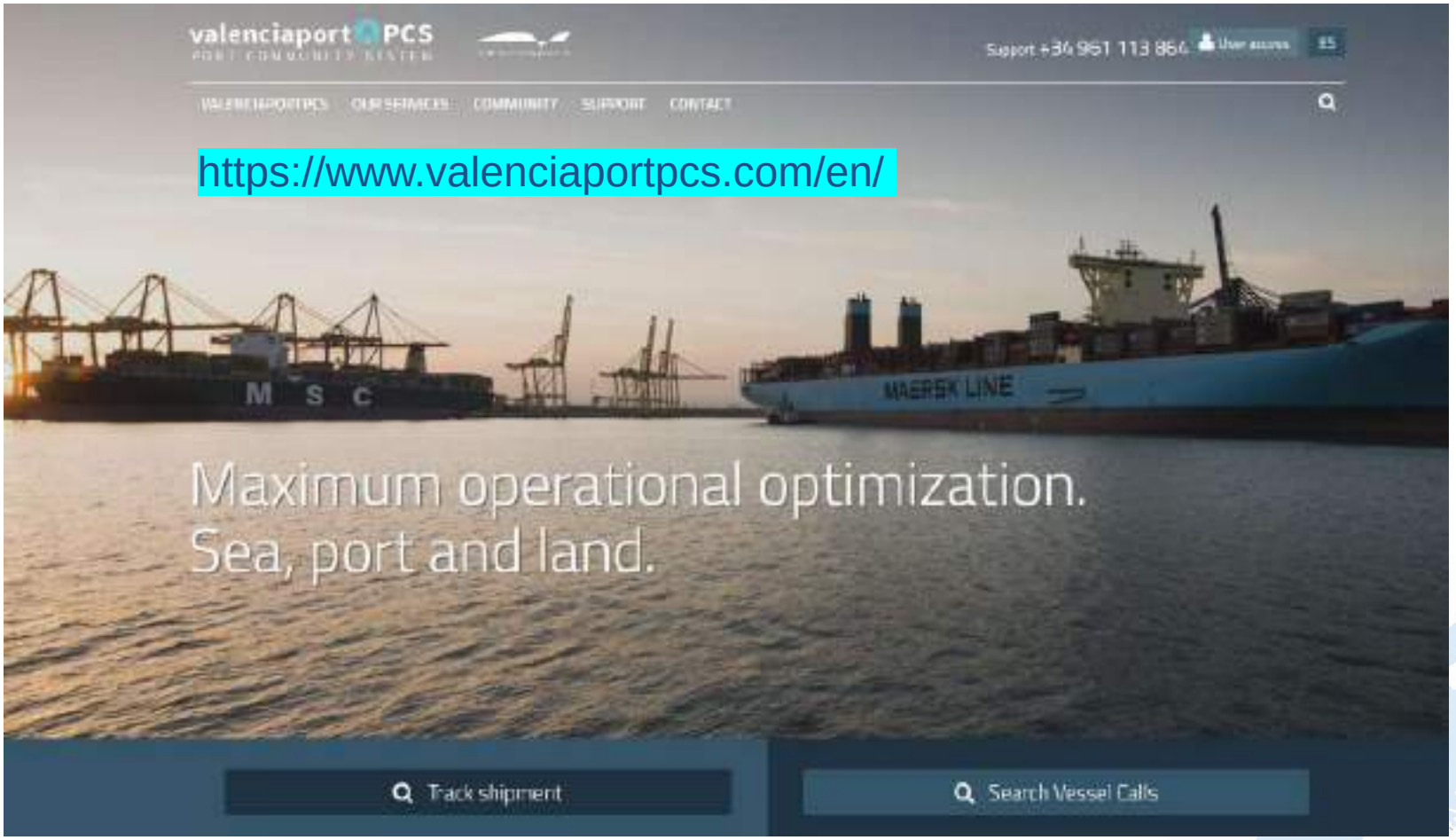
The YEP MED Project

Different ways of connection:

- Web Application
- Desktop-client application
- Integration with ERP companies
- APP for hauliers

The YEP MED Project

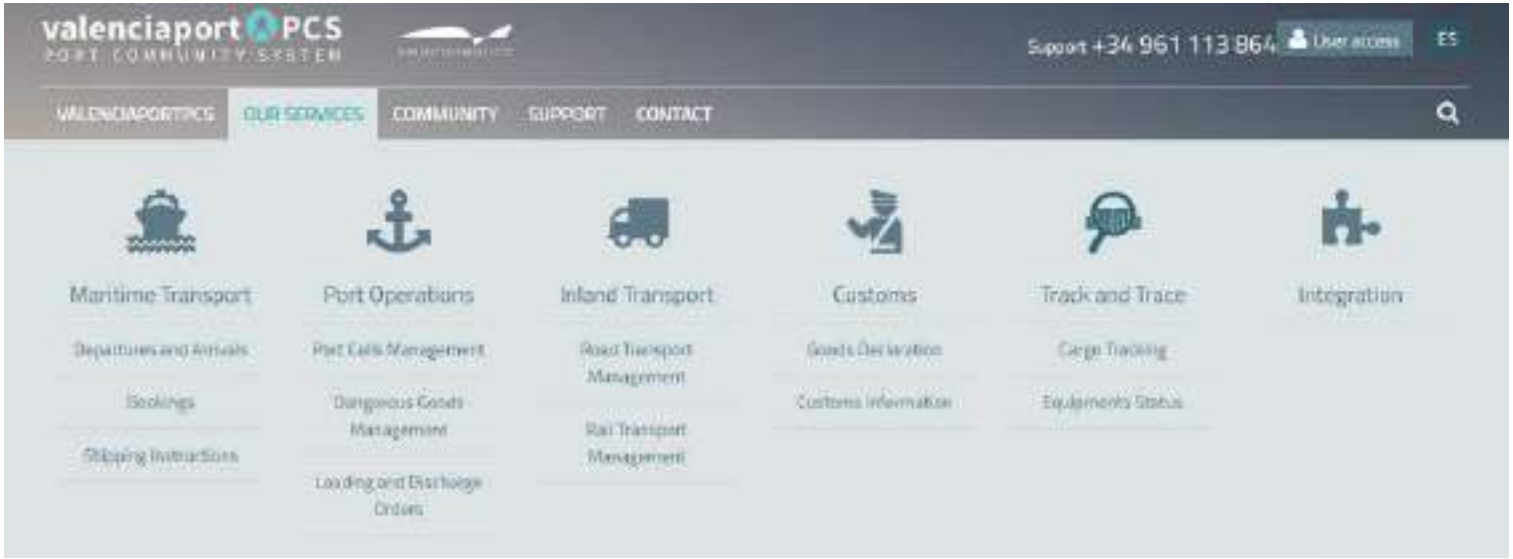
https://www.valenciaportpcs.com/en/



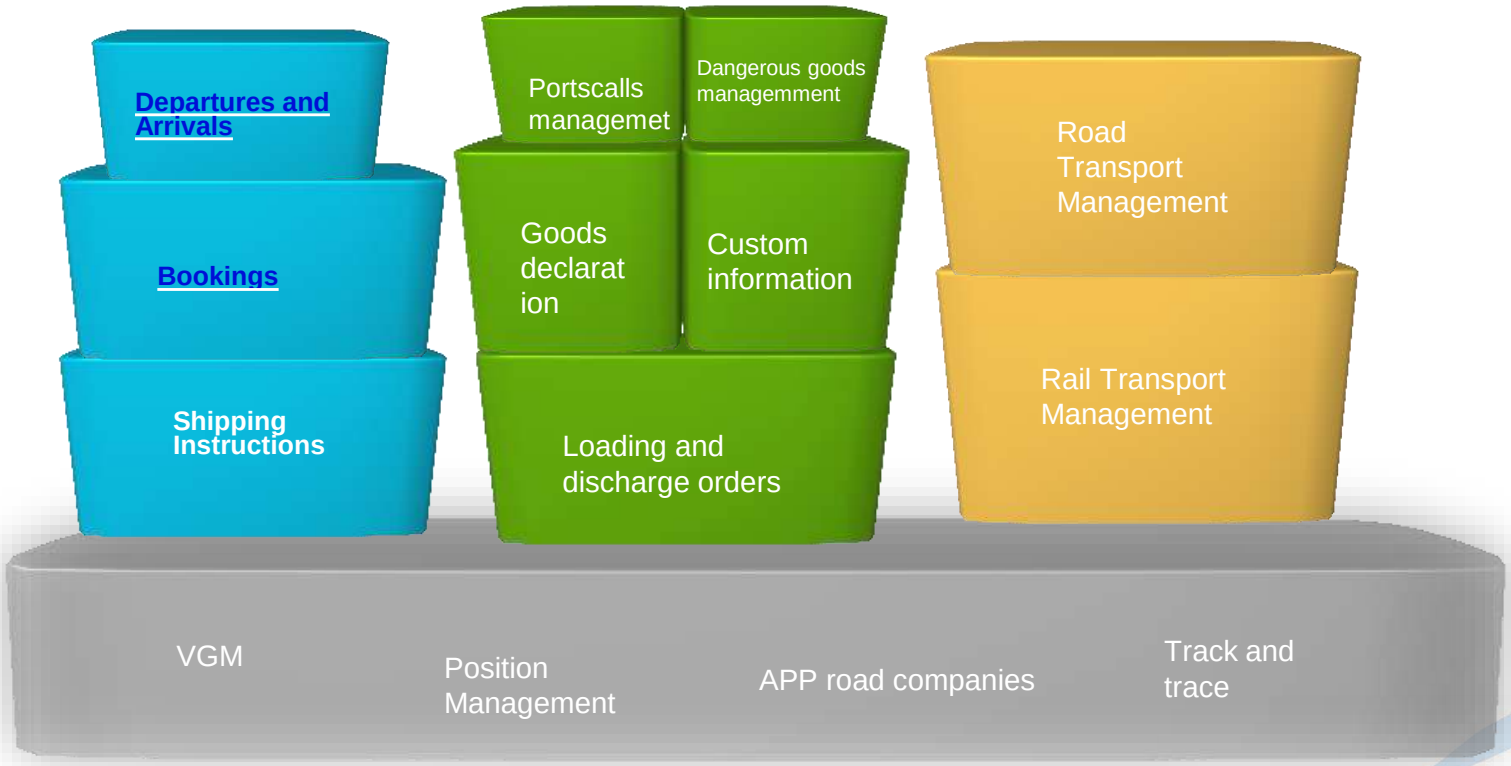
The YEP MED Project

The ValenciaportPCS service catalog is very broad.

These services can be classified into Sea, Port and Land services.



The YEP MED Project

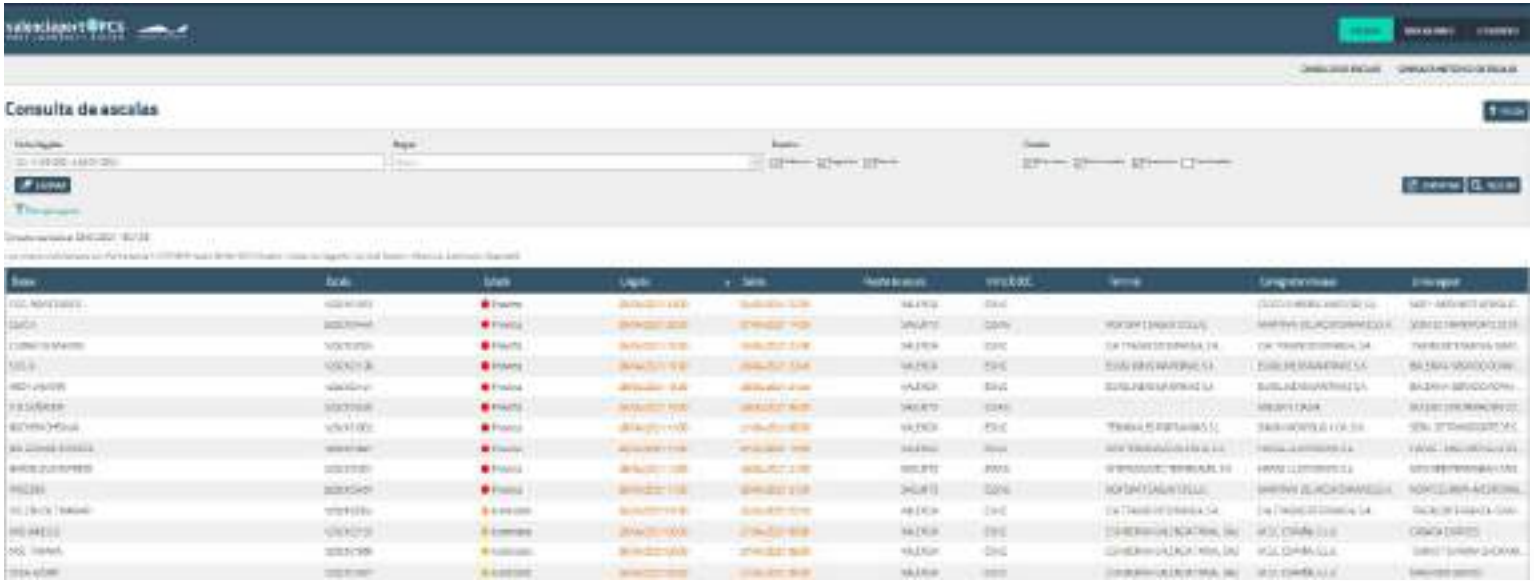


Services in ValenciaportPCS

The YEP MED Project

Departures and arrivals

You can consult the information on the departures and arrivals of the shipping companies that operate in the ports of Valenciaport: Sagunto, Valencia and Gandía.



The YEP MED Project

Booking and Shiping Instructions

INTTRA

GT NEXUS

CargoSmart.ai

Shipping agent

Carrier

Freight forwarder

The YEP MED Project

Port calls managment

Dangerous Goods Managment

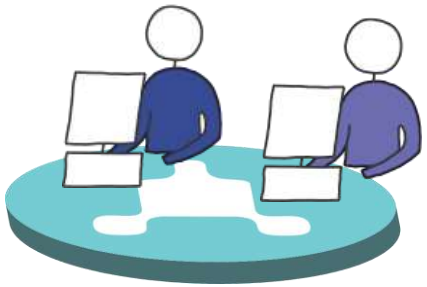
Goods declaration

Shipping agent

Carrier

Port autority

Other autorities



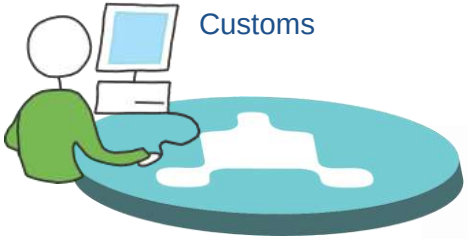
The YEP MED Project

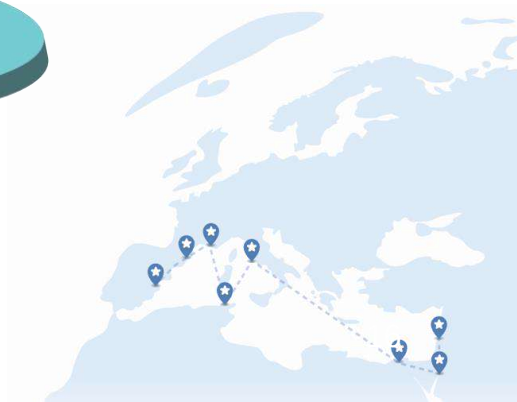
Custom information

Shipping agent

Carrier

Customs





The YEP MED Project

Loading and discharge orders

Shipping agent

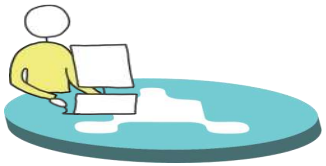
Carrier

Container terminal

The YEP MED Project

Road Transport Management

Freight Forwarder

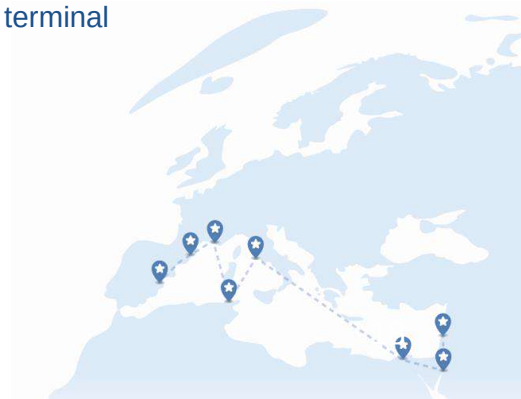


Shipping agent

Truck company

Container depot

Container terminal



The YEP MED Project

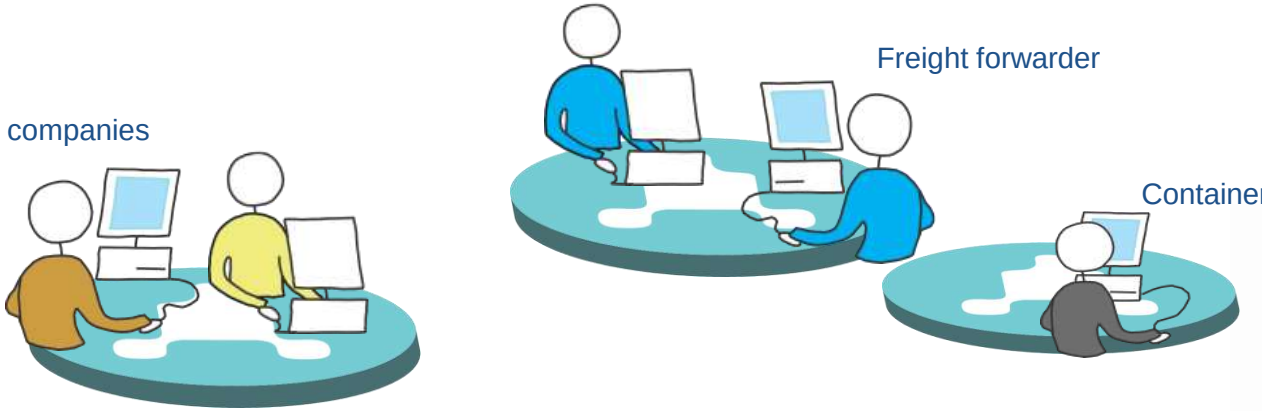
Rail Transport Management

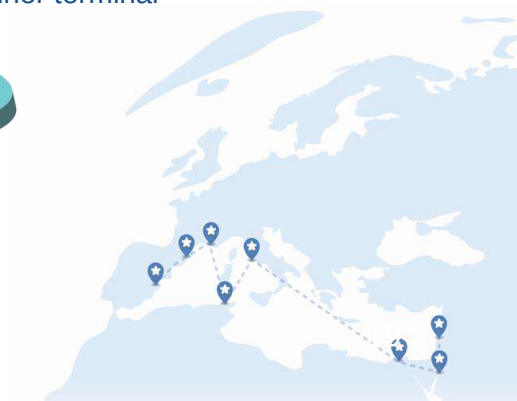
Shipping agent

Freight forwarder

Rail companies

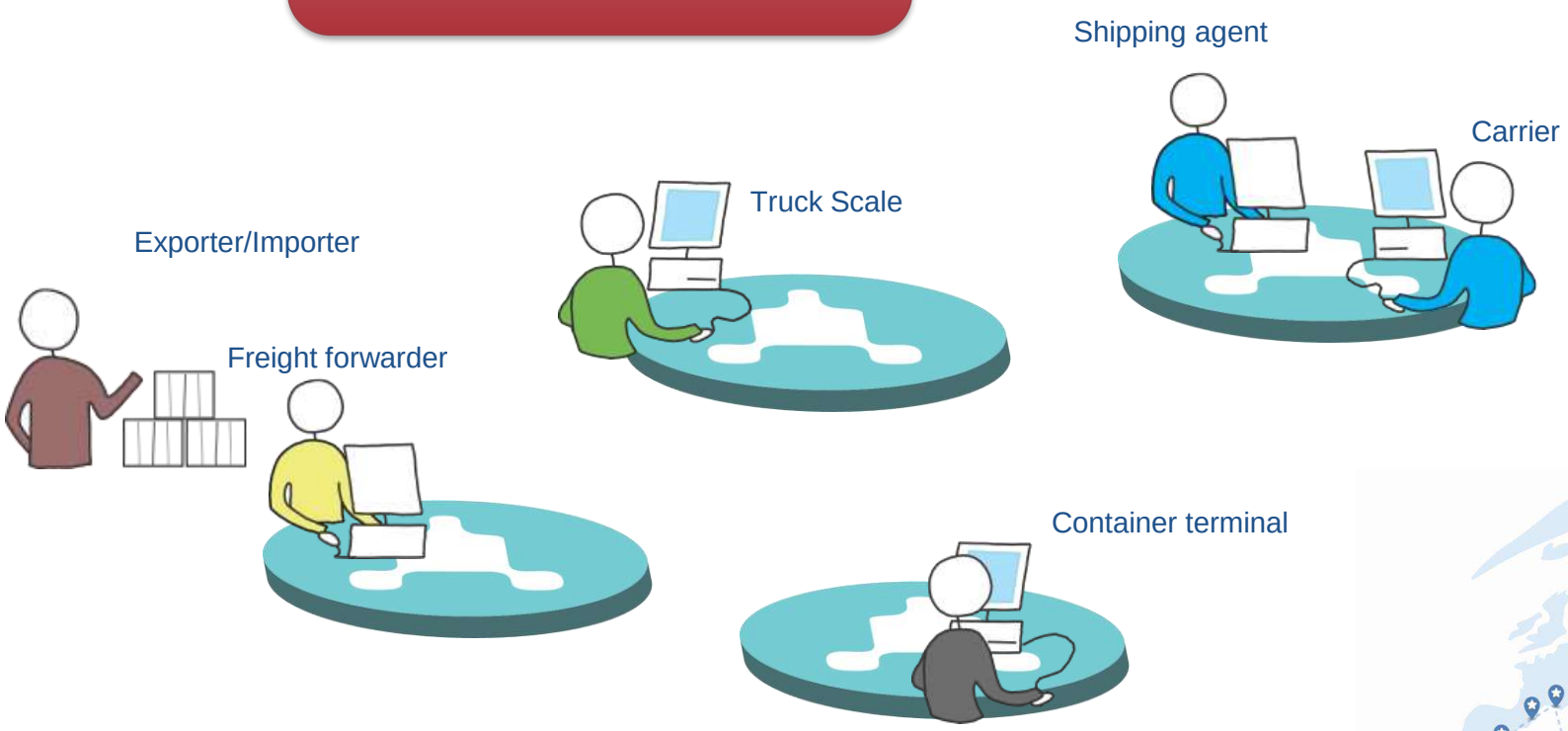
Container terminal





The YEP MED Project

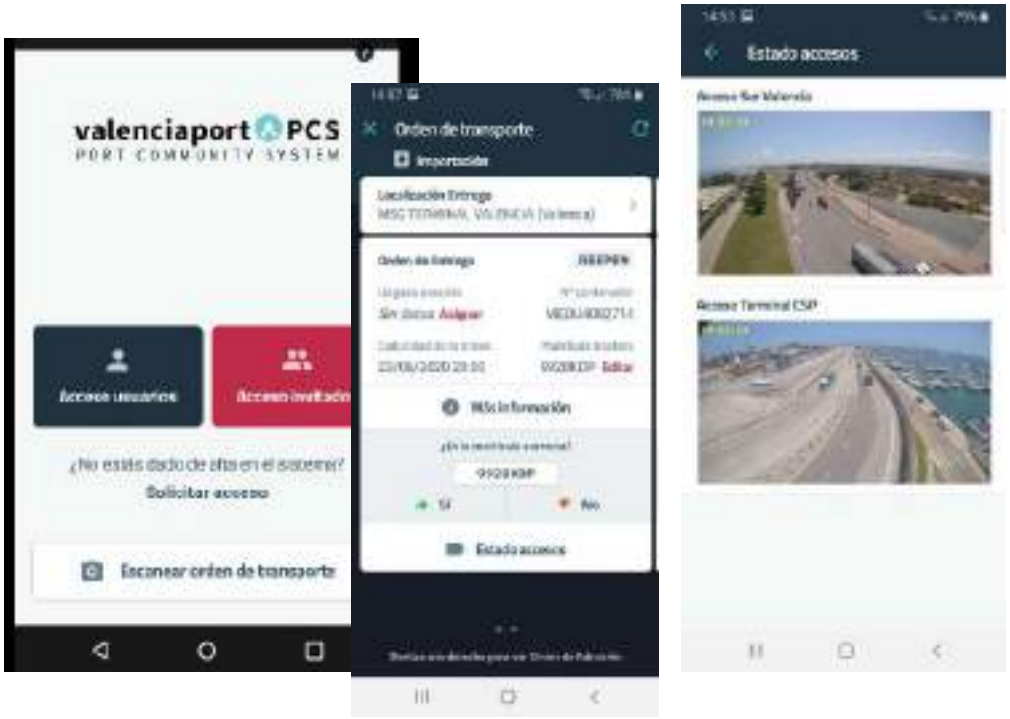
VGM/VERMAS



The YEP MED Project

YEP MED

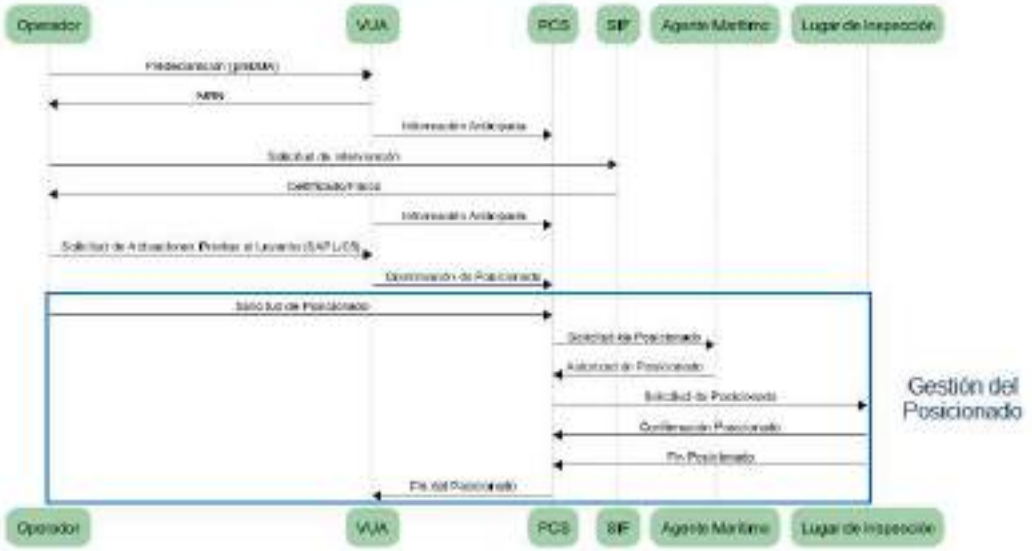
APP hauliers



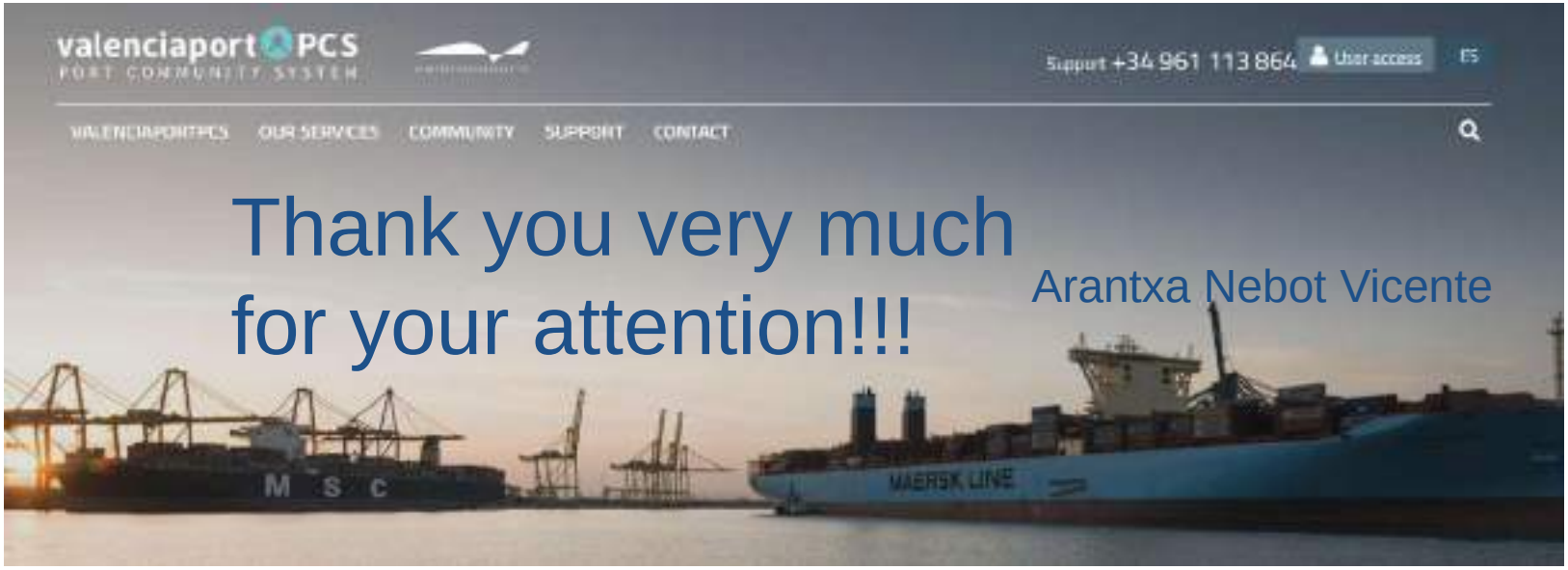
The YEP MED Project

Position Managment

Gestor de Posicionados: flujo de información



The YEP MED Project



Thank you very much for your attention!!!

Arantxa Nebot Vicente

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

FUNDACIÓN VALENCIAPORT

MORE INFORMATION

Fundación Valenciaport
www.fundacion.Valenciaport.com
Phone: (+34) 96 393 9400
Email: info@fundacion.valenciaport.com

Escola Europea
Intermodal Transport
ESCOLAEUROPEA.EU

Chamber of Commerce Industry and Agriculture
Marseille Fos
Le port euroméditerranéen
MED ports ASSOCIATION
Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale
AQABA Development Corporation
شركة تطوير العقبة
Port de Barcelona
Consell Valencià de la Joventut
FUNDACIÓN VALENCIAPORT
ميناء دمياط
DAMIETTA PORT AUTHORITY
OMMP
Office de la Marine Marchande et des Ports

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

YEP MED COURSE

PORT- LOGISTICS COMMUNITY TRAINING

Alexandre Sánchez

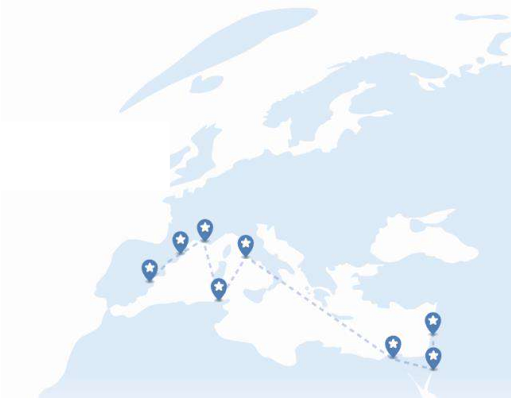
26th-30th April 2021

Valencia, Spain

NO, Gracias.
Estamos muy ocupados

¿Y PARA QUE SE PUEDE USAR ESTO?
NO SABEMOS, LO QUE HACEMOS ES INVESTIGACION BASICA
QUE BONITO, NOSOTROS NOS MATAMOS EMPUJANDO PIEDRAS Y ARRASTRANDO ANIMALES SALVAJES, MIENTRAS LOS SEÑORES SE ENTRETIENEN HACIENDO COSAS QUE NO SIRVEN PARA NADA
2011

¿Cuál pensáis que ha sido la mayor innovación en los últimos 100 años en el transporte marítimo?

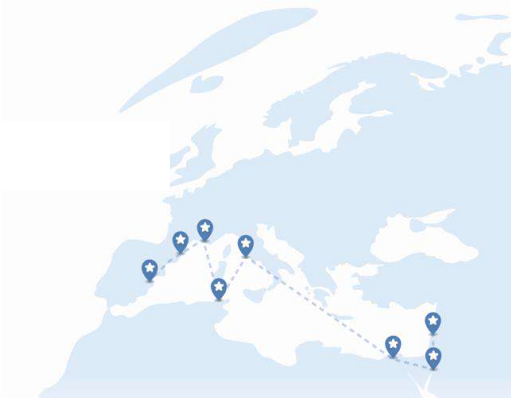


<u>El contenedor</u>: Una simple caja de acero que revolucionó el comercio mundial nos enseña que una **innovación disruptiva** no tiene por qué ser compleja.

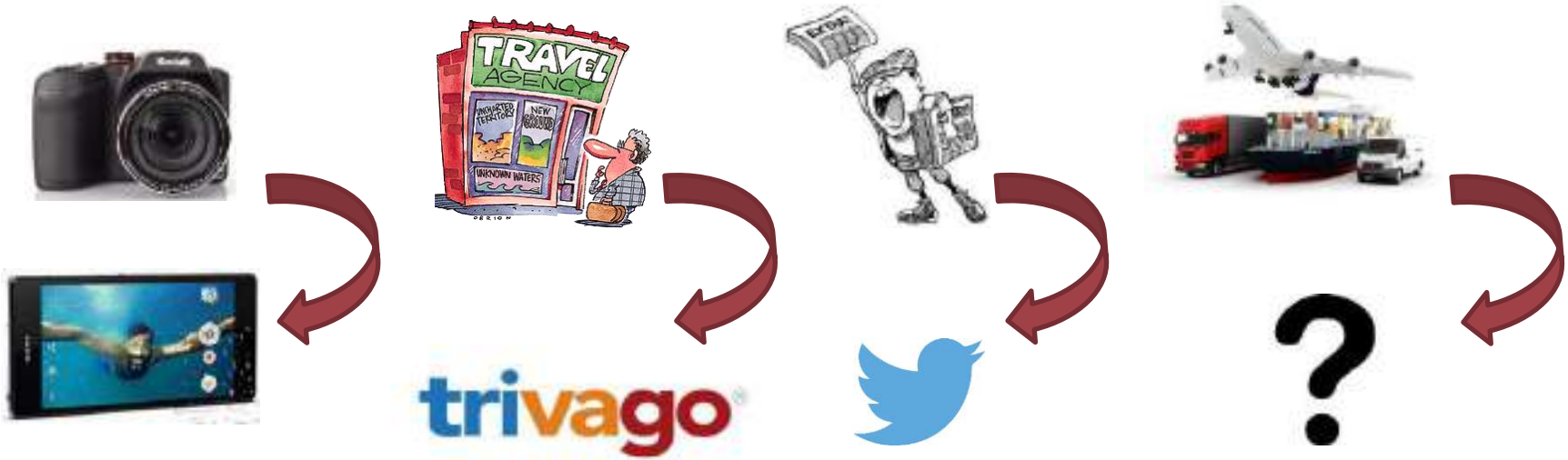
1956, Malcom McLean

https://www.youtube.com/watch?v=Gn7IoT_WSRA

¿Pero… por qué un puerto necesita innovar?

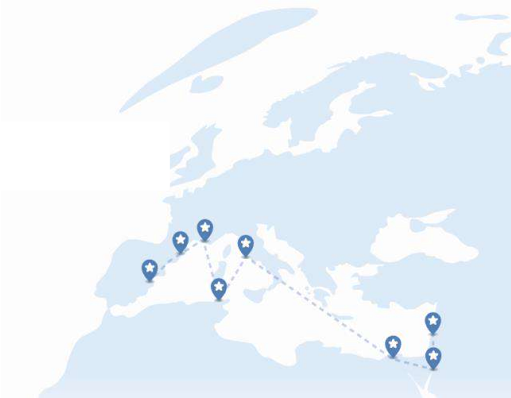


La Transformación Digital de un sector consiste en crear nuevos modelos de negocio explotando las posibilidades de una nueva tecnología



Las disrupciones digitales **cambian las reglas del juego** en los mercados, provocando que actores consolidados pierdan su posición dominante al ser incapaces de adoptar una innovación…

¿Cuáles son las tendencias de innovación en los puertos?



ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

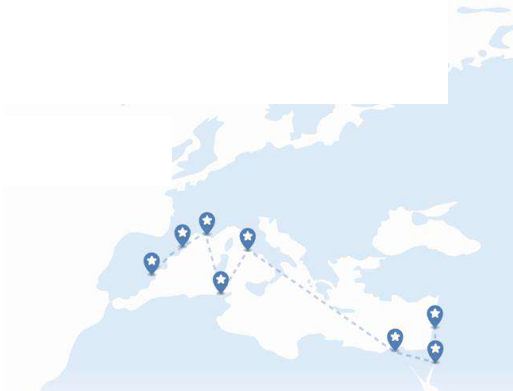
REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

https://www.youtube.com/watch?v=7DsI5oUJVLM

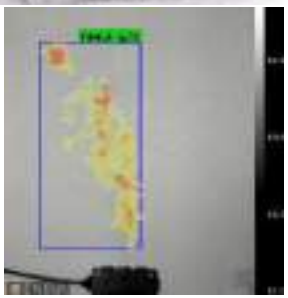
San Francisco
380 Miles
CALIFORNIA
Los Angeles
HYPERLOOP
30 minutes
PLANE
1 hour 15 minutes
CAR
5 hours 45 minutes
WALKING
139 hours

HYPERLOOP



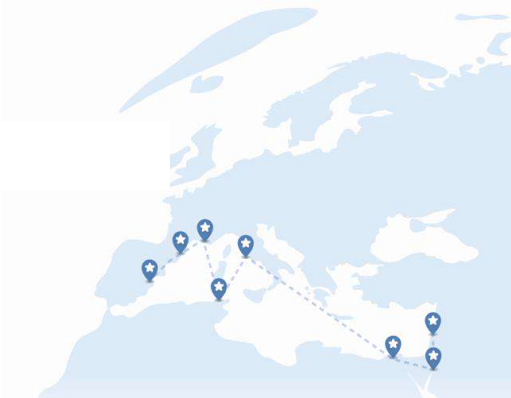
Nuevo sistema de almacenamiento “Boxbay”

https://www.youtube.com/watch?v=tiZMvVH4cp4&t=63s



NEPTUNE

¿Cuáles son los tipos de innovación más comunes?

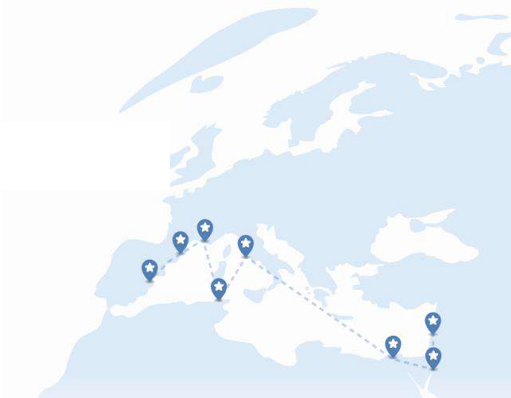


Emprendimiento interno

- Equipos de trabajo con capacidad de innovación creados con el fin de diseñar modelos de negocio nuevos aprovechando las oportunidades del entorno y las nuevas tecnologías.
- Innovation lab
- Departamento propio de I+D+I
- Lanzamiento de nuevos proyectos de negocio (start-up)
- *Spin off* de un proyecto anterior

Emprendimiento externo

- Consultoría externa
- Creación de una incubadora o vivero de empresas
- Creación de una aceleradora de empresas
- *Coworking*
- Capital riesgo / Capital semilla
- *Crowdfunding*



Innovación colaborativa

- Proyecto estratégicos
- Formación de consorcios
- Transferencia de conocimiento
- Colaboración entre países
- Cohesión entre distintos territorios y alcance de objetivos estratégicos UE

GENERALITAT VALENCIANA

AVI AGÈNCIA VALENCIANA DE LA INNOVACIÓ

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

Green Ports

Co-financed by the Connecting Europe Facility of the European Union

Coordinated by:

FUNDACIÓN VALENCIAPORT

Partners:

valenciaport

NORTH ADRIATIC SEA PORT AUTHORITY

dbh

OAT

ICCS

gas2move

zen TRAVEL

BALEARIA

VIRA

GLOMAR

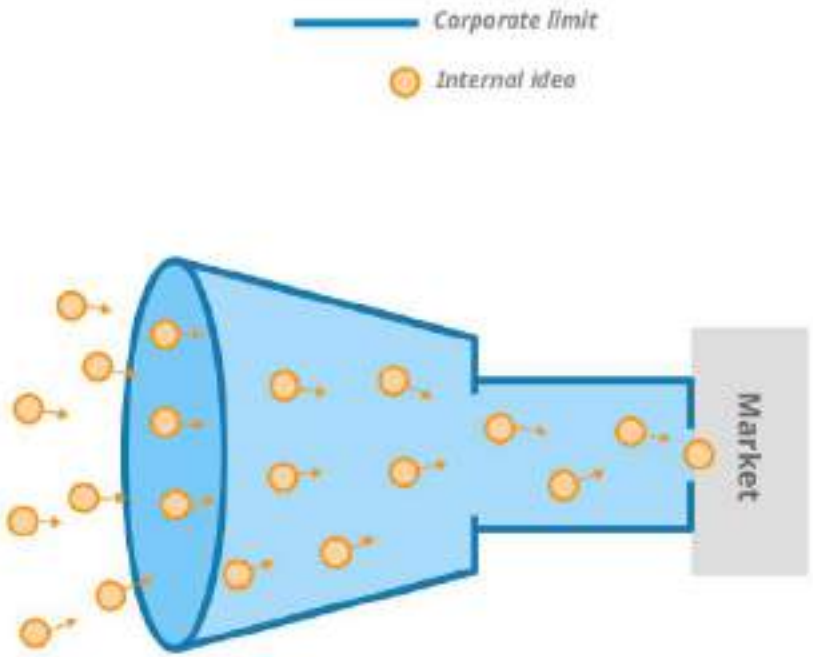
ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

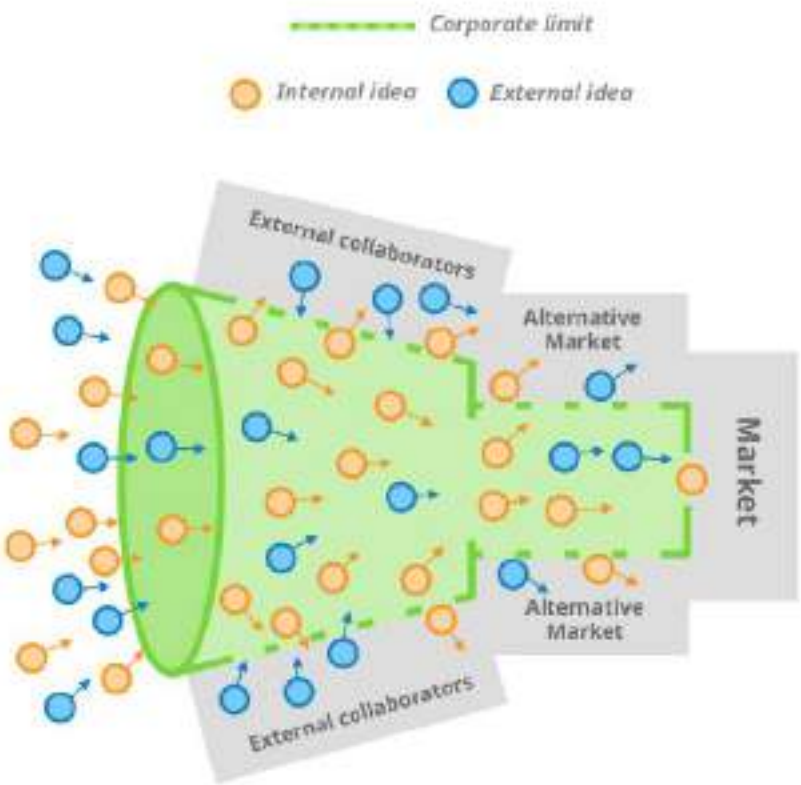
REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

Closed Innovation



Open Innovation



Universidad Europea

ENI CBCMED Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

Planteamiento y resolución de retos: Hackathon

https://valenciaport-hackathon-2020.bemyapp.com/

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

valenciaport
Autoridad Portuaria de Valencia

Waste Management Centre 4.0. for Circularity in Ports

Collection, management, traceability and valorisation of port waste where achieving km zero solutions, a positive impact on the port and the city, and balancing the environmental footprint is the ultimate goal.

What we are looking for: Evolved and advanced waste management systems, new energy models based on waste, innovative waste solutions as a service, creative and collaborative solutions to integrate port stakeholders waste schemes, etc.

RO MEU

Transform Ocean Rates Processing

Transported containers require negotiation, in which expenses are invoiced via sophisticated quote management systems, each distinctly unique per shipping company.

What we are looking for: Provide technological solutions that create value by helping process the current massive amount of rate sheets and different formats into one single standard output for logistics operators and quotation management systems.

COSCO SHIPPING

Optimization of Road Transport Operations

Synchronization and optimization of road transport operations through greater use of available assets, visibility of operations and a reduction of inefficiencies.

What we are looking for: Solutions proposed must provide greater transparency and visibility that result in an optimized planning of port operations.

GLOBAL ALLIANCE FOR TRADE FACILITATION

International Trade Facilitation for Port Operations

Trade facilitation can create new business opportunities, enable greater economic and social development and can lead to a reduction in poverty.

What we are looking for: Trade facilitation solutions that reduce costs and spark productivity, innovation and growth by addressing delays and unnecessary waiting times at borders.

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

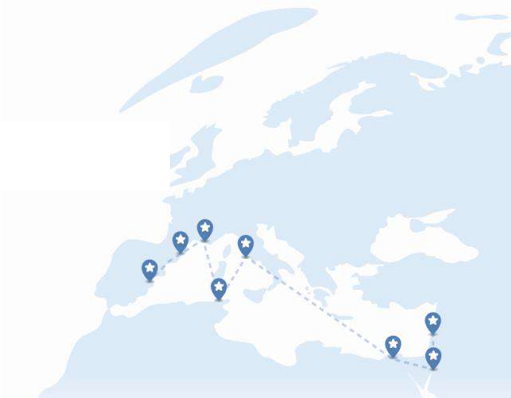
YEP MED

El fondo de capital Ports 4.0 es el **modelo de innovación abierta corporativa adoptado por Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias Españolas** para atraer, apoyar y facilitar la aplicación del talento y emprendimiento al sector logístico- portuario español público y privado en el contexto de la 4ª revolución industrial.

El objetivo principal del Fondo es promover e incorporar activamente la **innovación disruptiva** o incremental como elemento de competitividad, de eficiencia, sostenibilidad, seguridad y protección en el sector logístico- portuario español, tanto público como privado para facilitar su transición hacia la economía 4.0.

Ports 4.0 incentivará la creación o consolidación de un tejido de empresas emergentes (**Startups**), spin-off o nuevas líneas de negocio en el ámbito tecnológico en empresas existentes que desarrollen productos, servicios o procesos innovadores para el sector logístico portuario con orientación al mercado.

¿Con todo lo que hemos visto… Cómo se hace para ser un puerto innovador e inteligente?

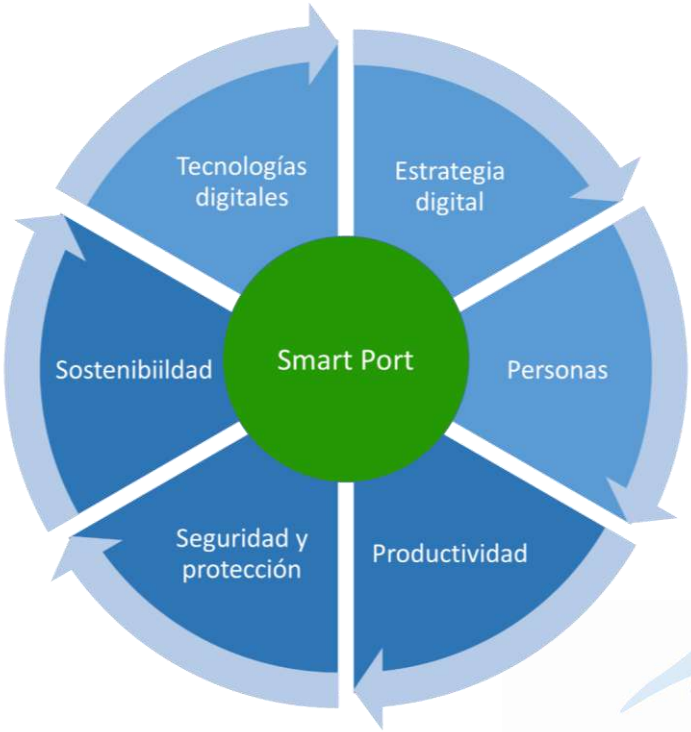


Concepto de puerto inteligente o Smart Port

"No existe un Smart Port sin Smart People"

Miguel Garín. Director desarrollo internacional. Fundación Valenciaport

Un puerto inteligente (***Smart port***) es un concepto ligado a la **Industria 4.0** en el que el puerto utiliza las **tecnologías emergentes**, (*IoT, Big data*, blockchain, d*istributed ledger, IA, ML*) y otros métodos, para la mejora de la **competitividad económica** y la **eficiencia** del puerto, la **sostenibilidad ambiental** y **energética** de las operaciones, así como la **seguridad** y la **protección** de las instalaciones. En un puerto inteligente se consigue transformar la cadena de valor del puerto en un **ecosistema abierto e interconectado en todos sus ámbitos**.



https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Manual-de-puertos-inteligentes-Estrategia-y-hoja-de-ruta.pdf

Barreras a superar en el desarrollo del puerto inteligente

Inversión Necesaria	La implantación de tecnologías relacionadas con el puerto inteligente requiere de una significativa inversión económica en infraestructuras, equipos, software, personal y capacitación
Gestión y Cambio de la Innovación	Los cambios relacionados con innovaciones tecnológicas, nuevos enfoques económicos, mayor cooperación inter-empresarial y nuevas culturas corporativas exigen a las organizaciones una capacidad de aprendizaje y una gestión del cambio de la innovación.
Rechazo Social	El uso de nuevas tecnologías puede producir una reducción de puestos, lo que puede derivar en casos de riesgos laborales y rechazo social. Las organizaciones deben potenciar estrategias para prevenir posibles riesgos y favorecer la colaboración entre tecnologías y personas.
Desafío Tecnológico	Las organizaciones y sus trabajadores deben ser capaces de dominar el continuo cambio tecnológico. Para ello, es necesario implementar y verificar la tecnología a través de pilotos, pruebas de concepto y prototipos.
Ciberseguridad	Ante la vulnerabilidad y desconfianza cibernética, las organizaciones deben implantar y configurar medidas de seguridad protección ante ciberataques, generando así confianza de cara al desarrollo tecnológico.
Trabajo Colaborativo	Para que la implantación de las tecnologías sea óptima debe existir una colaboración a nivel intra e inter-empresarial. Instituciones y personas deben colaborar para fomentar el desarrollo tecnológico.
Personal Cualificado	La aparición de nuevas soluciones conlleva una demanda de personal cualificado en nuevos ámbitos como el análisis de datos, la ciberseguridad, etc. Es necesario encontrar personal capacitado para emplear nuevas tecnologías dentro del sector logístico-portuario.

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

FUNDACIÓN VALENCIAPORT

MORE INFORMATION

Fundación Valenciaport
www.fundacion.Valenciaport.com
Phone: (+34) 96 393 9400
Email: info@fundacion.valenciaport.com

Escola Europea
Intermodal Transport
ESCOLAEUROPEA.EU

Chamber of Commerce Industry and Agriculture
Marseille Fos
Le port euroméditerranéen
MED ports ASSOCIATION
Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale
AQABA Development Corporation
شركة تطوير العقبة
Port de Barcelona
Consell Valencià de la Joventut
FUNDACIÓN VALENCIAPORT
ميناء دمياط
DAMIETTA PORT AUTHORITY
OMMP
Office de la Marine Marchande et des Ports

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

YEP MED COURSE

GESTIÓN ADMINISTRATIVA DEL COMERCIO INTERNACIONAL

5th November-3rd rdDiciembre 2021
Valencia, Spain

Introducción

1- El Proyecto YEP MED

2- Fundación Valenciaport

3-Programa del curso y Normas Académicas

4 – Cronograma del 5 al 12 de noviembre

Proyecto YEP MED

ENI CBCMED Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

El Proyecto "Youth Employment in the Ports of the Mediterranean" (YEP MED), co-financiado por el programa European Neighbourhood Instrument (ENI) de la Unión Europea, tiene como objetivos:

- Desarrollar la **capacitación en logística portuaria vinculada a la formación profesional** adaptados a las necesidades del sector para **fortalecer** la **empleabilidad de los jóvenes**;
- **Aumentar y mejorar las oportunidades** locales de **empleo** mediante la creación de programas reales de doble aprendizaje con puestos de trabajo, fortaleciendo el papel de las PYME que operan en los ecosistemas portuarios para la creación de empleo en el futuro y reforzando empleabilidad de jóvenes y mujeres;
- **Establecer asociaciones colaborativas nacionales y transnacionales** entre asociaciones de logística portuaria, operadores, PYME, centros de capacitación y proveedores de formación profesional.

DURATION	30 months
BUDGET	2.981.601,50 euros
ENI CONTRIBUTION	2.683.441,35 euros (90%)

Socios Proyecto

Proyecto YEP MED

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

Diversity of profiles

Courses tailored to profiles

- **Vocational Education & Training**
  - Design and management of door-to-door logistics chains in an international environment
  - Medium level of English

VET
Vocational Education & Training

- **Occupational Training**
  - Administrative and control processes of import and export operations in a local environment
  - Basic level of English

OTC OCCUPATIONAL TRAINING CENTER

OCCUPATIONAL TRAINING CENTER

ENI CBCMED Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

Proyecto YEP MED

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

Diversity of training methodologies

Develop a new and common training methodology

SHIPPERS CONTRACTS

PORT LOGISTICS COMMUNITY

- PC
- Internet connection

Port operations & International Trade

- Practice enterprise

- Integration

BACK OFFICE

fundació inForm

- Shipping company
- Ground transportation company
- Port services
- Merchandise insurance company

- Tax Agency
- Customs
- Electronic banking
- Billing for supplies
- Practice enterprises databases

¿Por qué el puerto ?

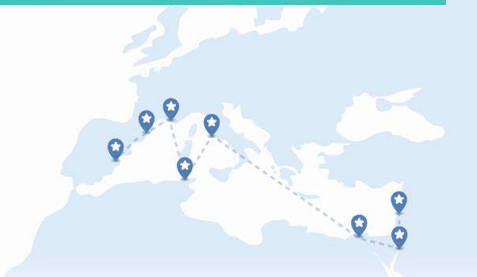
YEP MED

“El tráfico marítimo y la logística de los puertos son los protagonistas principales de la actividad económica internacional. Trabajar cerca de un gran puerto es garantía de actividad y de empleo.”

+700 EMPRESAS

CVA 2 de cada 100 empleos

37.000 Puestos (2,05 CVA)



QUIÉNES SOMOS

La Fundación Valenciaport es un centro de **Investigación Aplicada, Innovación** y **Formación**, al servicio del clúster logístico portuario.

Es una iniciativa de la **Autoridad Portuaria de Valencia** a la que se suman relevantes empresas, universidades e instituciones de la comunidad portuaria.

Desde sus inicios ha desarrollado proyectos en más de sesenta países, principalmente del Mediterráneo, resto de Europa, Asia y América Latina.

QUÉ HACEMOS

- Promoción de la **innovación**, impulsando el diseño, puesta en marcha y ejecución de **proyectos de I+D+i** orientados a la mejora de la competitividad de las empresas e instituciones del sector.
- Gestión del conocimiento, ofertando **formación** especializada y de alto valor añadido para la mejora continua del capital humano de la comunidad logístico portuaria.
- Política activa de **cooperación** con comunidades portuarias **de todo el mundo** mediante **asistencias técnicas** y apoyo a los operadores logísticos españoles en sus **procesos de internacionalización**. Puesta en valor internacional del *Know-How* del Puerto de Valencia.
- Servicio de **Inteligencia de Mercado** para el desarrollo de índices, bases de datos e informes de interés estratégico para el sector.
- Vertebración de la **comunidad logístico portuaria**, fomentando la cooperación en el sector y el acercamiento y el diálogo con la sociedad civil, en el marco de una estrategia colectiva de **Responsa-bilidad Social**.

ÁREAS DE CONOCIMIENTO

- Mercado marítimo portuario
- Planificación y gestión portuaria
- Logística portuaria
- Transformación digital
- Sostenibilidad y transición energética
- Seguridad y protección
- Integración puerto-ciudad

| MERCADO MARÍTIMO PORTUARIO:

- Informes de interés estratégico para el sector marítimo y portuario
- Análisis de comercio exterior y tráfico internacional
- Bases de datos de líneas de transporte marítimo
- Índices de precios del mercado de transporte en contenedor

| PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN PORTUARIA:

- Previsión de tráfico y demanda
- Análisis financiero y socio-económico de proyectos logísticos y portuarios
- Planes maestros y estratégicos
- Sistemas de calidad de Comunidad Portuaria

| LOGÍSTICA PORTUARIA:

- Integración portuaria en cadenas de suministro globales
- Conectividad portuaria con el hinterland (ferrocarril, carretera y plataformas logísticas)
- *Short Sea Shipping*
- Procesos de automatización e integración de sistemas y vehículos autónomos (buque, camión, maquinaria)
- Sistemas de gestión de tráfico marítimo y sincronización con las operaciones portuarias

| INTEGRACIÓN PUERTO-CIUDAD:

- RSC
- Movilidad sostenible
- Planificación Puerto-Ciudad
- Logística urbana
- Turismo sostenible y cruceros

| TRANSFORMACIÓN DIGITAL:

- Entornos colaborativos (Ventanillas Únicas, PCS y sistemas de ordenación de tráfico)
- Innovación en sistemas de gestión (PMIS, TOS...)
- Tecnologías para la trazabilidad
- Puerto 4.0 (Internet de las cosas, sistemas ciberfísicos, *Big Data* e Inteligencia Artificial)
- Nuevas arquitecturas y herramientas (*blockchain*, 5G y *cloud computing*)

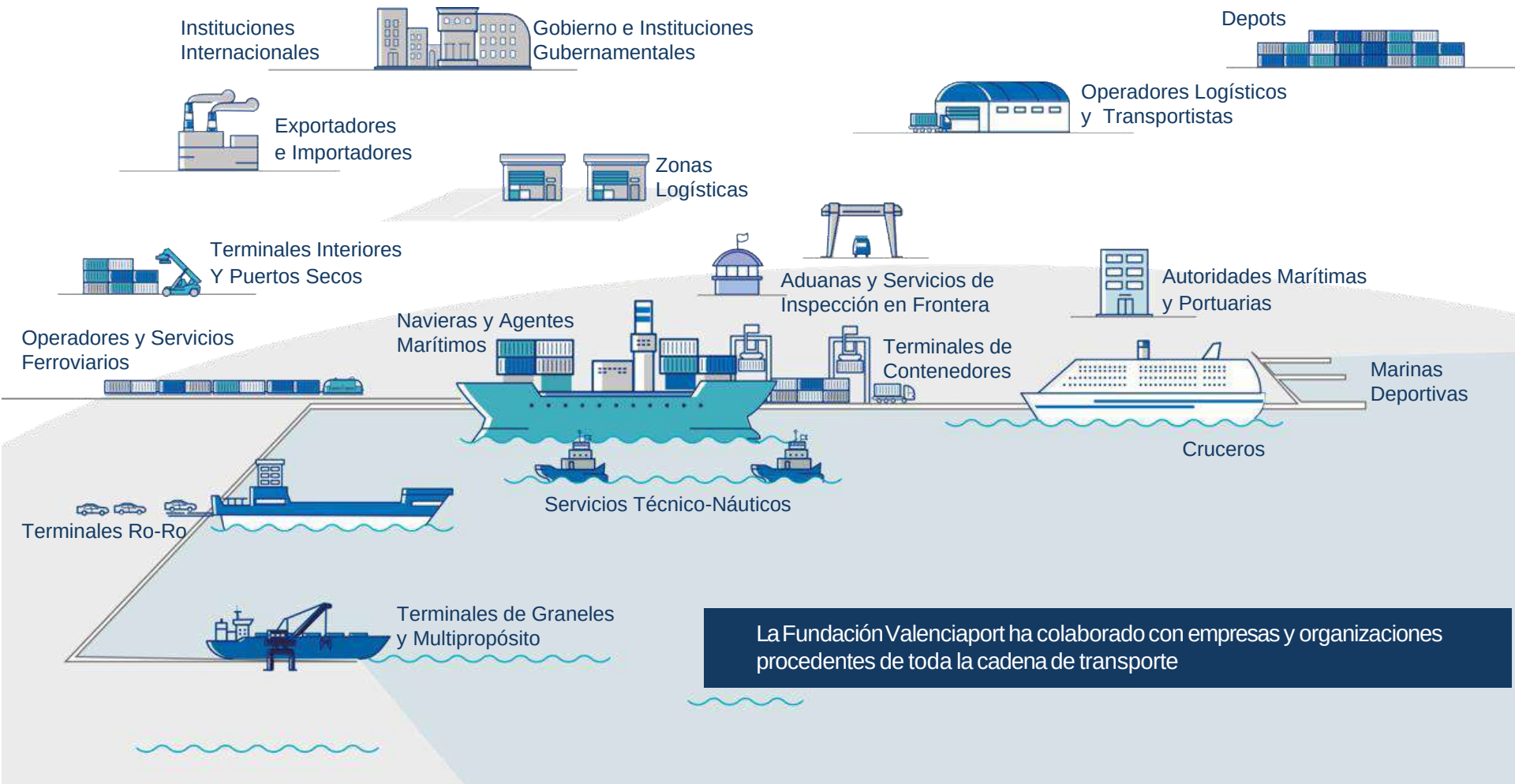
| SOSTENIBILIDAD Y TRANSICIÓN ENERGÉTICA:

- Energías limpias: renovables, hidrógeno, GNL y otras alternativas para uso portuario y marítimo
- Eficiencia energética en operaciones portuarias
- Economía circular en puertos
- Medición de emisiones en puertos, buques y cadenas logísticas
- Análisis del impacto del cambio climático en infrastructuras y operadores logísticos

| SEGURIDAD Y PROTECCIÓN:

- Entornos de seguridad física (drones, *wearables*, nuevos sistemas de identificación y control, tecnologías no intrusivas y sistemas avanzados de visualización)
- Ciberseguridad
- Gestión ciberfísica (centros de control integrados)

NUESTROS CLIENTES



La Fundación Valenciaport ha colaborado con empresas y organizaciones procedentes de toda la cadena de transporte

FORMACIÓN_

Centro de Excelencia al servicio de la Comunidad Logístico Portuaria. **30 años liderando la formación en el sector.**

FORMACIÓN ESPECIALIZADA en Dirección de Empresas, Comercio, Transportes, Logística y Puertos.

| TIPOS DE FORMACIÓN

RECICLAJE EMPRESARIAL

Orientada a profesionales del sector para mejorar sus aptitudes y competencias directamente aplicables en su trabajo

IN COMPANY

Formación a medida orientada a las necesidades específicas de cada empresa.

POSTGRADO

Máster y Cursos de Especialización con aval de la Universitat Politécnica de València

- Directivos
- Mandos intermedios
- Personal de operaciones

- On-line
- Presencial
- Mixta

- Nacional
- Internacional

MÁSTER en Gestión Portuaria y Transporte Intermodal (MGPT) 30 edición 2020/21

El Máster en Gestión Portuaria y Transporte Intermodal se ha consolidado como el programa de formación en castellano, especializado en puertos, logística, transportes y comercio de mayor prestigio internacional, encontrando un amplio eco entre los profesionales y postgraduados de España, Europa y América Latina.

Además de las 27 ediciones celebradas en Valencia (España), el Máster se ha impartido, en su edición internacional, en los países de Panamá y Colombia y con un nuevo enfoque logístico en Argentina y Brasil (MLGP).

UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA

FUNDACIÓN VALENCIAPORT

valenciaport
Autoridad Portuaria de Valencia

Prácticas en empresas del sector

- Autoridades Portuarias
- Depósito de Contenedores
- Fundaciones e Instituciones
- Navieras
- Consignatarias y Agentes Marítimos
- Transitarias y Operadores Logísticos
- Terminal de Contenedores

98%
alumnos en activo después del Máster

Bolsa de Empleo a través de la Asociación de Antiguos Alumnos FV y UPV

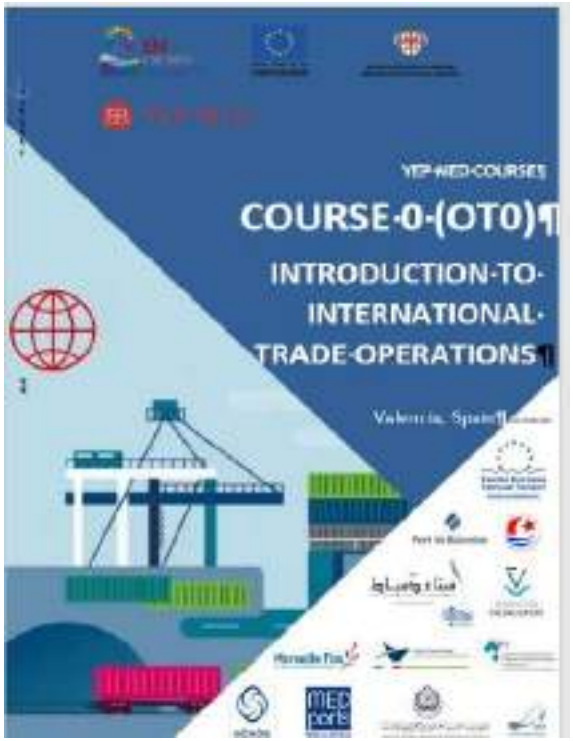
Viaje internacional de estudios a Londres

Visitas a Instalaciones portuarias

Outdoor training la Estrategia y Liderazgo

Curso OT0

Del 5 al 12 de noviembre de 2021.



- **Key elements in International Trade:**
  - ✓ *Supply Chains and main actors*
  - ✓ *Documentation for International Trade*
- **Transport Chains and its modes:**
  - ✓ *General Introduction to transport modes: air, rail, martime & Roa*
  - ✓ *Maritime Transport*
  - ✓ *Price of Trasnsport Calculations*
- **Customs: documentation and requirements**
  - ✓ *Hs Code & TARIC, the integrated Tariff of the European Union*
  - ✓ *How to determine the origin of goods (vs. provenance)*
  - ✓ *Custom barriers: tariffs, taxes, certificates, homologations…*
  - ✓ *Free Trade Agreements & controls and customs channels*
- **Logistics suppliers: the port community**
- **Incoterms**
  - ✓ *General Introduction to Incoterms*

Curso OT1

Del 15 al 19 de noviembre de 2021.

- **Port Management:**
  - ✓ *Ports: physical space, legal framework and governance*
  - ✓ *Port Operations for vessels and its operators*
  - ✓ *Port Operations for goods and its operators*
  - ✓ *Port connections: Road and Railway transport*
- **Port-Logistics Community Actors**
  - ✓ *Maritime Customs*
  - ✓ *Customs Brokers*
  - ✓ *Freight Forwarders*
  - ✓ *Ship Agents*
  - ✓ *Stevedores*
  - ✓ *Border Inspection Post*
- **Environment and Smart Ports**
  - ✓ *Energy Transition in ports (environment: water, air, energy)*
  - ✓ *Smart Ports and Digital transformation*
  - ✓ *Information Systems: Port Community System & ERP*
  - ✓ *Innovation in ports*

Curso OT1

Del 15 al 19 de noviembre de 2021.

- El día **16 de noviembre** haremos una visita en barco al Puerto de Valencia.

- Os esperamos a las 11.30 en: https://goo.gl/maps/D1DVovGdYdXxWDeU7

Por otro lado, os animamos a que colguéis fotos de la visita marítima y del curso en general en vuestras redes sociales para dar visibilidad al proyecto, etiquetando al proyecto en Facebook, Linkedin e Instagram y usando los hashtags **#GOMED #YEPMED #VALENCIAPORT**

https://www.instagram.com/yepmedproject/
https://www.facebook.com/YEPMED
https://www.linkedin.com/company/yepmed/

También nos podéis seguir y etiquetar en las redes sociales de la Fundación:
https://www.linkedin.com/company/2334491/
Fundación Valenciaport | Facebook
FValenciaport (@FValenciaport) / Twitter

Curso OT2-3

Del 22 de noviembre al 3 de diciembre de 2021..

- Freight Forwarding operations: from quoting to invoicing ERP for Freight Forwarders: introduction and case study
- Management of insurances
- Customer risk analysis
- Payment methods: letter of credit
- Invoicing and management of payments
- Tax treatment of international trade transactions

Normas

ENI CBCMED Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA DEL COMERCIO INTERNACIONAL

1 ASISTENCIA

Cada dia deberás registrar la entrada y salida a la plataforma. En la plataforma encontrarás la casilla para ello

2 CONEXIÓN

Las clases son en modalidad vía videoconferencia (Teams). Entra con la cámara encendida y microófono apagado

3 EVALUACIÓN

El curso se evaluará mediante la realización de Test y Casos prácticos. Es obligatorio para participar en las actividades

4 PROGRAMA

El viernes 5 de noviebre, lunes 15 y lunes 22 se os presentarán las actividades del curso

5 DIPLOMA

Para ontener el Diploma del curso el alumnado tendrá que haber asistido al 75% de cada curso y haber superado los test y casos prácticos

Dudas y Consultas: mmonzo@fundacion.valenciaport.com

FUNDACIÓN VALENCIAPORT

YEP MED

YEP-MED-COURSES
COURSE-0-(OT0)
INTRODUCTION-TO-INTERNATIONAL-TRADE-OPERATIONS

LECTURERS

Mar Monzó
Técnico de Formación
Fundación Valenciaport

Álex Sánchez
Innovación y Desarrolo del Cluster. Fundación Valenciaport

Raúl Cascajo
Jefe de Políticas Ambientales en VPI Logística, S.A.

Carolina Ibiza
Responsable de Sistemas de Gestión de Calidad en Improving, Logistics & Consulting

Agustín Iglesias
CEO VitransGroup International

Paco Sanz
Director Comercial
Romeu Shipping

COURSE COORDINATOR

Mar Monzó and Jorge Lara Training team at Fundación Valenciaport
mmonzo@fundacion.valenciaport.com; jlara@fundacion.Valenciaport.com

PROGRAMME

ENI CBCMED Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

Friday, 5th November Key elements in International trade

09:00	09:30	10:30	11:00
Presentation of the training Mar Mónzó	Supply Chains and main actors *Alexandre Sánchez*	***Break***	Documentation for International Trade *Alexandre Sánchez*

13:00
End of day 1

PROGRAMME

ENI CBCMED Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

Monday, 8th November

09:00	10:30	11:00	13:00
Maritime Transport *Raúl Cascajo*	Break	General Introduction to Transport modes: air, rail maritime, road *Carolina Ibiza*	End of day 2

PROGRAMME

ENI CBCMED Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

Tuesday, 9th November

09:00	10:00	11:00	11:30
General Introduction to Customs– *Carolina Ibiza*	Trade Agreements – *Carolina Ibiza*	Break	HS Code and Taric. Origen VS Provenance – *Carolina Ibiza*

13:00
End of day 3

PROGRAMME

ENI CBCMED Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

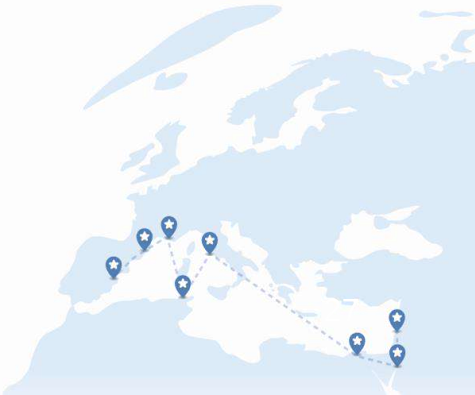
REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

Wendnesday, 10th November

09:00	11:00	11:00
Customs, barriers: certificates, homologations – *Carolina Ibiza*	Break	Logistics suppliers: the Port Community Alexandre Sánchez

13:00
End of day 4



PROGRAMME

Thursday, 11th November

09:00	11:00	11:30	12:30
Price of transport and Calculations – *Paco Sanz*	Break	Incoterms Agustín Iglesias	Incoterms practice *Agustín Iglesias*

13:00
End of day 5

PROGRAMME

ENI CBCMED Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

Friday, 12th November

09:00	11:00	11:30	13:00
Teamwork practice. Export Operation – *Alex Sánchez*	Break	Teamwork practice: Import Operation	*Closing of the training*

13:00
End of day 6

¿Dudas?

Gracias por vuestra atención!!!

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

FUNDACIÓN VALENCIAPORT

MORE INFORMATION

Fundación Valenciaport
www.fundacion.Valenciaport.com
Phone: (+34) 96 393 9400
Email: info@fundacion.valenciaport.com

Escola Europea
Intermodal Transport
ESCOLAEUROPEA.EU

Chamber of Commerce Industry and Agriculture
Marseille Fos
Le port euroméditerranéen
MED ports ASSOCIATION
Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale
AQABA Development Corporation
شركة تطوير العقبة
Port de Barcelona
Consell Valencià de la Joventut
FUNDACIÓN VALENCIAPORT
ميناء دمياط
DAMIETTA PORT AUTHORITY
OMMP
Office de la Marine Marchande et des Ports

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

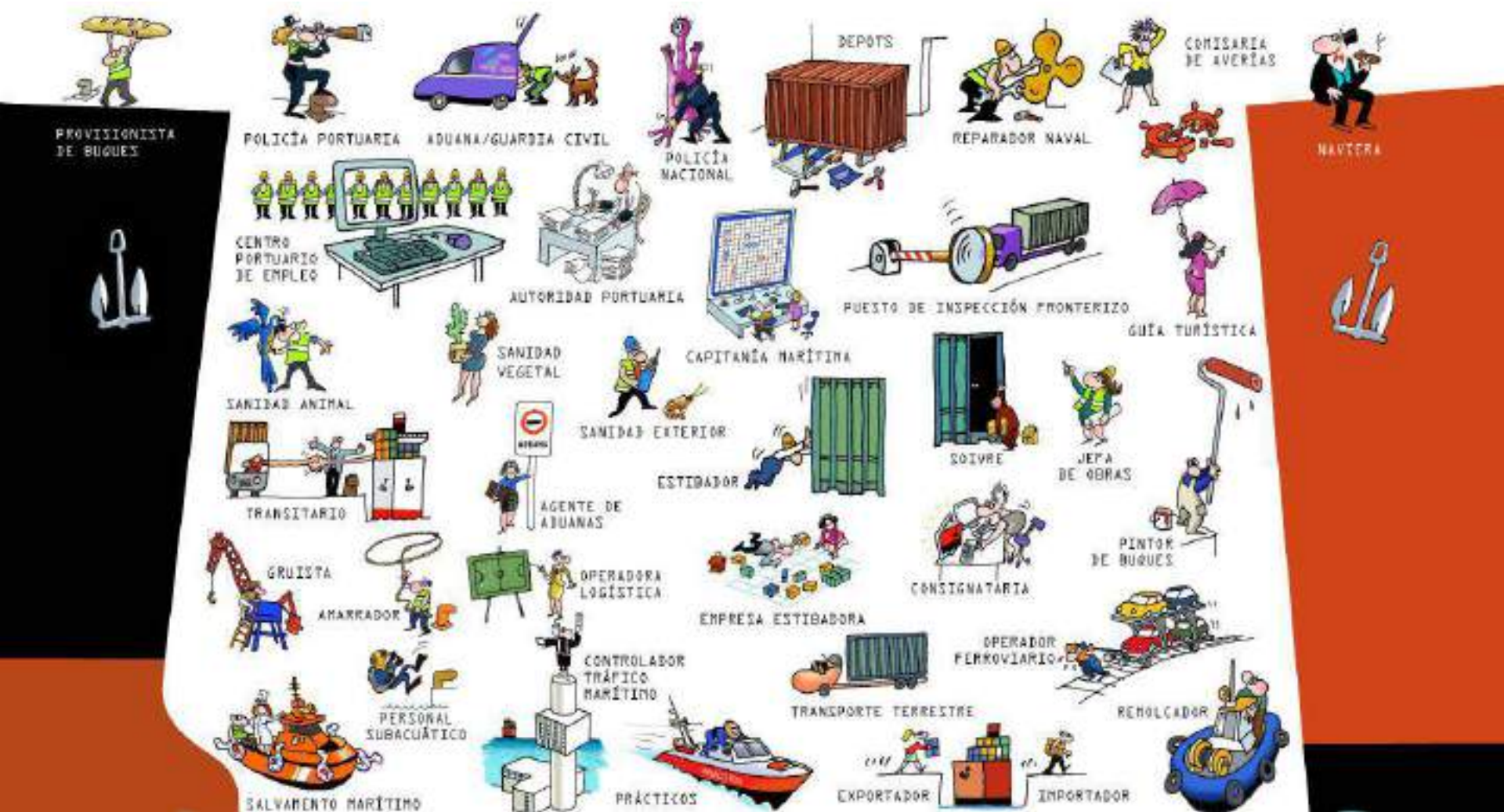
REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

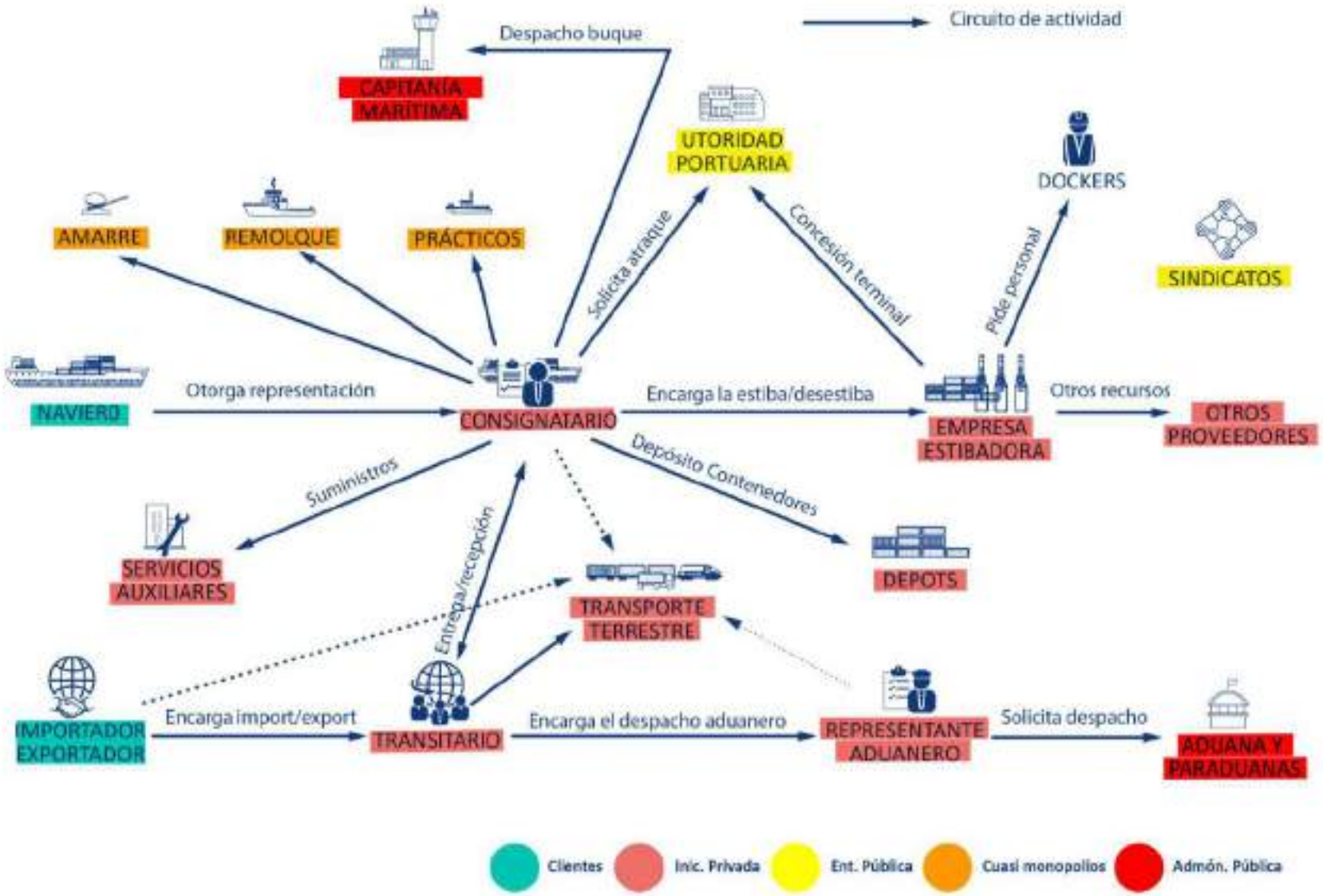
YEP MED

YEP MED COURSE

INTRODUCTION TO INTERNATIONAL TRADE OPERATIONS

5th-12th November 2021
Valencia, Spain


PROVISIONISTA DE BUQUES
POLICÍA PORTUARIA
ADUANA/GUARDIA CIVIL
POLICÍA NACIONAL
DEPOTS
REPARADOR NAVAL
COMISARIA DE AVERÍAS
NAVIERA
CENTRO PORTUARIO DE EMPLEO
AUTORIDAD PORTUARIA
PUESTO DE INSPECCIÓN FRONTERIZO
GUÍA TURÍSTICA
SANIDAD VEGETAL
CAPITANÍA MARÍTIMA
SANIDAD ANIMAL
SANIDAD EXTERIOR
ESTIBADOR
SOIVRE
JEFA DE OBRAS
TRANSITARIO
AGENTE DE ADUANAS
PINTOR DE BUQUES
GRUISTA
OPERADORA LOGÍSTICA
CONSIGNATARIA
AMARRADOR
EMPRESA ESTIBADORA
OPERADOR FERROVIARIO
CONTROLADOR TRÁFICO MARÍTIMO
TRANSPORTE TERRESTRE
REMOLCADOR
PERSONAL SUBACUÁTICO
SALVAMENTO MARÍTIMO
PRÁCTICOS
EXPORTADOR
IMPORTADOR

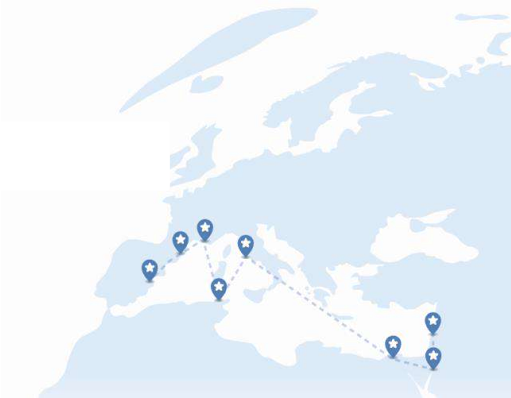

Circuito de actividad
Despacho buque
CAPITANÍA MARÍTIMA
UTORIDAD PORTUARIA
DOCKERS
AMARRE
REMOLQUE
PRÁCTICOS
Solicita atraque
Concesión terminal
Pide personal
SINDICATOS
NAVIERO
Otorga representación
CONSIGNATARIO
Encarga la estiba/desestiba
EMPRESA ESTIBADORA
Otros recursos
OTROS PROVEEDORES
Suministros
Depósito Contenedores
SERVICIOS AUXILIARES
Entrega/recepción
TRANSPORTE TERRESTRE
DEPOTS
IMPORTADOR EXPORTADOR
Encarga import/export
TRANSITARIO
Encarga el despacho aduanero
REPRESENTANTE ADUANERO
Solicita despacho
ADUANA Y PARADUANAS
Clientes
Inic. Privada
Ent. Pública
Cuasi monopolios
Admón. Pública

Autoridad Portuaria

"Autoridad portuaria" u "organismo gestor del puerto" es un organismo que, en conjunción o no con otras actividades, tiene como objetivo, con arreglo a la legislación o reglamentación nacional, la administración y gestión de las infraestructuras del puerto y la coordinación y control de las actividades de los diferentes operadores presentes en el puerto o sistema portuario considerado. Podrá consistir en varios organismos separados o estar encargado de más de un puerto.

Capitanía Marítima

Es el organismo responsable del control del tráfico marítimo. Tiene como funciones la autorización o prohibición de entrada o salida de buques de aguas nacionales, la demarcación de las zonas de fondeo y maniobra, la fijación de criterios de atraque para los buques que transportan mercancías peligrosas, la aplicación de normas relativas a enrolamiento y desenrolamiento de tripulaciones, gestión organización y administración de los Registros de Buques, inspecciones de las condiciones de navegación de los buques nacionales, inspección de la mercancía a bordo, y en general todas aquellas funciones relativas a la navegación, seguridad marítima, salvamento y lucha contra la contaminación marina en las aguas jurisdiccionales del país.

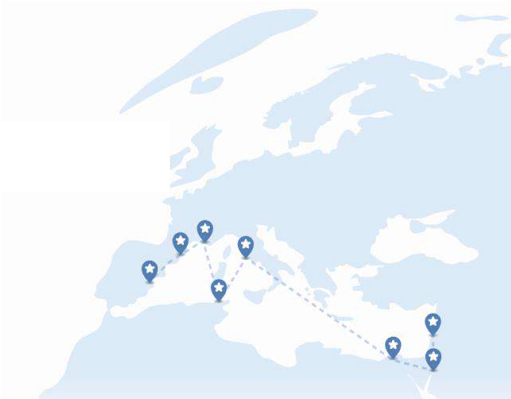


Aduana

Es la administración encargada de vigilar la entrada y salida de las mercancías del país (en el caso de países de la Unión Europea, del territorio aduanero de la Unión - TAU) y de cobrar los derechos arancelarios y otros impuestos sobre el tráfico de mercancías, además de hacer cumplir las normas legales de control monetario y económico. También se encarga del control estadístico de las operaciones de importación y exportación. En España es un organismo de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, adscrita al Ministerio de Economía y Hacienda.

Servicios de Inspección en Frontera (SIF)

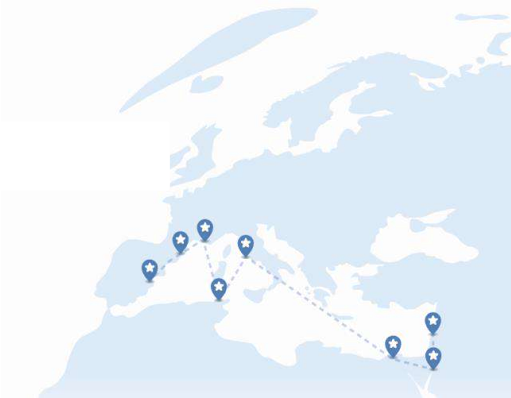
Son los servicios desarrollados por determinados organismos de la Administración General del Estado, que se encargan del control e inspección de los productos que se importan y exportan, con el fin de asegurar que reúnen las adecuadas condiciones higiénico-sanitarias, de calidad comercial y seguridad industrial.



Naviera

Es la persona que en nombre propio destina el buque al transporte de personas o de mercancías. Es decir, es el titular de la empresa marítima transportista. Se pueden considerar dos clases de navieras, la naviera-propietaria que explota comercialmente su propio buque, y la naviera-fletadora, que explota un buque que no es suyo en régimen de fletamento.

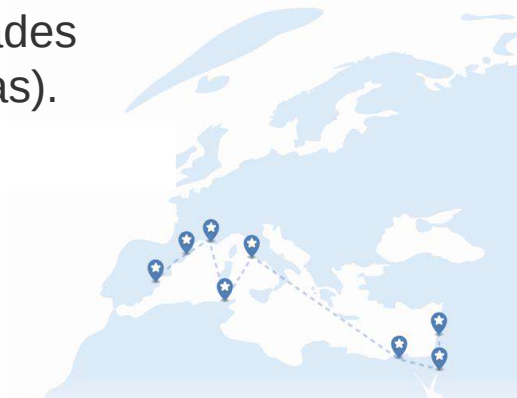
Las figuras de naviera, propietario del buque y armador pueden coincidir en un mismo sujeto o recaer en personas distintas.



Consignatario del buque

Es la persona física o jurídica que actúa en nombre y representación del naviero o armador. Se ocupa en el puerto de las gestiones administrativas, técnicas y comerciales relacionadas con la entrada, estancia y salida del buque, incluyendo entre otros:

- Solicitudes de atraque y salida.
- Contratación de servicios técnico-náuticos necesarios.
- Despacho del buque frente a organismos y autoridades (Administración marítima, Sanidad exterior, Policía de fronteras).
- Atención a la tripulación.
- Abono de tasas y tarifas
- Suministros al buque.
- Reparaciones necesarias.



Consignatario de la mercancía

Es la persona física o jurídica que ostenta la representación de la mercancía. Se ocupa de su declaración mediante el manifiesto y del despacho frente a la Aduana, de la contratación y supervisión de las operaciones de manipulación de la mercancía, y a veces también del transporte terrestre.

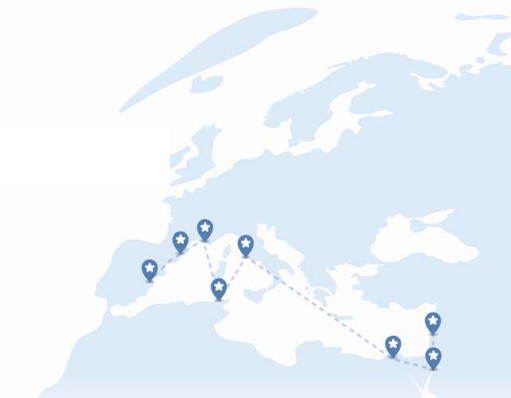
Frecuentemente el consignatario del buque actúa también como consignatario de la mercancía; pero en buques de mercancía general contenedorizada, es usual que en un mismo buque existan varios consignatarios de la mercancía.

Empresa estibadora

Empresa que se encarga de llevar a cabo las operaciones portuarias de manipulación (carga, descarga, manipulación, recepción y entrega) de las mercancías. Generalmente es titular de una concesión administrativa otorgada por la Autoridad Portuaria correspondiente, que le faculta para utilizar, con carácter exclusivo, un espacio situado al borde de muelle, en el que realiza sus trabajos. Por ser la operadora de una determinada terminal, en ocasiones se usa indistintamente la denominación "Terminal Portuaria" para referirse a ella.

Transitario

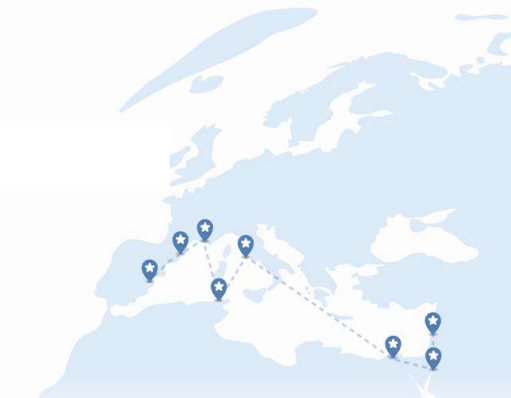
Es la persona física o jurídica cuya función consiste en la organización del transporte de las mercancías a escala internacional en su conjunto. Es un intermediario entre el exportador y las empresas de transporte. Es quien conoce la cadena al completo y quien organiza el enlace entre los distintos modos, asegurando la continuidad del transporte a través de distintos medios de transporte. Además es responsable de las operaciones administrativas relacionadas con el transporte internacional. Se ocupa de la recogida, el almacenaje, el transporte, los seguros. Actúa de forma similar a las agencias de transporte: adopta la posición de cargador frente al transportista, y de transportista frente al cargador.



Representante aduanero

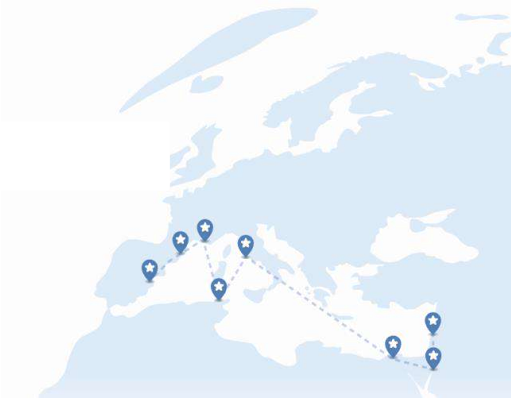
Es la persona física o jurídica representante legal del importador y del exportador ante las aduanas, encargado de realizar ante la Aduana, y también ante los Organismos Oficiales de Inspección, los correspondientes trámites de despacho aduanero de la mercancía, en cualquiera de los casos, importación, exportación o tránsito. Tienen la consideración de colaboradores de la Administración.

En España el título lo expide el Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales y deben estar dados de alta en un colegio profesional.



Transportista terrestre

Ya sea este autónomo, o flotista, es la persona física o jurídica, titular de una autorización para prestar servicio de transporte terrestre. En los textos legales se le designa como Porteador.



Empresa Ferroviaria

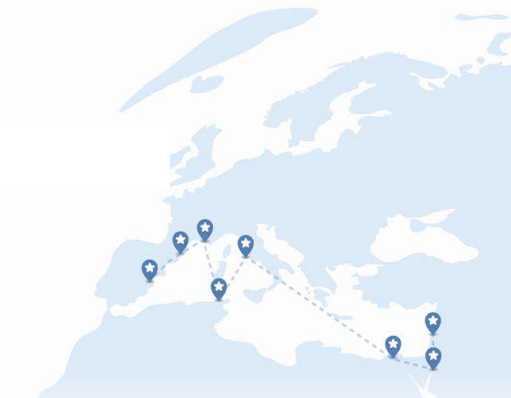
Entidades, titulares de una licencia de empresa ferroviaria, cuya actividad principal consiste en prestar servicios de transporte de viajeros o de mercancías por ferrocarril.

Para el acceso a la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG), las empresas ferroviarias han de disponer de la correspondiente licencia y certificado de seguridad (específico para una determinada línea o tramo de la RFIG), cuya emisión corresponde a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

A diferencia de los operadores ferroviarios, las empresas ferroviarias siempre aportan la tracción (locomotoras y maquinistas). En este sentido, los vagones pueden ser aportados por los cargadores, operadores ferroviarios o la propia empresa ferroviaria.

Operador Ferroviario

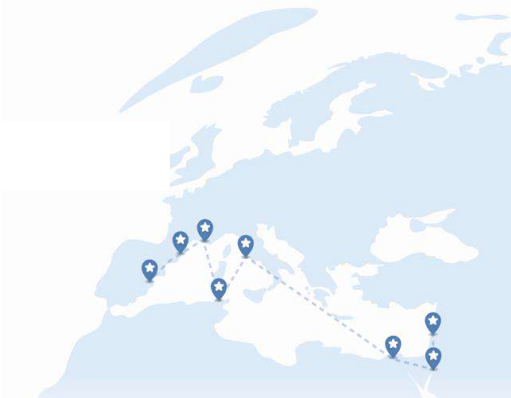
Empresa que puede solicitar capacidad a una determinada empresa ferroviaria e intermediar en el mercado del transporte por ferrocarril. Suelen ser cargadores, transitarios y operadores de transporte combinado.



Depósito de Contenedores (Depots)

Empresa que se encarga del almacenaje, control de stock y reparación de contenedores vacíos.

Los depósitos de contenedores se encargan de la puesta a punto de los equipos y el mantenimiento (ej. limpieza, reparación…) de los mismos para que estén aptos para el transporte internacional de mercancías.



ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

FUNDACIÓN VALENCIAPORT

MUCHAS GRACIAS POR VUESTRA ATENCIÓN

Escola Europea Intermodal Transport
ESCOLAEUROPEA.EU

Chamber of Commerce Industry and Agriculture
Marseille Fos
Le port euroméditerranéen
MED ports ASSOCIATION
Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale
AQABA Development Corporation
شركة تطوير العقبة
Port de Barcelona
Consell Valencià de la Joventut
FUNDACIÓN VALENCIAPORT
ميناء دمياط
DAMIETTA PORT AUTHORITY
OMMP
Office de la Marine Marchande et des Ports

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

YEP MED COURSE

INTRODUCTION TO INTERNATIONAL TRADE OPERATIONS

5th-12th November 2021
Valencia, Spain

Contenidos:

- Introducción al transporte marítimo
- Referencias normativas del transporte marítimo
- Cargas y buques
- Gestión del transporte marítimo
- El flete marítimo. Costes asociados al transporte marítimo

1. Introducción al Transporte Marítimo

- **El transporte marítimo**
- Instrumento esencial del comercio internacional y de la globalización.
- Vital para la economía mundial, europea y española.
- Un eslabón de la cadena logística.
- Parte de un amplio *cluster de* sectores marítimos.
- Muy regulado en el ámbito internacional.
- Muy seguro y respetuoso con el medio ambiente.

1. Introducción al Transporte Marítimo

En **2018 se transportaron en el mundo por vía marítima cerca de 11.000 millones de toneladas**

- **Instrumento esencial del comercio internacional y de la globalización.**

Evolución del comercio marítimo internacional, años indicados
(En millones de toneladas cargadas)

Año	Comercio de buques tanque[1]	Principales mercancías a granel[2]	Otra carga seca[3]	Total (todo tipo de carga)
1970	1 440	448	717	2 605
1980	1 871	608	1 225	3 704
1990	1 755	988	1 265	4 008
2000	2 163	1 186	2 635	5 984
2005	2 422	1 579	3 108	7 109
2006	2 698	1 676	3 328	7 702
2007	2 747	1 811	3 478	8 036
2008	2 742	1 911	3 578	8 231
2009	2 641	1 998	3 218	7 857
2010	2 752	2 232	3 423	8 408
2011	2 785	2 364	3 626	8 775
2012	2 840	2 564	3 791	9 195
2013	2 828	2 734	3 951	9 513
2014	2 825	2 964	4 054	9 842
2015	2 932	2 930	4 161	10 023
2016	3 058	3 009	4 228	10 295
2017	3 146	3 151	4 419	10 716
2018	3 194	3 210	4 601	11 005

1. Introducción al Transporte Marítimo

Instrumento esencial del comercio internacional y de la globalización.

La **demanda de transporte está directamente relacionada** con el **crecimiento económico mundial**

Crecimiento económico mundial, 2017-2019
(Variación porcentual anual)

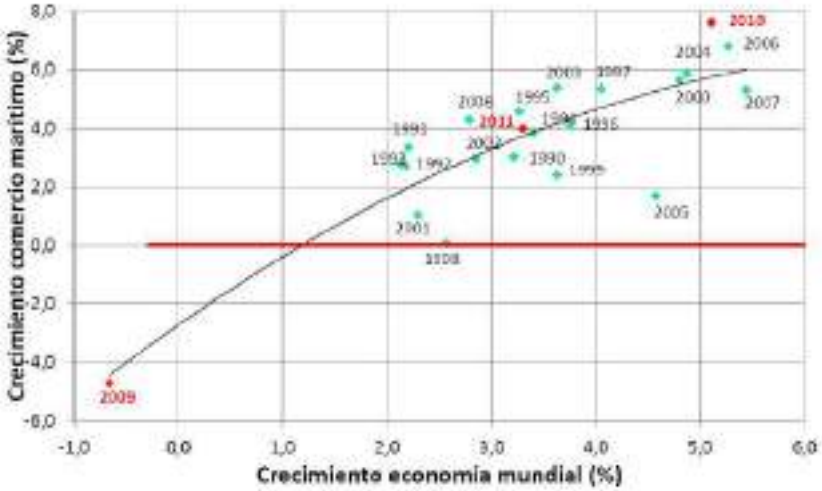
Regiones o países	1994-2006	2017	2018[a]	2019[b]
Mundo	3,3	3,1	3,0	2,3
Países desarrollados	2,6	2,3	2,2	1,6
de los cuales:				
Estados Unidos	3,2	2,2	2,9	2,2
Unión Europea (28)	2,5	2,5	2,0	1,9
Japón	1,1	1,9	0,8	0,8
Países en desarrollo	6,1	4,4	4,7	3,9
de los cuales:				
África	4,6	3,6	3,0	3,0
Asia Oriental	8,1	6,3	6,4	5,4
y dentro de esta región				
China	8,7	6,9	6,6	6,1
Asia Meridional	5,7	6,3	6,0	4,9
y dentro de esta región				
India	6,6	6,9	7,4	6,0
Asia Sudoriental	4,2	5,2	5,0	4,5
Asia Occidental	4,3	2,8	0,3	0,7
América Latina y el Caribe	3,0	1,0	0,8	0,3
y dentro de esta región				
Brasil	2,9	1,1	1,1	0,8
Economías en transición	4,1	2,1	2,0	1,4
de los cuales:				
Federación de Rusia	3,9	1,8	0,3	0,0
Países menos adelantados	6,0	4,3	4,4	4,0

Fuente: Cálculos de la secretaría de la UNCTAD, basados en datos de UNCTAD, 2019a, Informe sobre el Comercio y el Desarrollo 2019: Financiar un New Deal verde global.
[a] Estimación parcial.
[b] Previsión.

Crecimiento del volumen del comercio de mercancías, 2016-2018
(Variación porcentual anual)

Volumen de las exportaciones 2016	2017	2018	Países o regiones	Volumen de las importaciones 2016	2017	2018
1,2	4,1	2,5	**Mundo**	1,2	4,0	3,1
1,0	3,5	2,1	**Países desarrollados** de los cuales:	2,2	3,1	2,5
3,3	0,0	2,7	Japón	0,8	2,0	2,6
-0,2	4,0	4,1	Estados Unidos	0,5	4,0	5,3
1,1	3,6	1,6	Unión Europea	3,1	2,6	1,5
0,0	4,5	4,1	**Economías en transición** de los cuales:	6,8	13,0	3,8
-0,2	4,2	4,3	Comunidad de Estados Independientes	5,1	14,1	3,3
3,0	5,2	2,9	**Países en desarrollo**	-0,4	0,8	4,0
0,0	3,7	-0,6	África	-0,4	-0,4	4,2
2,1	6,1	6,3	África Subsahariana	-10,4	1,1	2,1
2,5	3,0	2,5	América Latina y el Caribe	-6,0	3,2	3,9
1,3	6,5	3,3	Asia Oriental y dentro de esta región	1,7	8,0	4,6
1,4	7,1	4,1	China	3,2	8,0	6,4
0,7	6,6	2,5	Asia Meridional y dentro de esta región	1,3	11,6	3,8
2,7	6,6	4,3	India	-1,8	11,7	3,1
2,6	0,0	4,9	Asia Sudoriental	2,4	9,5	5,8
2,1	-1,2	2,6	Asia Occidental	-1,7	2,5	-4,1

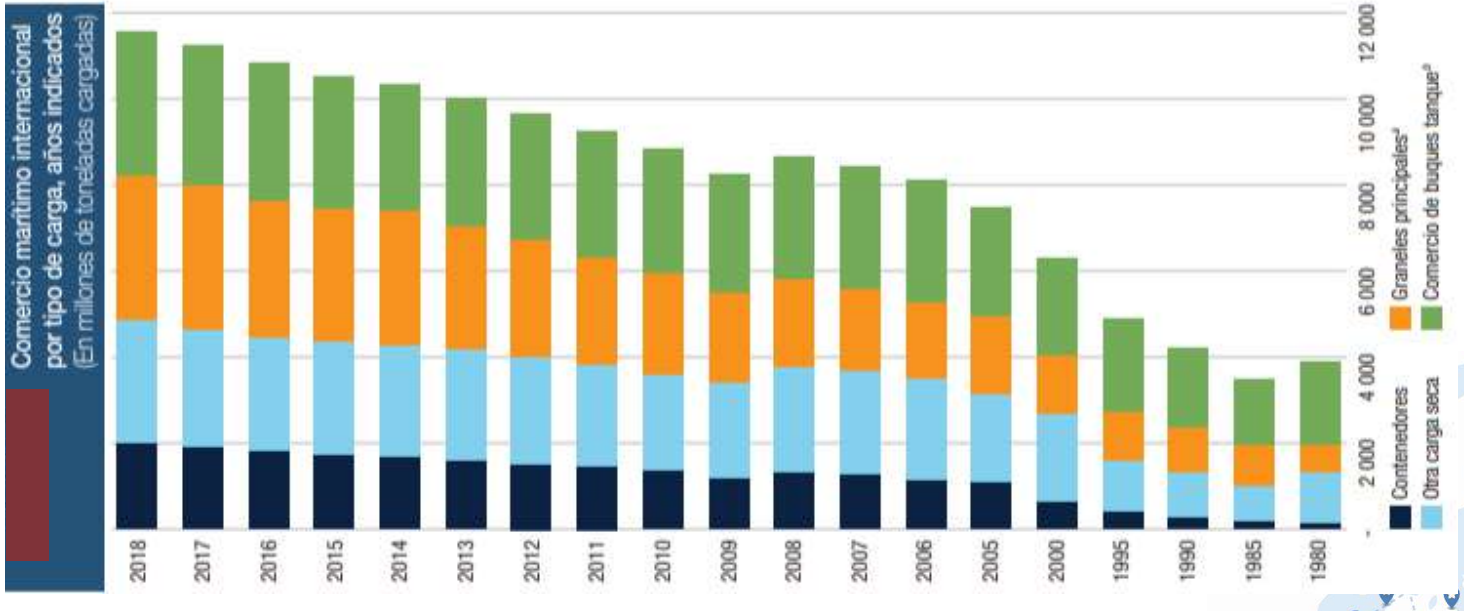
Fuente: Cálculos de la secretaría de la UNCTAD, basados en datos de UNCTAD, 2019a, Informe sobre el Comercio y el Desarrollo 2019: Financiar un New Deal verde global.



1. Introducción al Transporte Marítimo

- **Instrumento esencial del comercio internacional y de la globalización**.

El transporte marítimo transporta **materias vitales para la sociedad**



1. Introducción al Transporte Marítimo

- **Instrumento esencial del comercio internacional y de la globalización.**

Transporte marítimo **en contenedores:** vehículo necesario de la **globalización**

Fuente: Containerisation International

1. Introducción al Transporte Marítimo

- **Vital para la economía mundial, europea y española.**

En la **Unión Europea: se transporta por mar el 90%** del comercio de la UE con terceros países y el **42% de su comercio internacional interno.**

En España: se transportan por mar el 80% de las importaciones y el **50% de las exportaciones.**

España y la Unión Europea dependen totalmente del Transporte Marítimo.

1. Introducción al Transporte Marítimo

- **Vital para la economía mundial, europea y española.**

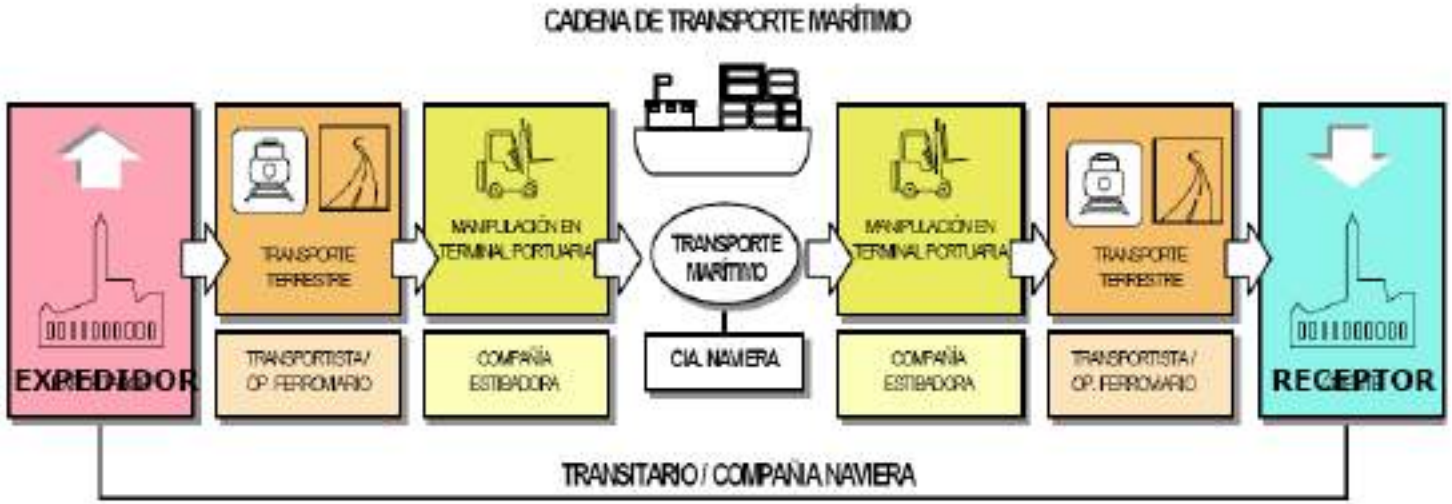
•El comercio marítimo es **vital para la economía española y tiene gran incidencia** en la competitividad de nuestra industria.

•España ocupa en la Unión Europea el **tercer lugar por su comercio marítimo** (tras Reino Unido e Italia) mientras **su PIB es el quinto.**

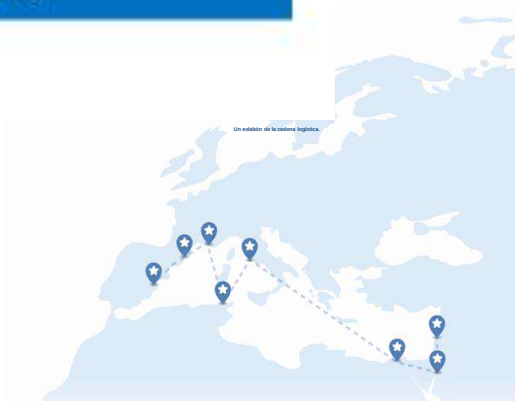
•Nuestra **ubicación geográfica, en el paso de las principales rutas marítimas,** facilita una **elevada conectividad con el resto del mundo. Paradójicamente,** resulta **negativa para el desarrollo de navieras españolas, especialmente en** servicios regulares.

•La flota mercante española es **muy inferior a la que correspondería a España en la UE por su PIB (5º lugar) y su comercio marítimo (3er lugar), ocupando el lugar 11º en la UE. De este ello se deriva un enorme déficit de la balanza de fletes y** un sector marítimo desequilibrado.

•Un **mayor desarrollo del sector naviero español resultaría muy positivo para el** Cluster Marítimo y para la economía española en conjunto.



Es esencial una **integración óptima del transporte marítimo en la cadena logística**, en función de la mercancía a transportar, sus características, cantidades, distancia, etc.



1. Introducción al Transporte Marítimo

- Parte de un amplio *cluster de* sectores marítimos.

Existen numerosas industrias y servicios, complementarios entre sí, que tienen como denominador común los **buques o el mar.**

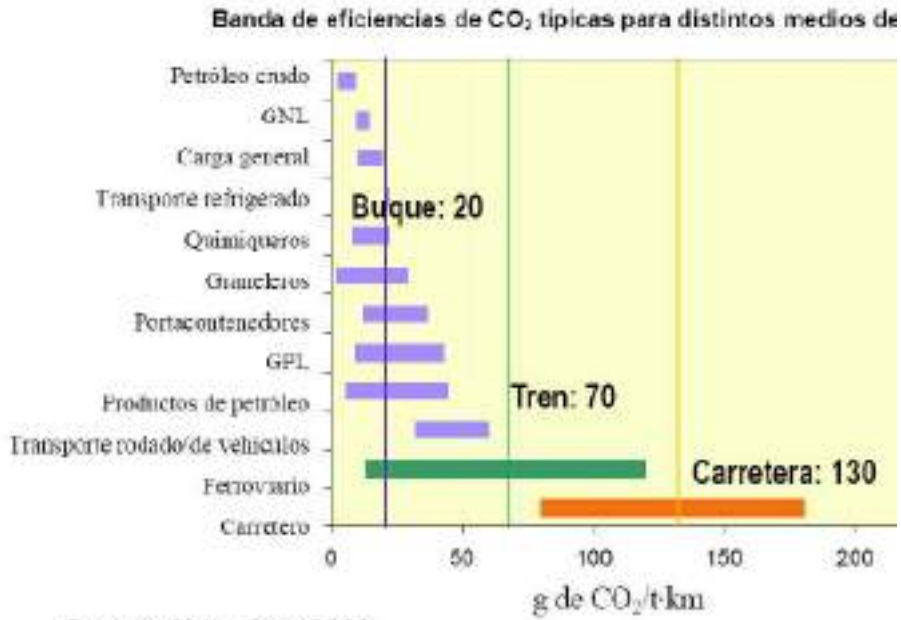
Su impacto económico conjunto es muy importante.

En un país marítimo, como España, es muy importante un **desarrollo equilibrado de** todos estos subsectores.

1. Introducción al Transporte Marítimo

- El transporte marítimo es una actividad intrínsecamente internacional, por lo tanto debe estar perfectamente regulada en todo su ámbito..

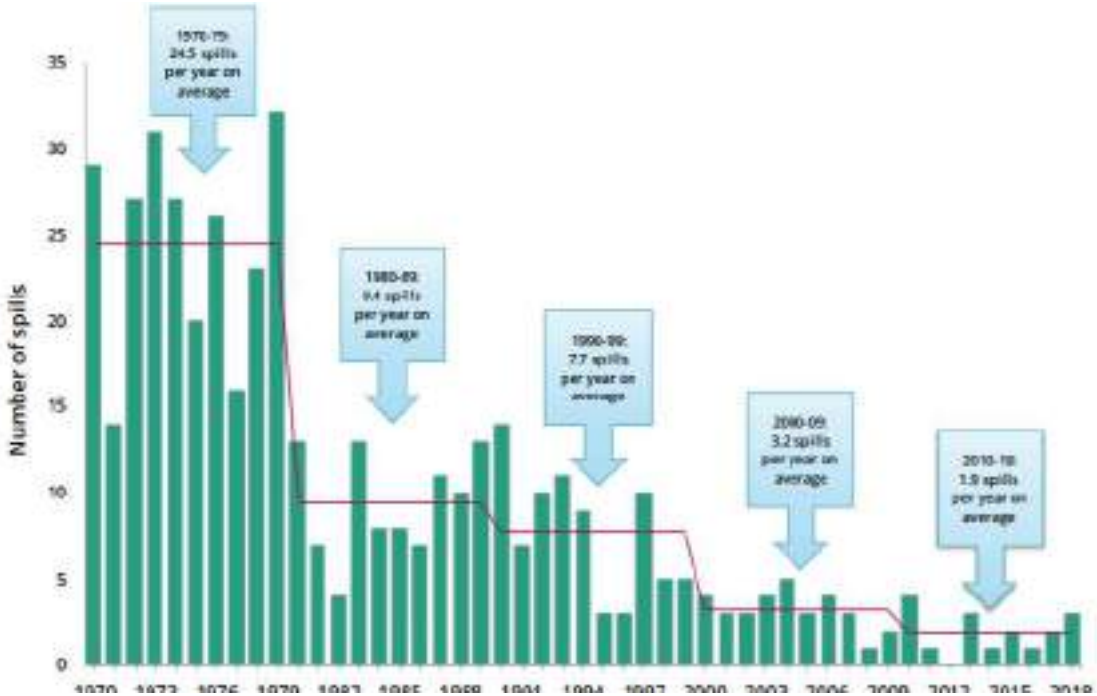
Sería inviable si cada país tuviese sus propias normas de **construcción, seguridad, mantenimiento, etc.**
Regulado en el ámbito internacional por numerosos Convenios internacionales, principalmente de la **Organización Marítima Internacional (OMI), con sede** en Londres, dependiente de las Naciones Unidas.



Fuente: OMI – Sept 2008

1. Introducción al Transporte Marítimo

1. Introducción al Transporte Marítimo



- Seguro y respetuoso con el medio ambiente.
- Además, se observa una tendencia de que en los últimos años se ha reducido el número de toneladas de crudo derramadas en accidentes de buques petroleros.

1. Introducción al Transporte Marítimo

- Origen hacia el 3.500 AC.

- Hasta hace dos siglos la actividad comercial era ejercida por los armadores, dueños del buque y de las mercancías que se cargaban o descargaban barqueando, para depositarlas en sus factorías en espera de venderlas.

- Los puertos sólo eran fondeaderos y en ellos los vientos eran más temibles que las olas, de las que los navíos podían defenderse varando en las playas.

- En la última mitad del siglo XIX, cuando el comercio estaba ya claramente diferenciado del transporte y los vapores eran cada vez mayores y más rápidos, el barqueo resultaba antieconómico por requerir tiempos en puerto mucho mayores que en viaje.

1. Introducción al Transporte Marítimo

- Gran aumento del transporte marítimo en los ultimos 50 años. Buques más especializados, las industrias buscan ubicarse junto a los Puertos, mayores buques y Puertos más especializados.

- Los Puertos han pasado de ser un lugar de Abrigo a ser plataformas logísticas.

1. Introducción al Transporte Marítimo

- En este contexto, el transporte marítimo, ha experimentado cambios estructurales profundos en la última década, para satisfacer los nuevos desafíos impuestos por el mercado, (producción y comercio).

- Entre las tendencias observadas pueden citarse:

  - **Innovación tecnológica, basada en la mecanización, la automatización, la computerización y los sistemas avanzados de telecomunicaciones.**
  - **Especialización y aumento del tamaño del buque para obtener economías de escala.**
  - **Introducción y desarrollo del concepto de "centro de carga" o hub, basado en el uso extenso de operaciones "feeder" y de la intermodalidad.**
  - **Organización de servicios marítimo-terrestres integrados, bajo el principio de transporte "puerta a puerta".**
  - **Se ha producido una fuerte concentración empresarial para afrontar la competencia y para poder presionar tanto al transportista terrestre como al puerto.**

2. Referencias normativas del transporte marítimo

- **Legislación Española**:
  - El Código de Comercio de 1.885
  - RDL 2/2011 por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

- Ley de Harter Norteamericana de 1.883, origen del transporte en régimen de Conocimiento de Embarque.

- **Legislación Internacional**:
  - Convenio de Bruselas de 1.924.
  - Reglas de La Haya-Visby de 1.968, que actualiza el anterior.

- Convenio de Hamburgo de 1.978, que trata de sustituir a los dos anteriores, pero aun no está completamente implantado.

- Reglas de Rotterdam, “Convenio de la ONU sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo”.

2. Referencias normativas del transporte marítimo

- **Normativa OMI (los más relevantes)**

- Convenio SOLAS 74 (Seguridad de la Vida Humana en la Mar)
- Convenio MARPOL 73/78 (Convenio internacional para la prevención de la contaminación por los buques).
- COLREG 72 (Regulación internacional para prevenir abordajes).
- SUA 88 (Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima).
- IMDG 65 (Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas).
- LL 66 (Convenio Internacional sobre líneas de carga).
- STCW (Convenio Internacional de Formación y Certificación para Gente de Mar).
- BWMC (Convenio Internacional sobre la gestión de aguas de lastre y sedimentos de los buques).

- **Otra normativa OIT**

2. Referencias normativas del transporte marítimo

- La Organización Marítima Internacional (OMI) es el organismo regulador del sistema de las Naciones Unidas para el sector marítimo. Su mandato a nivel mundial es la consecución de “un transporte marítimo seguro, protegido y eficaz en mares limpios”. Conforme a este mandato la OMI adopta normas y reglas marítimas internacionales que los gobiernos implantan y hacen cumplir en el ejercicio de su potestad como Estados de abanderamiento, rectores de puertos y ribereños.

3. Cargas y buques que las transportan

Según su embalaje:

CARGA GENERAL	CONVENCIONAL	UNITIZADA
Cantidades pequeñas y artículos individuales	Bienes sueltos o individuales manipulados como unidades separadas (paquetes, sacos, cajas, piezas atadas)	Articulos individuales o carga suelta agrupada como eslingas, pallets o contenedores

CARGA A GRANEL	SOLIDO	LÍQUIDO
Productos transportados en grandes volúmenes o en forma masiva	•Minerales •Cereales •Productos Químicos	•Petróleo •Productos químicos •Gases licuados •Vino •Zumo

3. Cargas y buques que las transportan

Según su naturaleza:

CARGA PERECEDERA	CARGA FRÁGIL	CARGA PELIGROSA
Productos de sufren una degradación normal en sus características físicas, químicas y microbiológicas: ➢Frutas y verduras ➢Productos cárnicos ➢Productos marinos ➢Flores	Productos que requieren un manejo especial en relación con el embalaje, transporte y manipulación, y que según su grado de sensibilidad, pueden ser: •Muy sensible •Sensible •Baja sensibilidad •Insensible	Productos tóxicos, que presentan características explosivas, combustibles, oxidantes, venenosas, radioactivas o corrosivas.

3. Cargas y buques que las transportan. Cargas a granel

- Tipos de cargas:
- Cargas a granel, según el Código de Cargas a Granel, son;

  "*cualquier carga, constituida por una combinación de partículas, gránulos o trozos más grandes de materia, generalmente de composición homogénea, que se embarca directamente en los espacios de carga del buque sin utilizar para ello ninguna forma intermedia de contención*"

3. Cargas y buques que las transportan

- Clasificación por orden de importancia en relación al volumen transportado:

  1. Mineral de hierro
  2. Carbón
  3. Cereales, derivados y otros productos agrícolas.
  4. Bauxita, Alúmina
  5. Otros minerales

- Reparto porcentual del tráfico mundial de granel sólido:

1. Mineral de hierro: 29%
2. Carbón: 23%
3. Cereales: 10%
4. Bauxita/alúmina y fosfatos: 3%
5. Resto de graneles: 35%

Cuadro 1.7 Comercio de carga seca, 2017-2018
(En millones de toneladas y variación porcentual anual)

	2017	2018	Variaci porcent 2017-2
Graneles principales[a] *de los cuales:*	3 151	3 210	1,9
Mineral de hierro	1 473	1 476	0,2
Carbón	1 202	1 263	5,1
Cereales	476	471	-1,1
Graneles secundarios *de los cuales:*	1 947	2 020	3,7
Productos de acero	392	390	-0,5
Productos forestales	365	378	3,6
Carga seca total	**5 098**	**5 230**	**2,6**

Fuente: Cálculos de la secretaría de la UNCTAD, basad Clarksons Research, 2019d, *Dry Bulk Trade Outlook*, vo núm. 6, junio.

[a] Mineral de hierro, carbón (carbón térmico y de coque) y ce (trigo, cereales secundarios y soja).

Principales flujos de transporte generados por estas cargas:

3. Cargas y buques que las transportan. Cargas a granel.

YEP MED

Cuadro 1.8 **Graneles principales y acero: productores, consumidores, exportadores e importadores, 2017** (Participación en el mercado mundial, en porcentajes)

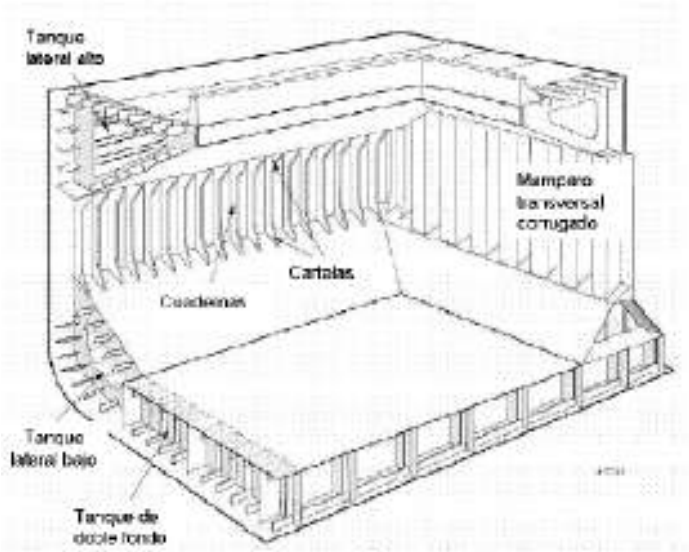
Productores de acero		Consumidores de acero	
China	49	China	46
Japón	6	Estados Unidos	6
India	6	India	5
Estados Unidos	5	Japón	4
Federación de Rusia	4	República de Corea	4
República de Corea	4	Alemania	3
Alemania	3	Federación de Rusia	3
Turquía	2	Turquía	2
Brasil	2	México	2
Otros	19	Otros	25

Exportadores de cereales		Importadores de cereales	
Estados Unidos	25	Asia Oriental y Asia Meridional	34
Federación de Rusia	23	África	21
Ucrania	15	Países en desarrollo de América	20
Argentina	11	Asia Occidental	16
Unión Europea	9	Europa	7
Australia	8	Economías en transición	2
Canadá	7		
Otros	2		

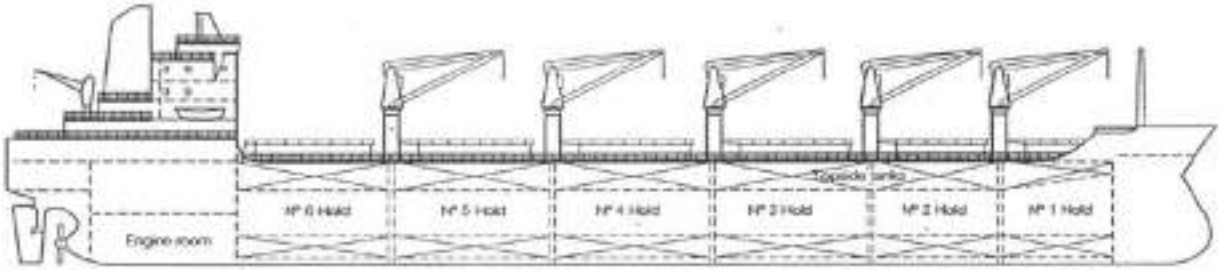
Fuente: Cálculos de la secretaría de la UNCTAD, basados en datos de Clarksons Research, 2018d y World Steel Association, 2018a, 2018b.

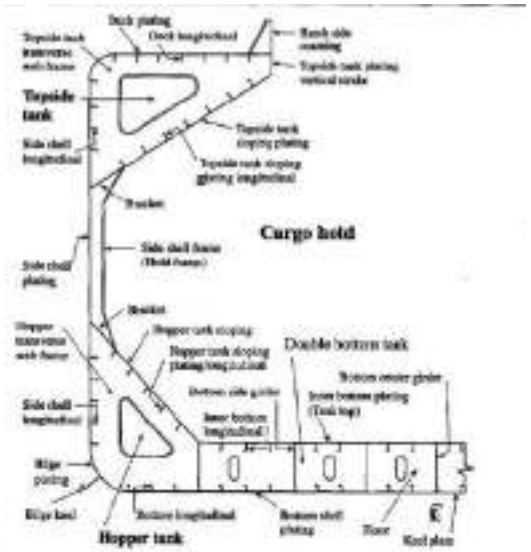
Exportadores de mineral de hierro		Importadores de mineral de hierro	
Australia	56	China	72
Brasil	26	Japón	9
Sudáfrica	4	Europa	8
Canadá	3	República de Corea	5
India	2	Otros	6
Otros	9		
Exportadores de carbón		**Importadores de carbón**	
Indonesia	32	China	18
Australia	30	India	17
Colombia	7	Japón	15
Estados Unidos	7	Unión Europea	13
Sudáfrica	7	República de Corea	12
Canadá	2	Provincia China de Taiwán	6
Otros	15	Malasia	3
		Otros	16

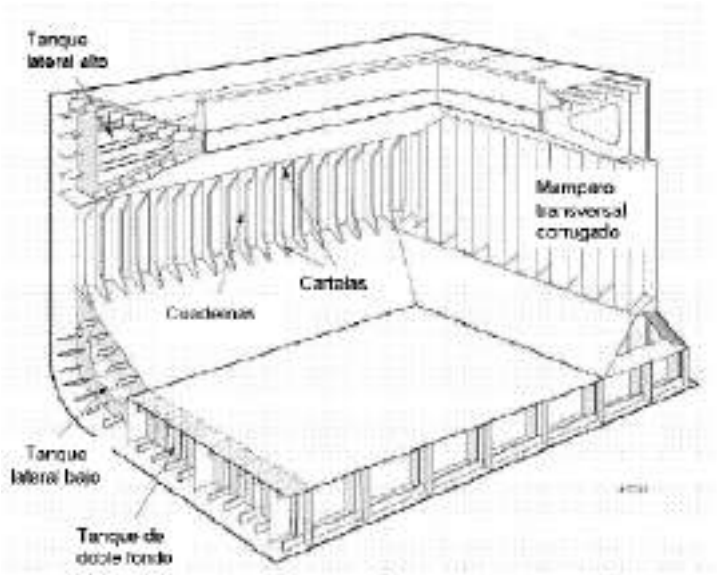
3. Cargas y buques que las transportan



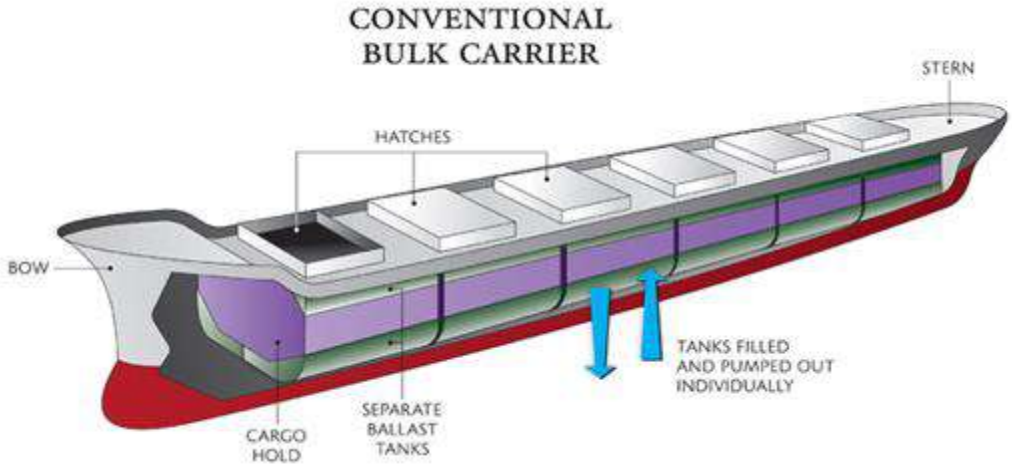
Sección granelero







Sección granelero



Buque granelero (bulk carrier)

Carga buque bulkcarrier en terminal

3. Cargas y buques que las transportan

Tipo de Buques Graneleros y Flota de buques					
Clasificación	**Tamaño en TPM**	**Eslora (m)**	**Calado (m)**	**Flota en el Mundo**	**% de la flota mundial por buque**
Handysize	Hasta 34.999	<160	<9	2.142	36,70%
Handymax	35.000-49.999	<190	12	955	16,36%
Supramax	50.000-59.999			519	8,89%
Panamax y OverPanamax	60.000-79.999	<240	13,5	1.467	25,14%
Capesize	80.000-199.999	<310	17,5	753	12,90%
VLOC	>200.000	>310	>17,5		

Nota: VLOC: Very Large Ore Carrier

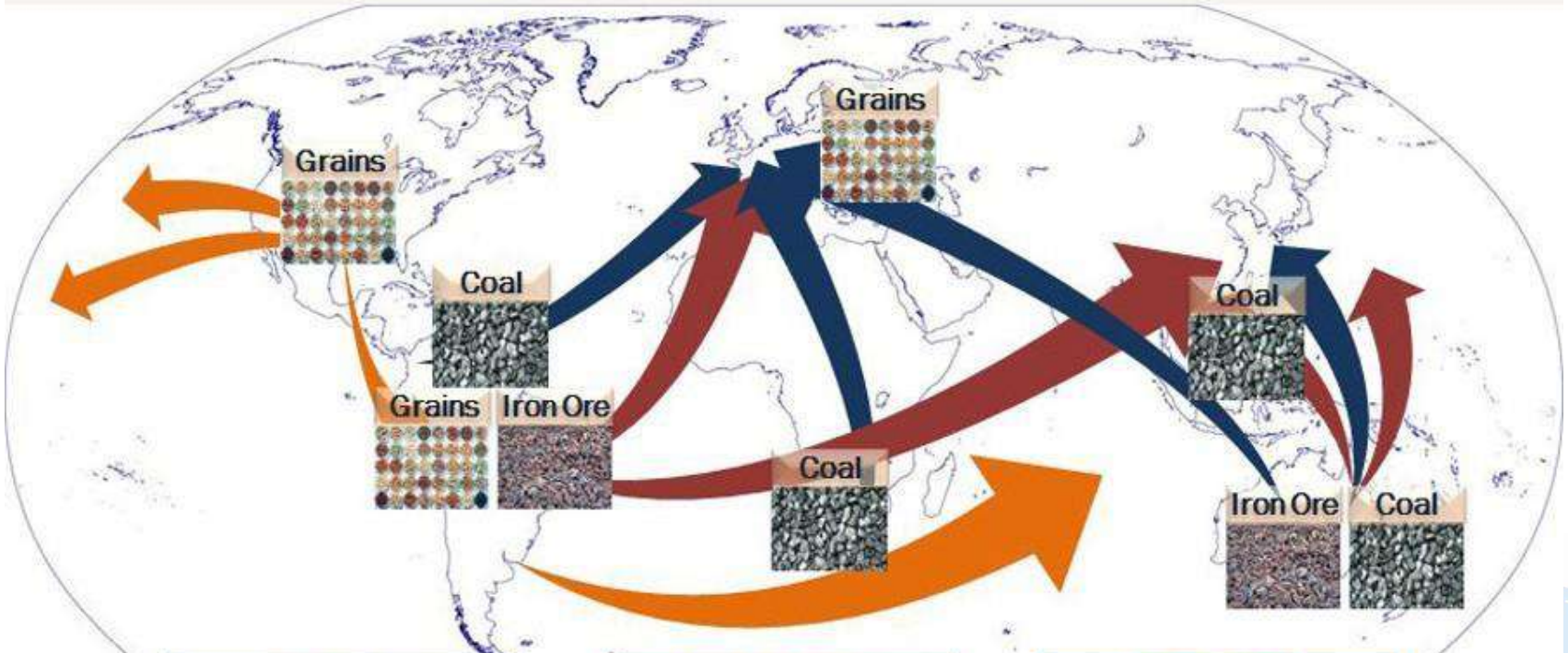
Fuentes:

- UNCTAD.

- Barry Rogliano Salles

Major Drybulk Seaborne Trades

PRGN NASDAQ LISTED



Major Coal Trades	Major Iron Ore Trades	Major Grain Trades
Australia – Far East	Australia – Japan	U.S. Gulf – Latin America
Australia – W. Europe	Australia – China	U.S. Gulf - Japan
S. Africa – W. Europe	Brazil - China	U.S. Gulf - China
Colombia – W. Europe	Brazil – W. Europe	Argentina – Middle / Far East Asia

3. Cargas y buques que las transportan

Cuadro 1.5. Principales productores y consumidores de petróleo y gas natural, 2016 (Participación en el mercado mundial en porcentajes)

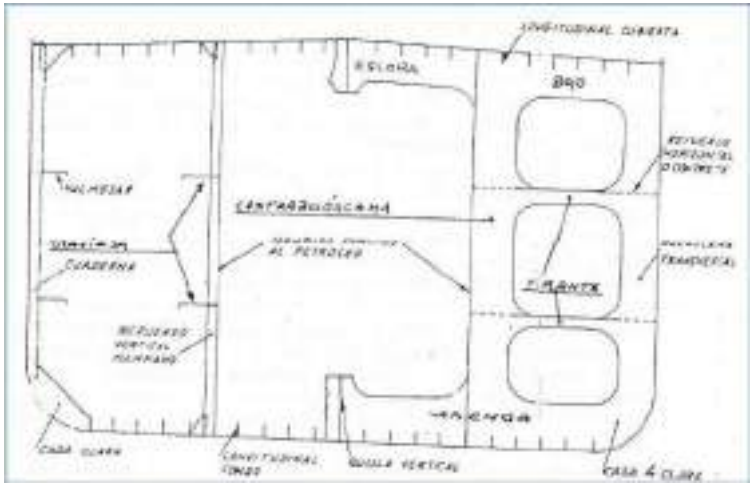
Producción mundial de petróleo		Consumo mundial de petróleo	
Asia Occidental	35	Asia y el Pacífico	35
América del Norte	18	América del Norte	23
Economías en transición	15	Europa	14
América en desarrollo	11	Asia Occidental	11
África	9	América en desarrollo	9
Asia y el Pacífico	9	Economías en transición	4
Europa	4	África	4

Producción mundial de gas natural		Consumo mundial de gas natural	
América del Norte	26	América del Norte	25
Economías en transición	22	Asia y el Pacífico	20
Asia Occidental	18	Economías en transición	16
Asia y el Pacífico	16	Asia Occidental	15
Europa	6	Europa	12
América en desarrollo	6	América en desarrollo	8
África	6	África	4

3. Cargas y buques que las transportan

- <u>Tipos de buques:</u>

- Buques tanque (Tankers). Para transporte de petróleo crudo y otros combustibles. Estructura dividida en tanques longitudinales y transversales conectados por tuberías y bombas.



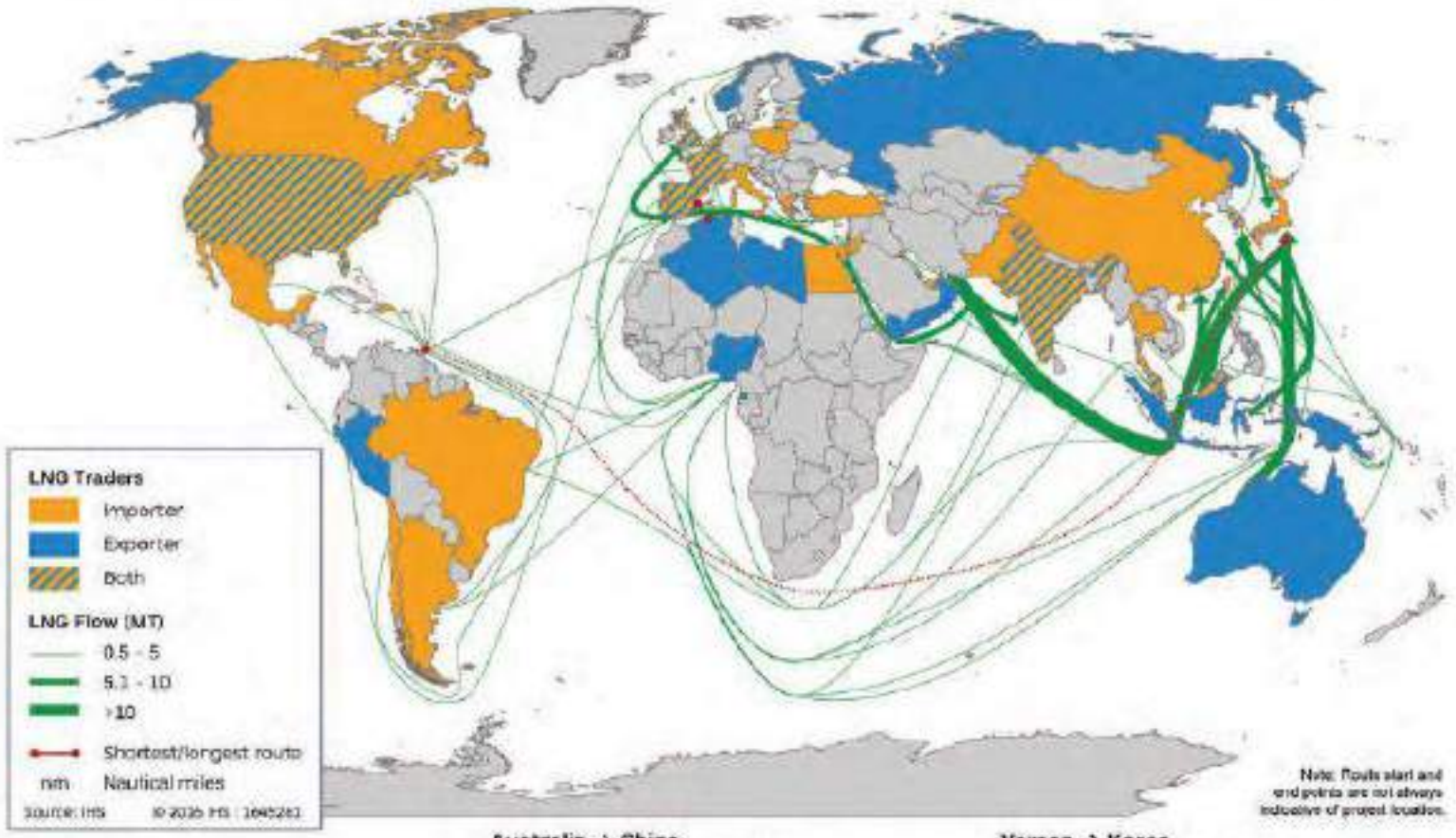
3. Cargas y buques que las transportan

- <u>Tipos de buques:</u>
- Buques metaneros (LNG carriers). Para transporte de gas natural licuado.

Shortest LNG voyage length in 2015: **111 nm (Algeria to Spain)**

Average LNG voyage length in 2015: **7,640 nm**

Longest LNG voyage length in 2015: **13,809 nm (Trinidad to Japan)**



Australia → China
+1.8 MMt (+46% YOY)

Yemen → Korea
-2.6 MMt (-82% YOY)

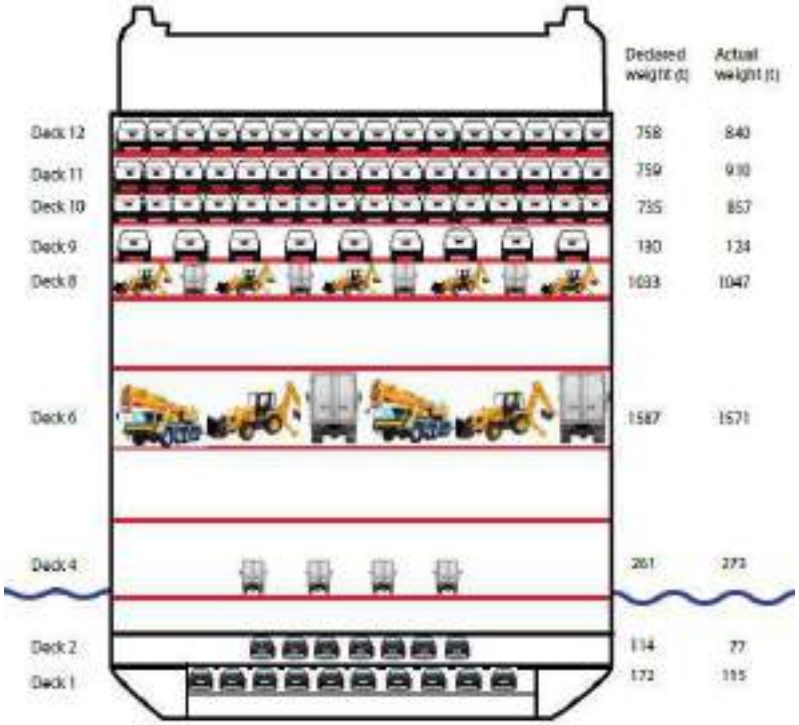
Source: IHS.

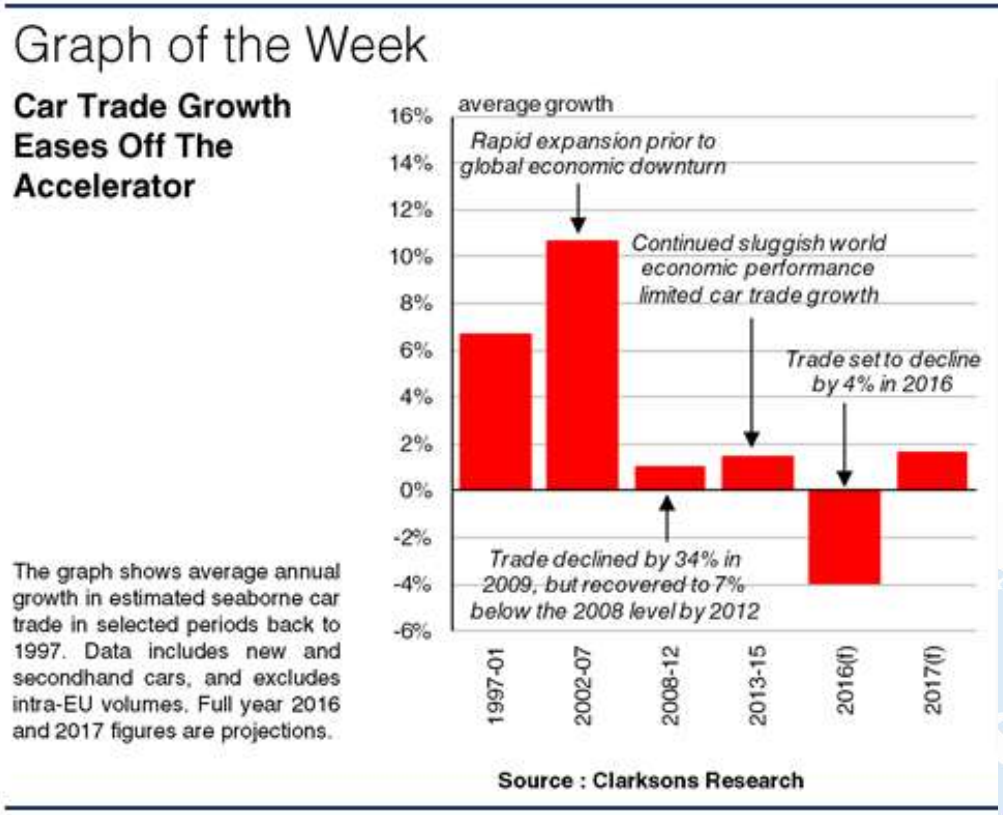
3. Cargas y buques que las transportan. Carga general

- Contenedores,
- Automóviles,
- Remolques y carga rodada,

Buques ro-ro (carga rodada).

3. Cargas y buques que las transportan. Carga general





RO-RO Car Container Carrier

26,200 DWT

Builder / Yard No.:	**Shipyard ULJANIK** / 472-476, 482, 483
Name:	Pr. No. 10304
Owner / Flag:	Grimaldi Compania di Navigazione / Italy
Designed by:	Shipyard Uljanik
Delivered:	Exp. 2008, 2009

Classification: RINA-I- Ro-Ro Cargo ship, unrestricted -I- AUT-UMS, -I- SYS-NEQ 1, In-water survey, MON-SHAFT

Length, overall	max. 210.00 m
Length, btw perp.	196.80 m
Breadth, moulded	32.26 m
Depth, moulded	21.53 m
Depth to freeboard deck	13.34 m
Draught, design	9.40 m
Draught, scantling	9.75 m
Deadweight at design draught	abt. 24,400 t
Deadweight at scantling draught	abt. 26,200 t
Main engine:	ULJANIK/MAN-B&W, 8S60MC-C
MCR:	19,040 kW at 105 RPM
Trial speed at 90% MCR, on draught of 9,4 m	21.9 knots

Capacities

Garage area	abt. 38,000 m²
Number of cars (4,125 x 1,550)	abt. 3,260
Number of containers (TEU)	abt. 1,320
Lane meters (3 m)	abt. 3,950

Provisions

Heavy Fuel Oil	3,590 m³
Diesel oil	570 m³
Lubricating oil	215 m³
Freshwater	370 m³
Water ballast	14,600 m³
Consumption HFO:	73.6 t/24 hours
Cruising Range:	abt. 23,000 n.m.
Crew Complement:	30 persons

Ship equipment

- Stern port with stern ramp, SWL 250.0 t, clear opening 12.0 x 6.30 and ramp with flap of 8.5 x 32.20
- Fixed and adjustable internal ramps.
- One el. driven bow thrusters of abt. 1,00 kW
- One el. driven stern thrusters of abt. 1,000 kW
- Six double drum el. driven mooring winches, pull 20.0 t.
- Hold ventilation with electro driven fans.

Steam plant

- One combined Oil fired/exhaust gas boiler, steam capacity 2,500/1,500 kg/h at 7 bar.

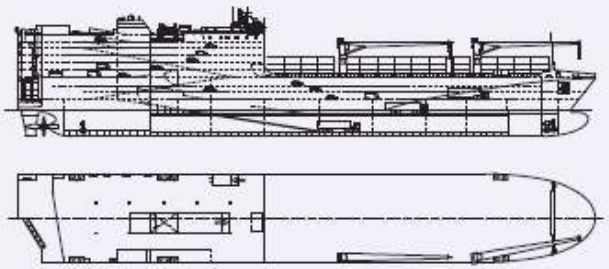
Auxiliary engines plant

- One shaft generator of abt. 1,400 kW
- Four diesel generator sets of abt. 1,180 kW
- One emergency diesel generator of 160 kWA

The vessel is suitable for world wide transport of cars and trucks on twelve cargo decks, of which two are hoistable decks. It is divided by watertight bulkheads forming fore peak, deep tank, cargo holds, engine room and after peak and by two water/gas tight decks.
The hull structure is designed to the following permissible loading and with following clear heights:

Deck No.	Clear height (mm)	Uniform load (t/m²)
1	5,650	8.0
2	4,000	2.0
3	2,100	3.0
4	1,70/210	0.17
5	1,700	0.17
6	6 fore - 2,300	2.3
	6 aft - 2,500	0.4
7	2,300	0.3
8	2,100	0.3
9	2,100	0.25
10	2,000	0.2
11	2,000	0.2
12 * (top garage)		0.17

Deck	TEU stack /load t
1	60.0
3	48.0
6 fore	40.6



Car Truck Carrier

7,000 cars

Builder:	Shipyard ULJANIK
Owner / flag:	Bahamas
Project No.	1130B
Designed by:	Shipyard ULJANIK

Classification: DNV, 1A1, Car carrier, RO-RO, EO, NAUT-OC, TMON

Length, overall	199.90 m
Length, btw perp.	188.70 m
Breadth, moulded	32.26 m
Depth, moulded	32.31 m
Depth to freeboard deck	14.58 m
Draught, design	8.00 m
Draught, scantling	8.80 m
Deadweight at design draught	12,800 t
Deadweight at scantling draught	16,600 t
Main engine:	ULJANIK/MAN-B&W: 9S50MC-S
MCR:	14,220 kW/127 RPM
Trial speed at 90% MCR, on draught of 8.00 m	20.8 knots

Capacities

Garage area:	58,819 m²
Number of cars	(4,125 x 1,550) 7034

Provisions

Heavy Fuel Oil	3,450 m³
Diesel oil	210 m³
Lubricating oil	150 m³
Freshwater	190 m³
Water ballast	5,300 m³
Consumption HFO:	54.21/24 hours
Cruising Range:	25,500 n.m.
Crew Complement:	32 persons

The vessel is suitable for world wide transport of passenger cars and trucks on thirteen cargo decks, of which two are hoistable decks. It is divided by six watertight bulkheads forming fore peak, deep tank, three cargo holds, engine room and after peak and by two/gas tight decks and one freeboard deck. The hull structure is designed to the following permissible loading and with following clear heights:

Deck No.	Clear height (mm)	Uniform load (t/m²)	Vehicle (t)
1	1850	0.18	1.7
2	2000	0.2	1.7
3	2200	0.25	2.1
4	2200	0.25	2.1
5	2200	0.25	2.1
6	2800/3150/4900	1.6/2	100 (58.2)
7	2200/1850/00	0.25	2.1
8	2200/2350/4300	0.5	18
9	2200/1850/00	0.25	2.1
10	2000	0.2	1.7
11	2000	0.2	1.7
12	1850	0.18	1.7
13	1850	0.18	1.7

Ship equipment

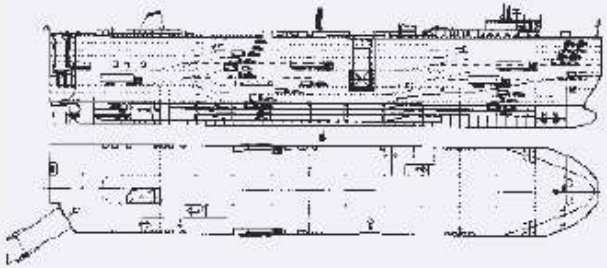
- Stem port with stem ramp, SWL 100.0 t, clear opening 10,1 x 5,1 and ramp with flap of 7.50 x 32.20.
- Side port with ramp, SWL 20.0 t, clear opening 5.5 x 6.5 and ramp with flap of 6.5 x 22
- Sliding and pivoting water/gas tight doors.
- Fixed and adjustable internal ramps.
- One el. driven bow thrusters of abt. 900 kW
- One el. driven stern thrusters of abt. 900 kW
- Six double drum el. driven mooring winches, pull 25.0 t.
- Hold ventilation with electro driven fans.
- Two el. driven ballast pumps, cap. 350 m³/h at 1.5 bar each

Steam plant

- One Oil fired boiler, steam capacity 2,000 kg/h at 7 bar and one exhaust gas boiler, steam capacity 1,000 kg/h of 7 bar.

Auxiliary engines plant

- Three diesel generator sets of abt. 1,490 kVA.
- One emergency diesel generator of 160 kVA.



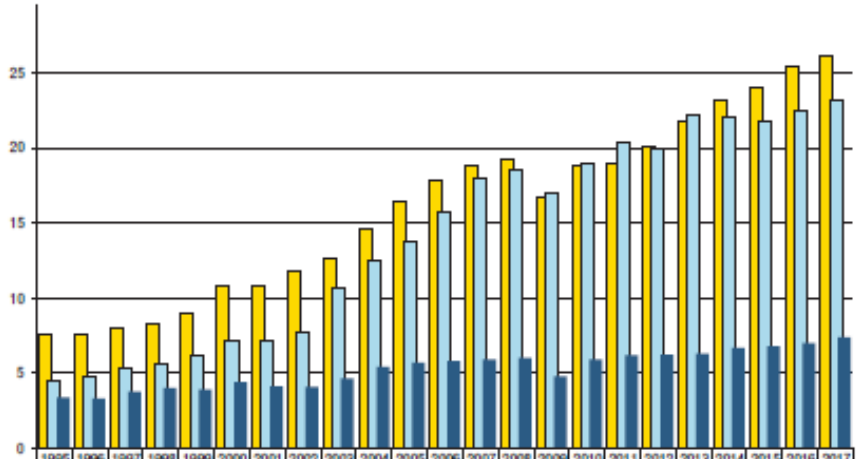
3. Cargas y buques que las transportan. Carga general

Cuadro 1.9. Tráfico contenedorizado en las principales rutas del comercio Este-Oeste, 2014-2017
(En millones de TEU y variación porcentual anual)

Año	Transpacífica Hacia el este	Hacia el oeste	Asia-Europa Hacia el este	Hacia el oeste	Transatlántica Hacia el este	Hacia el oeste
	Asia Oriental-América del Norte	América del Norte-Asia Oriental	Europa del Norte y el Mediterráneo al Asia Oriental	Asia Oriental a Europa del Norte y el Mediterráneo	América del Norte a Europa del Norte y el Mediterráneo	Europa del Norte y el Mediterráneo a América del Norte
2014	15,8	7,4	6,8	15,2	2,8	3,9
2015	16,8	7,2	6,8	14,9	2,7	4,1
2016	17,7	7,7	7,1	15,3	2,7	4,3
2017	7,9	8,2	7,6	15,5	2,9	4,5
Variación porcentual anual						
2014-2015	6,6	-2,9	0,0	-2,4	-2,4	5,6
2015-2016	5,2	7,3	4,0	2,8	0,5	3,3
2016-2017	1,0	6,4	7,3	1,8	6,7	4,5

3. Cargas y buques que las transportan. Carga general

Gráfico 1.6. Estimación del tráfico de carga contenedorizada en las principales rutas del comercio Este-Oeste, 1995-2017 (En millones de TEU)



	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Transpacífica	8	8	8	8	9	11	11	12	13	15	16	18	19	19	17	19	19	20	22	23	24	25	26
Europa-Asia-Europa	4	5	5	6	6	7	7	8	11	12	14	16	18	19	17	19	20	20	22	22	22	22	23
Transatlántica	3	3	4	4	4	4	4	4	5	5	6	6	6	6	5	6	6	6	6	7	7	7	7

Fuentes: Cálculos de la secretaría de la UNCTAD, basados en datos de United Nations Economic Commission for Latin America and the Caribbean, 2010 (base Global Insight). Las cifras de 2009 y años sucesivos se han obtenido a partir de datos de MDS Transmodal, 2017 y Clarksons Research.

Notas: Los datos correspondientes a 2017 son previsiones aproximativas.

Cuadro 1.10. Comercio contenedorizado en las rutas comerciales secundarias, 2015-2017 (En de millones de TEU y variación porcentual anual)

	Intrarregional	Sur-Sur	Secundarias Este-Oeste	Norte-Sur
Variación porcentual anual				
2015	3,2	-3,1	5,1	0,3
2016	5,1	-2,9	2,6	0,7
2017	6,1	-1,7	4,3	2,0

Fuente: Cálculos de la secretaría de la UNCTAD, basados en datos de Clarksons Research, 2017e.

Notas: Los datos correspondientes a 2017 son proyecciones. Secundarias Este-Oeste: el comercio del Oriente Medio y del subcontinente indio con Europa, el Lejano Oriente y América del Norte. Norte-Sur: el comercio entre las regiones del hemisferio sur (América Latina, Oceanía y el África Subsahariana) y las regiones del hemisferio norte (Europa, el Lejano Oriente y América del Norte). Intrarregional: fundamentalmente, comercio interno asiático (el comercio entre países asiáticos, excluyendo el subcontinente indio). Sur-Sur: el comercio entre regiones del hemisferio sur.

3. Cargas y buques que las transportan

Razones que generaron el uso del contenedor:

- Reducción de costes de manipulación de la mercancía
- Incrementar la productividad de los buques, reduciendo la estancia de estos en puerto.

Ventajas del uso del contenedor:

1. Posibilidad de ofrecer el servicio puerta-a-puerta.
2. Velocidad, por operaciones portuarias más rápidas.
3. Menor manipulación de mercancía y por tanto reducción de posibilidad de robos o roturas de embalajes.
4. Reducción de demoras

Desventajas del uso del contenedor:

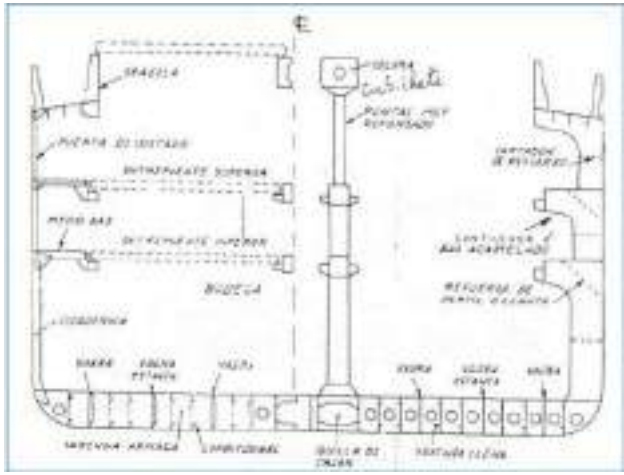
1. Encarecimiento de instalaciones de carga/descarga por requerir mayor especialización.
2. Uso en operaciones ilícitas, como contrabando, tráfico drogas.
3. Grandes inversiones en contenedores. Los vacíos hay que transportarlos y manipularlos igualmente, y no generan flete.

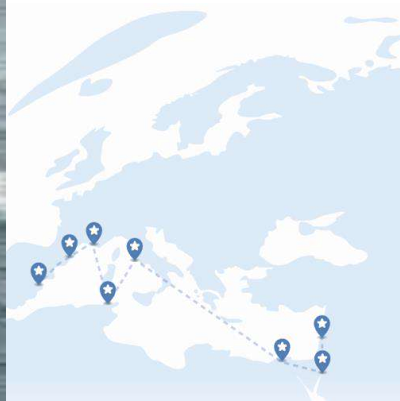
3. Cargas y buques que las transportan. Carga general

- Tipos de buques:
- Buques multipropósito (Multipurpose vessel) usado en servicios regulares, suele constar de varias bodegas aptas para transportar diferentes tipologías de cargas.
- Ejemplo: Semicontainer polivalente 17.000 TPM

3. Cargas y buques que las transportan. Carga general

- Tipos de buques:
- Buques convencionales (General cargo ships), transportan mercancía general y suelen estar equipados de medios propios de carga/descarga.

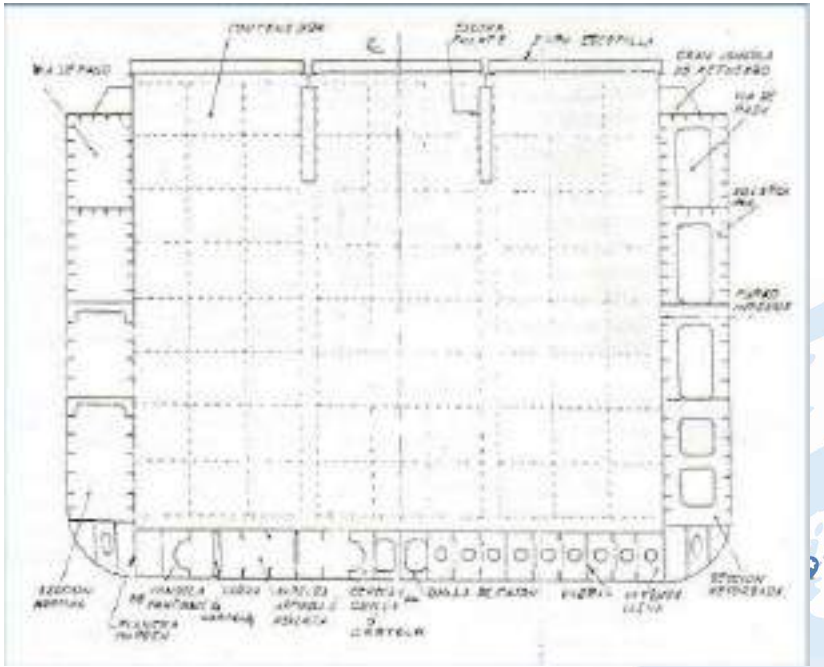




3. Cargas y buques que las transportan. Carga general

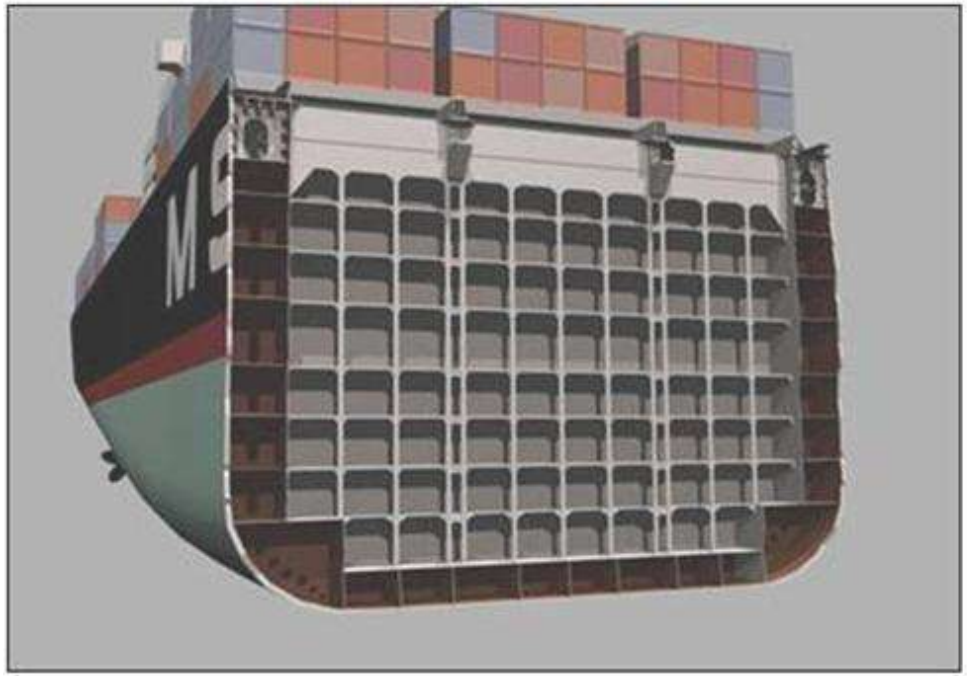
- Tipos de buques:

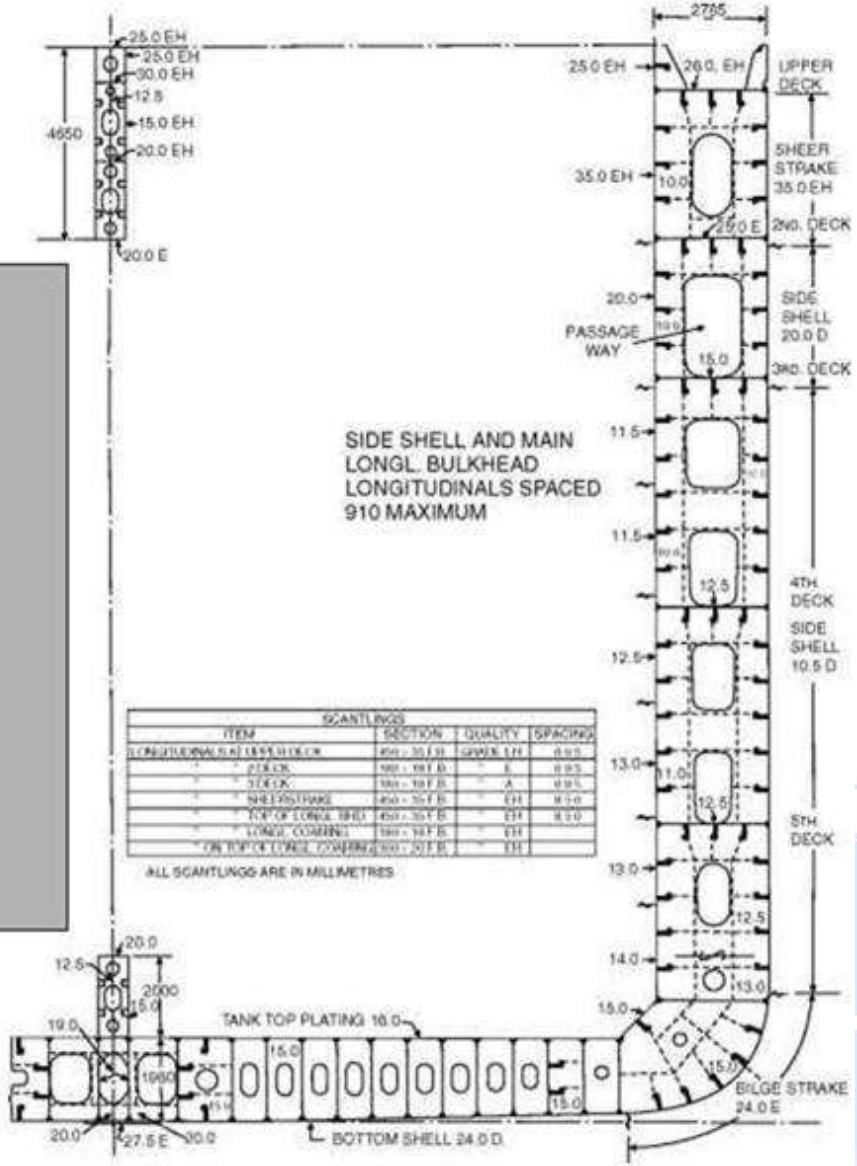
- Buques portacontenedores. Llamados celulares, tienen bodegas verticales con guías para la estiba del contenedor. Pueden llevar hasta el 60% de su carga bajo cubierta, y el resto sobre ella. Además tienen tomas para conectar contenedores refrigerados.



- **MSC Gülsün** es actualmente el mayor buque portacontenedores que existe y fue construida por el astillero coreano Samsung Heavy Industries.

- Eslora: 400 metros
- Manga: 61,5 metros
- GT: 210000
- DWT (t) 197500
- Capacidad: 23.000 TEU





SCANTLINGS			
ITEM	SECTION	QUALITY	SPACING
LONGITUDINALS AT UPPER DECK	[illegible]	GRADE EH	[illegible]
" " 2ND DECK	[illegible]	" E	[illegible]
" " 3RD DECK	[illegible]	" A	[illegible]
" " SHEER STRAKE	[illegible]	" EH	[illegible]
" " TOP OF LONGL. BHD	[illegible]	" EH	[illegible]
" " LONGL. COAMING	[illegible]	" EH	
" " ON TOP OF LONGL. COAMING	[illegible]	" EH	

ALL SCANTLINGS ARE IN MILLIMETRES

3. Cargas y buques que las transportan. Carga general

- En la actualidad, estos son los 8 buques portacontenedores más grandes del mundo:

- MSC GÜLSÜN 23.000 TEU

https://www.msc.com/gulsun?agencyPath=esp

- OOCL G-Class (OOCL Hong Kong, OOCL Germany…) 21.413 TEU

https://youtu.be/JFRO3EjU_kI

- CMA CGM Antoine de Saint Euxpery 20.600 TEU

https://youtu.be/wmypAfZ_t-0

- Maersk Triple E (2ª Generación) 20.568 TEU
- MOL Truth / MOL Treasure 20.182 TEU
- MOL Triumph / MOL Trust / MOL Tribute / MOL Tradition 20.170 TEU
- COSCO Shipping Taurus 20.119 TEU
- Barzan / Al Muraykh / Al Nefud / Al Zubara / Al Dahna 19.870 TEU

3. Cargas y buques que las transportan. Carga general

Tipos de buques: (pasaje)

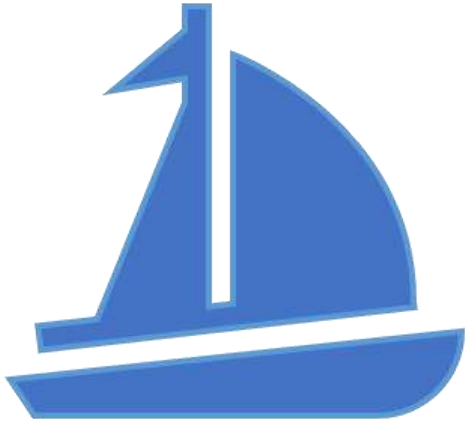
- Buques de crucero
- Buques Ro-pax

	Allure	Titanic
Capacity	6,296	2,435 (20 total lifeboats which could carry 35% of the people onboard
Crew	2,384	892
Length	1,187 ft (almost a quarter mile)	882 ft
Height Above Sea Level	236 ft (higher than a 20-story building)	175 ft (including the long thing)
Weight	~100,000 tons	52,310 tons
Max Speed	26 mph (41.9 km/hr)	24 mph (39 km/hr)
Passenger Decks	16	9
Cost to Build	$1.2 billion	$7.5 million ($400 million in today's money)

Buques ro-pax (carga rodada y pasaje): ferrys, transbordadores.

Time-lapse construccion Triple-E

4. Gestión del transporte marítimo



- Centrándonos ahora en la explotación comercial de los buques, ésta puede hacerse siguiendo dos modalidades básicas: en régimen de línea regular o en régimen de navegación libre.

- Si consideramos ambas modalidades como dos mercados distintos, podemos hablar del ***mercado de líneas regulares o en régimen de conocimiento de embarque (liner)*** y del ***mercado de navegación libre (tramp).***

4. Gestión del transporte marítimo

Las **líneas regulares**, → tienen un itinerario fijo — con escalas en una serie de puertos— y salidas frecuentes y periódicas — con horarios anunciados públicamente—.

navegación libre o Tramp → no tienen un itinerario fijo y, por tanto, tampoco lo realizan con la periodicidad típica de la Linea Regular.

Existe una modalidad “mixta”, y que consiste en Servicio Regular, es cuando un naviero alquila un buque en time-charter para dar un servicio regular determinado. Muy común en tráficos entre Latinoamérica o África y Europa.

4. Gestión del transporte marítimo

- Tradicionalmente en regimen Tramp por razones técnicas y económicas.

- Técnicas: hasta la aplicación del vapor a la propulsión de los buques, la navegación era fundamentalmente a vela, lo que la hacía depender de las cambiantes condiciones meteorológicas.

- Económicas: las relaciones comerciales no eran tan intensas como lo son actualmente, lo que dificultaba el establecimiento de líneas regulares. A esto hay que añadir el hecho de que, a menudo, los servicios de transporte marítimo eran por cuenta del propio comerciante o compañía comercial, que disponía para ello de buques propios que partían de los puertos cuando se estimaba conveniente.

4. Gestión del transporte marítimo

- La aparición de las líneas regulares va ligada al proceso de la Revolución Industrial de finales del siglo XVIII, y que supuso, entre otras cosas,

- el uso generalizado del vapor como nueva fuente de energía utilizada en la propulsión de los buques, y
- un fuerte incremento de la producción y de la especialización productiva que ha favorecido, tanto la intensificación de las relaciones comerciales entre los distintos países como la progresiva separación de las actividades de compraventa internacional de mercancías y las de servicios de transporte marítimo, empezando estas últimas a ser ofertadas por compañías navieras independientes y con carácter regular en algunas rutas debido al elevado volumen de tráfico existente.

4. Gestión del transporte marítimo

- **Mercado libre (Tramp).** es el más apropiado para el transporte de grandes volúmenes de carga propiedad de un solo fletador. Generalmente, se trata de cargas homogéneas a granel —productos no elaborados: cereales, minerales, líquidos…—, aunque también pueden ser adecuados para el transporte de manufacturas si se desea transportar un gran número de unidades —automóviles, por ejemplo—. Lo esencial, es que se trate de un volumen de carga que, por sus dimensiones, sabemos que va a ocupar la totalidad o una parte muy significativa de las bodegas del buque.

- Ventajas:
- El transporte resulta más barato, al tratarse de un mercado cuyo funcionamiento se aproxima bastante al ideal de competencia perfecta y ofrecer estos mercados los niveles de precios más favorables para los consumidores o usuarios.
- El transporte se realiza más rápido, dado que ese buque no tiene que hacer escalas sucesivamente en diferentes puertos para cargar y descargar mercancías, como ocurre en el caso de los de línea regular

4. Gestión del transporte marítimo

- Respecto a la forma que adopte el contrato de fletamento hay que destacar la existencia de dos modalidades básicas:

- **Fletamento por viaje (voyage charter),** mediante la cual el armador pone el buque a disposición del fletador para transportar una determinada carga en un viaje concreto o una serie de viajes consecutivos.

- **Fletamento por tiempo (time-charter),** mediante la cual el armador cede el uso del buque al fletador durante un tiempo determinado para que este lo explote por su cuenta, transportando incluso mercancías que no son de su propiedad. Esta modalidad admite, a su vez, dos versiones:
- — Que el armador se reserve la gestión náutica del buque, para lo cual mantendrá a bordo su propia tripulación.
- — Que el armador entregue al fletador el buque vacío para que este incorpore la suya propia o la contrate por su cuenta, en cuyo caso corresponde al segundo de los agentes citados la gestión tanto comercial como náutica de dicho buque *(Bareboat charter).*

4. Gestión del transporte marítimo

- **Líneas regulares,** son apropiadas cuando la cantidad de mercancía transportada no llena las bodegas de un determinado buque. Las líneas regulares suelen tener sus bodegas a disposición de todos los posibles cargadores, para los cuales la regularidad y la frecuencia de los servicios suelen ser factores muy relevantes.

- En cuanto al tipo de mercancías que transportan, suele tratarse de productos manufacturados de naturaleza heterogénea, es decir, mercancías que ya han sido objeto de transformación en los procesos productivos de las empresas y que, por tanto, admiten generalmente fletes más elevados que los productos sin elaborar.

- Este tipo de mercancías suele conocerse en los ambientes marítimos con el nombre de carga general o fraccionada.

4. Gestión del transporte marítimo

- En los tráficos de líneas regulares el número de compañías que operan en cada una de las rutas suele ser reducido o, al menos, controlable, es decir, se trata de una estructura de mercado oligopolística.

- Esto ha favorecido que los armadores de esas líneas puedan llegar a acuerdos o convenios entre ellos para repartirse el mercado y no competir entre sí, es decir, que se produzca *colusión*.

- Entre ambos mercados existe, una clara interrelación, dado que, en última instancia, ambos ofertan servicios de transporte marítimo y, por tanto, al menos teóricamente, compiten a la hora de buscar carga.

- De hecho, en momentos en los que escaseaba la carga habitual transportada por los buques tramp —debido a una crisis económica o por la existencia de ciclos estacionales de baja demanda de transporte— éstos solían desplazarse al mercado de línea regular, siendo esta circunstancia uno de los motivos que favoreció la aparición de conferencias de fletes.

- En la actualidad, sin embargo, este tipo de competencia es algo más complicada debido al notable incremento del grado de especialización de los buques.

4. Gestión del transporte marítimo

CUADRO - RESUMEN DIFERENCIAS FUNDAMENTALES ENTRE EL MERCADO *TRAMP* Y EL DE LINEAS REGULARES		
Característica	Tramp	Línea regular
Itinerario	Irregular	Fijo, realizado de forma periódica.
Carga transportada	Cargas masivas (sobre todo graneles) Homogénea	Carga general (manufacturas) Heterogénea
Organización comercial	Sencilla (gestión de las cargas realizada por los agentes de fletamento o «brokers»)	Compleja (infraestructura en los puertos de escala)
Gastos de carga y descarga	Por cuenta de la mercancía (FIOS)	Reparto entre armador y fletador (Liner Terms)
Estructura del mercado	Próxima a la competencia perfecta	Oligopolio - cártel (conferencias de fletes)

5. El flete marítimo. Costes asociados al transporte marítimo

- **Flete (freight) =** precio estipulado que el fletador ha de abonar al armador por el servicio de transporte que este último le presta.

- La unidad de referencia que se toma para calcularlo varía según la mercancía u otro tipo de consideraciones relacionadas con el contrato de transporte. Entre las habitualmente utilizadas podemos citar el peso —en cuyo caso el flete se expresa en unidades monetarias por tonelada—, el volumen —unidades monetarias por metro cúbico—, número de días de arriendo del buque —unidades monetarias por día o una cantidad fija acordada entre el armador y el fletador —modalidad denominada «flete por precio global» (*lumpsum freight*)

5. El flete marítimo. Costes asociados al transporte marítimo

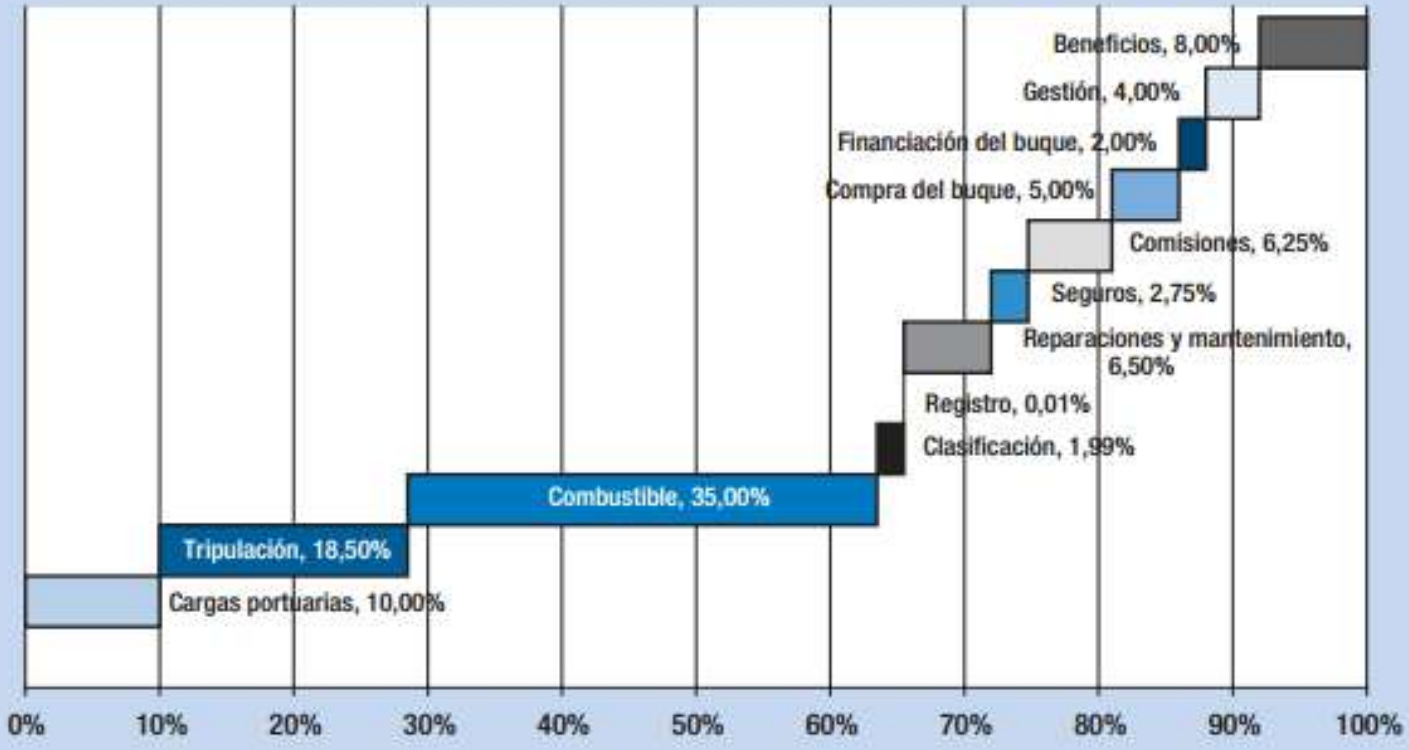
• La cuantía que se estipule como flete dependerá no sólo del número de «unidades de medida» transportadas —número de toneladas, metros cúbicos, días…— sino también de la **estructura que, desde el punto de vista económico, tenga el mercado de transporte que consideremos**: si éste se acerca al ideal de competencia perfecta y, por tanto, el flete se determina por libre interacción entre la oferta y la demanda los fletes alcanzarán niveles inferiores a los que resultarían si, por ejemplo, existe algún tipo de acuerdo entre los armadores a la hora de fijarlos, es decir, si estamos en presencia de un oligopolio en el que existe colusión por el lado de la oferta.

5. El flete marítimo. Costes asociados al transporte marítimo

- La diferencia principal entre el flete de mercado libre y el de línea regular es que en el primer caso, se negocia cada vez que se realice una expedición, mientras que en el segundo caso, se trata de un contrato de adhesión y poco o nada se puede negociar.

- *En el caso de mercado libre el Shipbroker tiene un papel fundamental en la negociación.*

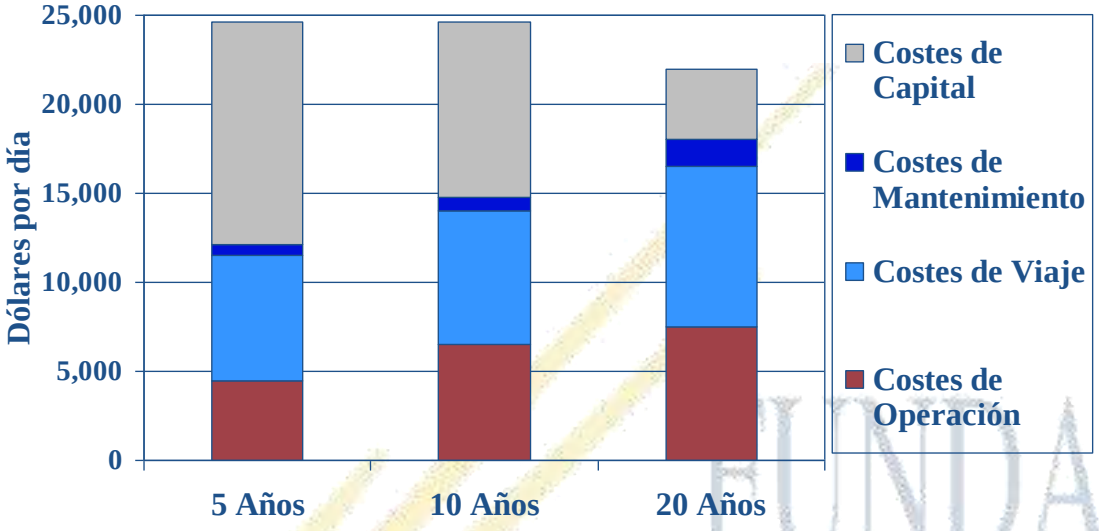
Componentes de los costos de los fletes de un petrolero de 10.000 TPM con 20 años de vida económica



Fuente: Datos recibidos de un operador de buques en febrero de 2012.

Nota: Las cifras se refieren a los componentes de costos en porcentaje de los costos totales. Los resultados se basan en el supuesto de que la tripulación del buque está compuesta por marineros turcos. Los costos relativos dependen de muchos factores que pueden cambiar a lo largo del tiempo.

Costes en función de la edad del buque



ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

FUNDACIÓN VALENCIAPORT

MORE INFORMATION

Fundación Valenciaport
www.fundacion.Valenciaport.com
Phone: (+34) 96 393 9400
Email: info@fundacion.valenciaport.com

Escola Europea
Intermodal Transport
ESCOLAEUROPEA.EU

Chamber of Commerce Industry and Agriculture
Marseille Fos
Le port euroméditerranéen
MED ports ASSOCIATION
Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale
AQABA Development Corporation
شركة تطوير العقبة
Port de Barcelona
Consell Valencià de la Joventut
FUNDACIÓN VALENCIAPORT
ميناء دمياط
DAMIETTA PORT AUTHORITY
OMMP
Office de la Marine Marchande et des Ports

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

YEP MED COURSE

INTRODUCTION TO INTERNATIONAL TRADE OPERATIONS

5th-12th November 2021
Valencia, Spain

GENERAL INTRODUCCION TO TRANSPORT MODES: AIR, RAIL, MARITIME, ROAD

MODOS DE TRANSPORTE

En una economía global, el transporte de mercancías se convierte en una necesidad de primer orden. Ahora bien, no todos los medios de transporte tienen la misma utilidad, dependiendo de la mercancía.

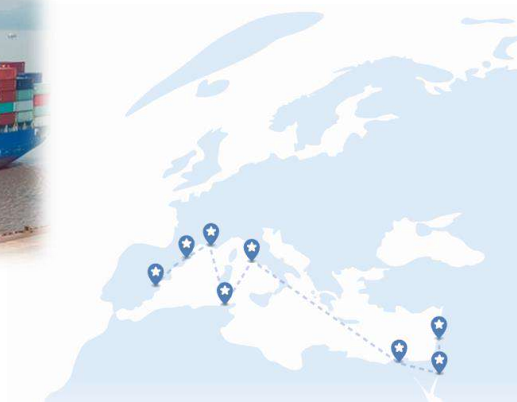
Por este motivo, conviven tres formas diferentes de transporte.

- MARÍTIMO
- AÉREO
- TERRESTRE

Transporte marítimo

El transporte marítimo es la opción más utilizada en el comercio internacional de mercancías.

- Para transportar por mar, se suelen mover mercancías secas, no perecederas y que no impliquen un consumo urgente.
- Es la forma más económica, con diferencia.
- El transporte marítimo es crucial a nivel internacional.



Ventajas:

- Es económico, lo que le hace ideal cuando la entrega de la carga no exige una gran rapidez.
- Existe una gran variedad de buques especializados en distintos tipos de mercancías y pueden llevar desde líquidos hasta mercancías perecederas pasando por carga a granel.
- Los precios se adaptan al peso transportado, siendo más beneficiosos cuanta más carga se quiera transportar.

Inconvenientes:

- Los tiempos de transporte suelen ser lentos y varían dependiendo de las rutas y de las variables climatológicas

Transporte aéreo

- El transporte aéreo ha crecido como consecuencia de la globalización de los flujos económicos y el surgimiento de determinadas economías de escala.
- Es una buena alternativa, aunque costosa, para el envío de mensajería urgente, artículos de lujo o productos sanitarios y farmacéuticos.
- El precio del transporte por avión viene determinado sobre todo por el peso y volumen de la mercancía y la urgencia exigida.

Ventajas:

- Es el tipo de transporte más rápido, tarda entre 24 y 48 h.

Inconvenientes:

- El coste del transporte aéreo es el más alto de todos los tipos.
- Está condicionado por la cercanía de un aeropuerto.

Transporte terrestre

- El transporte terrestre es la alternativa más seguida para distancias cortas en los países desarrollados.
- La existencia de una amplia red de carreteras permite la recogida y entrega puerta a puerta. También existe el tráfico de mercancías por vía férrea, más barato.
- En cualquier caso, el transporte terrestre permite enviar cualquier mercancía por el balance entre precio y conservación, incluidos alimentos perecederos.

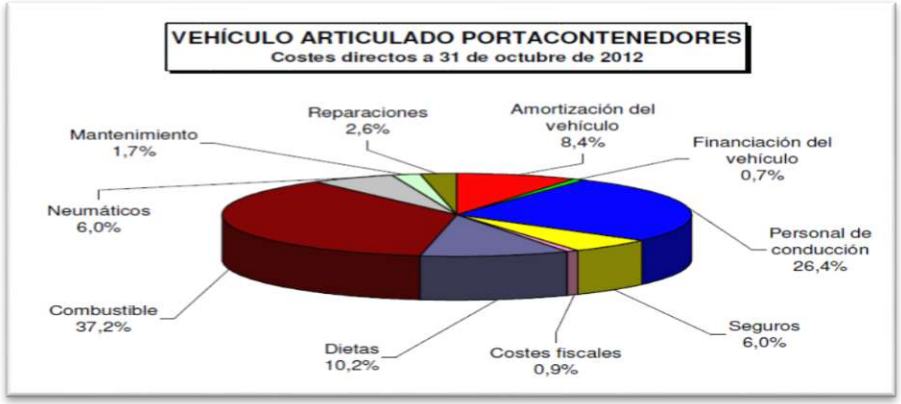
MODO	RANGO DE DISTANCIAS					
	0-200 KM	200-400 KM	400-600 KM	800.	> 800 KM	TOTAL
CARRETERA	98,27	90,88	90,04	85,21	80,49	94,74
FERROCARRIL	1,60	7,60	7,85	9,09	13,35	4,15
COMBINADO	0,12	1,52	2,12	5,70	6,16	1,11
TOTAL	100	100	100	100	100	100

Ventajas del transporte por carretera:

- Es económico.
- Es rápido.
- Se trata de un medio versátil ya que es adecuado en distancias cortas y largas.
- Se adapta a la perfección a las distintas mercancías al preparar los camiones a unas condiciones concretas.

Inconvenientes del transporte por carretera:

- La velocidad depende de la congestión del tráfico por carretera.



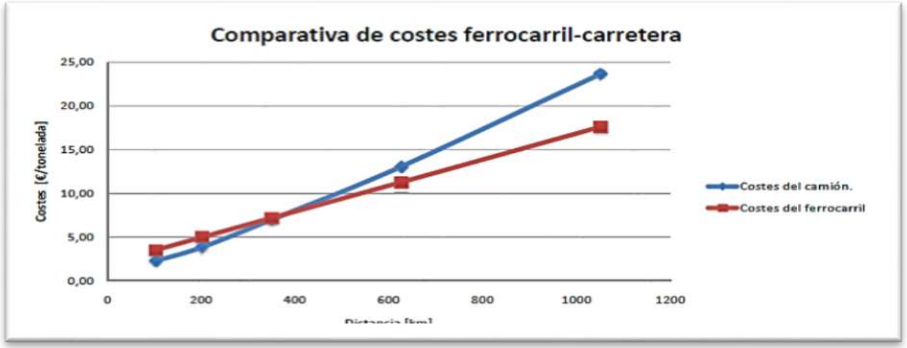
Ventajas del transporte por ferrocarril:

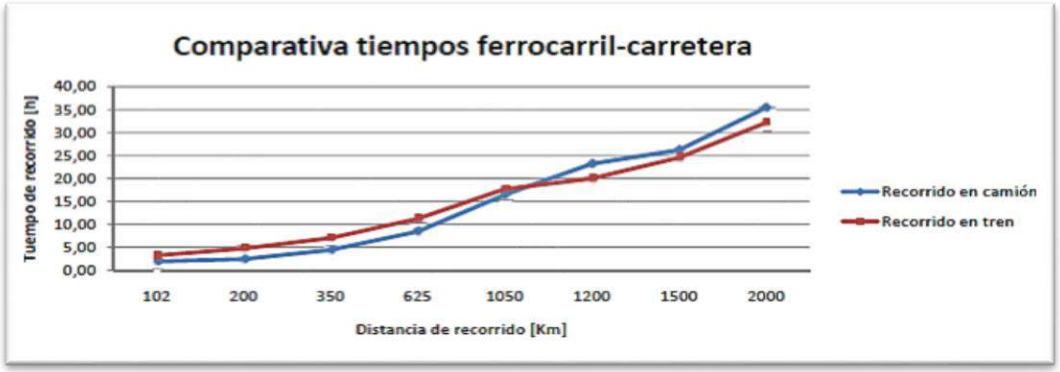
- Se trata de una fórmula idónea para transportar mercancía a largas distancias y, en especial, para las cargas de gran peso.
- Es muy fiable y se utilizan contenedores estándar que facilitan las labores de traslado entre un tipo de transporte y otro.
- CAPACIDA → + información y + puntualidad → surcos
- Mejora en gestión de terminales → transferencia entre modos

Inconvenientes del transporte por ferrocarril :

- Utilizado como transporte intermodal con: camión, barco o avión y, por tanto, hay coste de transbordo entre un modo de transporte y otro.
- Menos flexible y rápido que el transporte por carretera.

Transporte por Carretera Vs Transporte por ferrocarril





INTERMODALIDAD

«La intermodalidad es la característica del sistema de transporte que permite utilizar al menos dos modos de forma integrada en la cadena de transporte ‘puerta a puerta’».

- Que sólo se utilice una única medida de transporte (UTIs), normalmente contenedores.
- Que la mercancía no sea separada en ningún punto del trayecto.

Una terminal intermodal es un espacio físico acondicionado para que las UTIs puedan ser transferidas de un modo de transporte a otro.

Intermodalidad Vs Multimodalidad

- El transporte intermodal implica el uso de varios contratos de transporte.

En el transporte multimodal tan sólo se usa uno.

- En el transporte intermodal se usa una única medida de transporte.

En el transporte multimodal se pueden combinar no sólo varios medios de transporte, sino también varias unidades de medida

Entre las ventajas del transporte intermodal y el transporte multimodal destacan las siguientes:

- Carga y descarga más rápida
- Reducción de costes
- Reducción de tiempos de transporte
- Documentación de transporte simplificada
- Menor consumo energético
- Menores riesgos de pérdidas o robos
- Agilidad comunicativa

CONTENEDORES Y TIPOS

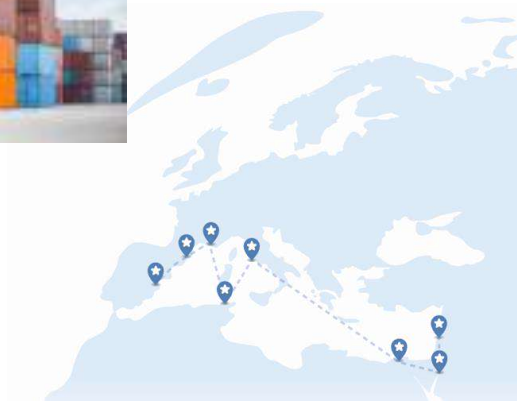
El contenedor es un recipiente de carga para el transporte de mercancías, tanto por vía marítimo o fluvial, terrestre y transporte multimodal. Se trata de unidades estancas que protegen las mercancías y que están fabricadas de acuerdo con la normativa ISO.

Las dimensiones del contenedor se encuentran normalizadas para facilitar su manipulación.

Los contenedores son fabricados principalmente de acero corten. Interiormente llevan un recubrimiento especial para evitar las humedades durante el viaje.

En cada una de sus esquinas, se encuentran los *twistlocks*, que les permiten ser enganchados por grúas especiales, así como su trincaje tanto en buques como en camiones.

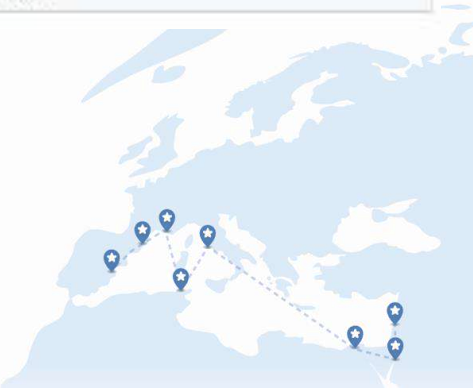
Los contenedores se precintan durante los trayectos.



- Existen diferentes medidas para contenedores variando en largo y alto:
- El ancho se fija en 8 pies (2,44 m)
- Los más utilizados a nivel mundial son los equipos de 20 y 40 pies de largo, con un volumen interno aproximado de 32,6 m³ y 66,7 m³ respectivamente.

Medidas (interiores) de los contenedores más utilizados tipo *Dry Van*			
Concepto	**20 pies, 20' × 8' × 8'6"**	**40 pies, 40' × 8' × 8'6"**	**40 pies High Cube, 40' × 8' × 9'6"**
Tara	2300 kg / 5070 lb	3750 kg / 8266 lb	3940 kg /8685 lb
Carga máxima	28 180 kg / 62 130 lb	28 750 kg / 63 385 lb	28 560 kg / 62 966 lb
Peso bruto	30 480 kg / 67 200 lb	32 500 kg / 71 650 lb	32 500 kg / 71 650 lb
Uso más frecuente	Carga seca normal: bolsas, palés, cajas, tambores, etc.	Carga seca normal: bolsas, palés, cajas, tambores, etc.	Especial para cargas voluminosas: tabaco, carbón.
Largo	5896 mm / 19'4"	12 025 mm / 39'6"	12 032 mm / 39'6"
Ancho	2352 mm / 7'9"	2352 mm / 7'9"	2352 mm / 7'9"
Altura	2393 mm / 7'10"	2393 mm / 7'10"	2698 mm / 8'10"
Capacidad	33,2 m³ / 1172 ft³	67,7 m³ / 2390 ft³	76, m³ / 2700 ft³

Volumen del contenedor	
20 pies	26-28 m³
40 pies	55-58 m³
40 pies HC	60-68 m³
45 pies HC	78 m³



TIPO	EXTERIOR			INTERIOR			CARGA MAXIMA	VOLUMEN
	A	B	C	A	B	C		
20 ' (6m)	2,59m	6,05m	2,43m	2,39m	5,90m	2,35m	28.260Kg	33,20m³
40' (12m)	2,59m	12,19m	2,43m	2,39m	12,03m	2,35m	28.860Kg	67,7m³
20' OpenTop	2,59m	6,05m	2,43m	2,35m	5,90m	2,35m	28.180Kg	32,23m³
40' OpenTop	2,59m	12,19m	2,43m	2,35m	12,03m	2,35m	26.680Kg	66,5m³

Tipos de contenedores marítimos

- ***Dry Van***: Son los contenedores estándar.

Cerrados herméticamente y sin refrigeración o ventilación.

- ***High Cube*** (**HC**): Contenedores estándar mayoritariamente de 40 pies de largo; su característica principal es su sobre altura (9.6 pies).
- ***Open Top***: de las mismas medidas que los anteriores,

pero abiertos por la parte de arriba. Puede sobresalir la mercancía pero, en ese caso, se pagan suplementos en función de cuánta carga haya dejado de cargarse por este exceso.

Para cargas especiales que no entran por las puertas de un contenedor estándar.

- **Bulk (BLK):**

Con fibras de carga superiores para productos en polvo o partículas

Tamaño	Peso en Kg.			Dimensiones internas en mm		
	Peso bruto	Tara	Carga útil	Longitud	Ancho	Alto
20 pies	24,000	2,000	21,200	5,988	2,312	2,330

Tamaño	Puertas Abiertas en mm		Vol.
	Ancho	Alto	Capacidad
20 pies	2,340	2,263	32.0

- **Flat Rack**: carecen también de paredes laterales e incluso, según casos, de paredes delanteras y posteriores. Se emplean para cargas atípicas y pagan suplementos de la misma manera que los Open Top

Flat – Plataformas Plegables – FLT

Para cargas difíciles de manipular, carretes de cables, bobinas de papel, vehículos y lanchas, maderas y metales, piezas...

Tamaño	Peso en Kg.			Dimensiones internas en mm		
	Peso bruto	Tara	Carga útil	Longitud	Ancho	Alto
20 pies	25,400	3,080	22,320	5,988	2,398	2,231
40 pies	45,000	5,300	39,700	12,064	2,369	1,943

- ***Tank*** o **Contenedor cisterna**: para transportes de líquidos a granel. Se trata de una cisterna contenida dentro de una serie de vigas de acero cuyas dimensiones son equivalentes a las de un *dry van*. De esta forma, la cisterna disfruta de las ventajas inherentes a un contenedor, ya que pueden apilarse y viajar en cualquiera de los medios de transporte típicos de transporte intermodal.

Para cualquier tipo de líquidos.

Tamaño	Peso en Kg.			Dimensiones internas en mm		
	Peso bruto	tara	Carga útil	Longitud	Ancho	Alto
20 Pies	30,480	3,070	27,410	–	–	–

Tamaño	Puertas Abiertas en mm		Vol.
–	Ancho	Alto	Capacidad
20 Pies	–	–	21,000 litros

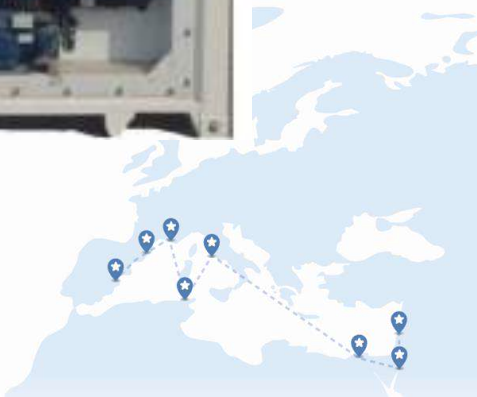
- ***Reefer***: Contenedores refrigerados, que cuentan con un sistema de conservación de frío o calor y termostato. Deben ir conectados en el buque y en la terminal, incluso en el camión. Funcionan con corriente trifásica.

Los llamados Superfreezer o Ultrareefer. Trabajan a -60C.

Refrigerado, para transportar productos alimenticios.

Tamaño	Peso en Kg.			Dimensiones internas en mm		
	Peso bruto	Tara	Carga útil	Longitud	Ancho	Alto
20 pies	25,400	2,870	22,530	5,460	2,240	2,225
40 pies	32,500	4,535	27,965	11,550	2,250	2,215

Tamaño	Puertas Abiertas en mm		Vol.
	Ancho	Alto	Capacidad
20 pies	2,240	2,180	33
40 pies	2,250	2,160	65



El **contenedor reefer** destaca entre todos los tipos de contenedores para el transporte de mercancías, por estar equipado con un motor refrigerador, el cual permite el transporte de mercancías perecederas o sensibles a las temperaturas del entorno, tales como verduras, carnes, lácteos, frutas, productos farmacéuticos o productos químicos, etc.

Este contenedor, depende siempre de una fuente de energía exterior para su buen funcionamiento.

Los medios que transportan este tipo de contenedores deben de llevar en sus plataformas conexiones adecuadas o en su defecto generadores específicos denominados "gen set".

- Hay diferentes tipos de contenedores reefer.
- Los más habituales son los que permiten definir una temperatura fija con tolerancia de +/- 2ºC y dentro de un rango específico de -25ºC a +25ºC, dependiendo de la mercancía transportada. Si bien esto suele ser suficiente para una gran mayoría de productos perecederos, hay casos en los que hacen falta temperaturas más bajas o condiciones más extremas ambientales. En esos casos se utiliza:
- Reefer super Refrigerantes (Superfreezer o Ultrareefer): equipados con un mejor motor con un material interno más eficiente, que permiten mantener una mercancía hasta a -60ºC.
- Reefer Atmósfera Controlada: contienen un equipo interno especial que permite mantener una presión atmosférica determinada con el fin de controlar, por ejemplo, procesos de maduración de algunas frutas. Algunos también pueden proporcionar una alta humedad.
- Reefer Ventilados: contenedores marítimos con aislantes térmicos y/o productos especiales de aislamiento que, junto a unos motores especiales, proporcionan una alta ventilación en su interior. Especiales para productos como patatas, ajos secos, cebollas, café, etc.
- Este tipo de contenedores, por su especificidad, sólo los suelen conseguir transitarios con
- Amplia experiencia en el sector y en el mercado de los reefers.

- ***Flexi-Tank***: para transportes de líquidos a granel.

Suponen una alternativa al contenedor cisterna.

Un *flexi-tank* consiste en un contenedor estándar (*dry van*), normalmente de 20 pies de largo, en cuyo interior se fija un depósito flexible de polietileno de un solo uso denominado flexibag.

- **Ventajas del Flexi-Tank**

- Menor volumen, menor peso, sencillo de llenar e instalar.
- Aplica para transporte multimodal (marítimo, fluvial y terrestre).
- Ahorra costos y tiempo en carga/descargua.
- Reduce el riesgo de contaminación cruzada.
- Alta capacidad de carga (18.000 - 20.000 - 24.000 Litros), 35% más por contenedor frente a tambores plásticos o metálicos.
- Evita sobre costos por limpieza y fletes de retorno frente a los isotanks.
- La estructura del flexitank es segura, cuenta con una barrera de contención rígida de policarbonato, (bulkhead / mampara), la cual cumple una función de protección para el flexitank y para los operadores durante la operación de cargue y descargue, dado que contiene la bolsa completamente.
- El flexitank está fabricado con material 100% reciclable, minimizando el impacto al medio ambiente.

- ***Open Side***:

Está abierto en uno de sus lados, sus medidas son de 20 o 40 pies de largo. Se utiliza para cargas de mayores dimensiones en longitud que no se pueden cargar por la puerta del contenedor.

Se abren por el lateral: para las cargas que no conviene introducir a través de puertas traseras.

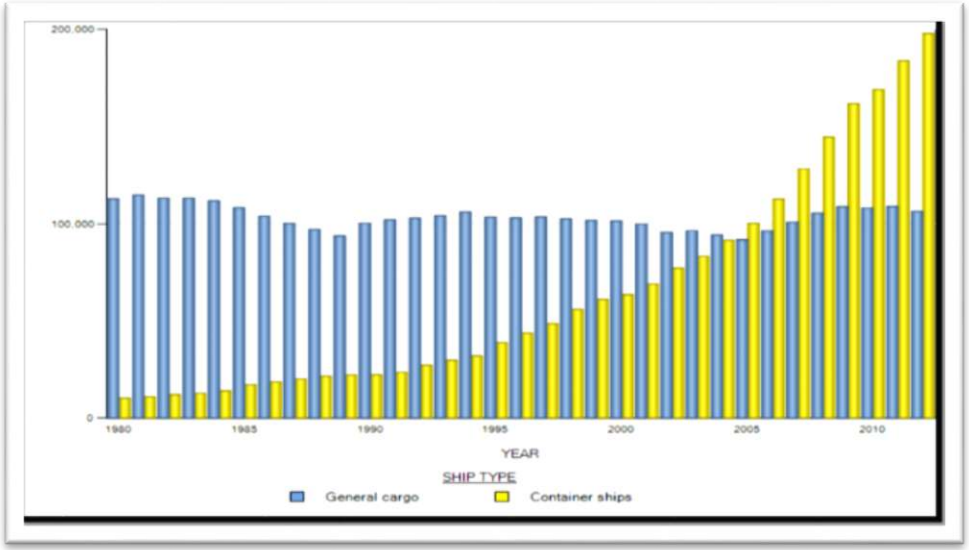
Tamaño	Peso en Kg.			Dimensiones internas en mm		
	Peso bruto	Tara	Carga útil	Longitud	Ancho	Alto
20 pies	25,400	2,930	22,470	5,896	2,310	2,255

Tamaño	Puertas Abiertas en mm		Vol.
-	Ancho	Alto	Capacidad
20 pies	2,236	1,960	31.0

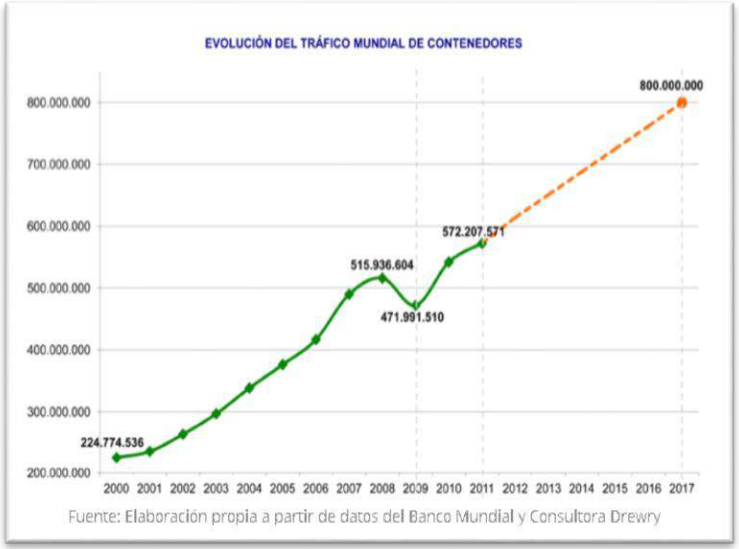
El primer transporte de mercancías con contenedores fue el 26 de abril de 1956. Corrió a cargo de Malcom McLean que hizo el trayecto desde Nueva York a Houston.

Ventajas del contenedor

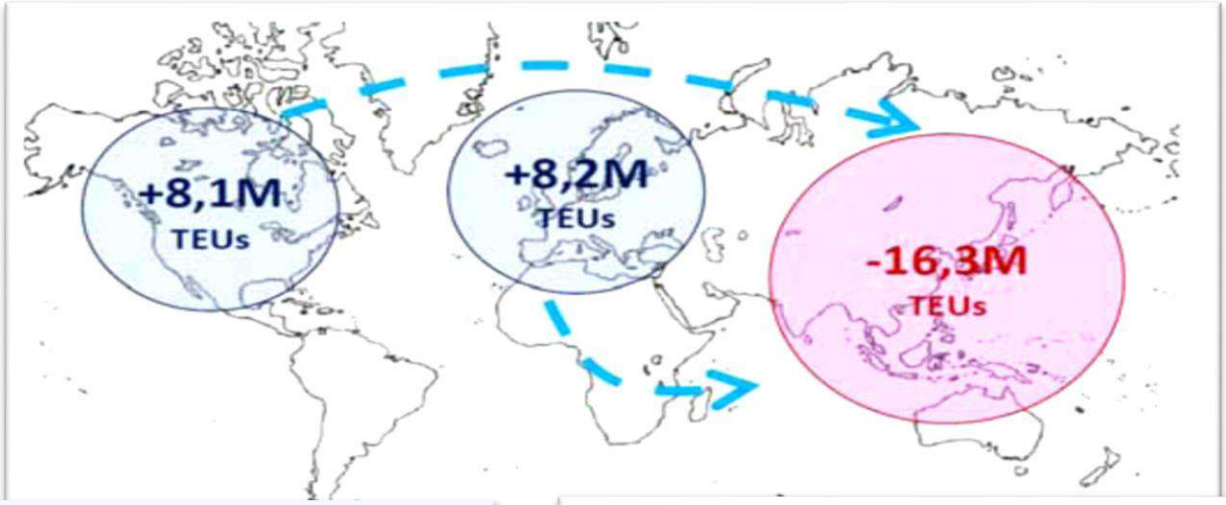
- Protección.
- Seguridad.
- Apilabilidad.
- Manipulación.
- Resistencia.
- Modularidad.
- Integración.
- Reducción de hasta un 70 % en los tiempos de carga y descarga→ mejora el tiempo del tte.
- Reducción de hasta un 70 % de las «manos» de estibadores → disminuye el coste tte.
- Reducción de los controles e inspecciones gracias al sellado del contenedor.
- Mejor seguimiento de la mercancía mediante sistemas informatizados.
- Disminución sustancial de las primas de seguro.
- Simplificación documental.

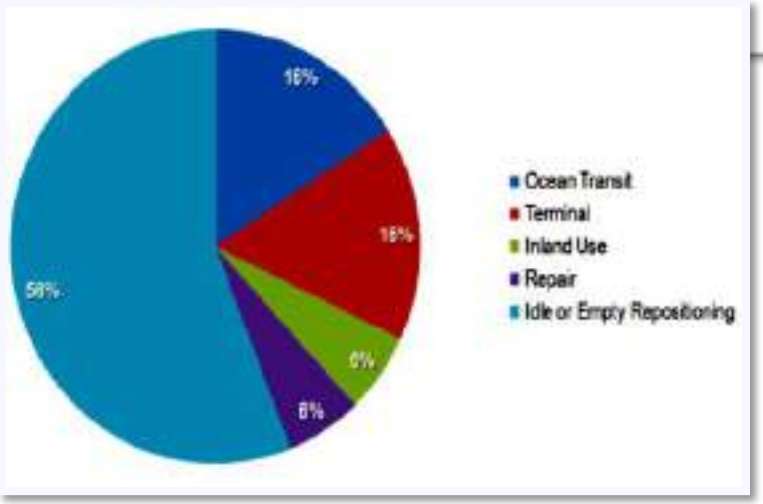


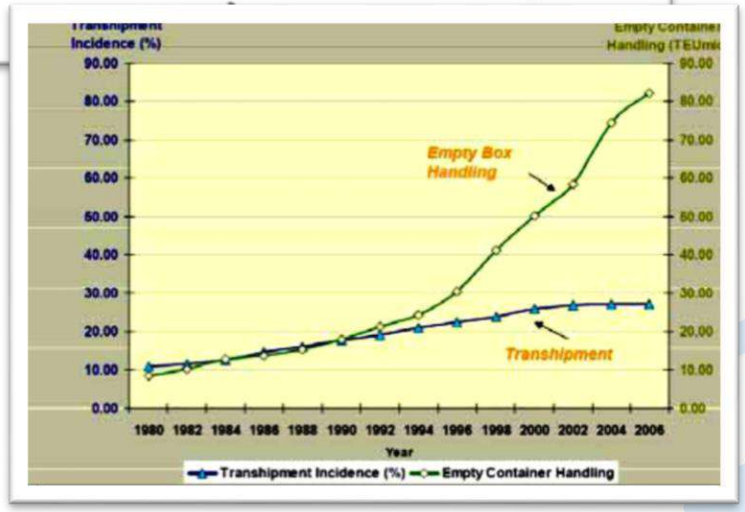
Uso carga granel Vs carga en contenedor



Incremento uso del contenedor


+8,1M
TEUs
+8,2M
TEUs
-16,3M
TEUs


16%
16%
6%
8%
58%
Ocean Transit
Terminal
Inland Use
Repair
Idle or Empty Repositioning


Transhipment Incidence (%)
Empty Container Handling (TEUm
Empty Box Handling
Transhipment
Year
Transhipment Incidence (%)
Empty Container Handling

PALLETS Y EMBALAJES

Pallet, palet, paleta o palé → soporte o plataforma de tablas para apilar la carga.

Los pallets son armazones rígidos sobre los que se coloca la mercancía distribuida de forma homogénea en altura y superficie. Los pallets, y en consecuencia la carga, serán transportados de un lado a otro mediante carretillas elevadoras o transpaletas.

La correcta distribución y ubicación de las mercancías facilita la operativa logística.

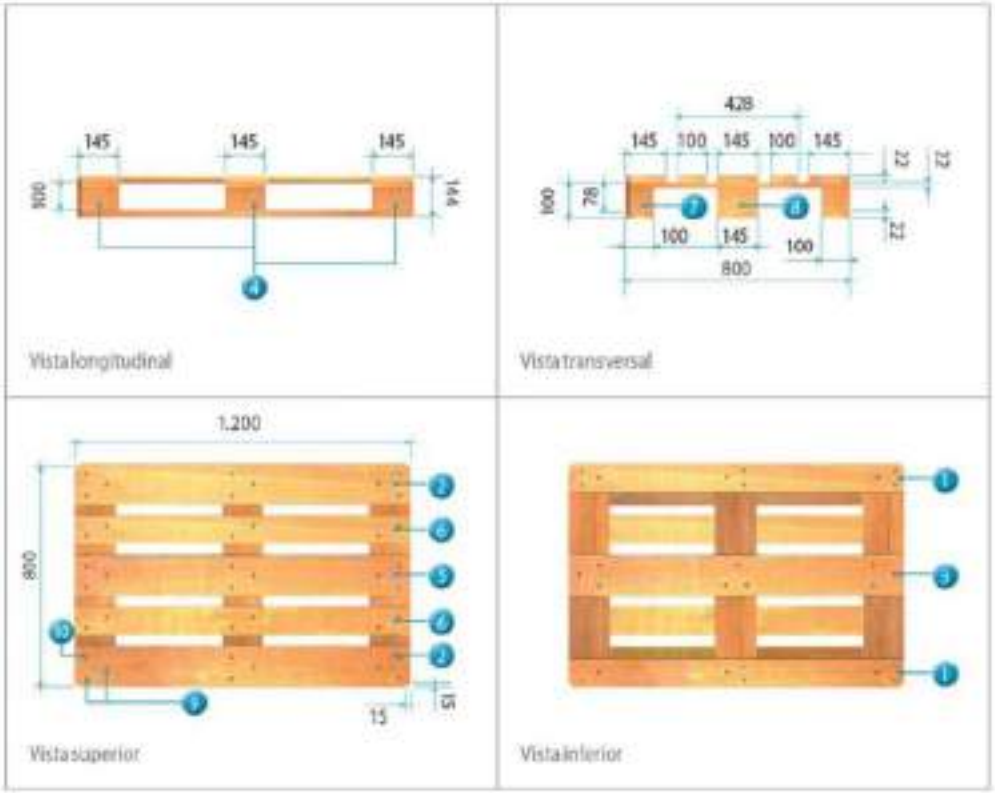
La disposición de la carga no debe ser una dificultad.

Paletizar facilita la fluidez de trabajo, evita daños en la propia mercancía o incluso accidentes con el personal.

Unidad de carga → agrupación homogénea de un conjunto de productos dispuesta sobre un soporte o plataforma que actúa como unidad logística como tal.

La unidad de carga puede ser la propia caja de embalaje del producto, un contenedor o un pallet, que es el soporte indiscutible en las estanterías industriales metálicas para paletización como su propio nombre indica, y no destinadas a picking o cargas medias.

Un **europalet** ronda los 25 kg y soporta cargas de hasta 1.500 kg (y de manera estática, sin mover el pallet, de hasta 4.000 kg).

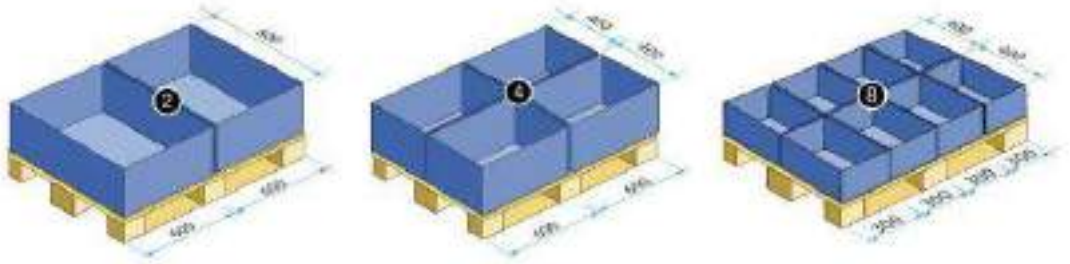


Ventajas del Europalet

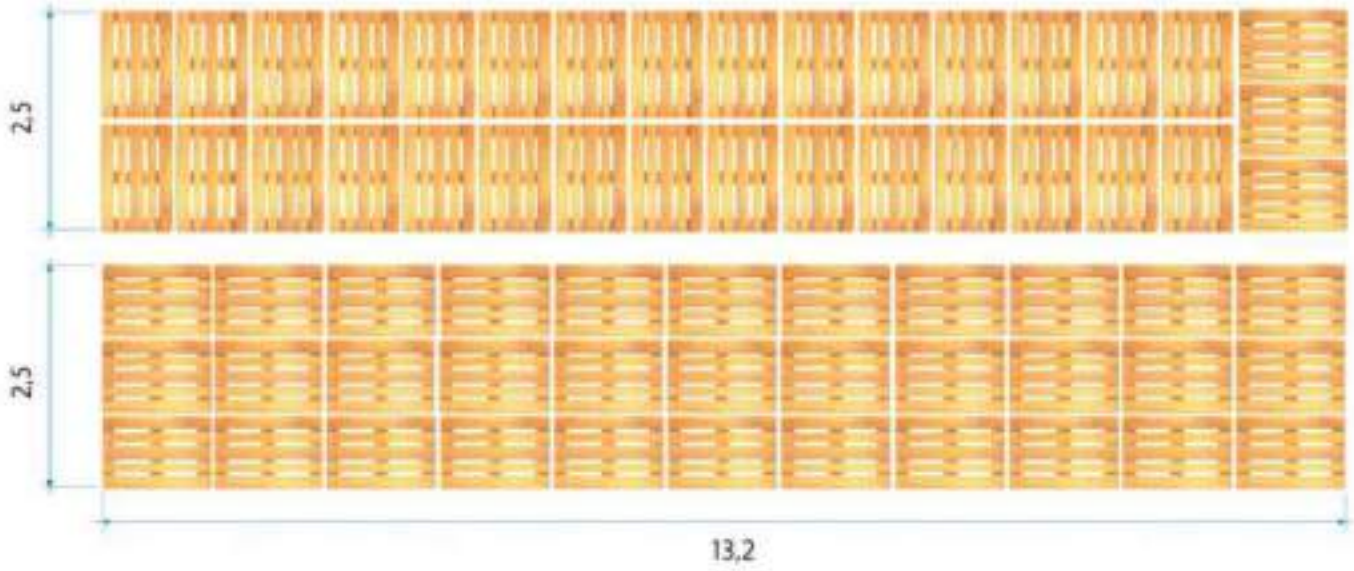
La creación del pallet europeo supuso un avance en los transportes y el almacenaje puesto que se pudieron unificar ciertos criterios a seguir incluso entre países muy lejanos entre sí. Ello facilitó la manipulación de las mercancías y propició las relaciones internacionales, pero estos no son los únicos factores positivos que este tipo de pallet presenta.

Las ventajas de su uso son múltiples:

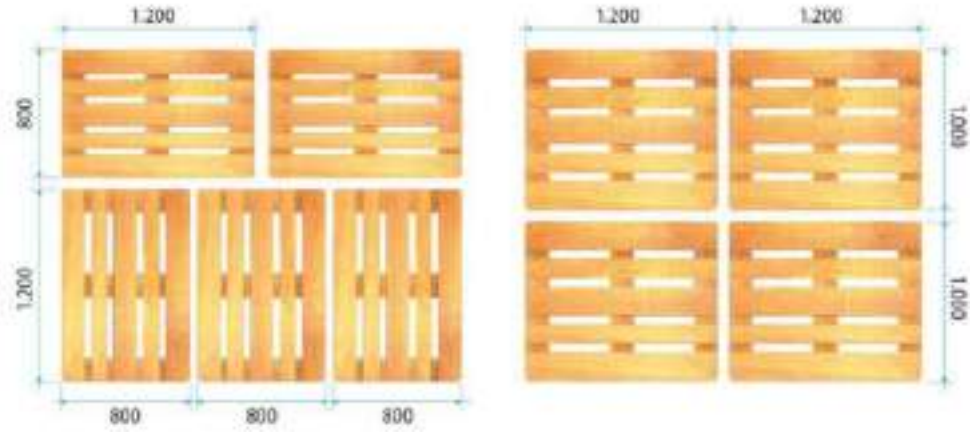
- Es un pallet que puede ser usado en cualquier sistema de almacenaje, pero sobre todo resulta idóneo para almacenes automáticos.
- Puede ser manipulado, sin restricciones, por cualquier carretilla o medio de manutención.
- Además, las dimensiones de 1.200 x 800 mm son múltiplos de las cajas de plástico estándar, lo que facilita el agrupamiento de mercancías y productos.



La normalización ha permitido estandarizar los espacios en los camiones y contenedores marítimos. Las plataformas de los camiones de tipo tráiler admiten 33 pallets de 800 x 1.200 mm.



En los contenedores marítimos la capacidad de alojar pallets se reduce, ya que las dimensiones interiores de estos elementos son de 2.300 mm.



El sello de la EPAL

- Estándar de calidad de la marca 'EUR'.
- Es una garantía que permite manejar siempre el mismo tipo de pallet en todo el sector, lo que permite ahorrar tiempo y homologar toda la cadena de transporte.
- La EPAL, que tiene presencia en 18 países europeos y otros 11 en Asia, América y Australia se encarga del cumplimiento de las especificaciones UIC 435-2 y 435-4, pero además controla y otorga licencias para la producción y reparación de estos dispositivos de almacenamiento, lo cual es una garantía de calidad.

El sello antiplagas

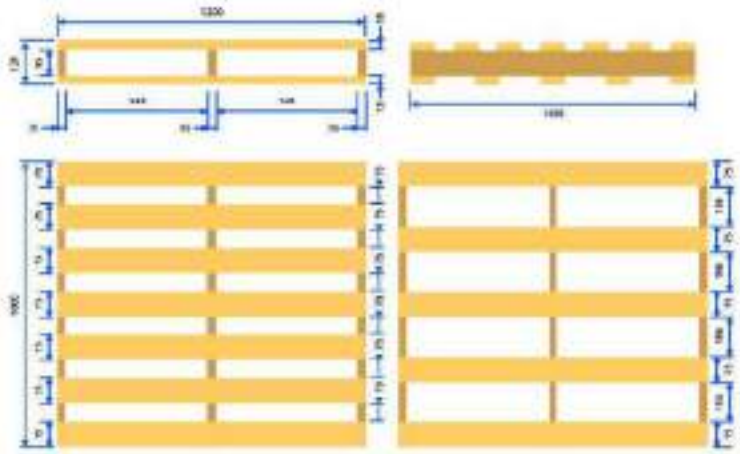
- La Normativa NIMF 15 está destinada a evitar la introducción o dispersión de plagas entre diferentes países. Este sello, obligatorio, indica que el pallet se ha fabricado con madera descortezada. Además de ello, indica que debe someterse a un tratamiento fitosanitario periódico.

Las dimensiones del pallet **Americano** son de 1200x1000 mm y está muy extendido en la logística americana y japonesa. También se le denomina palé universal o isopallet.

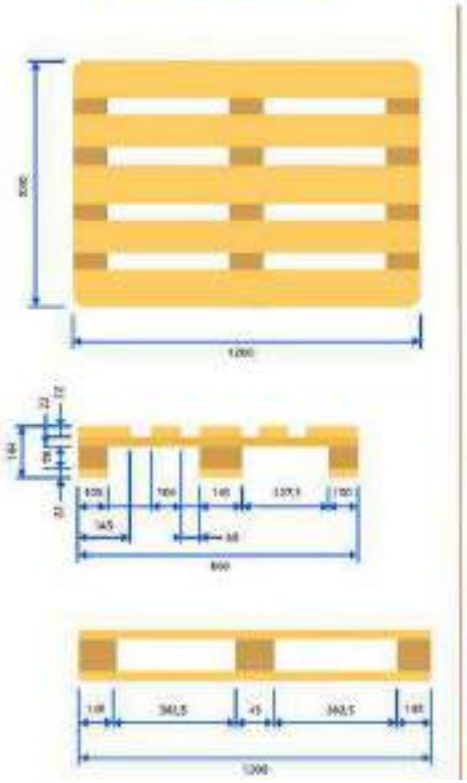
Principales características:

- Medidas: longitud 1000 mm, ancho 1200 mm.
- Peso aproximado: 25 kg.
- Carga de trabajo segura en movimiento: 1500 kg
- Carga estática: no exceder los 6000 kg en una superficie lisa sólida y segura.

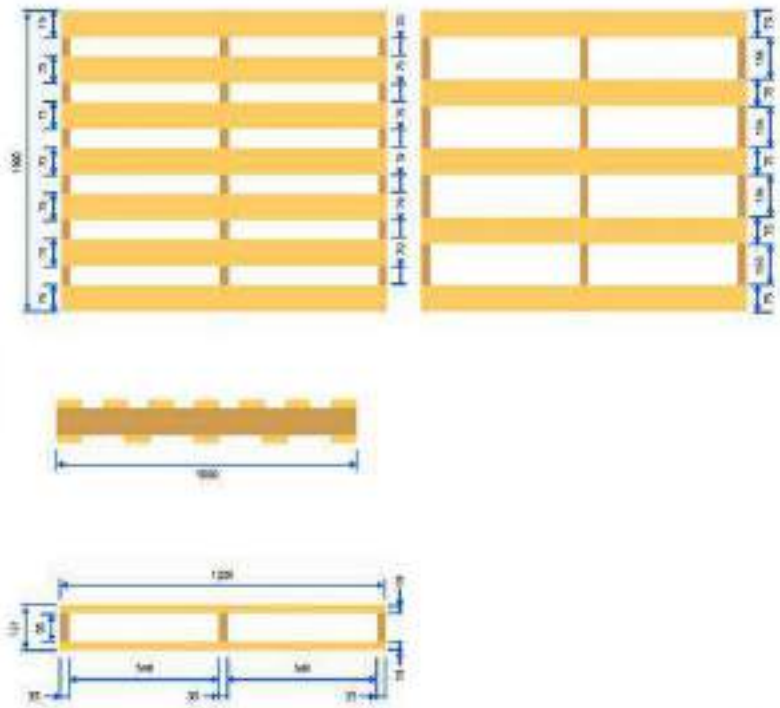
Palet Americano



Palet Europeo

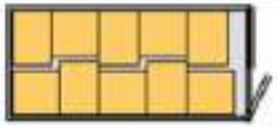
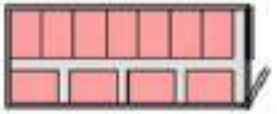
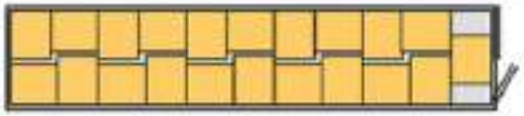
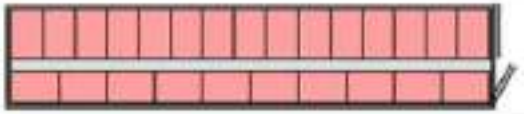


Palet Americano

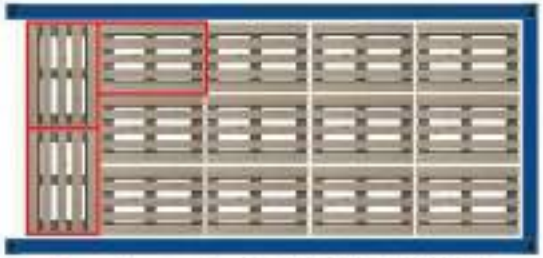


- ¿ Cuántos europallets caben en un TEU? → 11
- y, ¿en un 40''? → 25

¿ Cuántos pallets americanos? → 10
y, ¿en un 40''? → 21

CONTENEDOR	Nº DE PALLETS	GRÁFICO
20' STANDARD	10 standard pallets 1,2 x 1,0m	
	11 europallets 1,2 x 0,8m	
40' STANDARD	21 standard pallets 1,2 x 1,0m	
	25 europallets 1,2 x 0,8m	

Contenedor 20" estándar
11 europalets



Contenedor 20" Pallet Wide
14 europalets

Contenedor 40" estándar. 25 europalets

2350mm

Contenedor 40" Pallet Wide. 30 europalets

2440mm

Según el material:

- Madera, plástico, metal, cartón…

- La madera gana por amplia diferencia al resto de materiales en su uso para pallets, sobre todo por su sencilla reparación en el caso de roturas y porque tienen un precio asequible para su larga vida útil.
- Sin embargo, otros materiales van ganando poco a poco terreno para cubrir los puntos débiles de la madera, como la debilidad ante las humedades y ciertas dificultades para la limpieza y la desinfección. Entre ellos está el termoplástico, reciclable y con una enorme durabilidad y resistencia, a lo que hay que sumar una enorme facilidad de esterilización.

Otro material empleado es el metal (aluminio o acero). Aunque tiene el talón de Aquiles en su mayor peso y es también más caro, es muy resistente, incluso a la intemperie, y garantiza una enorme higiene, algo que aprecian sectores como el fitosanitario y el alimentario. Un uso minoritario tiene el cartón, que se emplea para pallets de uno solo uso y se limita a productos ligeros, pero que es también competitivo por la personalización que permite.

EMBALAJES

- **Primario**

Este contiene, guarda y protege la mercancía directamente. Así se pueden mantener en las correctas condiciones hasta llegar a su destino.

También conocido como minorista.

Este es como una carta de presentación de un producto para el cliente.

Las funciones son:

- Identificar el producto con datos fundamentales como la fecha de caducidad.
- Identificar la marca para generar más atracción al consumidor.
- Garantizar el aislamiento del contenido del producto.
- Proteger el producto usando el mínimo material posible.

- **Secundario**

Este tiene varias funciones porque es **una agrupación de embalajes primarios**.

Añaden mayor protección a la hora de trasladar el producto.

Facilitan la comercialización del producto.

Es decir, el pack de cervezas puede ser vendido como pack o simplemente una cerveza única.

Las funciones son:

- Resistencia para asegurar que el producto no se dañe en el almacén, durante el traslado o en el punto de venta.
- Contener cierta cantidad de productos.
- Atraer la atención del cliente, especialmente a aquellos destinados a la venta al público directa.

- **Terciario**

Reúne embalajes tanto primarios como secundarios para crear una carga mayor y poder ser almacenado y enviado. La forma más común de preparar la mercancía es con pallets.

Las funciones son:

- Permitir la compactación de la carga de mercancía.
- Aprovechar la capacidad de almacenaje.
- Se asocia más con distribuidores y fabricantes.

- **Embalajes de Plástico**

Son los más comunes y se utilizan debido a su resistencia a factores externos (humedad y polvo) y practicidad (ligereza y flexibilidad).

Entre los ellos se encuentran:

- Aquellos utilizados en el sector alimenticio: botellas de agua, envases de yogurt, envases de salsas…
- Aquellos utilizados en la industria cosmética: recipientes, tarros…
- Cajas y/o contenedores para el transporte de productos frescos como pescados, frutas y verduras.
- Embalajes de relleno y protección como el plástico de burbujas usado en el interior de las cajas.
- Film estirable para envolver y agrupar productos en pallets.

Embalajes de plástico

- **Cartón y papel**

Es de los materiales más usados, gracias a que es más sostenible.

- Celulosa moldeada para protegerlos de golpes durante su transporte.
- Cartón ondulado, para proteger las esquinas de la mercancía.
- Papel de embalar y papel kraft para envolver productos que deben ser inmovilizados para su transporte.

- **Otros**

- **Vidrio**: Se usan principalmente en la industria alimentaria, química y cosmética.
- **Madera**: Cajas para agrupar y palets y jaulas para trasportar.
- **Aluminio**: Sobre todo para envases de alimentos o farmacéuticas, gracias a que proporciona ciertas propiedades resistentes a la humedad y corrosión.

RETRACTILADO

Retractilar los pallets es la solución más sencilla y una de las más utilizadas.

El proceso es sencillo. Consiste en envolver el pallet con plástico y ceñirlo a la carga para evitar que se mueva.

- Protege la mercancía del polvo y la suciedad.
- Evita manipulaciones no consentidas.
- El retractilado transparente permite la visualización de la carga.
- Reduce los gastos de manipulación y mantenimiento.
- El film utilizado para retractilar es impermeable, resiste el viento y protege de los rayos
- El plástico es 100% reciclable, por lo que resulta un sistema sostenible.

FLEJADO

Flejar pallets, de forma general, asegura la carga de los pallets.
A través de unas tiras de plástico o metal que rodean el pallet, garantiza que la carga se mantenga agrupada, segura e inmóvil durante todo el proceso de logística y transporte.

TRINCAJE

Acción de sujetar e inmovilizar los contenedores, pallets y todo tipo de mercancías mediante el uso de sistemas de sujeción durante cualquier actividad de transporte.
Previene y trata de evitar posibles daños a la mercancía ocasionados por golpes, rozaduras, desplazamientos del contenido o del vehículo.
También mejora la seguridad vial, ya que una mala colocación de la mercancía puede llegar a ocasionar accidentes.
Es imprescindible realizar un estudio de la carga:

- las dimensiones,
- el valor de aceleración de la carga,
- el ángulo de amarre
- y los factores de fricción.

para evitar desperfectos.

Dependiendo del tipo de carga que se pretenda transportar y según las condiciones del envío nos decantaremos por la opción que mejor se ajuste a nuestras necesidades.

Tipos de trincaje :

- Cintas tejidas de poliéster: son un sistema de trincaje textil que permite enrollar y/o amarrar la mercancía para fijarla.
- Airbags: estas bolsas de plástico hinchables se colocan entre las mercancías durante el transporte para rellenar los huecos y así evitar que se muevan.
- Cantoneras de protección: piezas de protección que se colocan para embalar la mercancía y ajustar su tamaño y volumen al del recipiente que la almacena.
- Papel/Cartón antideslizante: hojas de papel con tratamiento antideslizante por ambas caras.
- Soluciones a medida: cubren necesidades muy específicas y están destinadas a cargas dinámicas como productos químicos peligrosos o mercancías muy frágiles.

Flejes, zinchas, airbags

Zinchas en Flat Rack

Cartones separadores y papel antideslizante

Soluciones a medida

Cantoneras y zinchas

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

FUNDACIÓN VALENCIAPORT

MORE INFORMATION

Fundación Valenciaport
www.fundacion.Valenciaport.com
Phone: (+34) 96 393 9400
Email: info@fundacion.valenciaport.com

Escola Europea
Intermodal Transport
ESCOLAEUROPEA.EU

Chamber of Commerce Industry and Agriculture
Marseille Fos
Le port euroméditerranéen
MED ports ASSOCIATION
Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale
AQABA Development Corporation
شركة تطوير العقبة
Port de Barcelona
Consell Valencià de la Joventut
FUNDACIÓN VALENCIAPORT
ميناء دمياط
DAMIETTA PORT AUTHORITY
OMMP
Office de la Marine Marchande et des Ports

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

YEP MED COURSE

INTRODUCTION TO INTERNATIONAL TRADE OPERATIONS

5th-12th November 2021
Valencia, Spain

GENERAL MINTRODUCCION TO CUSTOMS.
Importation process.

Definición de logística:

” La logística es el conjunto de actividades de movimientos y almacenaje que facilitan el flujo de productos desde la adquisición de las materias primas hasta el consumo de productos terminados, así como los flujos de información que genera el producto buscando el nivel adecuado de servicio al cliente a un precio razonable. “

CONTRATOS
TERMINOS DE VENTAS:
INCOTERMS, SEGUROS
DOC.
(IMP/EXP)
ADUANAS
REGULACIONES:
NO ARANCELARIAS Y
ARANCELES
TRANSPORTE/S
DISTRIBUCION:
CANALES Y CADENAS
ALMACENAJE

FIGURAS.
PROCESO IMPORTACION

ENI CBCMED Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

cliente
- EXPORTADOR
- IMPORTADOR

dinero
- BANCO INTERNACIO-NAL
- CÍA. SEGUROS

mercancía
- TRANSITARIO/REPRESEN-TANTE ADUANAS
- GRUPAJISTA DEPOSITARIO

Contenedor
- TRANSPORTISTA TERRESTRE CRTA MARITIMO FERROVIARIO
- DÉPOT CONTENEDOR

Buque
- AGENTE MARÍTIMO
- CONSIGNATA-RIO
- NAVIERO/ ARMADOR

Puerto
- TERMINAL
- REMOLCADOR PRÁCTICO AMARRADOR PROVISIONIS-TA ESTIBADORES

Guardián
- ADUANA
- ORG. OFIC. INSPECCIÓN
- CAPITANIA MARÍTIMA
- AUTORIDAD PORTUARIA
- AREAS EXENTAS

LA ADUANA

Oficina pública, establecida generalmente en las costas y fronteras, donde se controla el movimiento de mercancías sujetas a arancel, y se cobran los derechos que estas adeudan.
Gestiona el control al que se someten las mercancías que salen o entran en España (UE) procedentes de países terceros.

Cómo consultar con la Aduana:

Enlace → https://www.agenciatributaria.es/

Agencia Tributaria
Sede Electrónica
Mis Alertas
Bienvenido a la Sede electrónica de la Agencia Tributaria
Desde esta plataforma usted podrá acceder a los servicios electrónicos que la Agencia Tributaria pone a su disposición y podrá realizar sus trámites durante las 24 horas de los 365 días del año, si bien ha de tener en cuenta que los pagos realizados a través de esta Sede están sujetos a los límites horarios que
Todos los trámites
Impuestos y tasas
Aduanas
Certificados
Registro electrónico
Campañas destacadas
Renta 2020
Patrimonio 2020
Buscar...
Información

Agencia Tributaria
Sede Electrónica
Sede Electrónica - Agencia Tributaria
Aduanas
Aduanas
Presentación de declaraciones sumarias y manifiestos de carga
Presentación y despacho de declaraciones
Autorizaciones (revocaciones y suspensiones) y Censos
Intrastat
Precursores
Embarcaciones de alta velocidad
Información y asistencia
Otros trámites
Buscar...
Mis expedientes
Mis datos censales
Mis notificaciones
Información
Contacte con nosotros

Agencia Tributaria
Sede Electrónica
01-06-2021 Declaraciones y autoliquidaciones cuya presentación finaliza el próximo 21 de junio
Todos los trámites
Registro electrónico
Campañas destacadas
Mis expedientes
Mis datos censales
Mis notificaciones
Información
Contacte con nosotros
Enlaces

TRANSITARIO

- Compra mercancía → IMPORTADOR / EXPORTADOR
- Seguros ¿?
- Contrato
- Tte hasta/hacia puerto
- Revisiones
- Posicionados
- Demoras/ocupaciones
- Manipulaciones
- Pesaje (VGM)
- Scanner
- Despacho → REPRESENTANTE DE ADUANAS
- Para aduaneros → REPRESENTANTE DE ADUANAS
- flete
- TTE. Terrestre → TRANSPORTISTA
- Almacenamiento → DEPOSITARIO

DOCUMENTACION

- DUA (DV1,C10)
- Fra comercial
- Packing List
- BL
- EDI
- **EUR,ATR,FORA-A**
- **C. PARA ADUANERO**
- **DVD, CUB, T**

Despacho de Aduanas

El despacho de aduanas es el agregado de operaciones y trámites que se realizan en la aduana, necesarios para supervisar y autorizar la entrada y salida de mercancías en un territorio, durante una operación comercial internacional.

FLUJOGRAMA.
PROCESO IMPORTACION

EXPORT →

Orden de compra → Producción y Preparación → Entrega TEU vacío Posicionamiento (INCOTERM) → Carga → Tte puerto salida →

PARA ADUANEROS

Despacho Export

- AUT.DESP
- EORI
- DOC (fra,pac,certificado)

BILL OF LADING →

Envío Doc →

Declaración Sumaria PREDUA →

AIRWAYBILL

IMPORT →

Representante Aduanas →

- AUT.DESP
- EORI
- DOC (fra,pac,certificado)

Despacho Import →

PARA ADUANEROS

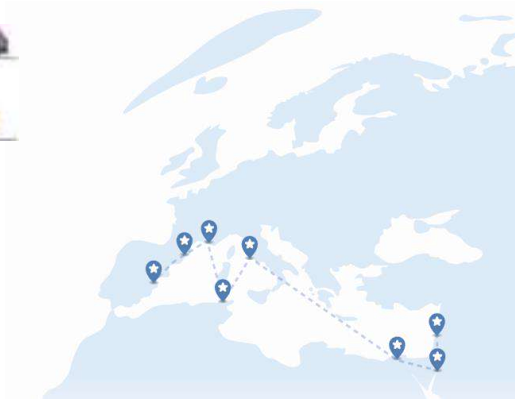
- (fra,pac,BL,certificados)

CONTROL ADUANAS →

→ C5+ albarán tte

→DUA

- Despacho Consumo/L.P
- Mercancía comunitaria/terceros (DVD,T)
- levante



La trazabilidad hace referencia al conjunto de procedimientos y medidas que tienen como objeto registrar e identificar una mercancía desde su origen (centro de producción) hasta su destino final.
La trazabilidad persigue saber dónde y en qué condiciones se encuentra el producto de la cadena de suministro.
La trazabilidad ayuda a saber cuáles son los componentes y la procedencia de la mercancía, los tratamientos atribuidos a los artículos o el proceso de distribución que se ha seguido.
Este concepto incluye métodos con el fin de mejorar, verificar y asegurar los artículos.

DOCUMENTACION

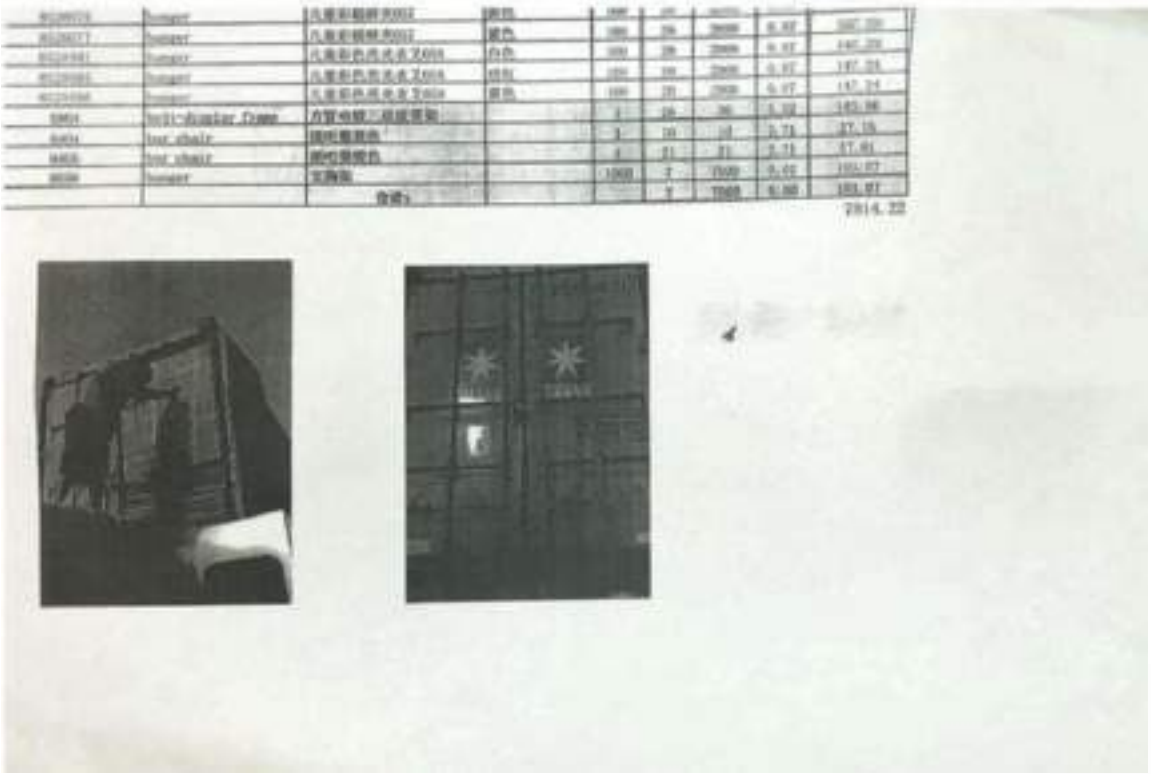
FACTURA COMERCIAL

Documento en el que se fijan las condiciones de venta de las mercancías y sus especificaciones. Sirve como comprobante de la venta, exigiéndose para la exportación en el país de origen y para la importación en el país de destino. También se utiliza como justificante del contrato comercial.

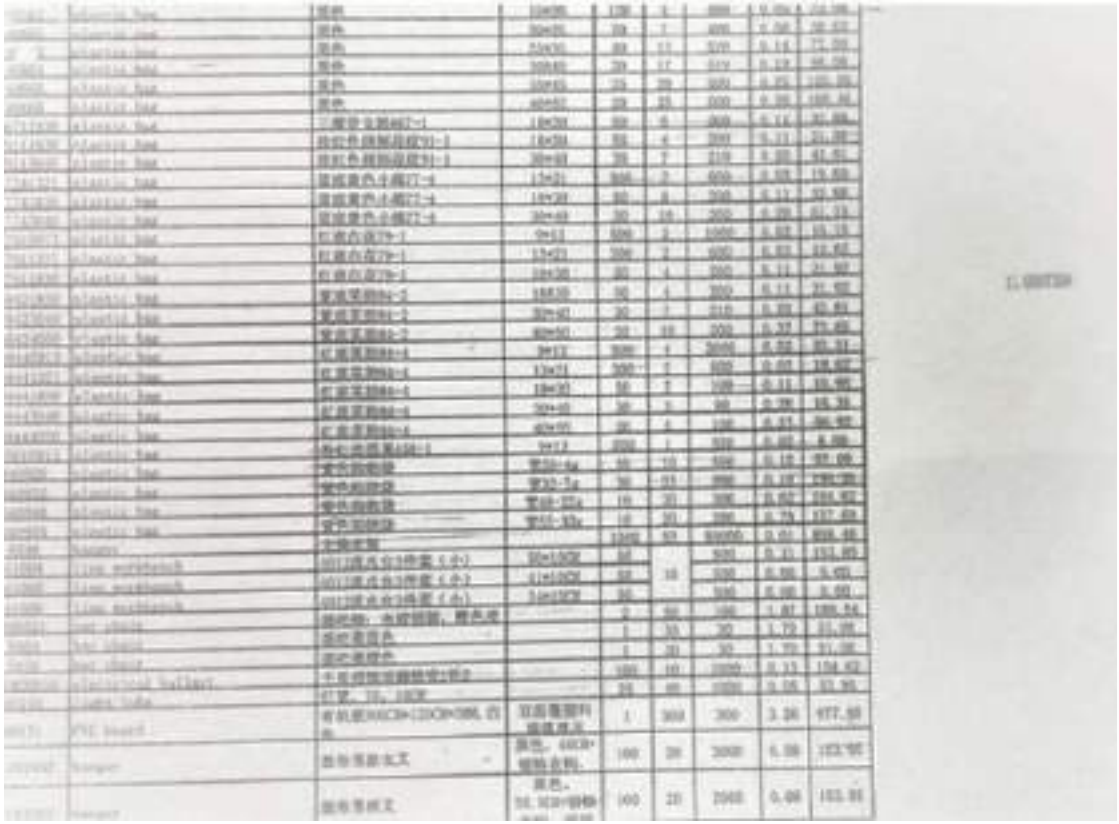
En una factura deben figurara los siguientes datos:

- Fecha y lugar de emisión, nombre y dirección del exportador y del importador extranjero,
- Razón social y nº de factura,
- Descripción y cantidad de la mercancía,
- Condiciones de pago y venta (INCOTERM), términos de entrega.
- Precio unitario y total (DIVISA)
- Firma/Sello del exportador

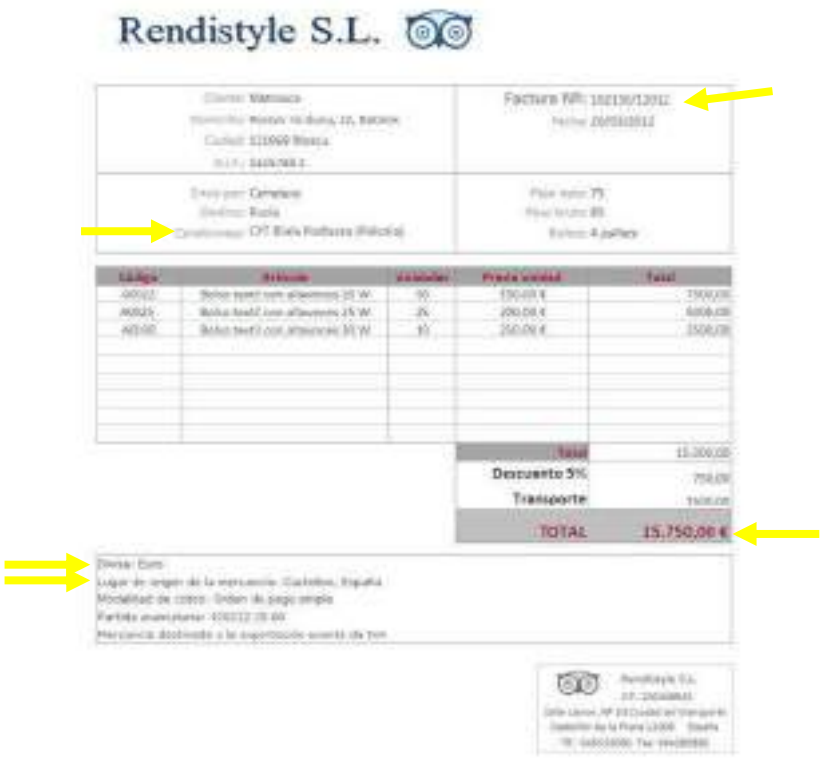
Ejemplo 1:



Ejemplo 2:



Ejemplo 3:


Rendistyle S.L.

Cliente: [illegible]	Factura Nº: [illegible]
Domicilio: [illegible]	Fecha: [illegible]
Ciudad: [illegible]	
Envío por: Camelsa	Peso neto: 75
Destino: Rusia	Peso bruto: 85
Condiciones: CPT [illegible]	Bultos: 4 pallets

Código	Artículo	Unidades	Precio unidad	Total
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Total	[illegible]
Descuento 5%	[illegible]
Transporte	[illegible]
TOTAL	15.750,00 €

Divisa: Euro
Lugar de origen de la mercancía: Castellón, España
Modalidad de cobro: Orden de pago simple
Partida arancelaria: [illegible]
Mercancía destinada a la exportación exenta de [illegible]

Rendistyle S.L.
[illegible]

LISTA DE EMPAQUE

El Packing List o Lista de Empaque es el documento elaborado por el exportador donde detalla todas las mercancías embarcadas o todos los componentes de una misma mercancía de gran volumen especificado con mayor precisión la forma de embalaje, las cantidades, calidad, marcas, series, partes, accesorios, pesos, dimensiones, contenido de cada bulto, en cuántas partes está fraccionada la mercancía ... es utilizada como un complemento de la fra comercial.

Su objetivo es facilitar la localización de la mercancía dentro de un lote, además de permitir el fácil reconocimiento de ésta por parte de la aduana, contribuyendo a mejorar los controles y revisiones aduaneras tanto en el proceso de exportación como en el de importación, ayudando a corregir si hay fallas/sobras en la mercancía, daños.

Todo packing list debe contener:

- Referencia al número de factura que corresponde a la exportación y pedido
- Número de bultos por todo de mercancía, es decir, número total de cajas por tipo de mercancía comprendidas en el embarque. Si no indica la cantidad de cajas que contiene el mismo tipo de mercancía será muy difícil comprobar la expedición.
- Números asignados, para cada tipo de mercancías, los números seguidos a las cajas que contengan. Si no se numeran las cajas, o se numeran incorrectamente, pueden producirse confusiones para las autoridades aduaneras y para el cliente.
- Contenido de cada bulto. Si no se describe correctamente el contenido, será difícil identificar las partidas.
- Dimensiones exteriores de los bultos.

- Peso bruto unitario.
- Embalaje, si se encentra en “pallets”, deberá indicarse, así como si se trata de tipo EU o americano. Si requieren una manipulación especial, también deberá indicarse.
- Tipo de embarque.
- Marcas y números utilizados.
- Número total de bultos.
- Volumen total.
- Peso neto total (excluido el embalaje).
- Peso bruto total. Si se omite el peso neto o se confunde con el peso bruto, pueden surgir malentendidos y gastos adicionales.

Ejemplo:

Rendistyle S.L.

Cliente: Matrosca "DOCI" Domicilio: Rostov no dunu, 22. Batarsk Ciudad: 121099 Moscu RUT: 1425785 Z	Packing list Nº: 25425 Fecha: 21/03/2012
Enviado por: Carretera Destino: Rusia Condiciones: CPT Bruto Paritarias (Polonia) Mercancía de origen: España Descripción: Bolos con altavoces	Peso neto: 75 Peso bruto: 85 Bultos: 4 pollets Matrícula: 3445 CJW OZ004899H

Código	Artículo	Medidas	Peso/Kg	Cantidad
A0022	Bolso textil de la gama "MIS" de color gris con altavoces 20 W para reproducir música.	20X25X20	0,9	50
A0025	Bolso textil de la gama "SUGAR" de color blanco con altavoces 25 W para reproducir música.	30X45X20	0,9	25
A0030	Bolso textil de la gama "COOL" de color gris con altavoces 30 W para reproducir música.	30X25X20	0,9	10

Referencia factura proforma: nº [illegible]
Matrícula propia

Notas:

Rendistyle S.L.
[illegible]

CONOCIMIENTO DE EMBARQUE MARÍTIMO

El Bill of Lading es un contrato de transporte internacional estandarizado que contiene la declaración general de las mercancías transportadas.

Este documento es un instrumento que sirve para comprobar el recibo y la entrega de la mercancía trasladada por un transportista. Allí, se especifican los aspectos relevantes de la carga para que haya constancia del material transportado.

De esta forma, al momento de la entrega, sólo el consignatario del bill of lading podrá reclamar la propiedad de la carga. En este sentido, constituye en un documento vinculante para las partes contratantes.

Algunas funciones del conocimiento de embarque, que hacen que sea tan importante en el transporte de mercancía, son las siguientes:

- **Recibo de mercancía**: Para la recepción de la mercancía, es necesario que el consignatario presente este documento. De esta forma, el transportista transfiere la responsabilidad de la carga a su propietario. También, posee un documento legal firmado que declara haber entregado íntegramente el pedido acordado.
- **Propiedad de la mercancía**: El bill of lading sirve de prueba para el consignatario demuestre la propiedad de la carga en su lugar de destino. Asimismo, permite al transportista liberar la carga a su propietario legal conforme a la contratación.
- **Aval de la tarifa del transportista**: Este documento, también sirve para establecer el precio del servicio del transportista en un documento legal. Es decir, el precio del flete. Asimismo, establece la forma de cálculo, por ejemplo, si el costo es por peso, volumen o unidades transportadas.

Elementos que contiene el conocimiento de embarque:

La información plasmada en un conocimiento de embarque debe estar debidamente detallada. En este sentido, el objetivo es evitar, en la medida de lo posible, un retraso en el despacho de la carga por una inspección de aduana.

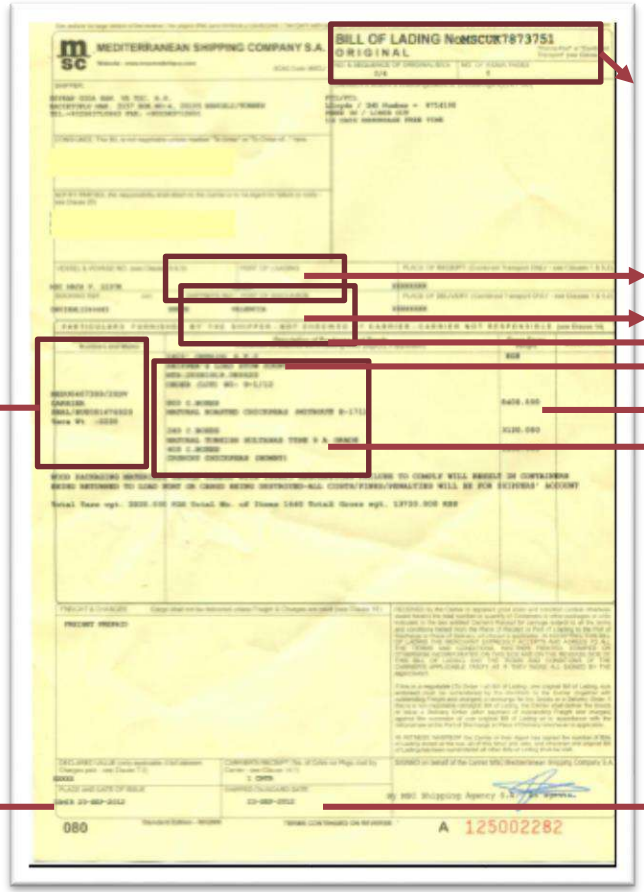
Por lo tanto, la información estándar que se encuentra en el conocimiento de embarque es la siguiente:

- Nombre, dirección, teléfono del exportador, receptor final o consignatario, y al notificador del estatus del envío.
- Modo de transporte a través del cual las mercancías serán transportadas hasta el puerto de carga.
- El lugar en el que la naviera toma posesión de la carga.
- El nombre de buque y número de identificación del viaje en el que se transporta la carga que se entregará al consignee en destino.

- Método de envío.
- Marcas e indicaciones visibles en la parte externa de la carga hechas con el objeto de identificar las mercancías.
- Descripción de cada bulto, incluyendo los detalles del tipo de mercancía, tipo de empaquetado, cantidad por cada bulto y el número de unidades en su medida más pequeña. También se incluyen en este campo instrucciones de manipulado de la carga si las hubiera.
- Lista completa de los recargos y recargos como flete marítimo. Condiciones del flete, cálculo de costos, así como si el flete ha sido pagado en origen (prepaid)o se va a abonar en destino (collect).
- **Firma y sello de la compañía naviera.**
- **Número identificativo del contenedor.**
- **Fecha de emisión del BL.**
- **Fecha de salida del buque.**

- BL MASTER, se emite cuando hay mercancía consolidada de varios compradores, Un contenedor debe estar amparado en un solo BL.
- BL HOUSE, se emite al momento de desconsolidar la carga. Los BL house anulan al Máster, pues con un BL Master no se puede despachar mercancía (en el caso de grupajes).

Normalmente, el BL en cuanto título de crédito suele ser “a la orden …” (especificando el nombre del consignatario), lo cual permite su transmisión por endoso como su negociación en banca. Menos usado es el BL “al portador” (no se especifica al consignatario considerándose como tal al tenedor), lo cual significa su transmisión por simple entrega y máxima facilidad de negociación bancaria. Sin embargo, los riesgos derivados de pérdidas o extravíos hace que se use poco.



Nº BL

Puerto salida

Puerto llegada

Tipo contenedor

peso

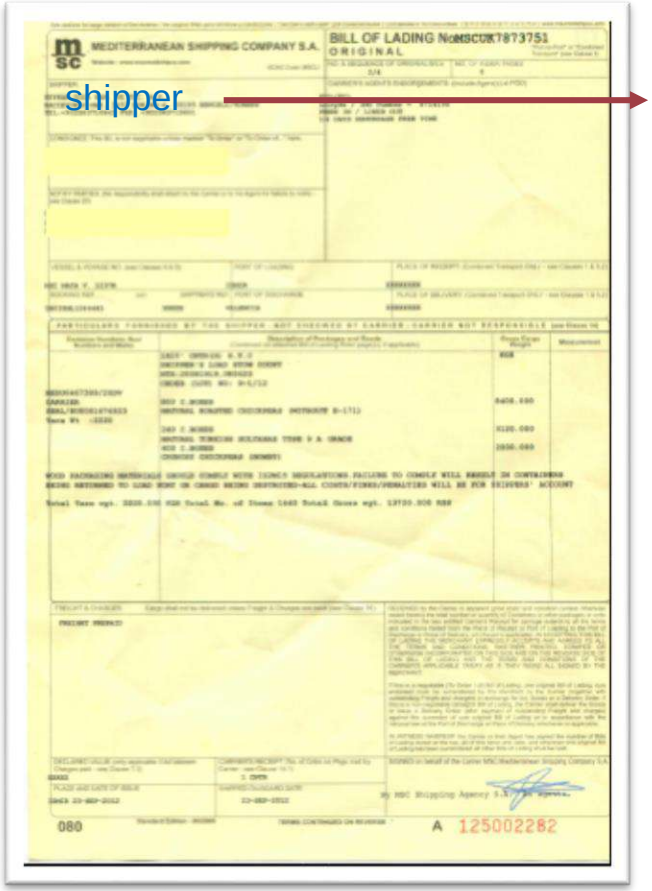
Descripción mercancía

Nº contenedor
Nº precinto

Fecha emisión BL

Fecha salida buque

Ejemplo:



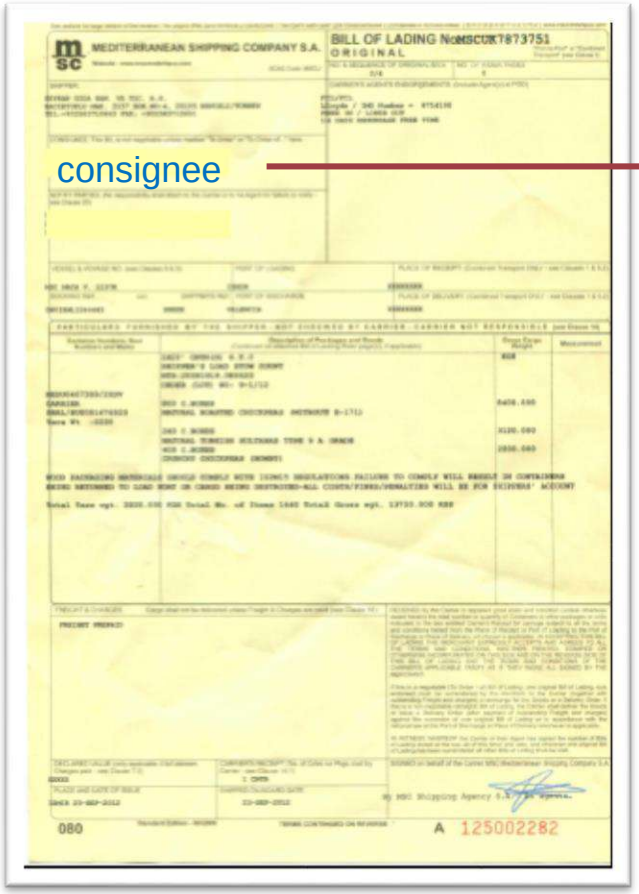
shipper

El shipper, también llamado expedidor o cargador en español, es la figura que realiza el envío de la mercancía.

Casi siempre es la empresa que realiza la venta, es decir, el shipper casi siempre es el exportador, aunque en algunos casos también puede ser el importador de la mercancía.

Algunas de las responsabilidades más importantes del shipper son:

- Preparar correctamente las mercancías que van a ser enviadas y tenerlas listas para su recogida en la fecha y lugar acordado
- Verificar la documentación
- Gestionar los permisos específicos necesarios que pueda necesitar la mercancía en origen
- Verificar los requerimientos para pasar el despacho de aduanas en origen y destino



- El consignee o consignatario es el dueño de la mercancía en destino, es decir, la persona que tiene permiso para retirar las mercancías una vez que lleguen a su destino y aparece listada en el bill of lading como tal.
- Suele ser el importador o empresa que ha comprado las mercancías.

- Freight Forwarder o transitario
- Poner de acuerdo a todas las partes implicadas en un envío de transporte marítimo y coordinarlas puede ser difícil para el shipper. Y aquí es donde los transitarios entran en juego.
- Calendarizar, preparar los documentos y negociar las tarifas con las navieras son tareas gestionadas por el transitario.
- Una vez que el envío ha sido verificado, el transitario o forwarder contactará con el agente o lo pondrá en contacto con el shipper, calendarizará el envío con la naviera y coordinará la recogida de las mercancías que van a ser enviadas.

- Es la persona a la que se le notifica que la mercancía ha llegado a destino cuando ésta llega a puerto. El notify suele ser la misma persona que el consignee, pero no tiene por qué serlo obligatoriamente.
- En ocasiones, si el propietario de la mercancía no aparece listado como shipper o como consignee, puede aparecer listado como notify. Esto puede suceder por ejemplo cuando la carga ha sido consignada en a un agente de aduanas en destino.

TELEX RELEASE

El Telex Release es una variante virtual del Bill of Lading que permite despachar las mercancías sin necesidad de que los documentos físicos sean enviados de una punta del mundo a otra.

En realidad, el documento físico no se sustituye, existe, pero se "libera": se notifica a los agentes de origen y destino de que la mercancía será liberada sin necesidad de presentar el BL original.

- Puede agilizar el despacho de aduanas;
- Es rápido y cómodo;
- Elimina el coste del envío de documentación.

¿Como funciona?

1.Se paga la factura comercial al proveedor
2.El proveedor informa al agente en origen de que el BL ha sido liberado
3.La naviera informa al agente en destino de que las mercancías pueden ser retiradas sin el BL
4.El consignee retira la mercancía sin el BL original.

EXPRESS BILL OF LADING (O SEAWAYBILL)

1. Sólo apto para relaciones entre proveedores y clientes de total confianza, o para shippers y consignees que son filiales de una misma empresa.
2. En esta opción no existe ningún documento físico o BL, sino que todo es digital.
3. La opción más rápida. Las mercancías pueden ser liberadas en cuanto llegan a puerto.
4. Elimina el coste de envío de la documentación.
5. Elimina el coste de la generación de la documentación.

FLUJOGRAMA.
PROCESO IMPORTACION

EXPORT →

Orden de compra → Producción y Preparación → Entrega TEU vacío Posicionamiento (INCOTERM) → Carga → Tte puerto salida

PARA ADUANEROS

Despacho Export →

- AUT.DESP
- EORI
- DOC (fra,pac,certificado)

BILL OF LADING → Envío Doc → Declaración Sumaria PREDUA →

AIRWAYBILL

IMPORT →

Representante Aduanas → Despacho Import → CONTROL ADUANAS →

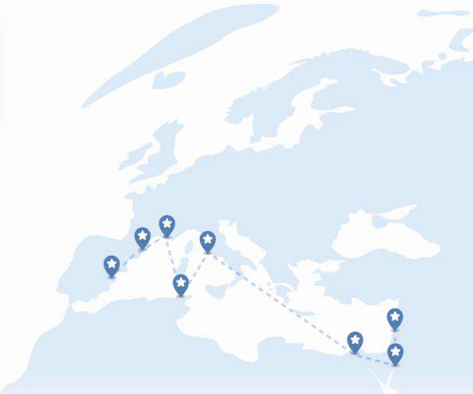
- AUT.DESP
- EORI
- DOC (fra,pac,certificado)

PARA ADUANEROS

- (fra,pac,BL,certificados)

→ C5+ albarán tte

→DUA
- Despacho Consumo/L.P
- Mercancía comunitaria/terceros (DVD,T)
- levante



El **EORI** es un número identificativo que sirve a las empresas para que puedan realizar sus operaciones aduaneras. El número EORI sirve para registrar qué empresas están realizando operaciones. Además, permitirá a las autoridades pertinentes poder identificar rápidamente quién está enviando la mercancía.

¿Puede un importador francés entrar mercancía de un tercer país en la UE por la Aduana de Valencia?

Si, si tiene un NIF de IVA español asociado a su EORI

AUTORIZACIÓNDE DESPACHO
(https://www1.agenciatributaria.gob.es/wlpl/inwinvoc/es.aeat.dit.adu.adfx.internet.CntAutDespInt)

- por operación
- global
  - Indirecta
  - Directa

DOCUMENTO UNICO ADMINISTRATIVO (DUA)

La principal finalidad del DUA es generar una declaración fidedigna acerca de la mercancía que se vienen transportando hacia el país de destino.

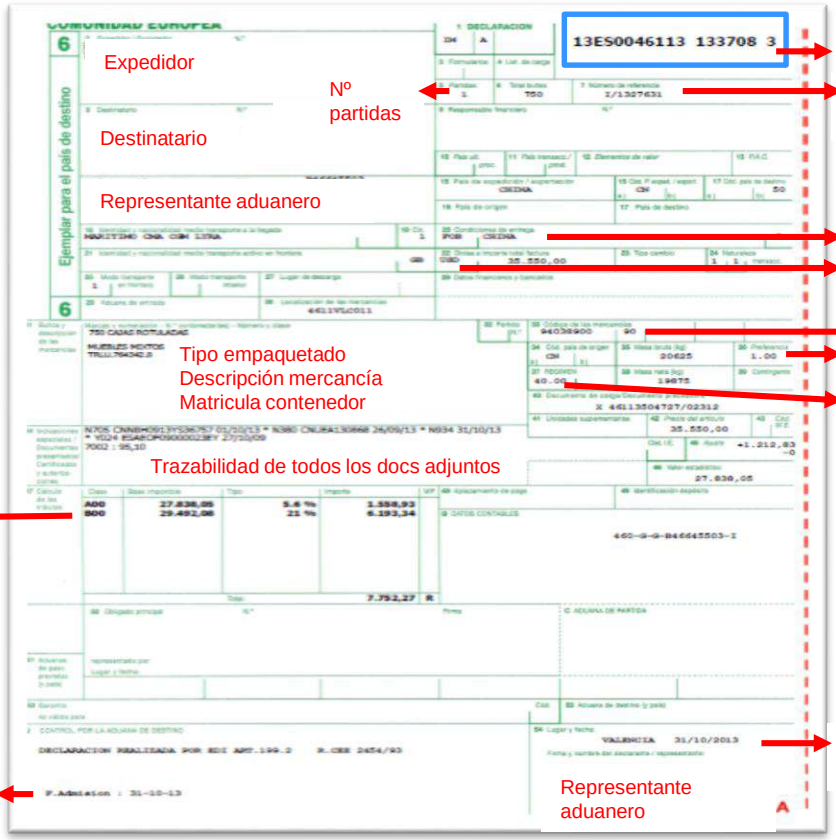
Dependiendo del régimen aduanero cuentan con una información específica diferente, la cual es requerida por la aduana de los países para aplicar oportuna y correctamente las regulaciones arancelarias para todos los envíos en la entrada al país de destino.

Para poder realizar exportaciones o importaciones, se debe conocer qué es el DUA. Este es un certificado necesario para poder transportar cualquier producto. Tiene que ser presentado en la aduana correspondiente porque proporciona la información de la mercancía que se va a transportar. Por otro lado, sirve para poder elaborar la declaración tributaria en Hacienda.

El documento, que debe ser elaborado vía telemática, se compone de 49 casillas.

1. Hay que extremar la precaución al cumplimentar el Documento Único Administrativo puesto que su presentación supone el compromiso del declarante de que los datos contenidos en el DUA son ciertos y se corresponden con las mercancías de que se trata. El error podría ocasionar la incoación del pertinente expediente sancionador. No obstante, en ciertas circunstancias, podrían introducirse rectificaciones, si se aprecia la existencia de fallos justificables y la falta de intencionalidad.
2. El DUA podrá ser rectificado mientras la mercancía aún se encuentra en recinto aduanero y siempre que las autoridades no hayan autorizado el levante de las mismas, ni comprobado la inexactitud de los datos en cuestión. Tampoco habría posibilidades de enmendar los errores del Documento Único Administrativo si las Autoridades de Aduanas ya hubieran informado al declarante de su intención de proceder al reconocimiento físico de las mercancías.

Ejemplo:


13ES0046113 133708 3
Nº DUA
Expedidor
Nº partidas
Referencia trazabilidad
Destinatario
Representante aduanero
Partida arancelaria
incoterm
divisa
Tipo empaquetado
Descripción mercancía
Matricula contenedor
preferencia
Régimen aduanero
Trazabilidad de todos los docs adjuntos
Tributos: Arancel IVA
Aduana y fecha de presentación
Fecha admisión
Representante aduanero

ACUERDOS PREFERENCIALES

Un acuerdo preferencial es un trato de favor que los países desarrollados conceden a los menos desarrollados en el comercio de bienes mediante la eliminación o reducción de los derechos arancelarios y otros obstáculos al comercio (medidas no arancelarias) para la totalidad o parte de los productos importados de tales países. Es una concesión unilateral, en una sola vía, que no exige condiciones de reciprocidad a sus beneficiarios. En este sentido, constituye una excepción a la Cláusula de la nación más favorecida (NMF) ya que los beneficios no se extienden a las demás partes contratantes.

- EUR-1
- FORM-A

} REX

- ATR
- Certificado de Origen

CERTIFICADO DE ORIGEN

El certificado de origen acredita el lugar de origen de tus mercancías (NO LA PROCEDENCIA), con la finalidad de satisfacer los requisitos aduaneros o comerciales.

El origen de las mercancías condiciona el tratamiento arancelario o comercial que se da a las mismas en el momento de su entrada en un determinado territorio aduanero.

Las gestiones de emisión y legalización van por cuenta del Exportador. De este modo, los importadores pueden acogerse a preferencias en el pago de impuestos.

Normalmente, son emitidos por las Cámaras de Comercio.

ENI CBCMED Cooperating across borders in the Mediterranean
Project funded by the EUROPEAN UNION
REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
YEP MED

ORIGINAL

1. Exporter
ZHEJIANG HUANGYAN TIANYAN PLASTIC CO.,LTD
CHENGJIANG INDUSTRIAL ZONE, HUANGYAN DISTRICT,
TAIZHOU CITY, ZHEJIANG PROVINCE, CHINA

Certificate No. CCPIT 124633831
13C3320A1571/00130*
CERTIFICATE OF ORIGIN
OF
THE PEOPLE' S REPUBLIC OF CHINA

2. Consignee
ISOLTUBEX ESPAÑA, S.L
AV. DEL CID, 4
46134 POYOS
(VALENCIA) SPAIN

3. Means of transport and route
FROM NINGBO CHINA TO VALENCIA SPAIN BY SEA

5. For certifying authority use only

4. Country / region of destination
SPAIN

6. Marks and numbers	7. Number and kind of packages; description of goods	8. H.S.Code	9. Quantity	10. Number and date of invoices
N/M	ONE THOUSAND THREE HUNDRED AND THREE (1303) CARTONS OF BRASS FITTINGS PRESS-FITTINGS FOR MULTILAYER PIPES: ELBOW 16 ELBOW 20 FEMALE ELBOW 16X1/2" TEE 20 TEE 16 PRESS-FITTINGS FOR PERT PIPES: I-PERT ELBOW 20 I-PERT TEE 20 FOB NINGBO, CHINA **********	7412209000	224928PIECS	TY17-9-20 130704 SEP.27,2013

11. Declaration by the exporter
The undersigned hereby declares that the above details and statements are correct, that all the goods were produced in China and that they comply with the Rules of Origin of the People's Republic of China.

TAIZHOU, CHINA SEP.27,2013
Place and date, signature and stamp of authorized signatory

12. Certification
It is hereby certified that the declaration by the exporter is correct.

CHINA COUNCIL FOR THE PROMOTION OF INTERNATIONAL TRADE (ZHE JIANG)

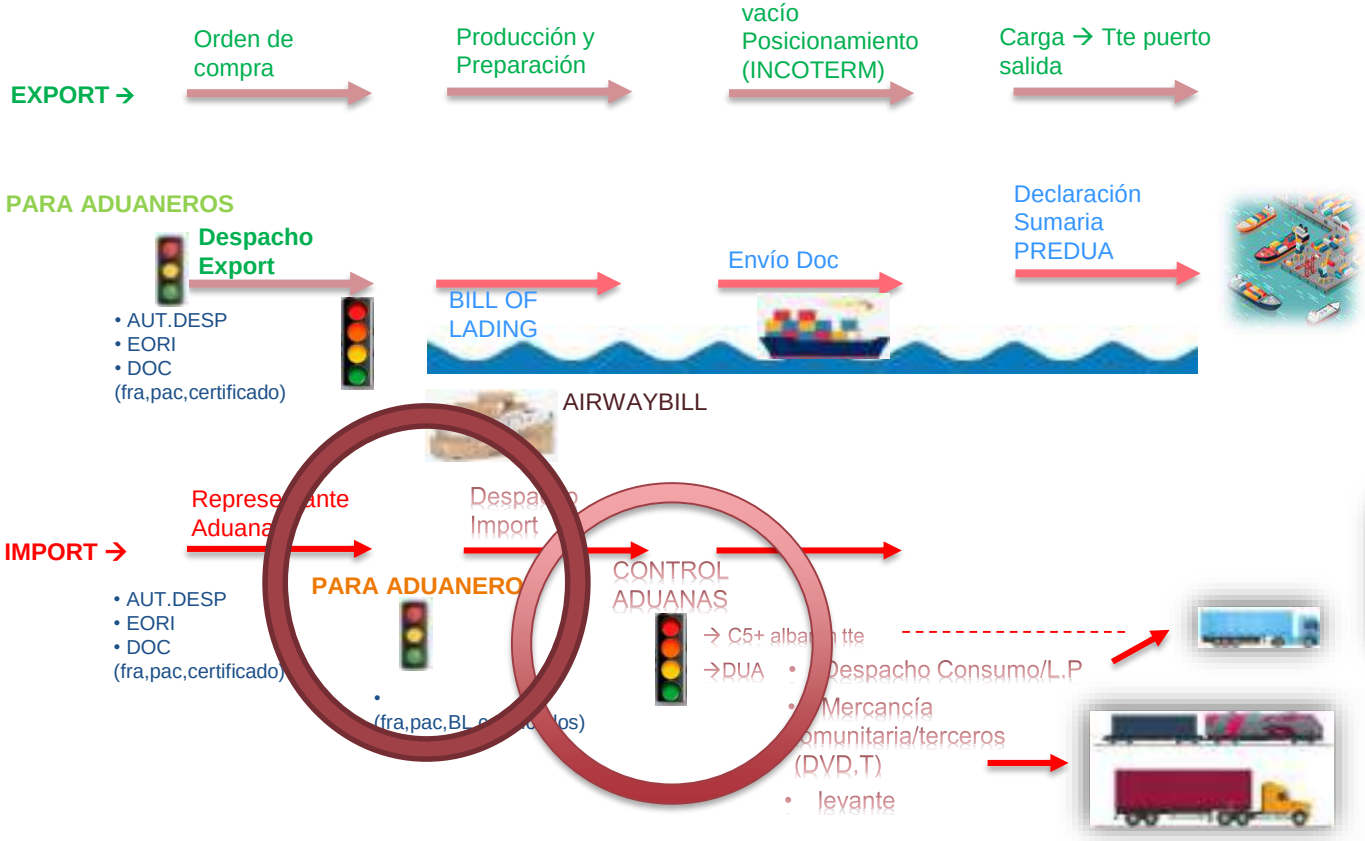
TAIZHOU, CHINA SEP.27,2013
Place and date, signature and stamp of authorized signatory

DOCUMENTACION A ARCHIVAR

1. DUA
2. Factura y packing
3. BL
4. Cualquier otro documento reflejado en DUA (casilla 44):

- Doc. Preferencial
- Para aduanero

FLUJOGRAMA.
PROCESO IMPORTACION



Ejemplo de partida arancelaria en España

64	Calzado, polainas y artículos análogos; partes de estos artículos
6406	Partes de calzado, incluidas las partes superiores fijadas a las palmillas distintas de la suela; plantillas, taloneras y artículos similares, amovibles; polainas y artículos similares, y sus componentes (Partida del SA)
6406 10	Partes superiores de calzado y sus partes, excepto los contrafuertes y punteras duras(Subpartida del SA)
6406 10 10	De cuero(Código NC)
6406 10 10 10	Hecho a mano (Código TARIC)
6406 10 10 90	Otros(Código TARIC)

64 **06** **10** 10 . 90

capítulo

partida

subpartida

CONTROLES ADMINISTRATIVOS

Existen mercancías que, además de pasar el control de la Aduana, están sujetas a la actuación de otros organismos, dependientes de ministerios cuyas competencias tienen relación con aquello que se quiere revisar de la mercancía. Éstos son los llamados controles paraduaneros.

- **Inspección Sanitaria (Sanidad/Farmacia (licencia para exportadores/importadores))**
- **Inspección Veterinaria**
- **Inspección CITES**
- **Inspección SOIVRE**

Controles

Despacho Aduanas (PARA ADUANEROS)

REVISIÓN FISICA
REVISIÓN DOCUMENTAL
PREDUA EN ESPERA RESPUESTA PARA ADUANERO
CONTROL ADUANA OK

SOIVRE
SANIDAD
FARMACIA
VETERINARIO
FITOSANITARIO
CITES

Fra
Packing
C. Origen

Inspección Sanitaria (Sanidad/Farmacia (licencia para exportadores/importadores)

Esta inspección se lleva a cabo sobre aquellas mercancías de origen animal o vegetal que están destinadas al consumo humano. También afectan a medicamentos, productos cosméticos o sanitarios, e insecticidas.

- Documento: Certificado Sanitario.
- Autoridad competente: Dirección General de Sanidad Exterior – Ministerio de Sanidad y Consumo.

Va dirigido a los Operadores Económicos y a la Industria Farmacéutica que gestionen o realicen operaciones de Importación y Exportación de Medicamentos, Materias Primas, Productos Sanitarios (reglamento 2017/745. Directiva 93/42/EFC) y Cosméticos.

Para la importación de productos sanitarios/farmacéuticos (mascarillas quirúrjicas, geles desinfectantes,…) se precisa de este certificado. Tanto para su importación como para su almacenamiento.

La documentación para obtener dicho certificado la aprueba la Agencia de Sanidad pero la licencia la otorga la AEAT.

- Productos sanitarios → mascarillas y guantes quirúrgicos, batas quirófano

EPIS(calidad 1-2-3) →no se precisa licencia específica para su importación

Norma 064/EN65. Reglamento 2016/245)

El exportador debe tener CNAS

- Se precisa aportar doc :
  - Declaración de conformidad
  - Certificado de protección del país de origen
  - Test Report de laboratorio homologado
  - Etiquetado correcto CE
  - Certificado EU de examen (si procede)

- Productos higiénicos (mascarillas de algodón)

El exportador debe tener CNAS

Documentación solicitada por Sanidad Exterior para su concesión a un DA:

1. Presentación Registro Sanitario
2. Concesión DA
3. Diagrama de flujo
4. Análisis de peligros
5. Buenas prácticas
6. Plan APPCC
7. Trazabilidad
8. Plan de limpieza y desinfección
9. Plan de control de agua potable
10. Plan de mantenimiento
11. Plan eliminación de vertidos y residuos
12. Plan de contingencia
13. Plano instalaciones (indicar entrada/salida mercancías y personas, ubicaciones de mercancía, zona de paso y circulación,…)

Inspección Veterinaria

Esta es una inspección que se realiza sobre animales vivos, o productos de origen animal o vegetal que no se vayan a destinar a uso o consumo humano. También afecta a medicamentos veterinarios.
•Documento: Certificado Veterinario.
•Autoridad competente: Subdirección General de Sanidad Animal – Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Inspección Fitosanitaria

Se trata de una inspección que afecta a los organismos considerados nocivos para los vegetales. También se lleva a cabo sobre aquellos vegetales que puedan contener estos organismos nocivos y sobre abonos de origen vegetal.
•Documento: Certificado Fitosanitario.
•Autoridad competente: Sudirección General de Sanidad Vegetal – Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Inspección CITES

La importación y exportación de algunas especies de flora y fauna que están en vías de extinción requiere de un certificado CITES.
•Documento: Certificado CITES.
•Autoridad competente: Subdirección General de Inspección, Certificación y Asistencia Técnica del Comercio Exterior (SOIVRE) – Secretaría de Turismo y Comercio.

Inspección SOIVRE o de la Calidad Comercial

Este tipo de inspecciones se realizan sobre determinados productos agrícolas (incluyendo la carne de ave), productos de la pesca, y también, huevos, frutas, hortalizas, flores cortadas y conservas de pescado; o algunas manufacturas y productos industriales para la importación.
•Documento: Certificado SOIVRE.
•Autoridad competente: Subdirección General de Inspección, Certificación y Asistencia Técnica del Comercio Exterior (SOIVRE) – Secretaría de Turismo y Comercio.

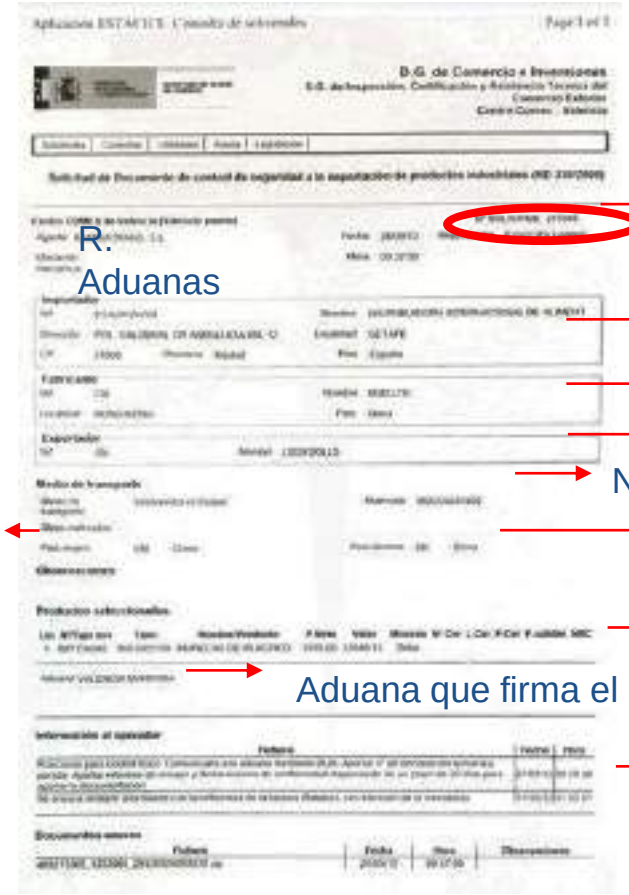
El SOIVRE es el Servicio Oficial de Inspección, Vigilancia y Regulación de las Export/Importaciones, responsable de verificar que los productos que llegan a nuestro país o salen del mismo para ser comercializados cumplen con la normativa aplicable, tanto en lo que respecta a la seguridad del propio producto, como en lo relativo a su etiquetado.

Nació en 1934 como servicio oficial de inspección y vigilancia del comercio exterior, pero no ha dejado de evolucionar y hoy es mucho más de lo que era entonces.

Documentación a aportar:

- Factura comercial
- Packing List
- B/L
- Certificado de origen (en caso de ser necesario)
- Test Report emitido por laboratorio oficial y reconocido

Ejemplo:



Nº solicitud

R. Aduanas

Datos importador

Datos fabricante

Datos exportador

Nº contenedor

País origen

País destino

Datos mercancía

Aduana que firma el certificado

Histórico doc aportada

Ejemplo:

Nª Soivre.
Trazabilidad DUA

origen

procedencia

Tipo de control realizado

Nº Fra

Ejemplo:

CERTIFICADO DE CONFORMIDAD CON LAS NORMAS DE COMERCIALIZACIÓN DE LA UNIÓN EUROPEA APLICABLES A LAS FRUTAS Y HORTALIZAS FRESCAS

importación

Validez certificado

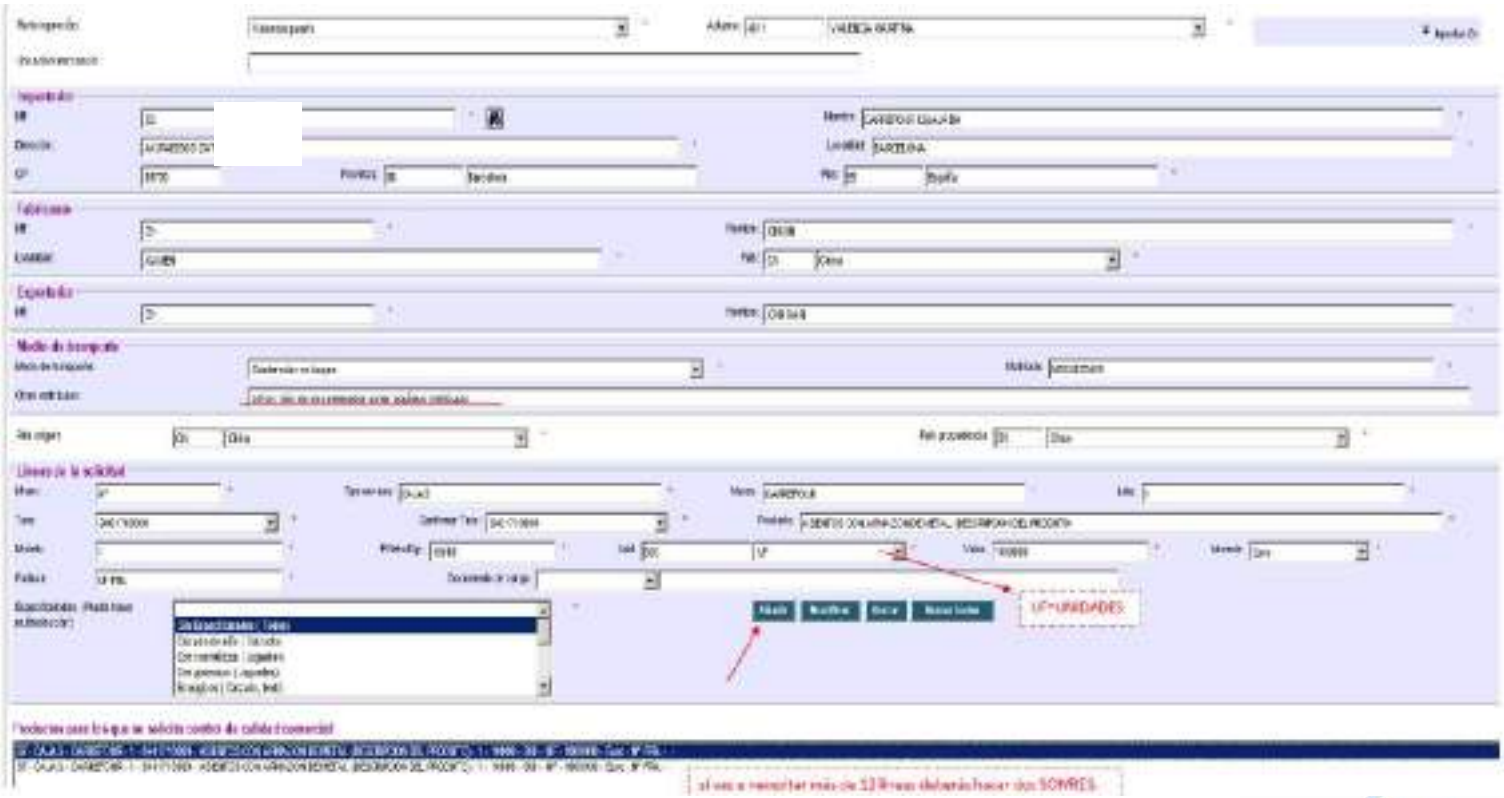
Firma inspector

Sello de control

Nº NRC por cada partida

Cómo realizar un SOIVRE

Los datos los puedes conseguir en imprimiendo el pre-DUA entrando en el menú principal del pick: *6 ADUANA*


UF=UNIDADES

Los campos con * son obligatorios

Guardar borrador | Cancelar | Enviar solicitud

Solicitud GRABADA con el número 361242

ı obligatoria a la vista de la normativa de seguridad aplicable.

Consultar Solicitud | Recuperar Solicitud | Anexar Documentación

Debes anexar el archivo en .zip

Si la contestación del SOIVRE, con resultado positivo, no es inmediata puede tardar varios días e incluso semanas.

No se puede despachar una mercancía sin SOIVRE verde.
Posibilidad de desagrupar mercancía para evitar el bloqueo de un contenedor.

Ejemplo:

中华人民共和国出入境检验检疫
ENTRY-EXIT INSPECTION AND QUARANTINE OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

植物检疫证书
PHYTOSANITARY CERTIFICATE

CARTA DE PORTE (CRM)

La carta de porte CMR es un documento que contiene un conjunto estándar de condiciones de transporte y de responsabilidad, sustituyendo a los términos y condiciones de las empresas individuales. Se regula por el Convenio CMR y es de aplicación a todos los contratos de transporte de mercancías por carretera (excepto mudanzas, transportes postales y funerarios) en los que origen y destino sean países distintos, y al menos uno de ellos suscriptor del Convenio.

A través de la carta de porte CMR se confirman dos hechos:

• Que el portador, es decir, la empresa de transporte por carretera ha recibido las mercancías.

• Que existe un contrato de transporte entre el exportador y el transportista.

A diferencia de un conocimiento de embarque, una CMR no es un documento de título ni una declaración, aunque en algunos países sea considerada como tal.

El motivo es que no dan a su titular ni a la empresa de transporte necesariamente derechos de propiedad o de posesión sobre los bienes, aunque suelan incluirse algunos de seguro.

La carta de porte CMR contiene información acerca de los sujetos de derecho y el objeto del contrato, entre las indicaciones más relevantes que aporta se encuentran las siguientes:

- Fecha y lugar en que la carta de porte CMR se ha cumplimentado.
- Nombre y dirección del remitente, el transportista (o transportistas, en su caso) y el destinatario (la persona que recibirá la mercancía).
- Descripción de las mercancías transportadas y su método de embalaje. La descripción debe ser aceptable para el expedidor y del destinatario teniendo en cuenta que, por razones de seguridad, no siempre se desea que el portador sea capaz de identificar o conocedor de la existencia de objetos de valor.
- Peso de las mercancías.
- Cuotas asociadas a las mercancías, tales como los derechos de aduana o cargos de transporte.
- Instrucciones para aduanas y cualesquiera otras formalidades, como información sobre la presencia de mercancías peligrosas.

Generalmente habrá cuatro copias de la carta de porte CMR:

1. Copia del remitente.
2. Copia para el destinatario.
3. Copia que acompañará a las mercancías durante todo el recorrido y hasta su destino final.
4. Copia de la administración.

Mientras que el transportista es responsable de cualquier pérdida, daño o retraso en el envío hasta que se entregan las mercancías; el remitente ostenta responsabilidad sobre cualquier daño o perjuicio que el transportista pueda sufrir como consecuencia de haber proporcionado datos incorrectos en la carta de porte CMR.

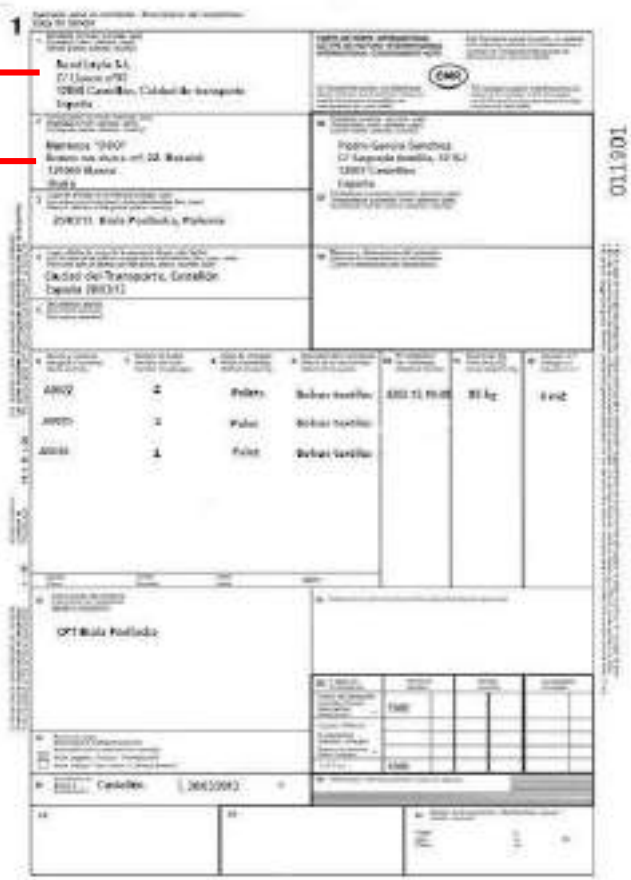
Por último, hay que tener en cuenta que para el transporte de mercancías por carretera, además de las obligaciones inherentes a la carta de porte CMR, es necesario ser consciente de lo relativo al certificado FIATA FCR (El certificado de recepción FIATA FCR (Forwarding Certificate of Receipt), sirve como comprobante de recepción de la mercancía por parte del transporte.), el sistema de tránsito TIR (El Convenio TIR (del francés Transit International Routier o Transport International Routier), también conocido como «Régimen TIR» es un acuerdo, para el transporte por carretera.

El Convenio TIR pretende favorecer al máximo el transporte internacional de mercancías por carretera. Los controles y formalidades aduaneras se realizan en la aduana de salida y en la de llegada; las aduanas durante el tránsito sólo comprueban el precinto. Así, se consigue acelerar el tránsito en los puestos fronterizos de las mercancías acogidas a este convenio. Se trata de alcanzar un equilibrio entre las responsabilidades de la autoridad aduanera y las del comercio internacional.), así como a cualquier cambio que pudiera producirse en la legislación aplicable.

Ejemplo 2:

Datos exportador

Datos destinatario



N
12568

FLUJOGRAMA.
PROCESO IMPORTACION

EXPORT →

Orden de compra → Producción y Preparación → Entrega TEU vacío Posicionamiento (INCOTERM) → Carga → Tte puerto salida

PARA ADUANEROS

Despacho Export

- AUT.DESP
- EORI
- DOC

(fra,pac,certificado)

BILL OF LADING → Envío Doc → Declaración Sumaria PREDUA

AIRWAYBILL

IMPORT →

Representante Aduanas → Despacho Import → CONTROL ADUANAS

- AUT.DESP
- EORI
- DOC

(fra,pac,certificado)

PARA ADUANEROS

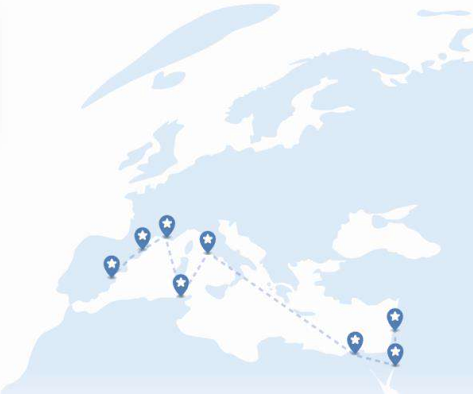
•

(fra,pac,BL,certificados)

→ C5+ albarán tte

→DUA

- Despacho Consumo/L
- Mercancía comunitaria/terceros (DVD,T)
- levante



PARA POSICIONAR O REVISAR UN CONTENEDOR:

C5 (SOLICITO DE ACTUACIONES PREVIAS AL DESPACHO)

Documento Aduanero cuyo nombre es Solicito de Actuaciones previas al Despacho utilizado en el proceso de inspección física de la mercancía.

Este documento, una vez cumplimentado, es presentado a la Aduana (para su autorización) donde se encuentre depositada la mercancía, pudiéndose emplear bajo alguna de las siguientes circunstancias:

- Reconocimiento previo
- Extracción de muestras para otros Organismo (SOIVRE, Sanidad Exterior…)
- Extracción de muestras para la Aduana
- Extracción de muestras para el importador

Controles

Despacho Aduanas Export

REVISIÓN FISICA
REVISIÓN DOCUMENTAL
PREDUA EN ESPERA RESPUESTA PARA ADUANERO
CONTROL ADUANA OK

El Representante de Aduanas es quién solicita y emite el C5 a la Aduana. Este documento se entrega junto con las Solicitudes de Inspección y sobre él los inspectores anotarán las diferentes extracciones de muestras que consideren necesarias realizar a fin de analizar la mercancía.

Se presenta ante la aduana para que ésta autorice la inspección física de la mercancía. Es entregado a la aduana para que este Organismo le anote las extracciones de muestras que desee que sean tomadas. Se trata de un ejemplar del documento diferente al que se entrega a los Organismos Oficiales de Inspección y por eso su Circuito administrativo es diferente.

Ejemplo:

ANEXO

SOLICITUD DE ACTUACIONES PREVIAS AL DESPACHO

C-5

☐ Entrada en la Comunidad Europea
☐ Salida de la Comunidad Europea

CONTENEDOR:

TIPO Y Nº DE DOCUMENTO DE CARGO	TIPO EMBALAJE	BULTOS	MARCAS Y NUMERACIÓN	DESCRIPCIÓN

REPRESENTANTE:

IMPORTADOR/EXPORTADOR:

CÓDIGO TARIC: | DESCRIPCIÓN MERCANCÍA:

Motivo de la solicitud:

☐ el reconocimiento previo
☐ la extracción de muestras:.....Cantidad: ____ Unidad de Medida: ____
☐ solicitar la intervención de otros organismos
☐ desglose de un bulto para despacho parcial
☐ Otro motivo(especificar):

....., a ..... de ..... de .....

EL INTERESADO

PARA ENTREGAR/RECOGER UN CONTENEDOR:

ALBARAN DE TRANSPORTE

El albarán o nota de entrega, es un documento mercantil que acredita la entrega de un pedido. El albarán original y una copia se envía al comprador, el cual debe firmarlo como prueba de que ha recibido el pedido, quedándose con el original y entregando la copia al mensajero o transportista

En el albarán debe venir reflejado el precinto del contenedor, matrícula del contenedor y detalle de la mercancía.

En caso de no coincidir el precinto, para poder realizar la salida del contenedor de la terminal, será el confronta quien anotará en dicho albarán el nuevo precinto de garantía colocado en puertas de la terminal.

RECEPCION

Fecha y hora: ……

Empresa que transporta: …….

Nombre y apellidos: …….

DNI: ……. Cotejo: SI NO

Matrícula y remolque: …….. y ……

DOCUMENTO DE CONTROL DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR CARRETERA
(ORDEN FOM/2006/2012) DE 13 DE DICIEMBRE

[redacted]

Empresa transportista: [redacted]
TRANSPORTE [redacted]
Valencia - España [redacted]

Empresa cargadora: [redacted]
[redacted] S.A.
[redacted]
Valencia - España / VLC [redacted]

Empresa expedidora: [redacted]
[redacted] S.A.
[redacted]
Valencia - España / VLC [redacted]

Operador de transporte: [redacted]
[redacted]
Valencia - España [redacted]

Empresa destinataria: [redacted]
[redacted]
Valencia - España / VLC [redacted]

Matrículas del/los vehículos utilizado/s:
Tractor: [redacted] Remolque: [redacted]

Lugar de entrega: [redacted]
[redacted]
Valencia - España / VLC [redacted]

Nº de Bultos:	Peso bruto:	Mercancía:
558	11950 kgs.	[illegible]

Precinto nº:

Observaciones:

Anomalías observaciones de la empresa transportista:

Lugar y fecha de carga de la mercancía: SALIDA MATERIAL -3 JUN. 2021 [redacted]

Conductor: [redacted] DNI: [redacted]

Destinatario: [redacted] 03 JUN. 2021

ORDEN DE ENTREGA Y ADMÍTASE

VALENCIAPORT PCS.

Expedidor: La persona física o jurídica por cuya orden y cuenta se realiza el envío de la mercancía, para el cual se realiza el transporte, figurando como tal en la carta de porte.

Transportista: La persona física o jurídica que asume la obligación de realizar el transporte, contando a tal fin con su propia organización empresarial , lo que incluye a los autónomos

Recepción: Consiste en el depósito de la mercancía en el recinto portuario, como paso previo a su embarque.

Entrega: Consiste en la identificación y entrega de la mercancía a los medios de transporte terrestre que se encargan de sacarla del recinto portuario.

En una operación de Recepción la entrega consiste en la recepción de la mercancía para ser cargada en barco ;o la entrega de la mercancía para ser retirada de la Terminal. Puede ser directa o indirecta.

- Directa: Cuando se entregue o reciba a costado del barco , esto dependerá de las condiciones de la carga o de la normativa.
- Indirecta: Cuando la carga se entregue o reciba en un área de almacenamiento de la Terminal o instalación.

DOCUMENTACION A ARCHIVAR

ENTRADA A DEPÓSITO:

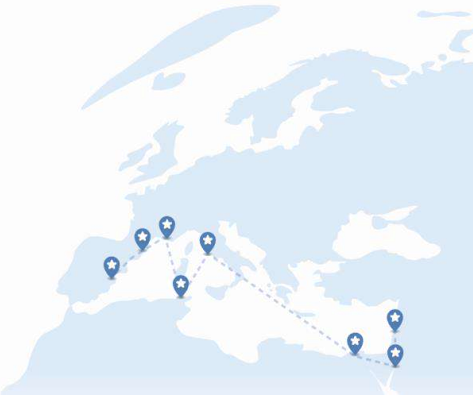
1. DVD / T1
2. Orden de entrega
3. Albarán de transporte
4. Salida de terminal
5. Levante

Ejemplar para el Destinatario
CIRCUITO VERDE

Laumar
TRANSPORTES
CARGO, S.L.
ORDEN DE TRANSPORTE 21/00020
INTERBAQUIRIZ
TRANSPORT RIGARROJA
PW

ENI CBCMED Cooperating across borders in the Mediterranean
Project funded by the EUROPEAN UNION
REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED



DVD

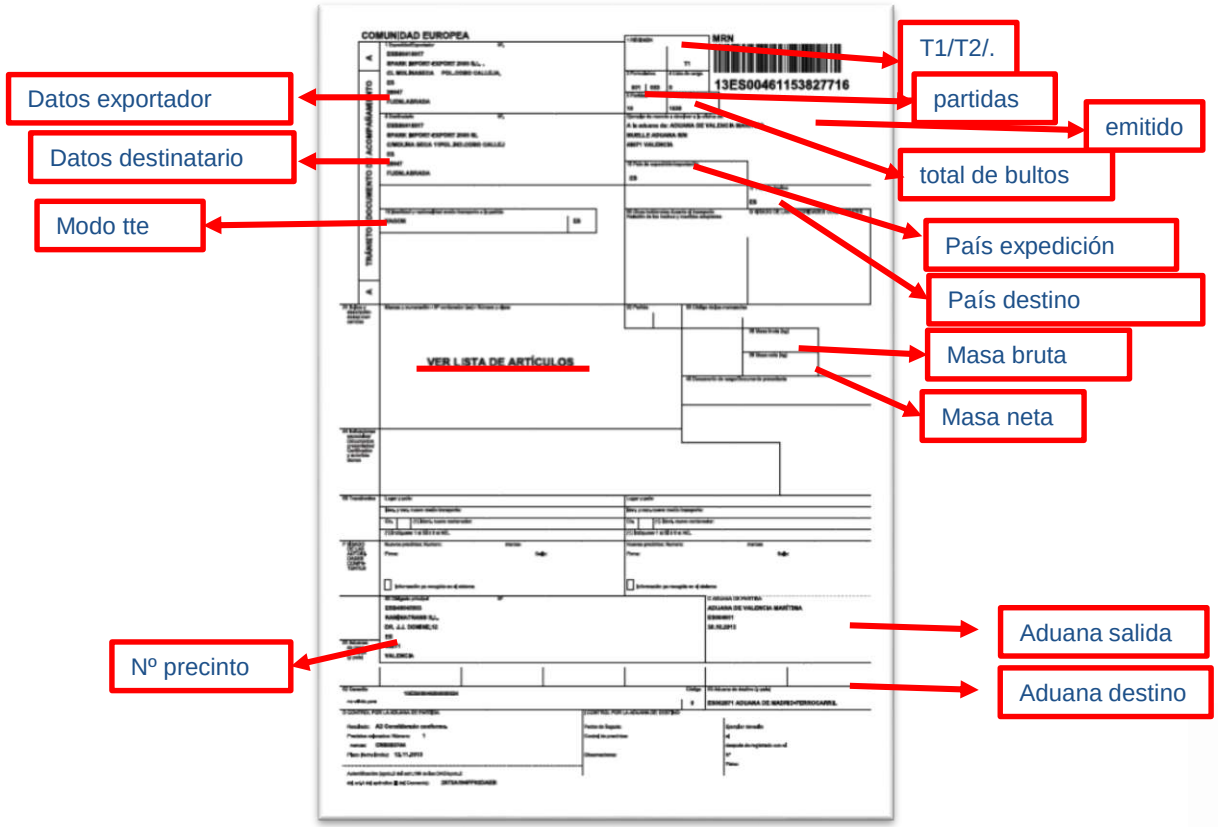
Una mercancía que llega de un tercer país puede ser transportada a un depósito aduanero amparada en un documento de vinculación a depósito (DVD).

La normativa aduanera obliga a la presentación de un documento aduanero (DVD para vincular las mercancías a un depósito aduanero, estas estarán exentas del pago de los derechos de aduana y sin necesidad de proceder al pago de impuestos relacionados con la importación.
Una mercancía que llega de un tercer país puede ser transportada a un depósito aduanero amparada en un documento de vinculación a depósito (DVD), o un T1, comúnmente llamado tránsito.

TRANSITOS

- Régimen aduanero que permite el transporte de mercancías, bajo control aduanero, desde una Aduana de partida hasta una de origen, pudiendo cruzar una o varias fronteras.
- Transporte de mercancías no comunitarias.
- Transporte por cualquier medio entre dos países UE o entre un país UE y un país AELC, o entre un país UE y Andorra.
- Controles aduaneros en aduana de salida y de llegada.
- Mercancía precintada en origen y desprecintada en destino.
- No revisión de mercancía en las aduanas de paso, únicamente control documental.
- Emisión de Documento T por viaje (documento que viaja con mercancía).
- Transporte en vehículos normales.
- Garantías presentadas ante la Aduana de origen conforme la mercancía llegará a destino sin problemas.

T1 → dentro UE
T2 → en algún momento fuera UE
T2LF → Canarias


COMUNIDAD EUROPEA
MRN
13ES00461153827716
VER LISTA DE ARTÍCULOS
Datos exportador
Datos destinatario
Modo tte
Nº precinto
T1/T2/.
partidas
emitido
total de bultos
País expedición
País destino
Masa bruta
Masa neta
Aduana salida
Aduana destino

G5 (CAMBIO DE UBICACIÓN (CUB))

Procedimiento simplificado de tránsito comunitario de carácter nacional, que sustituye la presentación del tránsito.

Sólo se contemplará el uso del G5 como elemento válido para notificar todos los cambios entre almacenes de depósito temporal intranacionales y en los envíos entre almacenes de cualquier estado miembro.

DOCUMENTACION A ARCHIVAR

SALIDA DE DEPÓSITO:

1. Documento aduanero de salida
- DUA ó
- Tránsito ó
- DVD (hacia otro depósito)
2. Albarán de salida

Albarán Salida

[redacted]

[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]

[redacted]

[redacted]

PLATAFORMAS INTERMODALES

AREAS EXENTAS, ALMACENES

DA→ El depósito aduanero (DA), es un tipo de área exenta que permite almacenar indefinidamente mercancías provenientes de fuera de la UE sin que se devengue ningún tipo de impuesto.

DDA→ El Depósito Distinto del Aduanero o DDA es una herramienta muy útil para optimizar desde el punto de vista fiscal y financiero las operaciones de comercio exterior.

ADT→ (≤ 25km). No hay manipulación. Ideal para grupajes.
Puede recibir tránsitos de mercancía no comunitaria. Tiempo límite de días para darle destino aduanero.

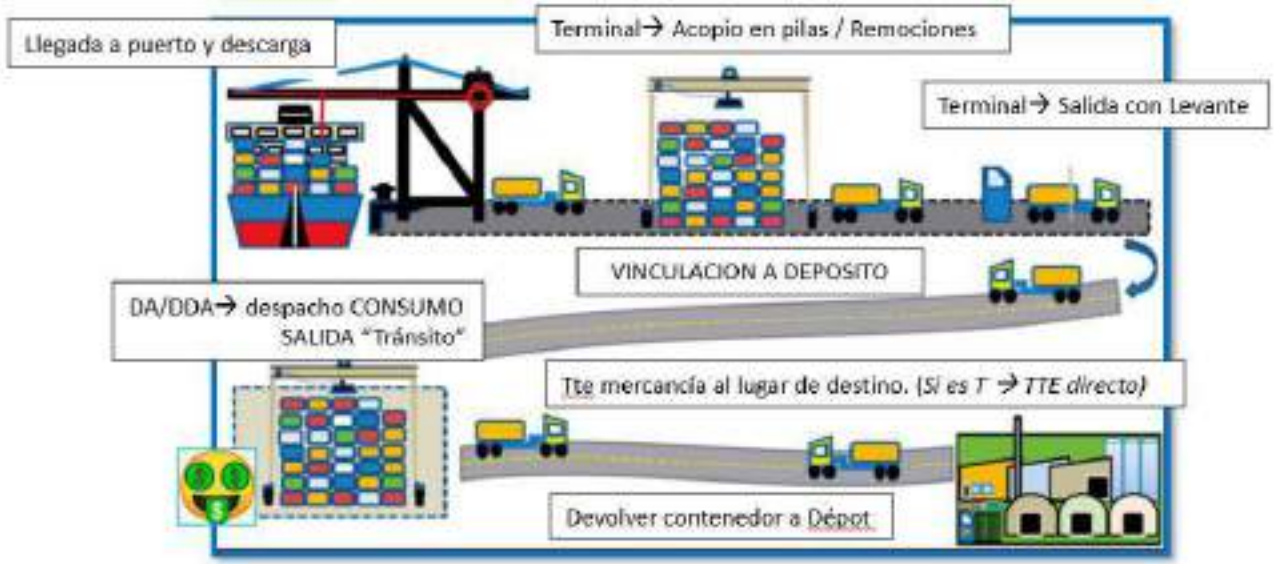
	ARANCEL	IVA	TIEMPO
DA	NO	NO	ILIMITADO
DDA	SI	NO	ILIMITADO
ADT	NO	NO	≤ 90 días

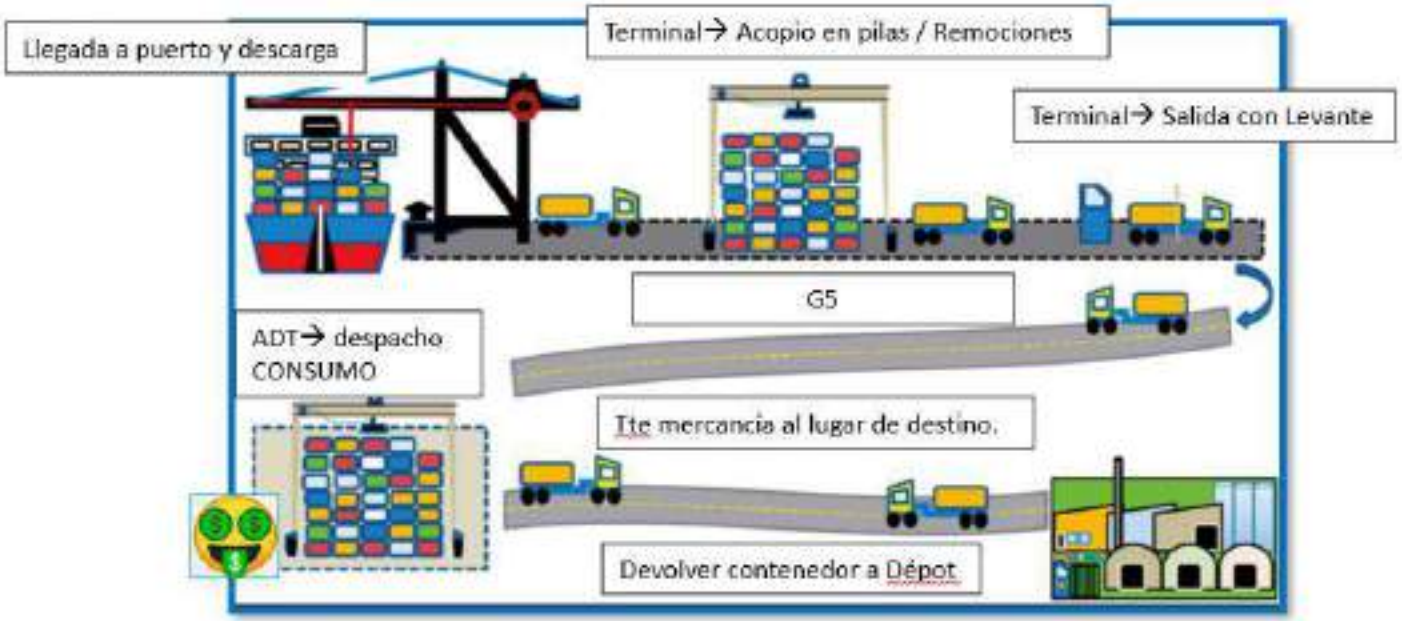
DESVIACIONES A COMUNICAR

- Cuando la mercancía llegue en vehículos precintados deberá chequearse el número del contenedor, precinto, así como la integridad del medio de transporte y mercancía. En el caso de detectarse alguna incidencia sería comunicado de forma inmediata (tomando fotografía del estado del precinto).
- En caso de recibirse cajas rotas, chafadas o deterioradas NO deberá notificarse a la aduana, pero sí valorar si debe registrarse una incidencia de Calidad.
- Si en el momento de la recepción de la mercancía se aprecia algún bulto abierto/manipulado o se aprecian faltas/sobras en alguna caja deberá comunicarse inmediatamente a la Aduana.
- Cualquier falta o sobra de bultos en una descarga de mercancía vinculada a almacenes aduaneros deberá ser comunicada de inmediato Ante cualquier F/S es conveniente proceder a recontar la mercancía antes de informar. Una vez confirmada la F/S, el responsable del depósito lo comunicará para modificar la sumaria o documentos de vinculación de que se trate.
- Otros ejemplos: intrusiones, incumplimientos en BP, daños en instalaciones….

¿Qué depósito utilizaría para…?

- Una gran empresa extranjera que quiere contar con un stock en España para estar más cerca de sus clientes, mejorando de esta manera su servicio.
- Un importador necesita descargar la mercancía en un depósito para paletizar, clasificar, control de calidad, etc. Para posteriormente vender esa mercancía a varios clientes españoles.
- Un importador necesita re etiquetar una mercancía antes de llevarla a su destino final.
- Un importador, cuya mercancía viene agrupada en un contenedor, necesita sus productos de manera urgente.
- Un importador precisa almacenar en depósito una gran cantidad de cacao por tiempo indefinido.
- Un fabricante quiere vender, beneficiándose del uso de un área exenta, su producto a un mayorista.


Llegada a puerto y descarga
Terminal→ Acopio en pilas / Remociones
Terminal→ Salida con Levante
VINCULACION A DEPOSITO
DA/DDA→ despacho CONSUMO
SALIDA "Tránsito"
Tte mercancía al lugar de destino. (Si es T → TTE directo)
Devolver contenedor a Dépot


Llegada a puerto y descarga
Terminal→ Acopio en pilas / Remociones
Terminal→ Salida con Levante
G5
ADT→ despacho
CONSUMO
Tte mercancía al lugar de destino.
Devolver contenedor a Dépot

DESPACHO A CONSUMO
DESPACHO A LIBRE PRACTICA

mercancías importadas en un país de la UE que solo satisfacen los derechos de importación, es decir, pueden circular por todo el ámbito comunitario para dirigirse al destino acordado y no podrán ser consumidos hasta llegar al país destino

Ejemplo:

- La empresa Grupo Dual sita en Alicante ha importado por la aduana 4611 juguetes a LP, que se van a vender a su cliente JuegaYa sita en Portugal. Según consta en el CMR, habiéndole comunicado su NIF-IVA Portugués.

En Valencia se ha despachado a LP (DUA régimen 42)
Exento de IVA.
Sólo paga los derechos arancelarios correspondientes.
En Portugal pagaría el IVA portugués.

Ejemplo:

- La empresa DualGroup establecida en Francia quiere importar un contenedor de zapatos por la aduana de Valencia con destino a su cliente ShoeSport sita en Alemania que dispone de NIF-IVA alemán.
- La empresa DualGroup dispone de EORI y NIF-IVA francés pero no tiene NIF-IVA español.

¿Puede efectuar el despacho de dichas mercancías por Valencia?

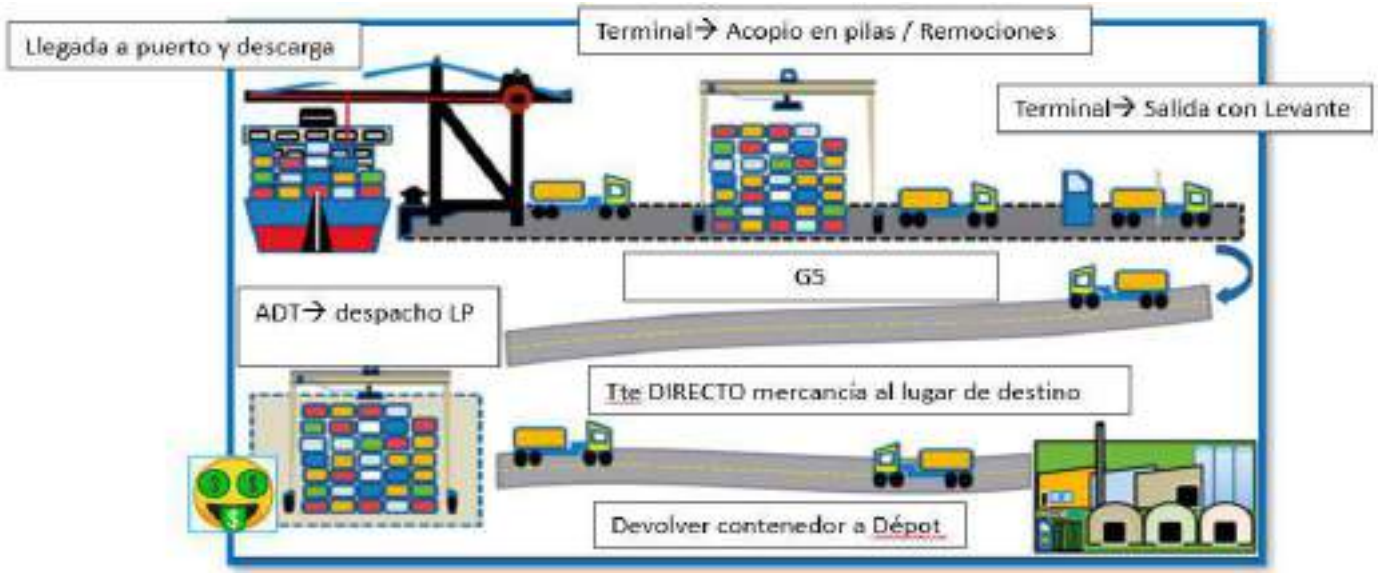
Si puede, realizará un despacho a LP (régimen 42). DualGroup sólo pagaría aranceles en Valencia y el IVA se pagaría en Alemania.
Necesitará la asignación de un NIF-IVA de oficio ESPAÑOL asociado a su EORI Frances ante la aduana de Valencia.

Ejemplo:

- La empresa DUAL establecida en Castellón efectuó por la aduana de Valencia el despacho a LP de un cargamento de baldosas con destino al centro distribución de pavimentos de su cliente PISAME situada en Alemania, por problemas con la logística el camión que tenía que recoger las mercancías no se presentó hasta una semana más tarde en los almacenes en los que estaba almacenada.

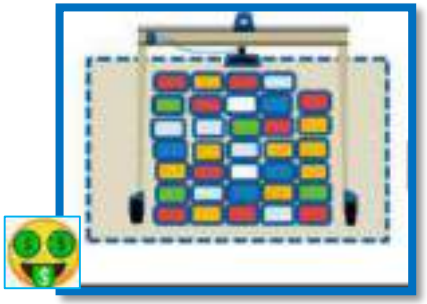
¿ Cuáles pueden ser las consecuencias de esta mala programación en la logística?

La administración efectuará la liquidación correspondiente, ya que las mercancías no se han expedido INMEDIATAMENTE a Alemania, por lo que no procede la exención del IVA a la importación.


Llegada a puerto y descarga
Terminal→ Acopio en pilas / Remociones
Terminal→ Salida con Levante
GS
ADT→ despacho LP
Tte DIRECTO mercancía al lugar de destino
Devolver contenedor a Dépot

GESTION PLATAFORMAS INTERMODALES

- Una buena gestión del stock (multicliente) es directamente proporcional entre 30%-50% del beneficio → SGA
- En un recinto aduanero es imprescindible el control absoluto sobre las mercancías almacenadas, y por ende sus ubicaciones y etiquetaje.
- Una buena gestión del stock es necesaria para el control de la Garantía en un Depósito.
- El IR (Importe de Referencia) → control exhaustivo de la Garantía



DA/DDA/ADT

El almacenamiento es fundamental en la logística, ya que cada vez que se presenta una diferencia en los ritmos de aprovisionamiento y de la producción se recurre a él. También resulta igualmente esencial en la distribución sobre todo en:

- Desequilibrio entre fabricación y consumo.
- Cuando las áreas de consumo están distanciadas de la producción.

Es importante valorar la dimensión total de espacio ocupado por los márgenes de posiciones planificadas.

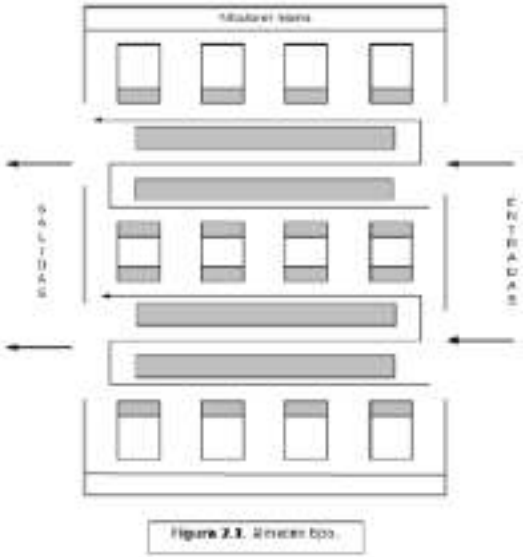
Las peculiaridades del producto y diseño del almacén podrán modificar las obligaciones de espacio fundamentalmente respecto a la altura de las pilas o silos, el tamaño de los huecos entre las pilas, la existencia de dificultades provocadas por la particular naturaleza de las mercancías (productos sanitarios, mercancías peligrosas, productos químicos,…), o exigencias del cliente.

Se pueden utilizar desde estanterías, hasta almacenes móviles de alta densidad, eligiéndose la solución óptima en cada caso.

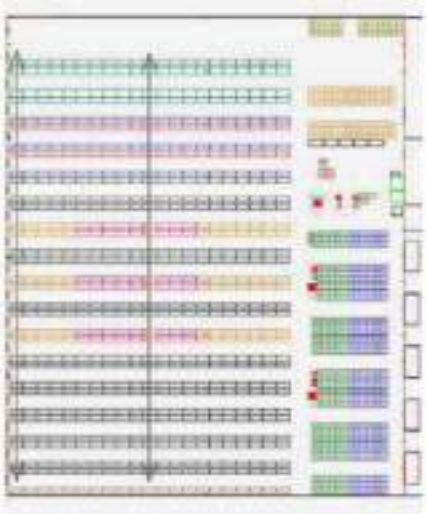
En caso de altos volúmenes de carga estable, el apilamiento en bloque en el suelo resulta el método más rentable, pero limitaría el acceso a la carga, la lectura de etiquetas y ubicaciones, así como la posible deformación de la carga.

El apilamiento en bloque en estanterías se usará en lugares en los que el alquiler es alto para lograr una mayor rentabilidad. Se han convertido en la solución más utilizada.

LX689D333GC
38025279343
100
B25
DEPOSITO



LAYOUT: El conocimiento de las magnitudes, en volumen y reiteración de movimientos entre las
mercancías que entran y las que salen.
Predecir las exigencias futuras.
Conseguir la máxima seguridad para la utilización y mantenimiento de los materiales.
Prever un acceso sencillo para la entrada y salida de las mercancías del depósito.



Desubicar mercancía en SGA

Desplazar mercancía a zona de preparación

Picking

Embalar / Etiquetar / Retractilar

Desplazar zona de expedición

Agrupar por pedidos de carga

PLATAFORMAS INTERMODALES

plan de acción en terminales logísticas

identificar necesidades en terminales para convertirse en **nodos intermodales** en los principales corredores

desarrollar procedimientos para coordinar la **gestión** de la red y las terminales estratégicas, **normas armonizadas**, información continua.

definir una **red** de terminales estratégicas y **coherentes** a nivel nacional

planificar y promover el desarrollo de terminales **estratégicas** (en infraestructuras con servicios con valor añadido)

EJERCICIO PRACTICO

AZULEJOS GARCIA SL, es una empresa familiar originaria de Onda (Castellón), con gran expansión entre los años 2001 y 2004, cuando amplía sus negocios a estudios de decoración, más concretamente, se orienta a la decoración / rehabilitación y redistribución de baños y cocinas. Importando todo lo necesario para ello.

Las principales tiendas se ubican en ciudades como Madrid, Barcelona, Sevilla y Valencia.

La fábrica de Onda se encuentra con personal mínimo para embalaje, distribución, pedidos... Las campas de la fábrica se encuentran prácticamente vacías.

Con la séptima generación de la familia García se decide darle un nuevo empujón, tomando las riendas de la gestión y apostando por una nueva técnica de corte por agua en materiales pesados y de gran calidad; orientados éstos al revestimiento de muy alta gama.

El revestimiento resultante debe ser transportado y almacenado con la mayor delicadeza.
A nuestras instalaciones (las de revestimiento porcelánico en Castellón, las de corte debes indicar dónde te conviene ubicarlas) llega la materia prima a falta de embalar y/o cortar.
Su destino final será tanto Europa, Rusia y los países árabes.

Mármol tratado al corte listo para vender

Lavabo de porcelana

Muebles de madera y mimbre

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

FUNDACIÓN VALENCIAPORT

MORE INFORMATION

Fundación Valenciaport
www.fundacion.Valenciaport.com
Phone: (+34) 96 393 9400
Email: info@fundacion.valenciaport.com

Escola Europea
Intermodal Transport
ESCOLAEUROPEA.EU

Chamber of Commerce Industry and Agriculture
Marseille Fos
Le port euroméditerranéen
MED ports ASSOCIATION
Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale
AQABA Development Corporation
شركة تطوير العقبة
Port de Barcelona
Consell Valencià de la Joventut
FUNDACIÓN VALENCIAPORT
ميناء دمياط
DAMIETTA PORT AUTHORITY
OMMP
Office de la Marine Marchande et des Ports

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

YEP MED COURSE

INTRODUCTION TO INTERNATIONAL TRADE OPERATIONS

5th-12th November 2021
Valencia, Spain

CUSTOMS, BARRIERS:
Homologations.

FLUJO LOGISTICO

EXPORT →

Orden de compra → Producción y Preparación → Entrega TEU vacío Posicionamiento (INCOTERM) → Carga → Tte puerto salida

PARA ADUANEROS

Despacho Export

- AUT.DESP
- EORI
- DOC
(fra,pac,certificado)

BILL OF LADING → Envío Doc → Declaración Sumaria PREDUA

AIRWAYBILL

IMPORT →

Representante Aduanas → **Despacho Import** →

- AUT.DESP
- EORI
- DOC
(fra,pac,certificado)

PARA ADUANEROS

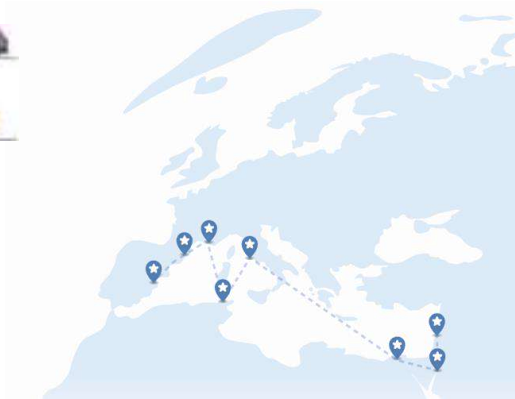
- (fra,pac,BL,certificados)

CONTROL ADUANAS

→ C5+ albarán tte

→DUA

- Mercancía comunitaria/terceros (DVD,T)
- levante



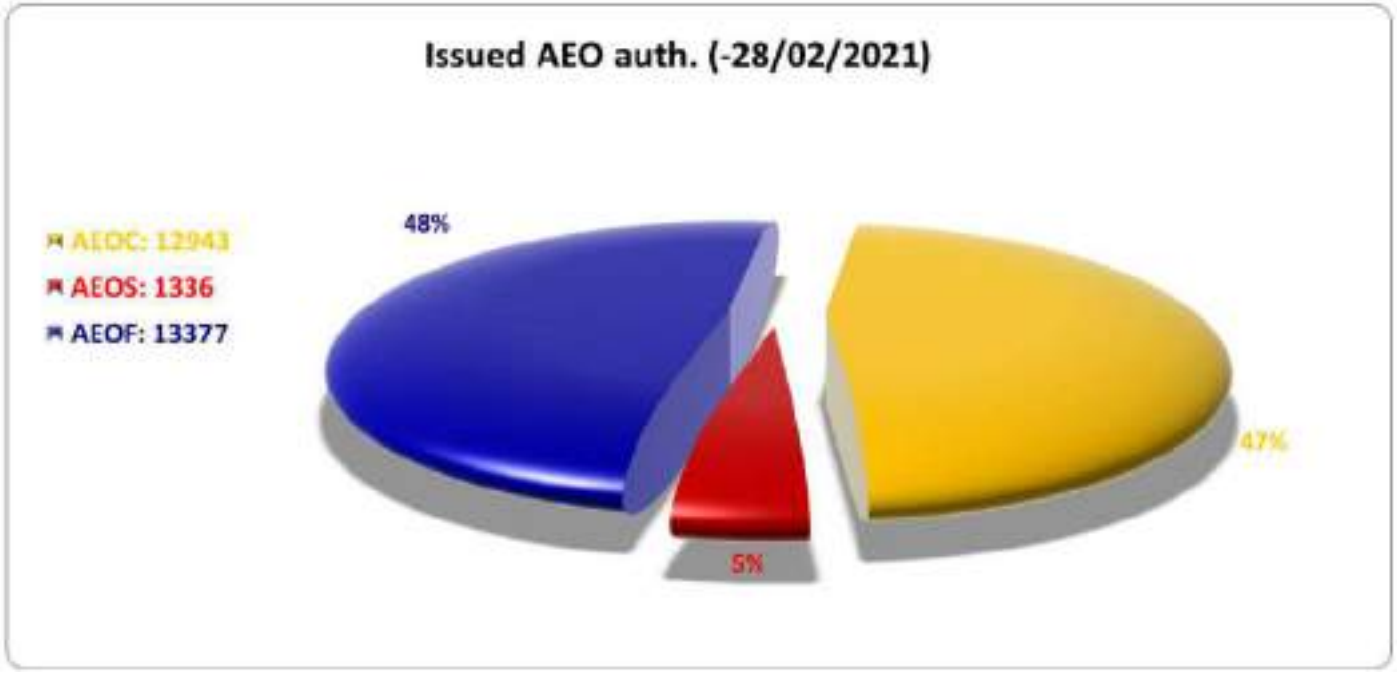
OPERADOR ECONOMICO AUTORIZADO

Marca de calidad reconocida internacionalmente que acredita que el papel de la empresa en la cadena de suministro internacional es más seguro y que sus controles y procedimientos se ajustan a la normativa aduanera.

Operador seguro y fiable.

Tipos:

- Operador económico de Simplificaciones.
- Operador económico de Seguridad.
- Operador económico de Simplificaciones y Seguridad.


Issued AEO auth. (-28/02/2021)
AEOC: 12943
AEOS: 1336
AEOF: 13377
48%
47%
5%

Issued AEO Auth. per year
6.000
4.000
2.000
0
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015
2016
2017
2018
2019
2020
2021

VENTAJAS ECONOMICAS EN GARANTIAS
REGÍMENES ADUANEROS SIMPLIFICA-DOS
MENOS CONTROLES (FISICOS/DOCU - MENTALES)
PRIORIDAD EN LOS CONTROLES
REALIZAR CONTROLES FUERA DEL RECINTO DE LA ADUANA
DECLARACIONES SUMARIAS DE E/S CON DATOS REDUCIDOS
NOTIFICACION PREVIA SOBRE EL RECONOCIMIETO FISICO

FÍSICA
INSTALACIONES
MERCANCÍAS

INFORMACIÓN

FINANCIERA
(SOLVENCIA)

SOCIOS COMERCIALES
(PROVEEDORES CLIENTES)

CONTROL DOCUMENTADO

+ VOLUMEN

- TIEMPO

=

MEJOR SERVICIO AL CLIENTE

=

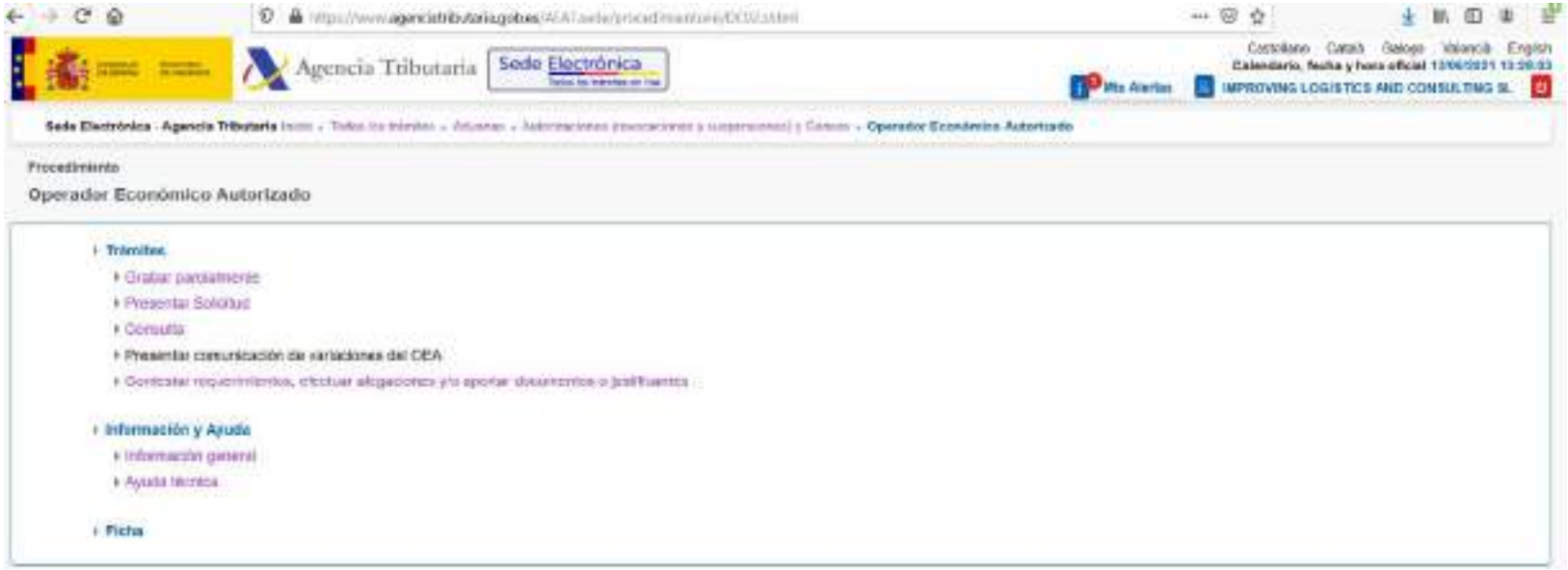
BENEFICIO

REINGENIERIA

REINGENIERIA

Si la empresa es incapaz de competir en buenas condiciones, si se han realizado todos los recortes en gastos posibles, si se tienen problemas de productividad y desarrollo, el siguiente paso es la reingeniería. Hay que romper las reglas, partir de cero para cualquier diseño creando reglas nuevas, mucho más acordes con el resultado que se pretende.

La reingeniería se orienta al proceso diseñando una nueva metodología, lo cual requiere una dosis considerable de creatividad e ideas revolucionarias. Al ser una forma de cambio organizativo, va a implicar una modificación dramática de muchas estructuras y sistemas. Para gestionar con éxito todos estos frentes deberán ser tenidos en cuenta algunos aspectos tales como cuantificar la magnitud del cambio y su nivel de incertidumbre, los comportamientos individuales y la duración del proceso.


Agencia Tributaria
Sede Electrónica
Castellano Català Galego Valencià English
Mis Alertas
IMPROVING LOGISTICS AND CONSULTING SL
Sede Electrónica - Agencia Tributaria
Operador Económico Autorizado
Procedimiento
Operador Económico Autorizado
Trámites
Información y Ayuda
Ficha

DOCUMENTACION:

- CUESTIONARIO
- Certificado de Penales
- Organigrama estructural
- Procedimiento de Bienvenida
    - Política de empresa
    - Contratación del personal
    - Formación
- Procedimiento Dpto Administración
- Procedimiento Dpto TI
- Procedimiento Dpto Operaciones
    - Dpto Importación
    - Dpto Exportación
    - Dpto Canarias
    - Según divisiones
- Procedimiento Dpto Aduanas

- Procedimiento Transporte
  - Propio
  - Subcontratado
  - Contenedor/trailer
- Procedimiento Depósitos
  - Depósito de Aduanas, DDA
  - Depósito Temporal , LAME
- Procedimiento Control Interno
  - Análisis de riesgos y amenazas
  - Plan de auditorías
- Procedimiento Registro de Incidencias
- Procedimiento Socios Comerciales → Declaración de Seguridad
- Plan de auditorías
- Procedimiento de Seguridad

- Certificado de penales
- Auditorías realizadas
- **Cuestionario →**
  https://www.agenciatributaria.es/AEAT.internet/Inicio/Ayuda/Modelos__Procedimientos_y_Servicios/Ayuda_P_DC02___Operador_Economico_Autorizado/Informacion_general/Modelos/Cuestionario_de_Autoevaluacion_OEA_CAU/Cuestionario_de_Autoevaluacion_OEA_CAU.shtml

Qué se debe controlar

AUDITORIA

- Comprobando que tiene por escrito los procedimientos de funcionamiento .
- Verificando que esos procedimientos están de acuerdo a la normativa aduanera.
- Verificando que estos procedimientos se están aplicando y son los adecuados para su actividad.
- Procedimiento/s de detección y registro de incidencias e irregularidades.
- Formación de los empleados para que tengan la capacidad de poder detectar las incidencias e irregularidades.
- Un correcto flujo de información entre empleados y la toma de decisiones.
- El solicitante no tiene que tener infracciones graves o reiteradas de la legislación aduanera y de la normativa fiscal, en particular que no haya habido condena alguna por un delito grave en relación con la actividad económica del solicitante.

Las autoridades aduaneras realizan revisiones para comprobar el cumplimiento de los procedimientos establecidos. El detectar que estos procedimientos aprobados para la concesión del OEA no se cumplen supone la revocación de la autorización y por lo tanto la perdida de la condición de operador de confianza.

PUNTO REVISION FISICA

Controles

Despacho Aduanas Export

REVISIÓN FISICA
REVISIÓN DOCUMENTAL
PREDUA EN ESPERA RESPUESTA PARA ADUANERO
CONTROL ADUANA OK

Ejemplo:

ANEXO

SOLICITUD DE ACTUACIONES PREVIAS AL DESPACHO

C-5

☐ Entrada en la Comunidad Europea
☐ Salida de la Comunidad Europea

CONTENEDOR:

TIPO Y Nº DE DOCUMENTO DE CARGO	TIPO ENVASAJE	BULTOS	MARCAS Y NUMERACIÓN	DESCRIPCIÓN

REPRESENTANTE:

IMPORTADOR/EXPORTADOR:

CÓDIGO TARIC:	DESCRIPCIÓN MERCANCÍA:

Motivo de la solicitud:

- ☐ el reconocimiento previo
- ☐ la extracción de muestras:.....Cantidad: ____ Unidad de Medida: ____
- ☐ solicitar la intervención de otros organismos
- ☐ desglose de un bulto para despacho parcial
- ☐ Otro motivo(especificar):

..... a ..... de ..... de .....

EL INTERESADO

DESPACHO CENTRALIZADO

Entra en vigor con el CAU.

El Despacho centralizado permite a una persona presentar en la aduana del lugar donde esté establecida una declaración relativa a mercancías que se presenten en otra aduana distinta. La aduana del lugar de establecimiento será la competente para autorizar el levante de las mercancías y proceder a la recaudación de los derechos devengados.

Sólo se autorizará para operador económico autorizado de simplificaciones aduaneras.

Declaración simplificada: Permite presentar declaraciones de vinculación al régimen con menos datos que los exigidos para el régimen general.

ALMACEN DE DEPOSITO TEMPORAL

- DA→ El depósito aduanero (DA), es un tipo de área exenta que permite almacenar indefinidamente mercancías provenientes de fuera de la UE sin que se devengue ningún tipo de impuesto.

- DDA→ El Depósito Distinto del Aduanero o DDA es una herramienta muy útil para optimizar desde el punto de vista fiscal y financiero las operaciones de comercio exterior.

- ADT→ (≤ 25km). No hay manipulación. Ideal para grupajes.

Puede recibir tránsitos de mercancía no comunitaria. Tiempo límite de 90 días para darle destino aduanero.

	ARANCEL	IVA	TIEMPO
DA	NO	NO	ILIMITADO
DDA	SI	NO	ILIMITADO
ADT	NO	NO	≤ 90 días

DA

- Mercancía vinculada, tiempo de almacenamiento indefinido.
- Documento de entrada en el DA una declaración aduanera DVD (declaración de vinculación a deposito).
- Manipulaciones permitidas: Manipulaciones usuales art. 220 CAU ANEXO 71 – 03 RDCAU.
- Se permite la retirada temporal de la mercancía si es comunicada a las autoridades aduaneras.
- Previamente a la vinculación de la mercancía es necesario que esta lo autorice.

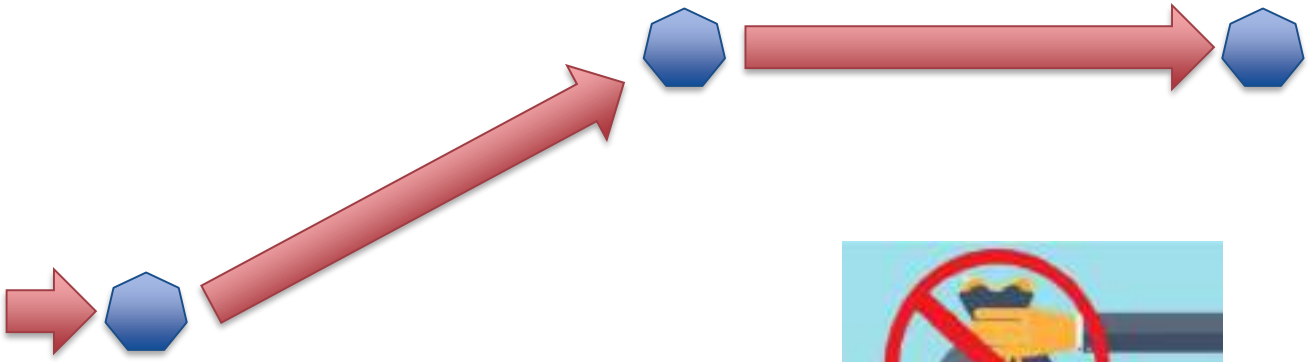
ADT

- Mercancía introducida, tiempo máximo de almacenamiento 90 días.
- Documento de introducción en deposito temporal es la declaración de deposito temporal (en el caso de un almacén no situado en recinto portuario), el proceso es mercancía en transito T1, ultimación del transito por ser receptor de tránsitos (autorización aduanera) en la recepción se genera una declaración de deposito temporal que permite su introducción.
- Manipulaciones permitidas: solo podrán ser objeto de manipulaciones destinadas a garantizar que se conserven inalteradas, sin modificar su presentación o sus características técnicas.
- No se permite la retirada temporal de la mercancía.
- Previamente a la introducción de la mercancía no es necesaria autorización de establecimiento.

OBLIGACIONES

- Asegurar que las mercancías no se sustraigan a la vigilancia aduanera.
  - Para lo cual es muy importante el recuento de la mercancía a la llegada a las instalaciones. En caso de diferencias entre lo que consta en la declaración aduanera y el recuento, deberá comunicarse inmediatamente a las autoridades aduaneras, en caso contrario será responsable el almacén con las correspondiente liquidaciones y sanciones. (muy importante la unidad de vinculación).
  - Sistema de seguridad y vigilancia.
- Registros adecuados (programa informático que permita el control por parte de las autoridades aduaneras y el del titular de la administración)
  - En consecuencia los registros informáticos deben estar actualizados en todo momento, pudiendo ser objeto de sanción en caso de ser así.
  - Disponer de la documentación acreditativa de esos registros ya sea por archivo digital o tradicional (obligatorio el primero en caso de muchas operaciones).

IMPORTE DE REFERENCIA



RECEPTOR/EXPEDIDOR DE TRANSITOS

expedidor autorizado: La principal ventaja que se concede a estos operadores consiste en la posibilidad de realizar operaciones de tránsito sin presentar en la aduana de partida las mercancías, ni la declaración correspondiente a la vinculación de las mismas al régimen de tránsito.

El operador que pretenda obtener la autorización deberá contar con garantía global o dispensa de garantía y un volumen determinado de operaciones.

Destinatario autorizado: El destinatario autorizado es el operador al que se autoriza a no presentar las mercancías ante la aduana de destino, permitiendo la recepción de las mercancías en tránsito directamente en sus locales. Al igual que el expedidor autorizado, deberá contar con una garantía global o dispensa de garantía y un volumen mínimo de operaciones. Cuando las mercancías llegan a las instalaciones del destinatario autorizado, este remite un aviso de llegada por vía telemática a la aduana de control, que contesta asignando un circuito a las mercancías.

RECONOCIMIENTO MUTUO

RECONOCIMIENTO MUTUO (OEAS)

Es un mecanismo desarrollado por las Administraciones Aduaneras en el mundo, que permite que las validaciones y autorizaciones otorgadas a un Operador Económico Autorizado en el país, sean reconocidas por otros países.

- EE.UU.
- China
- Japón
- Suiza
- Noruega
- Reino Unido

INCIDENCIAS A EVITAR

- Salida parcial de mercancía y se carga un número de unidades distintas al que consta en el documento de salida. Comprobar la mercancía cargada con las unidades de los documentos de salida (posibles salidas parciales).
- El número de mercancía vinculada o introducida es distinto de la mercancía que consta en la declaración aduanera y no se comunica. Expediente de contrabando si existe mas mercancía o liquidación si existe menos, ambos se realizan al almacén. Forma de evitarlo comunicarlo inmediatamente a las autoridades aduaneras.
- Recepción de una mercancía que viene en tránsito vinculándose al DA o mercancía que viene vinculada o en tránsito y se incorpora al almacén general. Comprobación de los documentos transportista, aplicación de procedimientos que eviten esta situación.
- Retirada de mercancía del DA o ADT sin levante, comprobar CSV del levante.
- No coincide la mercancía que consta en los registros contables de la sociedad, con la mercancía que consta en el almacén ni con los registros que constan en las autoridades aduaneras. Controles de recuento y contraste con registros para detectar errores.

- No consta ubicada correctamente la mercancía según los registros contables. Un procedimiento de ubicación y cambios de ubicaciones de la mercancía.
- Almacenamiento de mercancía sujeta a controles farmacéuticos o sanitarios, sin tener la autorización debida por parte de las autoridades aduaneras. Un procedimiento que permita detectar si la mercancía esta sujeta a estos controles.
- Almacenar mercancía cuando no dispone de garantía suficiente. Un procedimiento que permita detectar antes de aceptar el almacenamiento de mercancía, si la misma permite su almacenamiento.
- Manipulación de la mercancía fuera de lo establecido legalmente o manipulación permitida sin registrar en los registros contables.
- Falta de identificación de la mercancía almacenada que esta en DA o ADT. Procedimiento de identificación de la misma en el almacén (etiquetado).
- INFRAVALORES (no existe control sobre socios comerciales)
- Control de incidencias

PERDIDA DE BENEFICIOS Y NEGOCIO

EJERCICIO PRACTICO

AZULEJOS GARCIA SL, es una empresa familiar originaria de Onda (Castellón), con gran expansión entre los años 2001 y 2004, cuando amplía sus negocios a estudios de decoración, más concretamente, se orienta a la decoración / rehabilitación y redistribución de baños y cocinas. Importando todo lo necesario para ello.

Las principales tiendas se ubican en ciudades como Madrid, Barcelona, Sevilla y Valencia.

La fábrica de Onda se encuentra con personal mínimo para embalaje, distribución, pedidos... Las campas de la fábrica se encuentran prácticamente vacías.

Con la séptima generación de la familia García se decide darle un nuevo empujón, tomando las riendas de la gestión y apostando por una nueva técnica de corte por agua en materiales pesados y de gran calidad; orientados éstos al revestimiento de muy alta gama.

El revestimiento resultante debe ser transportado y almacenado con la mayor delicadeza.
A nuestras instalaciones (las de revestimiento porcelánico en Castellón, las de corte debes indicar dónde te conviene ubicarlas) llega la materia prima a falta de embalar y/o cortar.
Su destino final será tanto Europa, Rusia y los países árabes.

Mármol tratado al corte listo para vender

Lavabo de porcelana

Muebles de madera y mimbre

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

FUNDACIÓN VALENCIAPORT

MORE INFORMATION

Fundación Valenciaport
www.fundacion.Valenciaport.com
Phone: (+34) 96 393 9400
Email: info@fundacion.valenciaport.com

Escola Europea
Intermodal Transport
ESCOLAEUROPEA.EU

Chamber of Commerce Industry and Agriculture
Marseille Fos
Le port euroméditerranéen
MED ports ASSOCIATION
Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale
AQABA Development Corporation
شركة تطوير العقبة
Port de Barcelona
Consell Valencià de la Joventut
FUNDACIÓN VALENCIAPORT
ميناء دمياط
DAMIETTA PORT AUTHORITY
OMMP
Office de la Marine Marchande et des Ports

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

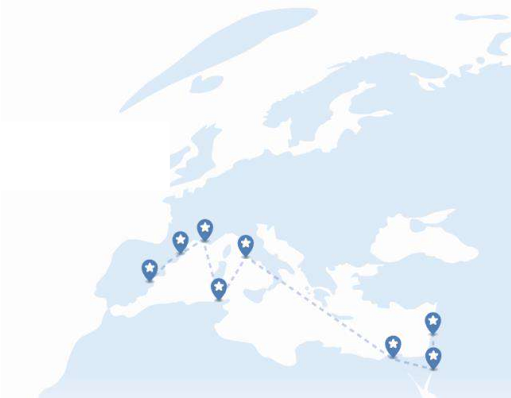
YEP MED COURSE

LOGISTICS SUPPLIERS: THE PORT COMMUNITY

5th-12th November 2021
Valencia, Spain

SABEMOS MUCHAS COSAS…

1. Principales actores de la Comunidad Portuaria
2. Principales documentos de comercio y transporte
3. Modos de transporte
4. Acuerdos de comercio, origen, aranceles, TARIC…

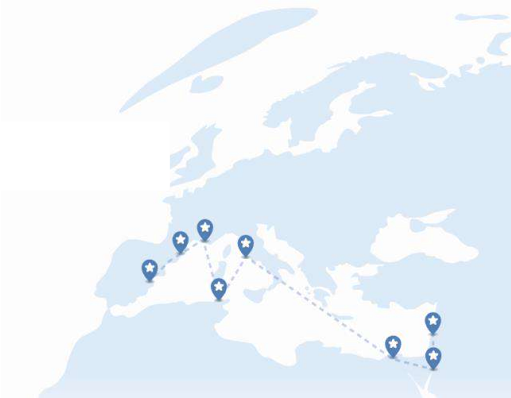


… PERO AÚN NOS QUEDAN MUCHAS COSAS POR APRENDER…

1. Herramientas de la Comunidad Portuaria

2. Cotizaciones

3. Incoterms



HERRAMIENTAS DE LA COMUNIDAD PORTUARIA

valenciaport PCS
PORT COMMUNITY SYSTEM

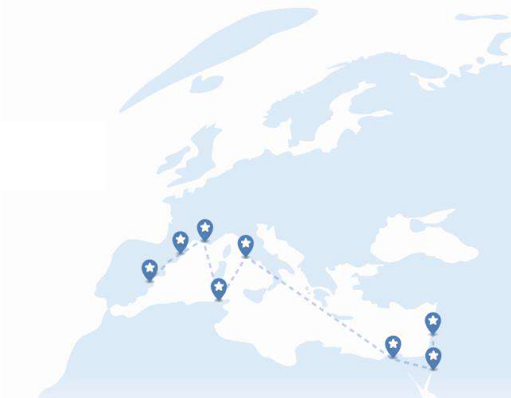
Marca de Garantía
Puerto de Valencia

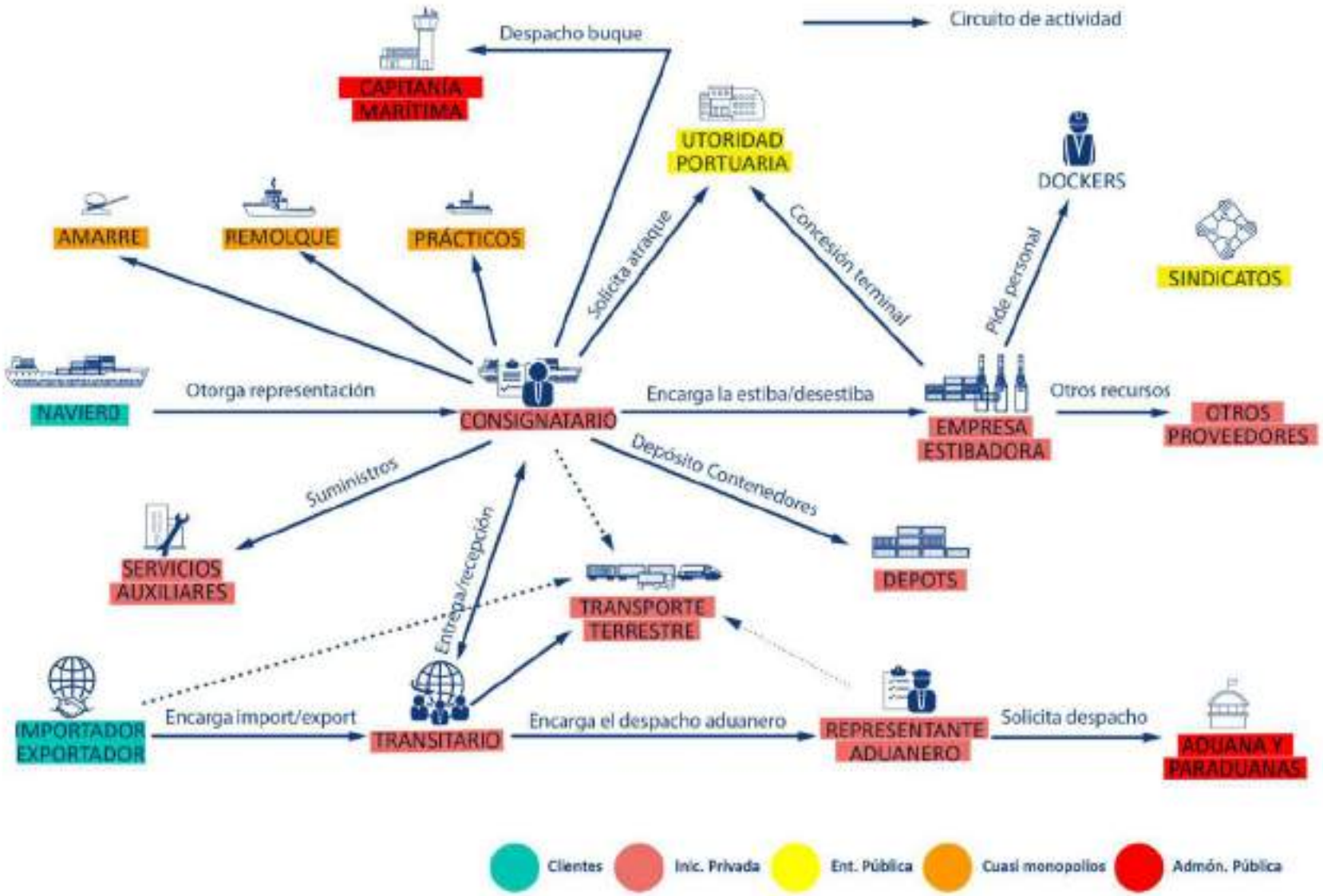
FUNDACIÓN VALENCIAPORT

ECOPORT

EMAS

Aportem
PUERTO SOLIDARIO VALENCIA




Circuito de actividad
Despacho buque
CAPITANÍA MARÍTIMA
UTORIDAD PORTUARIA
DOCKERS
AMARRE
REMOLQUE
PRÁCTICOS
Solicita atraque
Concesión terminal
Pide personal
SINDICATOS
NAVIERO
Otorga representación
CONSIGNATARIO
Encarga la estiba/desestiba
EMPRESA ESTIBADORA
Otros recursos
OTROS PROVEEDORES
Suministros
Depósito Contenedores
SERVICIOS AUXILIARES
Entrega/recepción
TRANSPORTE TERRESTRE
DEPOTS
IMPORTADOR EXPORTADOR
Encarga import/export
TRANSITARIO
Encarga el despacho aduanero
REPRESENTANTE ADUANERO
Solicita despacho
ADUANA Y PARADUANAS
Clientes
Inic. Privada
Ent. Pública
Cuasi monopolios
Admón. Pública

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

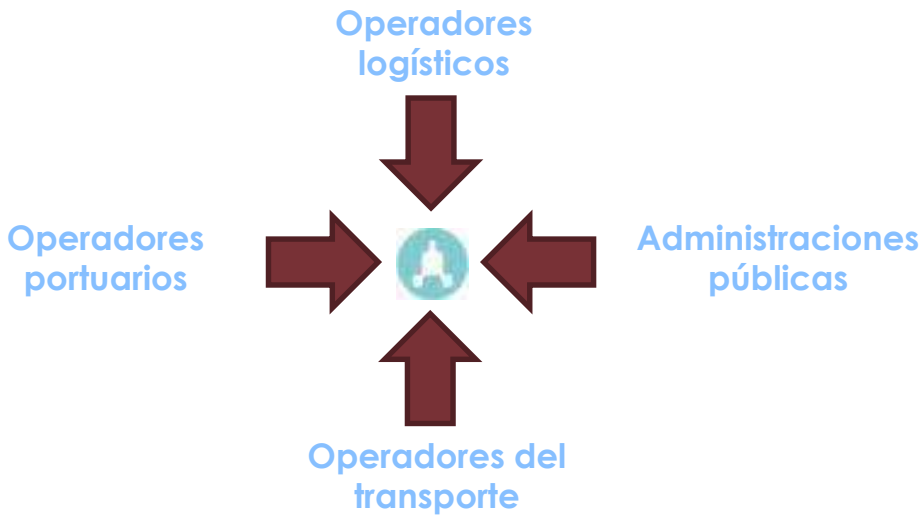
REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

Innovación tecnológica al servicio de la competitividad

valenciaportPCS
PORT COMMUNITY SYSTEM

ValenciaportPCS es el Port Community System (PCS) de Valenciaport. Pertenece a la **Autoridad Portuaria de Valencia** y es la plataforma neutral y abierta utilizada por las empresas de la comunidad Portuaria para el intercambio seguro de información administrativa, comercial y operacional.

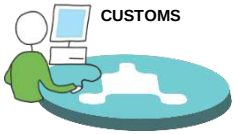


ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

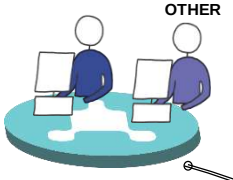
REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED



CUSTOMS

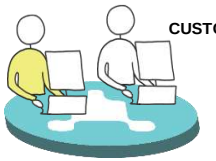
- Access to the Port Community
- Convenience - Utility
- Traceability
- Safety and Security



PORT AUTHORITY

OTHER PUBLIC AUTHORITIES

EXPORTER
IMPORTER



FREIGHT FORWARDER

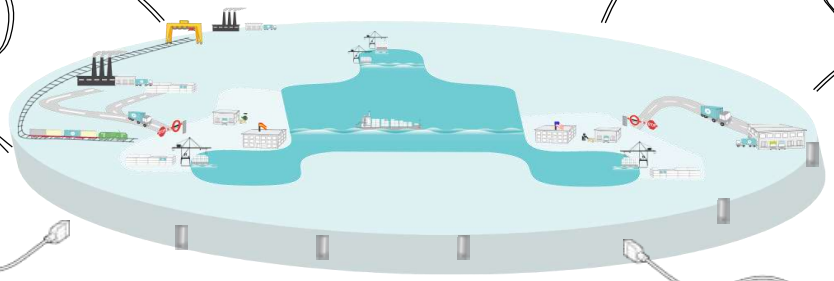
CUSTOMS AGENT

- Planification
- Execution
- Visibility
- Traceability
- Customer Service

SHIPPING AGENT

CARRIER

- Accessibility (Plug and Play)
- Customer Service



TRUCK COMPANY

RAIL COMPANIES

- Planning
- Accessibility
- Cost Savings

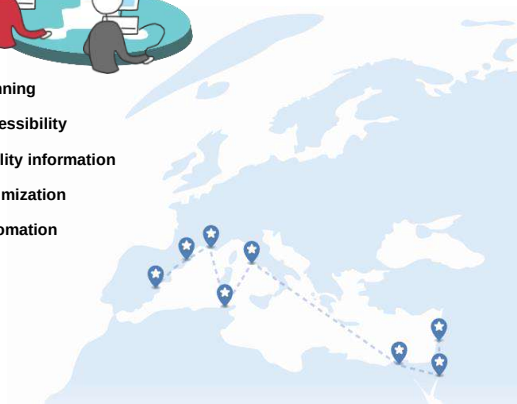
Generic (For all users of ValenciaportPCS)

- Streamlined Operations: Port, Logistics, Transit
- HUB / One Stop Point
- Paperless Port
- Barrierless Port
- Guaranteed Service and Support
- Reliability
- Crossed and complete information

CONTAINER DEPOT

CONTAINER TERMINAL

- Planning
- Accessibility
- Quality information
- Optimization
- Automation



ValenciaportPCS en 2018

Empresas trabajando en ValenciaportPCS	+1.000

Agentes Marítimos	85
Transitarios	396
Cargadores	48
Transportistas (incluye FFCC)	450
Terminales	39
Depósitos	49
Administraciones públicas	8
Operadores ferroviarios	13

Nuestras cifras

Transacciones de información	+65M	mensajes
Operaciones marítimas (carga/descarga)	5.092.338	TEUs
Operaciones terrestres (entrega /retirada)	2.019.672	movimientos de contenedor
Notificaciones MMPP	194.987	Declaraciones MMPP
Solicitudes de Escala	10.681	autorizaciones

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

valenciaport PCS
PORT COMMUNITY SYSTEM

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

valenciaport PCS
PORT COMMUNITY SYSTEM

Reservas de Carga

Permite a las empresas transitarias y a los cargadores solicitar a las navieras una reserva de espacio para los contenedores que van a embarcar y recibir las correspondientes confirmaciones.

Instrucciones de embarque

Permite a las empresas transitarias realizar, de forma automática, los trámites documentales para la declaración de la mercancía y la generación del conocimiento de embarque (Bill of lading o BL) con las principales navieras del mundo.

Salidas y llegadas

Ofrece información con las salidas y llegadas desde y hacia los puertos de Valenciaport. A través del Servicio de Consulta de Escalas se proporciona información de las escalas de buque previstas y en operación.

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

valenciaport PCS
PORT COMMUNITY SYSTEM

Escalas

Permite la tramitación, ante la Autoridad Portuaria de Valencia y Capitanía Marítima, de las solicitudes de autorización de escala y atraque de los buques.

El servicio permite gestionar:

- La notificación del buque, con la ficha técnica del mismo
- La solicitud de atraque
- Notificación de pasajeros y tripulantes
- Notificación de Residuos

Mercancías peligrosas

Permite la tramitación por parte de los agentes marítimos ante la Autoridad Portuaria de Valencia, de las solicitudes de autorización para la carga, descarga y tránsito de mercancías consideradas como peligrosas en el ámbito de los puertos gestionados por la APV, así como la realización de las correspondientes notificaciones sobre aquellas mercancías peligrosas que permanecen en el buque durante su estancia en los puertos de la APV.

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

valenciaport PCS
PORT COMMUNITY SYSTEM

Manifiestos aduanas

Permite a los agentes marítimos enviar los manifiestos y declaraciones sumarias a la Autoridad Portuaria y la Aduana, así como sus correcciones siguiendo el procedimiento establecido.

Instrucciones a terminales

Permite a los agentes marítimos realizar el envío de listas de carga y descarga de buques hacia las terminales de contenedores, así como obtener de las terminales la correspondiente confirmación de la carga y descarga de los contenedores que figuran en las citadas listas.

Información aduanera

A través de su conexión con el servicio de trazabilidad de la Agencia Tributaria, ValenciaportPCS facilita la información necesaria a los agentes sobre el despacho de contenedores y partidas declaradas en los manifiestos de carga realizados por la autoridad aduanera.

ValenciaportPCS **cruza los datos** de la Autorizaciones de Entrada y Salida con el resto de servicios para ofrecer información enriquecida de utilidad para los usuarios del portal

LEVANTE SIN PAPELES DE IMPORTACIÓN

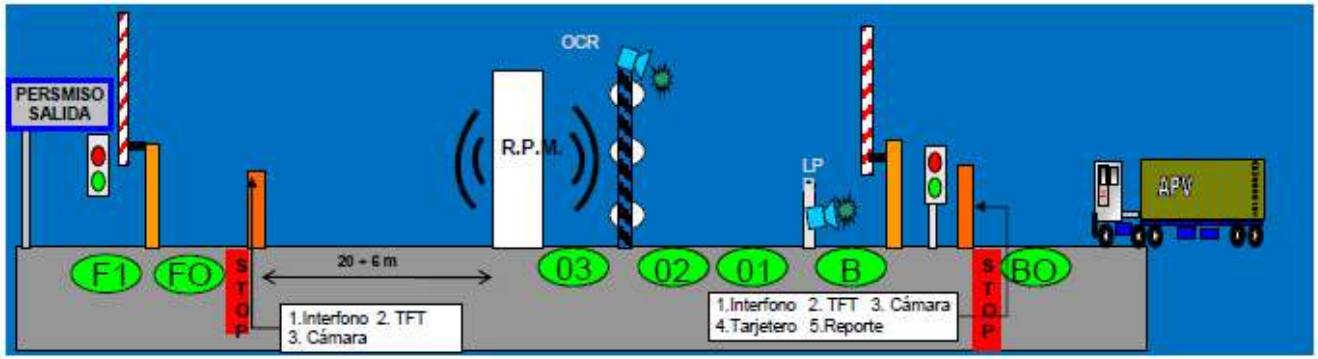
LEVANTE SIN PAPELES DE EXPORTACIÓN

El **resguardo fiscal** tiene la obligación de efectuar **controles aduaneros** sobre todas las mercancías transportadas que abandonan el recinto aduanero del puerto por vía **terrestre y marítima**. En particular, es responsabilidad del resguardo fiscal que todas las mercancías no abandonen las instalaciones del recinto aduanero del puerto **sin la pertinente autorización aduanera**.

LEVANTE AUTOMATIZADO

MEGAPORT

IDENTIFICACIÓN VEHÍCULO Y CONTENEDOR

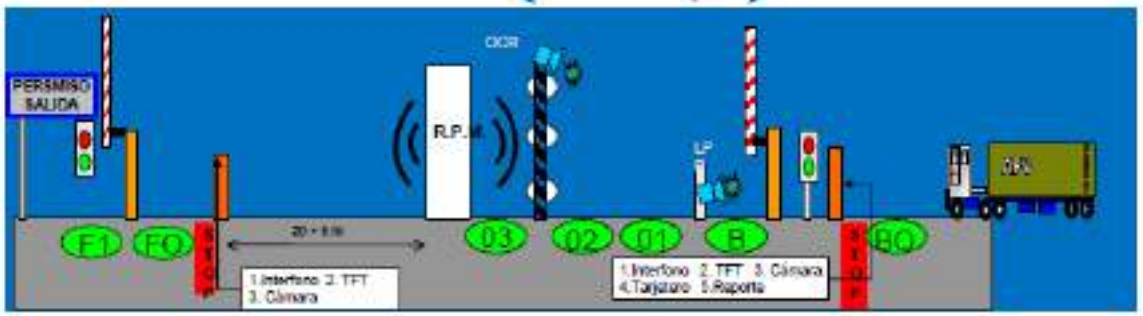


IDENTIFICACIÓN VEHÍCULO Y CONTENEDOR

Lectura de Matricula del vehiculo

Lectura de Matrícula del contenedor

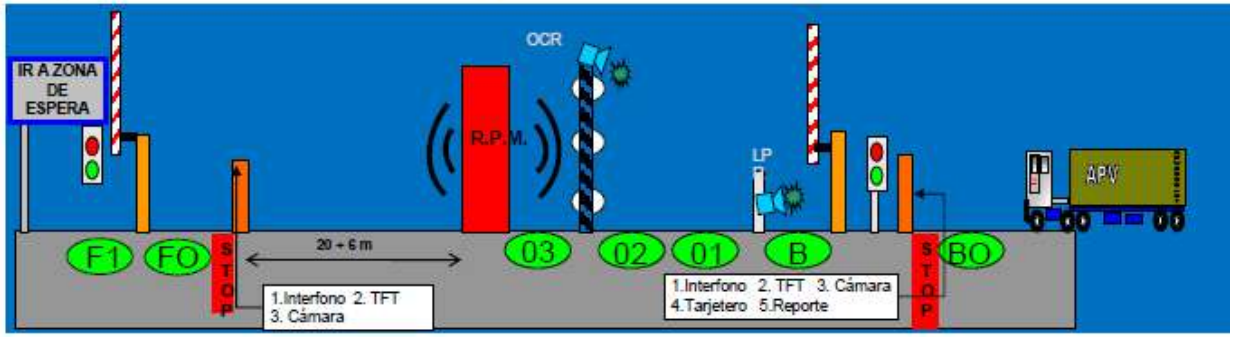
La 1º barrera controla la lectura correcta de la matricula del camión. Una vez recibida la información realiza la apertura y con el sensor de espira detecta el paso del camión, cerrando de nuevo la barrera para la siguiente lectura.



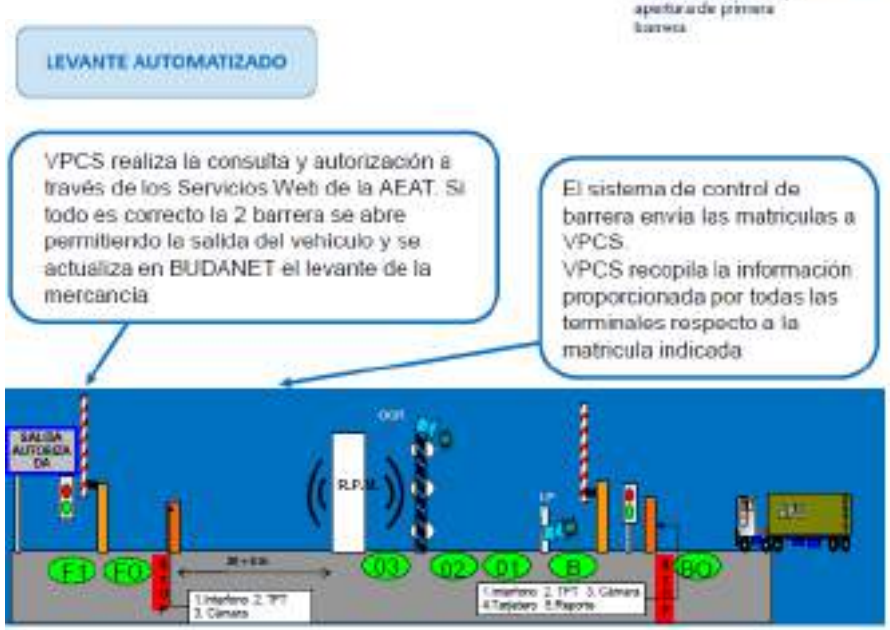
MEGAPORT

No se autoriza salida.
Forzado de salida.
Envío a zona de espera

Sistema de detección de radiación (RPM) y alarmas MEGAPORT (CAS)



Envío de información de matrícula (camión + contenedor)
Apertura de 2 barrera si todo es correcto
1
Sistema de control de barrera
2
valenciaport PCS
4
Lectura de matrícula y apertura de primera barrera
Servicios Web
3
Consulta y actualización a través de Servicios Web la disponibilidad del levante
BUDANET


LEVANTE AUTOMATIZADO
VPCS realiza la consulta y autorización a través de los Servicios Web de la AEAT. Si todo es correcto la 2 barrera se abre permitiendo la salida del vehículo y se actualiza en BUDANET el levante de la mercancía
El sistema de control de barrera envía las matrículas a VPCS.
VPCS recopila la información proporcionada por todas las terminales respecto a la matrícula indicada
SALIDA AUTORIZADA
R.P.M.
F1
F0
03
02
01
B
B0

1. Inicialmente se encuentra la barrera de entrada bloqueada En el momento en el que un vehículo se dispone a entrar en el carril, se activa la correspondiente espira y se inicia el **sistema de reconocimiento identifica la matrícula del vehículo (LPR).**

2. Si la lectura LPR es correcta, se desbloquea la barrera de entrada y se abre. En el caso contrario, un operario de la Guardia Civil (Resguardo Fiscal) recibe un mensaje en el panel del operador ubicado en la caseta de línea e introduce la matrícula de vehículo manualmente para actualizar el dato en el PLC (necesario para realizar posteriormente la consulta a la Aduana).

3. Una vez abierta la primera barrera, el sensor de espira detecta el paso del vehículo, cerrando de nuevo la barrera para la siguiente lectura. El sistema de reconocimiento identifica la **matricula del contenedor (OCR).** En el caso que no existiera una lectura correcta de OCR, al igual que con el LPR, se le indicaría al Resguardo Fiscal que introdujera la matrícula correcta.

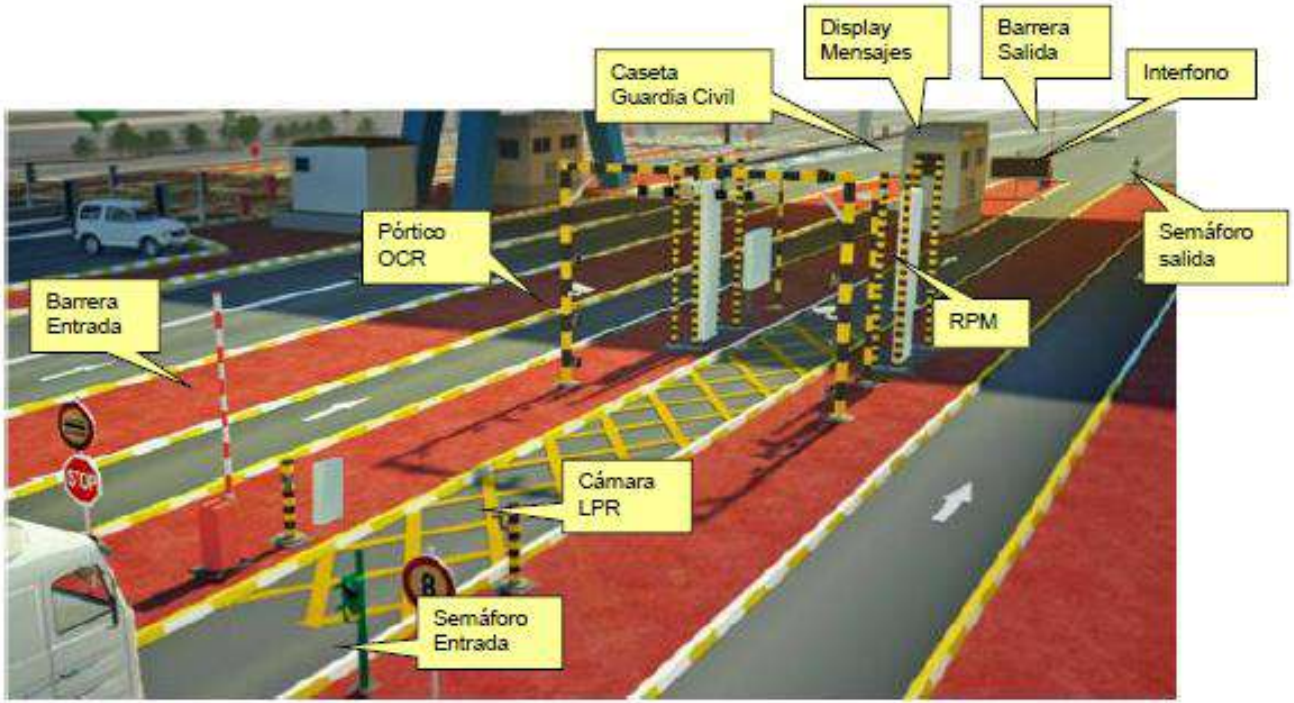
4. Tras el proceso de identificación del vehículo, se inicia un proceso de **detección de radiación (RPM)**, MEGAPORT, para determinar si el contenedor tiene alarma por radiación o no. Si hay alarma por parte del proceso RPM se activa la baliza sonora y luminosa para indicar al conductor del vehículo y al operario de la Guardia Civil la existencia de dicha alarma y se muestra un mensaje en el display de conductor “zona espera”.

5. Si no hay alarma RPM se inicia el **proceso LSP** indicando los datos de identificación del vehículo y del contenedor al sistema **ValenciaportPCS**, procediéndose a **consultar el estado aduanero del contenedor, a través de los Servicios Web de la AEAT**. En el caso de que se transporten dos contenedores en un único vehículo, ValenciaportPCS realiza un procedimiento para efectuar la consulta de los dos contenedores y si es correcta la autorización realizar la actualización de salida.

6. Si todo es correcto y el contenedor tiene autorización aduanera de salida, se muestra un mensaje de "EXIT" y se desbloquea la barrera de salida

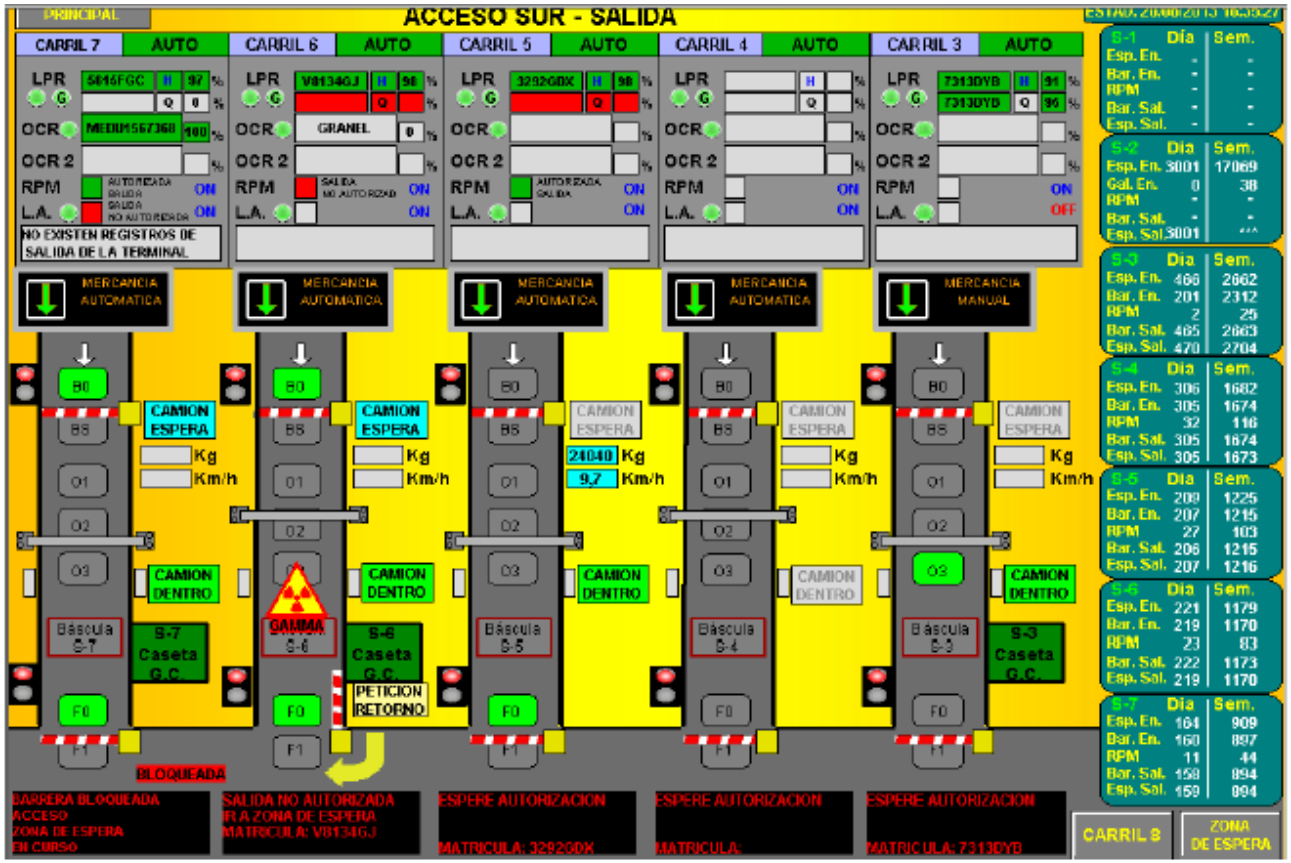
7. Si el contenedor no tiene la correspondiente autorización aduanera, el Resguardo Fiscal desbloquea la barrera de salida de forma manual y se envía el vehículo a zona de espera. Se procede a bloquear el resto de barreras de salida de los carriles localizados a la derecha del mismo. De esta forma se asegura un acceso del vehículo de forma segura a la zona de espera.

Equipamiento en cada carril de salida



Herramientas de control en cabina

Herramientas de control en cabina

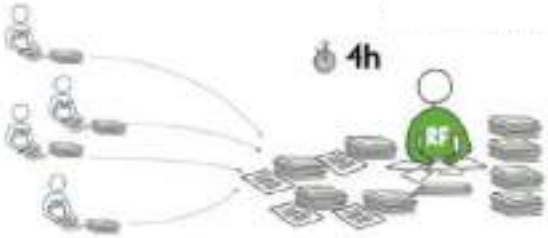


Antes: Recolección de DUAs en papel

Hasta ahora, cada **Consignatario** (CM) que carga en un buque debía presentar al **Resguardo Fiscal** (RF) para el control de los contenedores de exportación que se cargan en un buque una lista previa con la relación de los contenedores, junto con los documentos aduaneros que justificaban la salida marítima de estos contenedores.

Antes: Recolección de DUAs en papel

El **Consignatario** (CM) gastaba varias horas en recopilar, ordenar y cotejar los DUAs para presentarlos al **Resguardo Fiscal** (RF).
Los **Agentes de Aduana** (AA) envían los DUAs conforme se autorizan los despachos de exportación.



Antes: Recolección de DUAs en papel

Una vez recopilados, ordenados y cotejados los DUAs el **Consignatario** (CM) los presentaba al **Resguardo Fiscal** (RF) que necesitaba una media de **una hora por Carpeta** (carga de cada CM) para comprobar que toda la mercancía podía ser embarcada.
Un solo buque con 4 Consignatarios de Mercancía podía suponer **4 horas** de trabajo de una persona para comprobar que se podía autorizar el embarque.

Según la oficina del Resguardo disponer de la información aduanera de exportación cruzada con las listas de carga les permite realizar el control de Autorización de Salida en **5 minutos**, frente a la hora que podía costar de media cuando en control se hacía en papel.

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

valenciaport PCS
PORT COMMUNITY SYSTEM

Transporte terrestre

Generación de las ordenes de transporte, entrega y admisión necesarias para el transporte de estos productos en las instalaciones de Valenciaport, así como las confirmaciones de entrada y carga/descarga a terminal y depósitos.

App móvil

Herramienta de visualización que permite a los chóferes consultar sus ordines de transporte generadas en ValenciaportPCS. Una vez consultadas, los transportistas pueden validar algunos datos (ej. Matricula) e iniciar el viaje.

En el momento de consultar la orden de transporte, ValenciaportPCS conecta con los gates de las terminales para determinar si ese camión tendrá problemas en los accesos porque la orden de transporte no está bien cumplimentada.

- Reducción de incidentes antes de la llegada del camión a terminal.
- Acceso a terminal con el QR o código de barras desde la App.

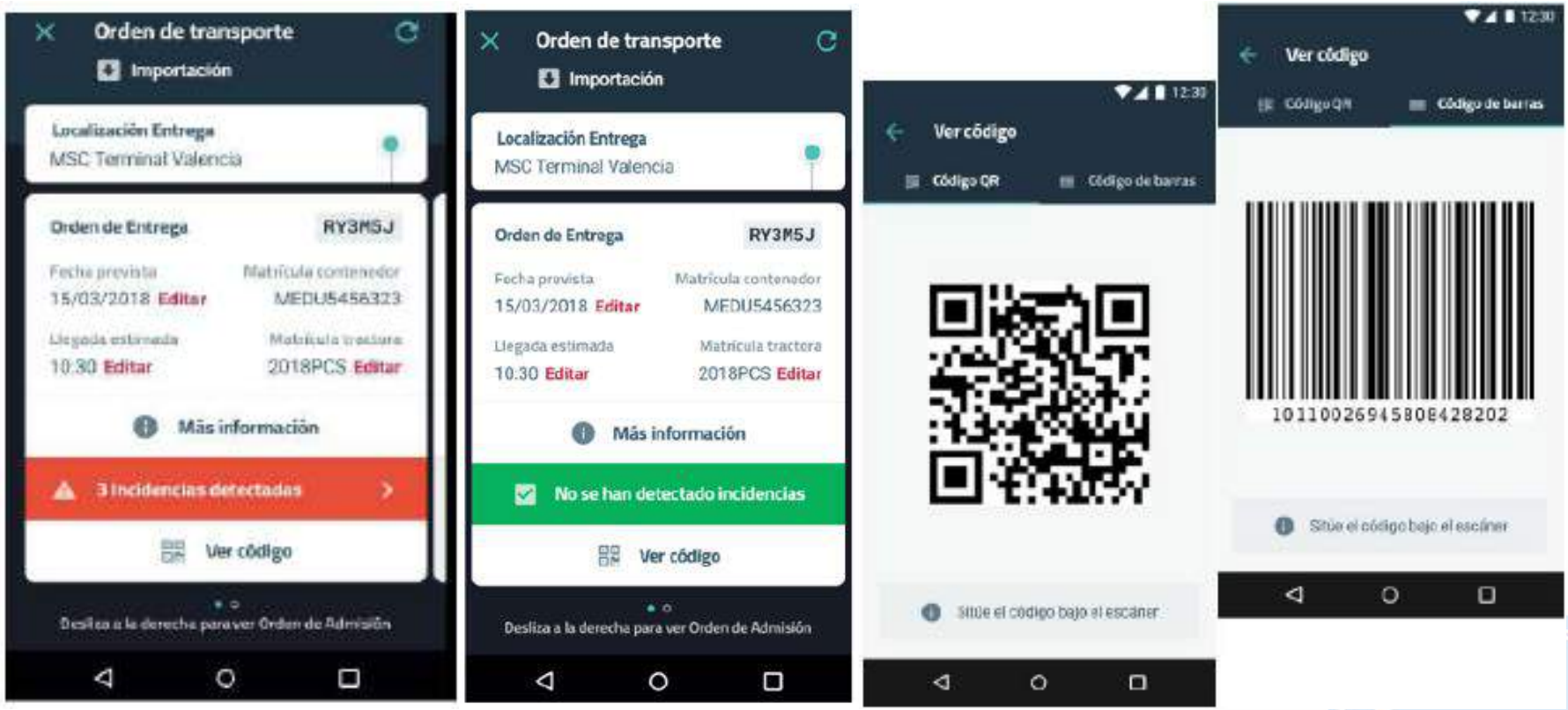
Localizador: RGSJPB
Matricula: 2570JMJ

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

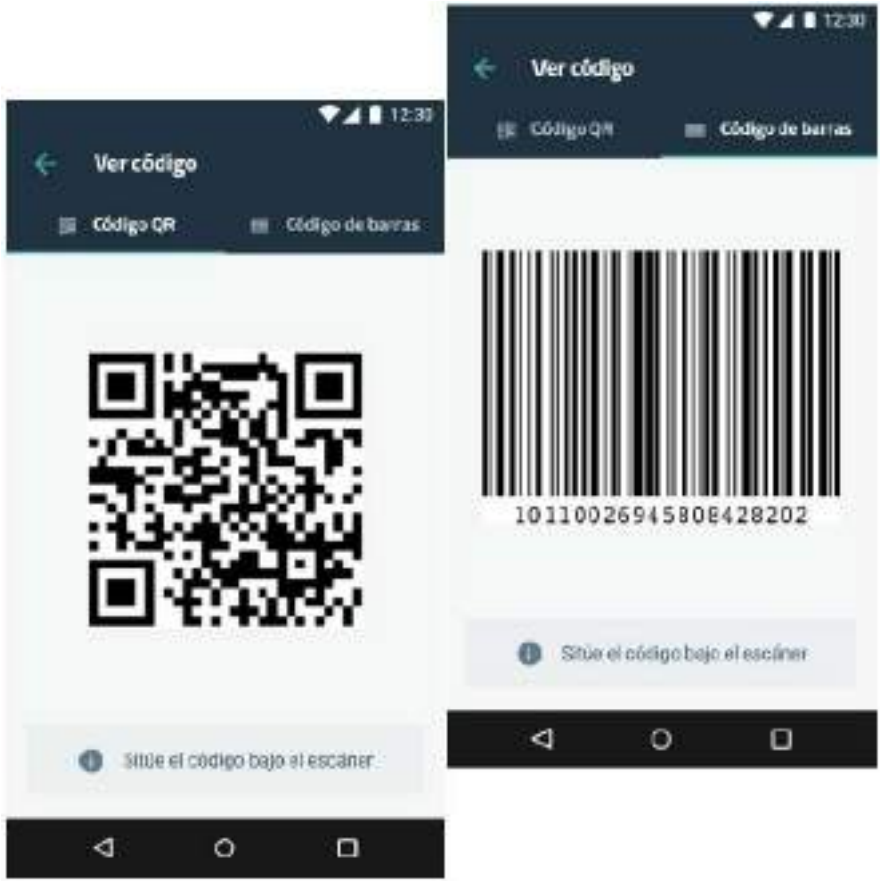


ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED



ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

valenciaportPCS
PORT COMMUNITY SYSTEM

Track and Trace

Permite un seguimiento integral de los envíos realizados, pudiendo conocer el estado actual de los contenedores en el puerto, transbordos realizados y documentos procesados. Las empresas integran esta información en sus sistemas para mejorar sus procesos internos.

Informes y monitorización de calidad

Permite verificar el cumplimiento de determinadas garantías de la Marca, asegurando el buen funcionamiento de los operadores que trabajan en el puerto. Asimismo, el sistema permite a cada usuario extraer una serie de informes, gráficos y KPIs respecto de su operativa a través de ValenciaportPCS.

Casos Prácticos

USUARIO: vpol_FP

CONTRASEÑA: PCS2021

ENLACE:

https://test.valenciaportpcs.net/common/

CASO PRÁCTICO

Eres un operador logístico.

Tu cliente tiene cierto temor a los accidentes en el mar y por eso cuida mucho los proveedores que elige. Asimismo, es habitual que contrate seguros para las mercancías embarcadas ya que éstas tienen un valor muy alto.

Por este motivo, te pide embarcar mercancías en **buques portacontenedores** construidos desde 2013 en adelante.

Busca cuáles de los buques que están operando en el puerto de Valencia cumplen con estas características y justifica la respuesta que le darías.

www.valenciaportpcs.com

CASO PRÁCTICO

Eres un operador logístico.

Tu cliente de Madrid está enfadado porque su contenedor (UETU4090257) de importación no ha llegado a tiempo y ha tenido que contratar **1 hora adicional** de mano de obra en almacén.

Te exige explicaciones y te pide que le indiques la fecha y hora exacta en la que el contenedor se descargó del buque, así como la fecha y hora exacta de salida del contenedor del puerto.

También te pide que le recuerdes el nombre del buque con el que llegó el contenedor y la fecha y hora exacta en la que llegó el buque al puerto.

Busca en el *track and trace* de valenciaportPCS y redacta un correo con la respuesta que le darías.

www.valenciaportpcs.com

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

FUNDACIÓN VALENCIAPORT

MUCHAS GRACIAS POR VUESTRA ATENCIÓN

Escola Europea Intermodal Transport
ESCOLAEUROPEA.EU

Chamber of Commerce Industry and Agriculture
Marseille Fos
Le port euroméditerranéen
MED ports ASSOCIATION
Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale
AQABA Development Corporation
شركة تطوير العقبة
Port de Barcelona
Consell Valencià de la Joventut
FUNDACIÓN VALENCIAPORT
ميناء دمياط
DAMIETTA PORT AUTHORITY
OMMP
Office de la Marine Marchande et des Ports

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

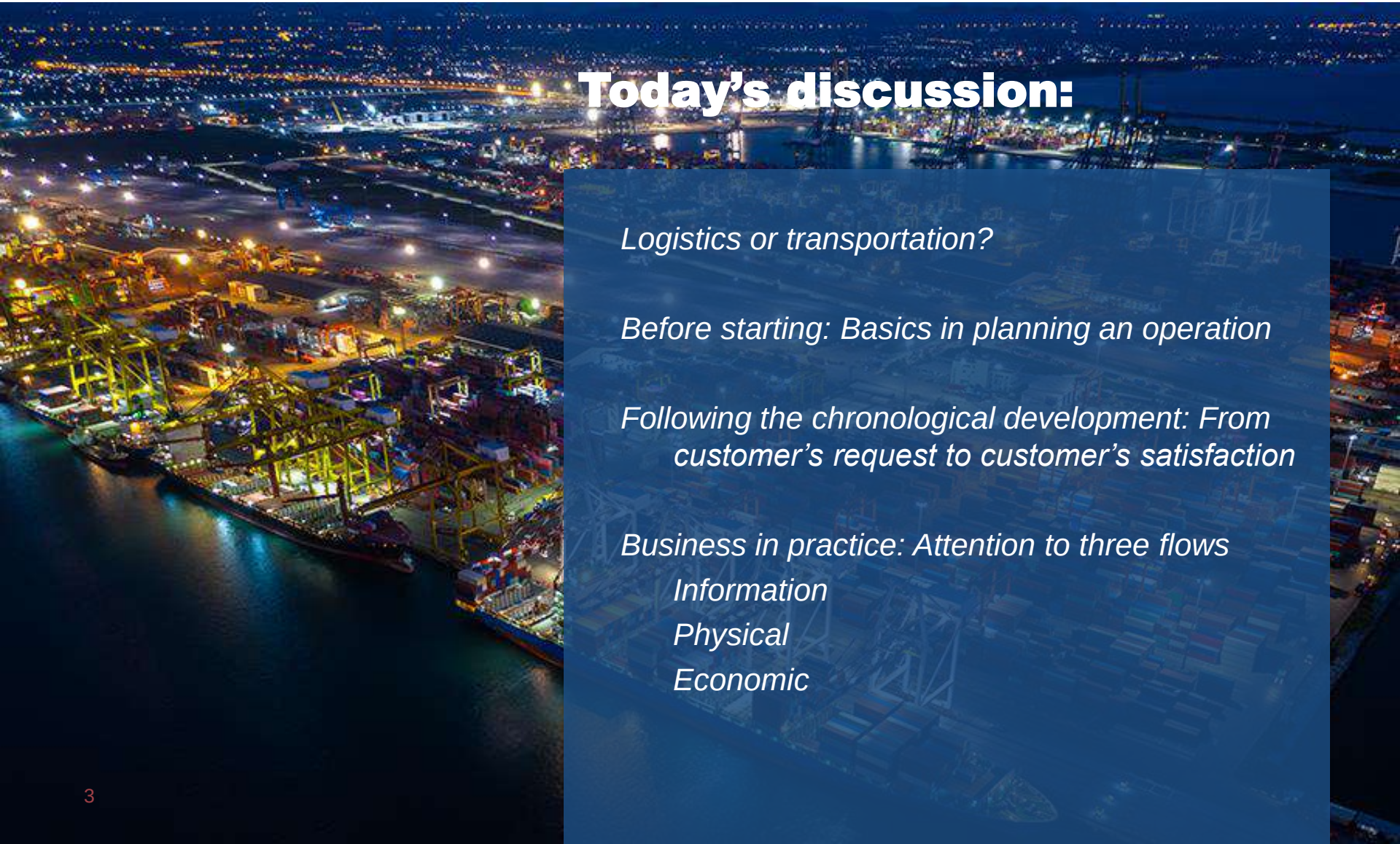
REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

Freight forwarding and logistics operations

Key elements in an international transport operation

The YEP MED Project



Today's discussion:

Logistics or transportation?

Before starting: Basics in planning an operation

Following the chronological development: From customer's request to customer's satisfaction

Business in practice: Attention to three flows

- *Information*
- *Physical*
- *Economic*

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

Before starting

PLANNING AN OPERATION

Escola Europea
Intermodal Transport
ESCOLAEUROPEA.EU

Chamber of Commerce Industry and Agriculture

Marseille Fos
Le port euroméditerranéen

MED ports ASSOCIATION

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale

AQABA Development Corporation
شركة تطوير العقبة

Port de Barcelona

Consell Valencià de la Joventut

FUNDACIÓN VALENCIAPORT

ميناء دمياط
DAMIETTA PORT AUTHORITY

OMMP
Office de la Marine Marchande et des Ports

The YEP MED Project

Basics in planning an operation

A commercial agreement is already in place by a seller and a buyer in different countries and for a specific trade.

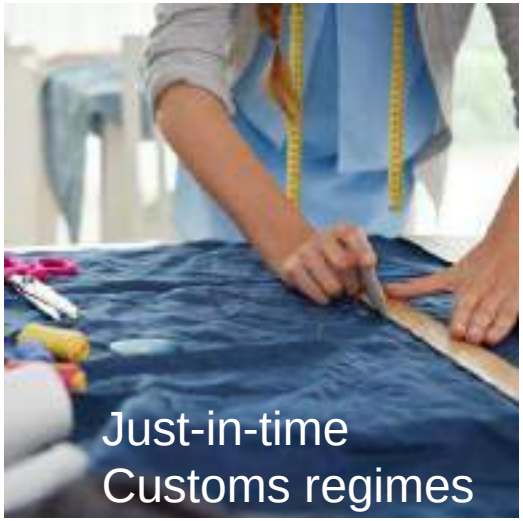
From a forwarder’s point of view.

Taking the overall development of the transportation, origin/destination

Supposing a containerized transportation, FCL

Supposing an international organization

Diverse cases, attention to…



Quality checking

Shipper unknown
ENS

Drugs precursors controls

Temperature controlled
Sanitary controls

Dangerous Goods regulation

Basics in planning an operation -1-

- Delivery terms: Incoterms
- Packing
- Insurance
- Determining transport characteristics (physical, geographical, times…)
- Pre-shipment controls (security issues becoming more significant)
- Pre-shipment declarations (ICS-ENS declarations, Waivers,…)
- Documentation
- Export customs clearance
- Forwarding
- Main transportation
- Customs clearance at arrival
- Re-forwarding

The YEP MED Project

Basics in planning an operation -2-: Stakeholders

- Maritime transport companies
  - Ship owner, shipping company, ship agent
    - Tugs, mooring, ship chandlers & suppliers
  - Stevedoring companies, stevedores / dockers
- Forwarders
- Customs representatives
- Logistic operators
- Road hauliers
- Insurance companies, banks, surveyors...
- 3 Pl, 4 PL,...
- **Information platforms, 5pl?**

A recent example

EVER GIVEN: DATOS DE PARTIDA

Commercial management	HIGAKI SANGYO KAISHA LTD, Japan
Security management ISM	BERNHARD SCHULTEHKG LP, China
Ownership	LUSTER MARITIME/ HIGAKI SANGYO, Japan
Sociedad de clasificación:	American Bureau Shipping
P&I club:	UK P&I Club

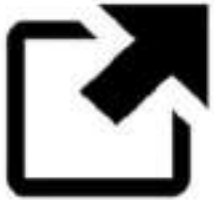
- Buque abanderado en Panamá
- 199.489 Toneladas de peso muerto
- Año de construcción 2018
- Número IMO 981 1000
- Sociedad de Clasificación American Bureau of Shipping
- UK P&I Club
- Eslora 400 m.
- Manga 58,8 m.
- Calado 15 m.

And its consequences…

SHIPPERS: REFERENCIA

Container on board on a queuing vessel/re-routing from Suez Canal

- Delay
- Hague-Visby
- Hamburg
- Damages
- Insurance ICC A
  - Exclusion: ICC - Cl. 4.5 loss damage or expense caused by delay, even though the delay be caused by a risk insured against



- **Contenedor a bordo de un buque en la cola del Canal de Suez**
- Can we be hold liable for a route Change by the Good Hope cape?

Exc 16.3 Every Person defined as "Merchant" in clause 1 shall be jointly and severally liable to the Carrier for the payment of all Freight and charges and for the performance of the obligations of each of them hereunder. Any person engaged by the Merchant to prform forwarding services with respect to the …

The YEP MED Project

Basics in planning an operation -3-: Agent at destination

- The operation ends only **when goods have been delivered!**
- Role of the agent/destination office
  - Only service provider
  - Selling agent
  - Strategic partner – market developer
- Service agreements
- Profit sharing agreements
- Operation al agreements – information exchanges

- Present trends – challenges: Agents in the cloud?

The YEP MED Project

Usually very simple, but…

- Coherence between Incoterms (risks, costs, documentation), payments terms, transport documents.
  - FCA – b/l – L/C (why not a FCR?)
  - FOB in container transportation
- Freight collect, consignee refuses accepting delivery. Shipper is liable.
- Abandoned goods, bonded deposits.
- Insurance clauses, amounts to be insured, right to claim according to Incoterm.
- Insurance (ICC clauses): Its role in front of unforeseen events as General Average.
- Carrier liability limitation in all transport conventions is NOT a transport insurance.
- Customs regulation in importing goods, applicable upon arrival.

- Differentiating between
  - Carrier's documents : B/L, Express Release/Sea Waybill
  - Forwarder's documents : FCR, FCT, FBL, FWB, FWR, FFI

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

Chronological development

From customer's request to customer's satisfaction

Escola Europea
Intermodal Transport
ESCOLAEUROPEA.EU

Chamber of Commerce Industry and Agriculture

Marseille Fos
Le port euroméditerranéen

MED ports ASSOCIATION

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale

AQABA Development Corporation
شركة تطوير العقبة

Port de Barcelona

Consell Valencià de la Joventut

FUNDACIÓN VALENCIAPORT

ميناء دمياط
DAMIETTA PORT AUTHORITY

OMMP
Office de la Marine Marchande et des Ports

The YEP MED Project

Chronological development of an operation - 1

Customer service request

Do we know the company? Can we trust it? Can we give credit?

Security issues are becoming more and more important.

We need all company details and eventual registers in our database.

Do we have the skills/means to take care of that traffic?

A first evaluation of destination and kind of goods, volumes: Perishable? Dangerous? Time sensitive? Valuables? Fragile?

Agents at destination, do they have the skills? Do we care of destination formalities?

Do we have the right contracting possibilities with suppliers?

Are we interested?

Margins are low, we must operate with profit, only possible if the combination of elements is efficient enough.

Can we quote quickly enough?

Yes? Lets prepare our proposal!

The YEP MED Project

Chronological development of an operation -2-

Offer preparation

What are the services required at origin and at destination?

Main transport (maritime): Companies and services available, ttimes, frequencies, reliability, …

Documentation and formalities required, (weight declaration, customs clearance, certificates, …)

Transport Insurance, which clauses

Pick-up

Port and terminal charges

Similar costs at destination, including duties and taxes at the import place.

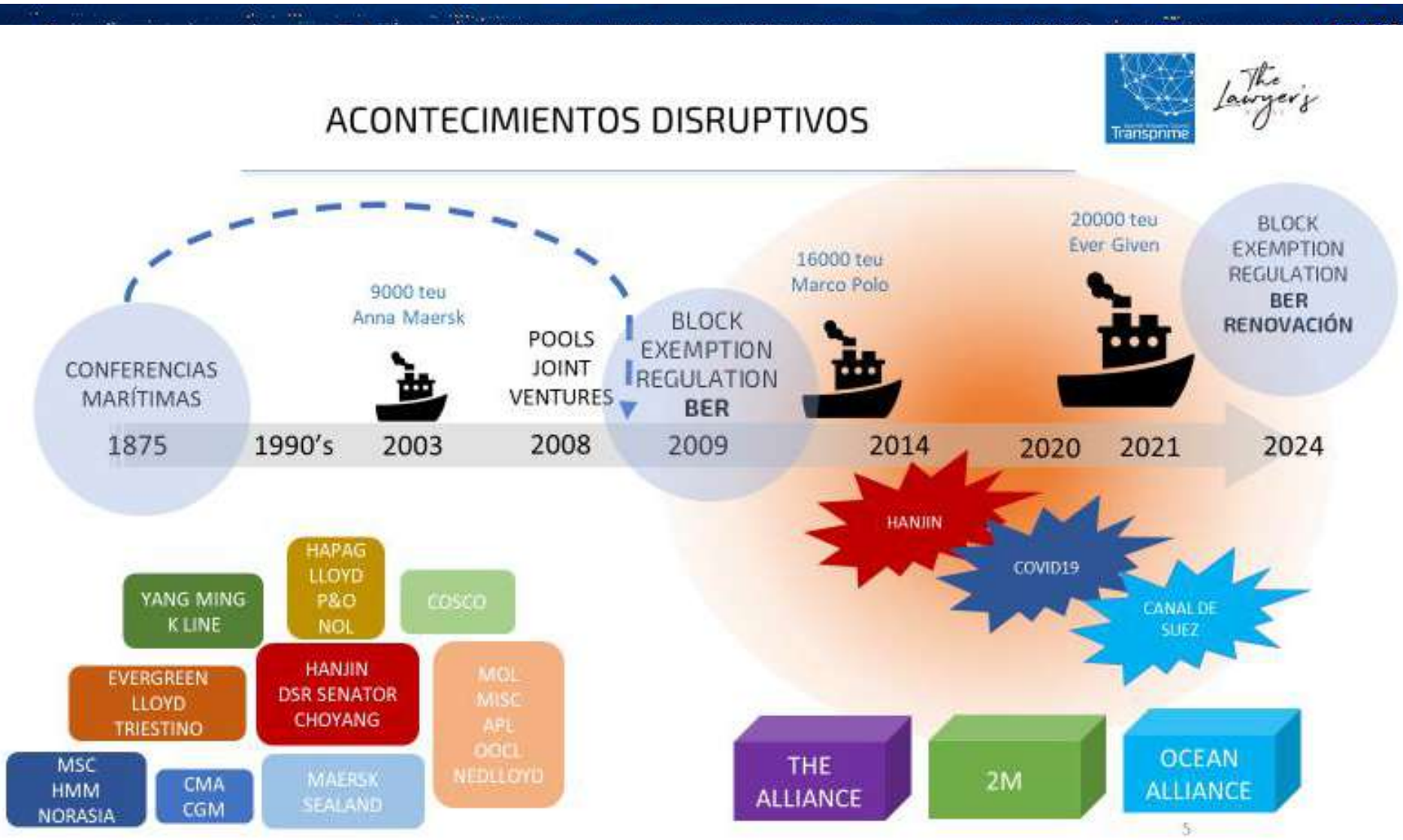
Documentation: are we to issue our own House b/l, a Fiata forwarder B/L, or a shipping line b/L? Are we acting as carrier's agent or as forwarder?

Does our agent at destination intervene?

For every step, calculate costs involved

Ready? Lets prepare our offer!

Today's context in maritime shipping



Chronological development of an operation -3- Cost elements

- Insurance
  - Risks insured, tariffs
- Pick up
  - FCL
    - Distances
    - Type of container,
  - LCL
    - Pick-up area, distances
    - Different service suppliers
    - Terminal and consolidation operations
- Customs formalities
  - Inspection costs
  - Clearance fees
- Contracting international transportation & port operations
  - Destination
  - Shipping lines available
    - Service contracts
    - Spot rates
    - Space availability

Arrival charges, THC, port fees, documentation

- FCL
- LCL
  - Transfer
  - Terminal and breakbulk operations

Customs clearance

- Inspection costs
- Duties and taxes
- Clearance fees

Delivery

- FCL
  - Distances
  - Type of container
- LCL
  - Delivery area
  - Different service suppliers

The YEP MED Project

Chronological development of an operation -4-

Pricing:

Every service provider quotes a price – cost for us. Usually net prices (not commissionable) but there are exceptions.

In the maritime transport, prices are composed by basic tariff + add-on: Freight+charges (peak season, drop-off, bunker, …)+ documentation, + THC + carrier haulage/on wheels…

How do we get costs?

- Contract rates
- Specific quotation
- Very often costs depend on specific case conditions…

How do we quote the services to our customer?

Rules? No rules!

- Origin charges : Pick up, documentation, clearance, insurance.
- Main transportation: Freight+charges, THC
- Destination charges: THC, ss agent arrival charges, taxes, clearance, delivery.

Pricing: Lumpsum offer, all-in

- Mark-up costs, with fixed value or percentage, or a mix…
- Forward costs transparently to customer + forwarder fees.

Depending on: Company policy, agreements with agents at destination, customer's profile…, market rules…

Remember: at the end of the day the forwarder must cover its costs…. **Cost calculation is a basic tool**

The YEP MED Project

Chronological development of an operation -5-

After we get customer's approval to our quotation:

Opening customer file, checking credit available
Creating shipment file with all data
Insuring transportation
Booking space at shipping line
Instructing the container transport company –
Pick up empty – weighing – delivering to the specified container terminal
Shipping instructions to the shipping line
Clearing customs
Issuing transport documents
Pre-advise to the receiving agent at destination
At the arrival at destination:
Contacting the shipping line agent at destination
Contacting consignee for delivery instructions
Arranging to settle agent's invoice with THC + fees
Clearing customs
Instructions to the road transport company
Arranging documents handover to the transport company
Checking final delivery

Moving goods

Complying with regulations

Settling invoices

Instructing all operators

Reacting in case of problems

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

Attention to the three flows

INFORMATION/DATA FLOW
PHYSICAL
ECONOMICAL

Escola Europea
Intermodal Transport
ESCOLAEUROPEA.EU

Chamber of Commerce Industry and Agriculture
Marseille Fos
Le port euroméditerranéen
MED ports ASSOCIATION
Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale
AQABA Development Corporation
شركة تطوير العقبة
Port de Barcelona
Consell Valencià de la Joventut
FUNDACIÓN VALENCIAPORT
ميناء دمياط
OMMP
Office de la Marine Marchande et des Ports

The economic flow between seller and buyer

Open account – payment in advance

Payment before the actual shipment of goods
Not connected to documentation

Documentary collection

Payment after goods have been shipped
Connected to shipment documentation
No guarantee of payment if the buyer does not take the goods

Letter of credit

Established before goods are shipped
Connected to shipment documentation
Guarantee of payment

Data flow: The essential of a forwarder' service

The foundations of this profession have been based on knowledge, experience, international organization and the ability to resolve eventual incidents, based more on personal resources than on fixed asset management.

Freight forwarders have facilitated international trade operations, adding other services to transport within a global package (groupage, handling, customs procedures or storage and distribution).

From the three flows existing in any international trade transaction: Physical, economical, information,

A forwarder deals with data

The YEP MED Project

Using an specific software – Enterprise Resource Planning

Filling data only once – avoid re-keying, avoid confusions -

Goods shall move, basic data shall remain, only status changes

Avoid re-keying, help in transmitting and receive information with other players (if possible, standardisation is missing most times)

Keeping data bases (permanent information)

- Companies (shippers, consignees, transport companies, service suppliers) with their staff and relevant data.
- Types of transport units
- Incoterms and cost elements concerned
- Available document types
- Offers passed, replied tenders

Tariffs and costs (who is going to update and how?)

Guide employees through the different steps, avoid mistakes… the employees become less aware of consequences of their decisions.

As the software gets more complex, adapting to changes gets more

Technological changes are very deep and fast… software must evolve permanently

A chronological evolution

ENI CBCMED Cooperating across borders in the Mediterranean
Project funded by the EUROPEAN UNION
REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
YEP MED

Logistic operators

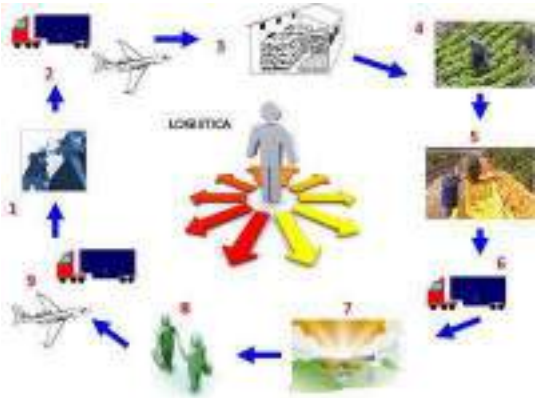
Floor to floor

Planning, Transport + misc.operations, Picking, order prep. +distribution

Forwarders

Door to door

Consolidations, transport, customs



Shipping companies

Port to port

Main transport

The essential of a forwarder' service

The competition of the data handling platforms

They can access many people at the same time

Customers have no visibility

However professionals are still there

The basis of its service,

The competition of the asset owners

Transport companies opérate more efficiently, reducing uncertainty

They are big and powerful, and they opérate under their own standards

Data owners?

The narrowing field of forwarders

A chronological evolution

Digitalization: A challenging moment for forwarders

Disruptive market players: Amazon, Alibaba, ...

- A totally different approach
- A market share lost for the traditional transport companies

New business models:

- E-forwarders
- E-marketplaces
- Digital quoting tools

Three major alliances,
Ultra Large Vessels,

Shipping companies offering all phases of transportation: forwarding,, road and rail transport, warehousing, distribution, customs clearance.

Under a strong in-house information system

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

INCONTERMS
AS A BASIC PART OF INTERNATIONAL COMMERCE

YEP MED COURSE

Profesor:
Agustín Iglesias
CEO VitransGroup

5th-12th November 2021
Valencia, Spain

QUIEN DEBE USAR LOS INCOTERMS??

- LOS INCOTERMS SON REGLAS DE USO PARA COMPRAVENTA ENTRE:

VENDEDOR

Y

COMPRADOR

CONTRATO vs INCOTERMS

¿Debemos elegir opción o ganador????

EL MEJOR RESULTADO

CONTRATO+INCOTERMS

USO DEL CONTRATO

- A GUSTO DEL CONSUMIDOR….

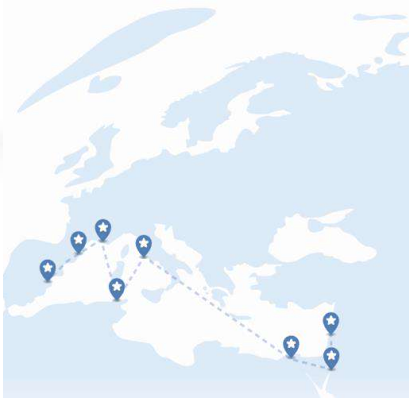
USO DEL INCOTERM

- **NO son al gusto del consumidor…**

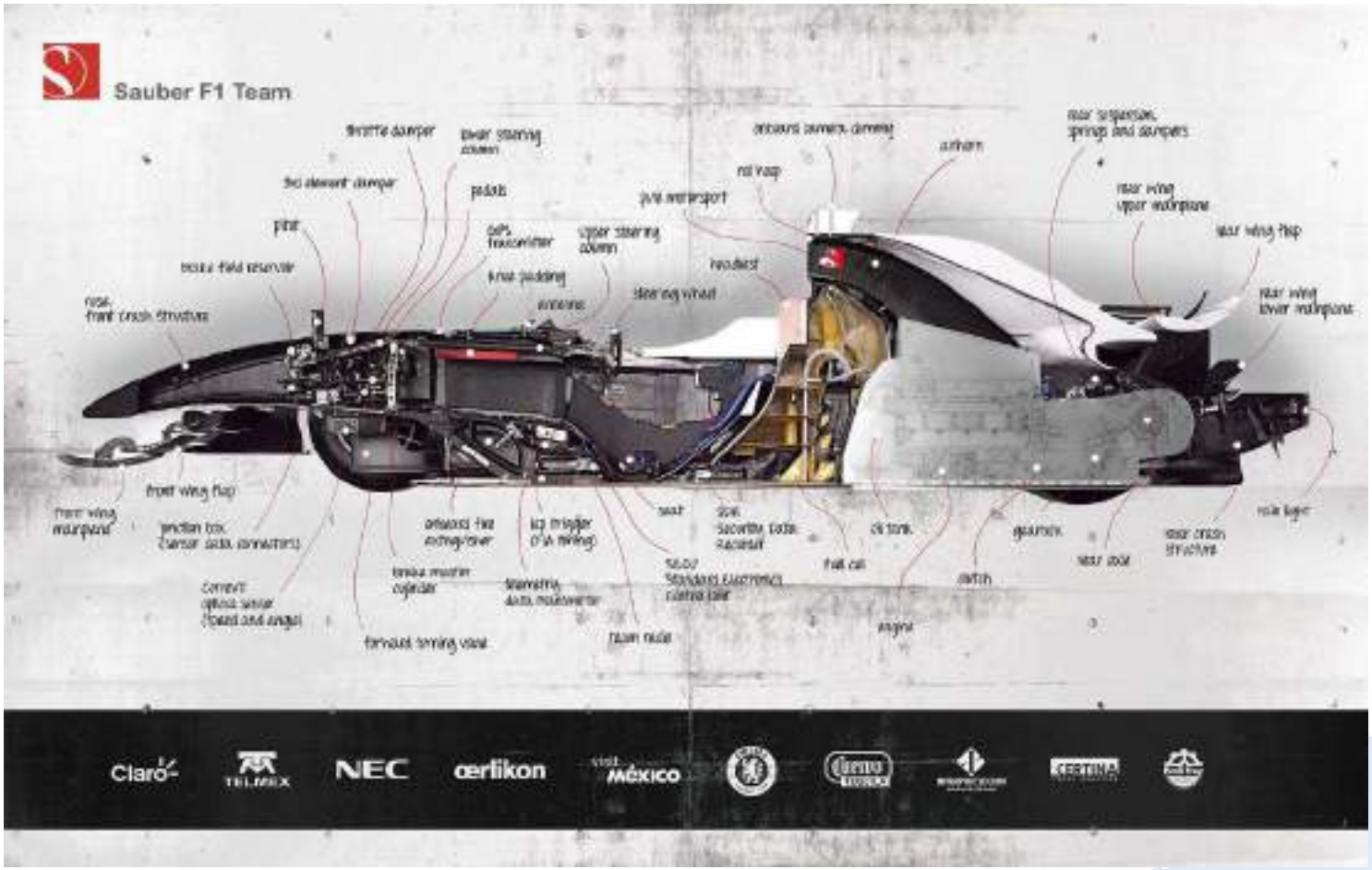
- Son reglas de un juego establecidas, si quieres jugar, debes usarlas bien!!!

Lo mas importante en la vida...

- IR AL DETALLE.....



ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean
Project funded by the EUROPEAN UNION
REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
YEP MED



USO DEL INCOTERM

EL DETALLE ES LO MÁS IMPORTANTE…

- AÑO DEL INCOTERM
- PUERTO, LUGAR O PUNTO DESIGNADO

FCA en CAMIÓN , CALLE DE LAS AMAZONAS 39, GANDIA (VALENCIA)

INCOTERM AÑO 2020

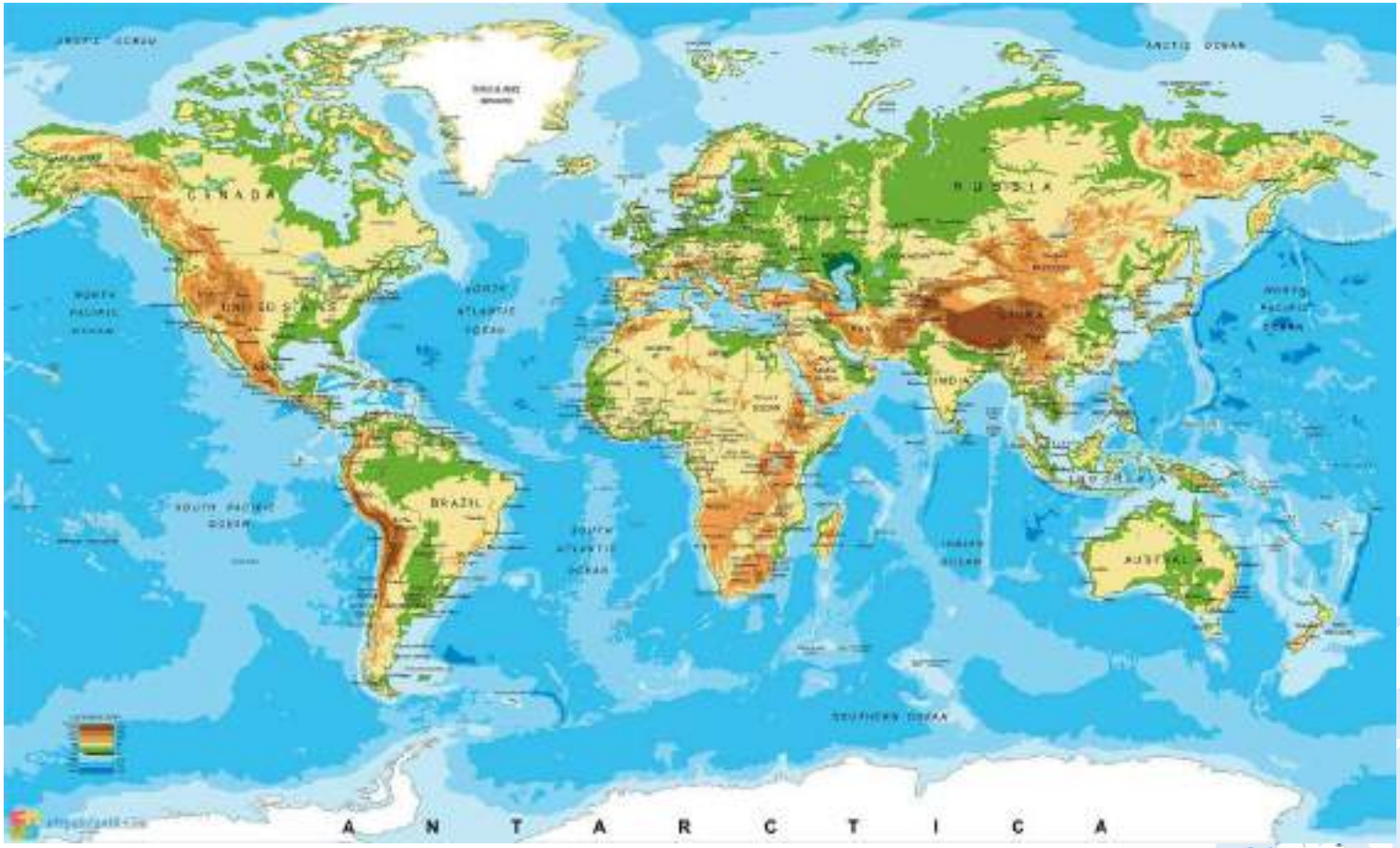
FCA VESSEL VALENCIA PORT

QUÉ NO HACEN LOS INCOTERMS?

- INFORMAR DE CONTRATO
- CARACTERÍSTICAS DE LA MERCANCIA
- FORMA DE PAGO (DIVISA, BANCO, ETC…)
- JURISPRUDENCIA DEL CONTRATO
- IMPUESTOS Y ARANCELES APLICADOS
- PROHIBICIONES ENTRE PAÍSES, LICENCIAS,…
- DERECHOS DE PROPIEDAD MERCANCIA

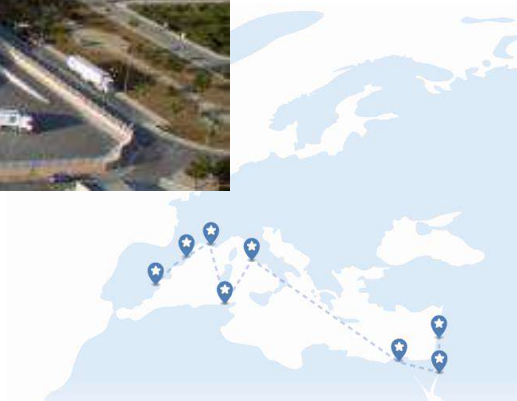
PUNTOS QUE TAMBIÉN DEBEMOS TENER EN CUENTA...
PARA ELEGIR UN BUEN INCOTERM

SABEMOS DONDE VAMOS A ENVIAR LA MERCANCÍA??

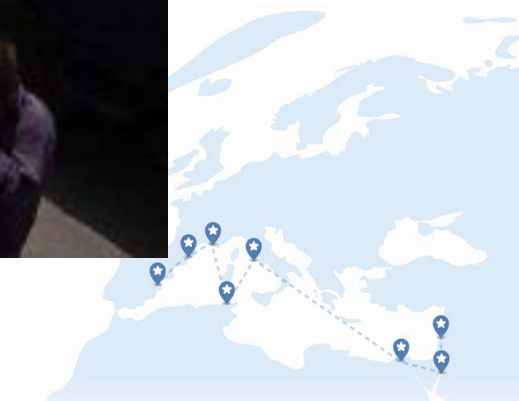


DIFERENTE LOGÍSTICA

CENTROS LOGÍSTICOS



Logística en los “centros”...



ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

No es lo mismo acabar en la descarga de la terminal, que entregarlo puerta a puerta

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

No todos los problemas son, obras
O la lluvia… DANA….

YEP MED

CIERRES Y VACACIONES….
NACIONALES E INTERNACIONALES

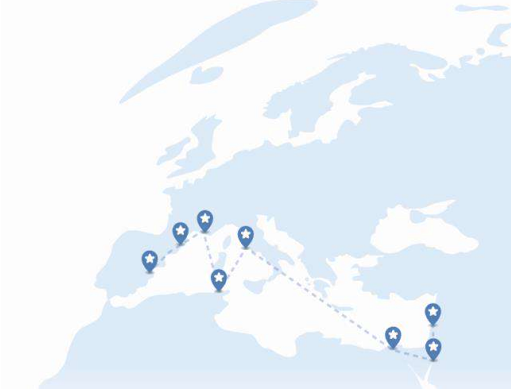
EN QUÉ MOMENTO NOS ESTANCAMOS??

- AÑO 2000

FOB, CFR, CIF…..

En qué año tuvimos que hacernos un restyling???

- AÑO 2010



NUEVO MODELO

- AÑO 2020

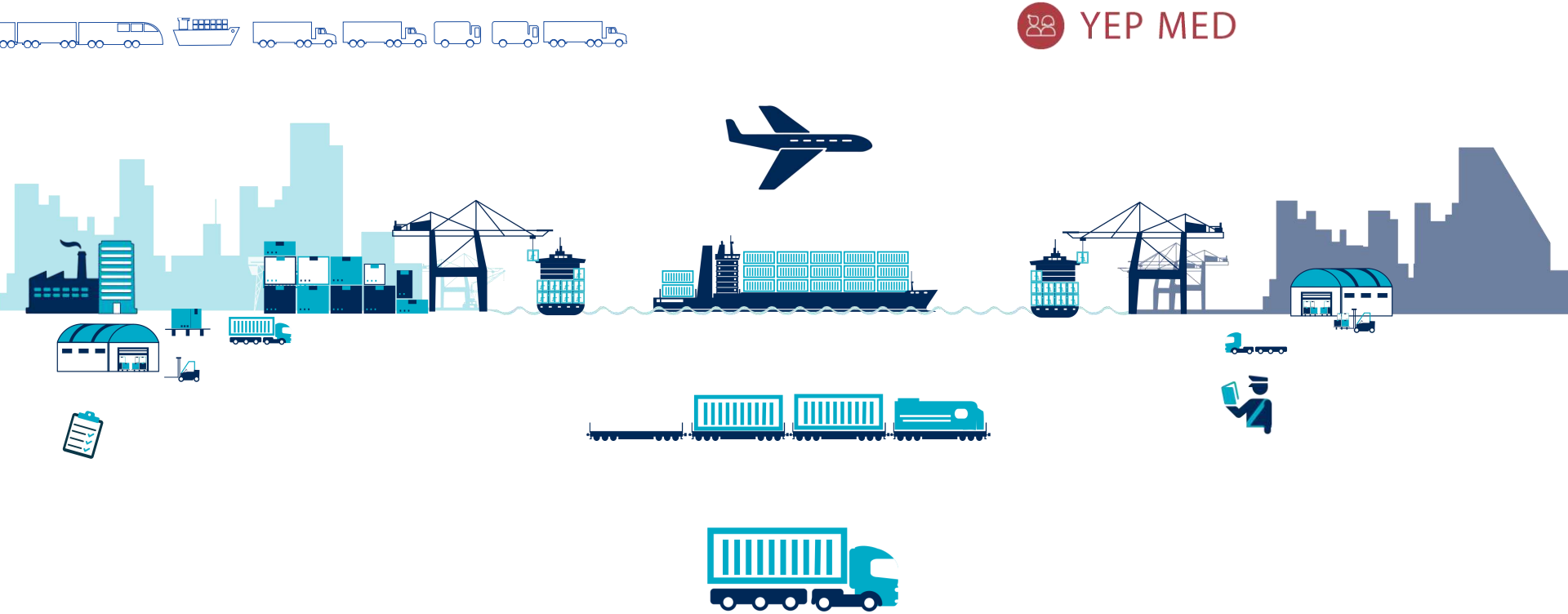
2000		2010		2020
EXW		EXW		EXW
FOB		FCA		FCA
CFR (C&F)		CPT		CPT
CIF		CIP		CIP
DDU		DAP		DAP
---		DAT		DPU
DDP		DDP		DDP

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED



¿ QUÉ PUNTO FUNDAMENTAL DEBEMOS TOMAR COMO REFERENCIA EN LOS CAMBIOS?

TRANSPORTE MULTIMODAL

Multimodal o Marítimo

Ante la duda… Multimodal

MULTIMODAL

FCA

CPT

CIP

MARITIMO

FOB

CFR

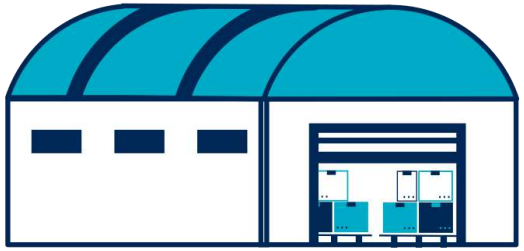
CIF

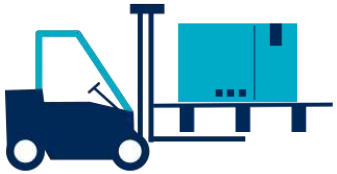
EXWORKS

EXW

EL INCOTERM MÁS QUERIDO…

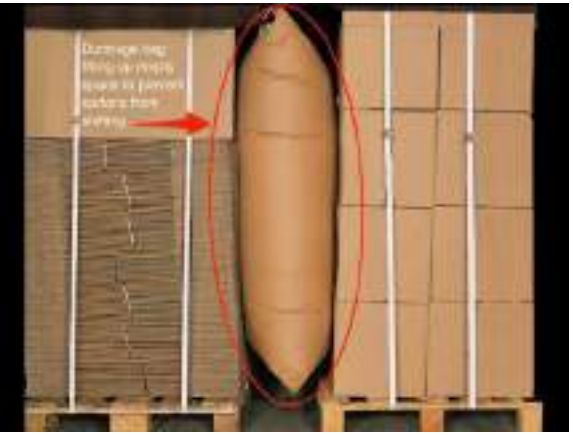
1. No asumo riesgos
2. Hago menos trabajo
3. Me despreocupo de la logístic





ERROR

FACTURA COMERCIAL
PACKING LIST
SANIDAD
PACKAGING
INSPECCIONES
CARGA
LOCALIZACIÓN TRANSPORTISTA
ORGANIZACIÓN CARGAS
LEGALIZACIÓN DOCUMENTOS
ETC….



PERO EL MENOS RECOMENDABLE Y PELIGROSO!!!

1. RIESGO DE CARGA.
2. RIESGO DE ROBO/ESTAFA.
3. RIESGO DE IMPAGO.
4. RIESGO DE COSTOS ALTOS AL PRODUCTO

GRAVE ERROR PENSAR QUE ES EL DE MENOS RIESGO

FREE CARRIER

FCA

1. PUEDES USARLO COMO EXW
2. PUEDES CARGAR
3. PUEDES ELEGIR VEHICULO ACORDADO
4. PUEDES EMPEZAR A CONTROLAR PARTE DE LA LOGÍSTICA

Cargado en cualquier vehículo

Incluso con traspaso de vehiculo a vehículo

PERO OJO!!!

- Qué ocurre en el caso de que el barco sea el medio principal de cambio de riesgo??
- Qué ocurre con el BL????

ERROR COMÚN… entregar BL al exportador…

PERO QUIÉN PAGA EL BARCO(FLETE)???

DESPACHO DE ADUANA

FCA exige que el vendedor despache la mercancía para la exportación.

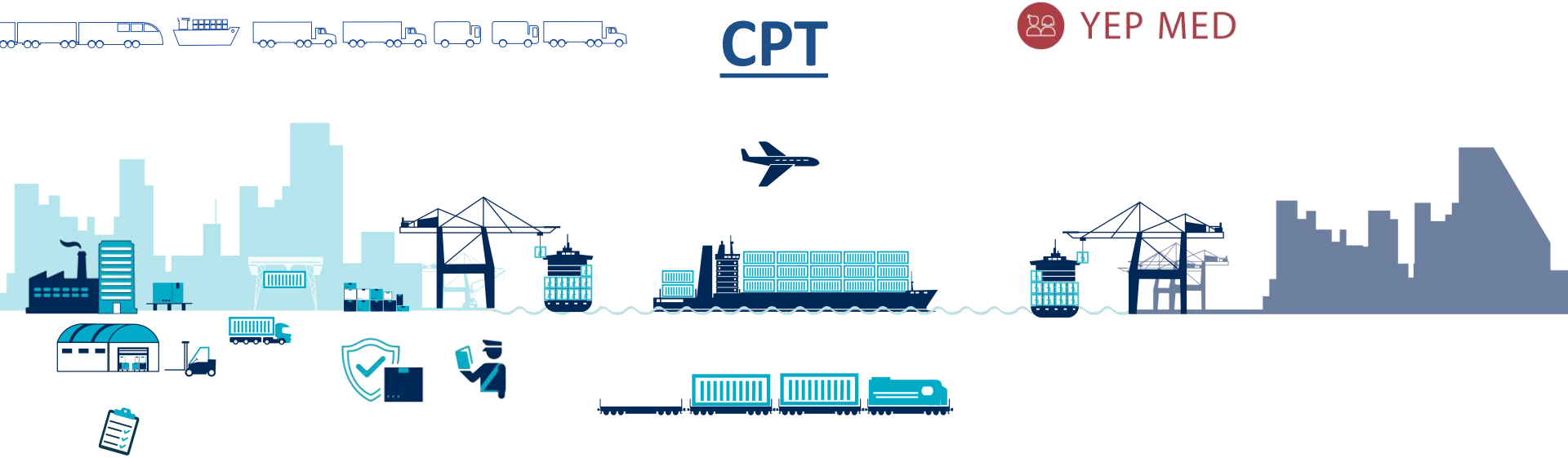
CUANDO SEA APLICABLE.

Despachar …. NO PAGAR…. SOLUCIÓN PARA EXW…

FCA SIN DESPACHO

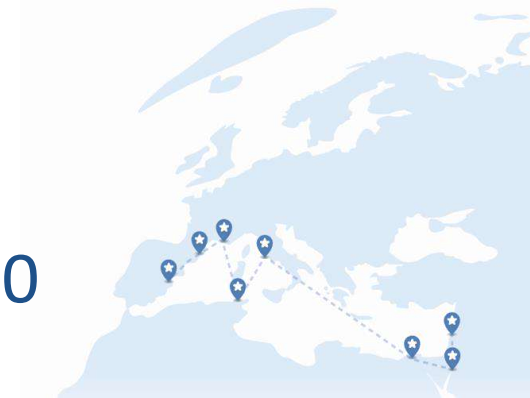
COST PAID TO

CPT



1. INCOTERM MUY RECOMENDADO PARA LA VENTA.
2. CONTROL DE COBRO, DOCUMENTACIÓN, COSTOS DE TU PRODUCTO.
3. CONTROL DE TIEMPOS.
4. ELECCIÓN DE MEDIOS LOGÍSTICOS.

MEJORA FRENTE AL C&F AÑO 2000



Hasta la llegada al punto acordado

Puede ser un punto intermedio

COST INSURANCE PAID TO

CIP

1. INCOTERM MUY RECOMENDADO PARA LA VENTA.
2. CONTROL DE COBRO, DOCUMENTACIÓN, COSTOS DE TU PRODUCTO.
3. CONTROL DE TIEMPOS.
4. ELECCIÓN DE MEDIOS LOGÍSTICOS.

COST+INSURANCE PAID TO….

I= INSURANCE = SEGURO

Trasmisión de RIESGOS

CPT/CIP
COST PAID TO
COST INSURANCE PAID TO

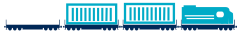
”Una vez la mercancía ha sido entregada al comprador en el modo de transporte acordado, el vendedor no garantiza que la mercancía llegue a lugar de destino en buen estado”

INCLUYENDO COBERTURA DE SEGURO ICC-A

HILAR FINO

DELIVERY AT PLACE

DAP



DEMORAS??

SERVICIO PUERTA A PUERTA… PERO OJO!!!!!

DESPACHO??

DESCARGA??

DPU
DELIVERY PLACE UNLOAD

DEMORAS??

SERVICIO PUERTA A PUERTA… PERO OJO!!!!!

DESPACHO??

DESCARGA??

ÚNICA REGLA QUE EXIGE AL VENDEDOR DESCARGAR LA MERCANCIA EN DESTINO

DDP

YEP MED

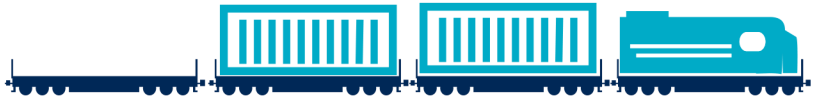
ENTREGA DOOR TO DOOR 100%

IVA
ARANCELES

Ante la duda, NO CRUZAR!!

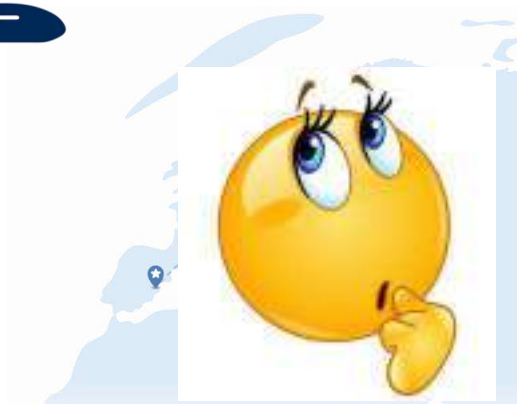
RESUMIENDO...

ANTE LA DUDA.... MULTIMODAL

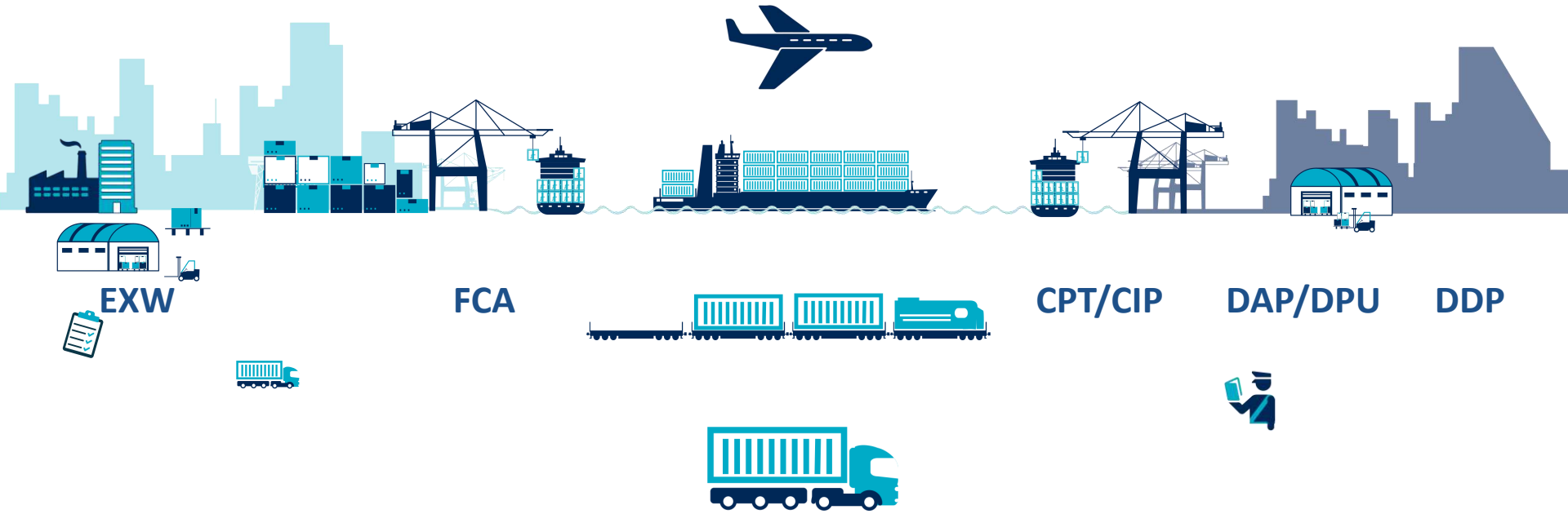


- EXW
- FCA
- CPT
- CIP
- DAP
- DPU
- DDP

Intentar detallar bien punto de entrega!!



ES LO MISMO SI SOMOS EL COMPRADOR/IMPORTADOR??



EL INTERÉS DE CADA PARTE ES CONTROLAR SU OPERACIÓN AL MÁXIMO POSIBLE

VENDEDOR----------VS----------COMPRADOR

- EXW

PRECIO DEL PRODUCTO ACABADO.

LISTO PARA SER CARGADO.

- FCA

EN UN CARRIER.

ÚNICO INCOTERM QUE DEBES DEJAR LA MERCANCIA SOBRE VEHICULO.

- EXW-CPT-CIP-DAP-DPU-DDP

DEJAR LA MERCANCIA EN EL PUNTO(LUGAR) ACORDADO.

- CIP

ÚNICO INCOTERM QUE OBLIGA A ASEGURAR.

LA “I” DE INSURANCE

- DAP-DPU-DDP

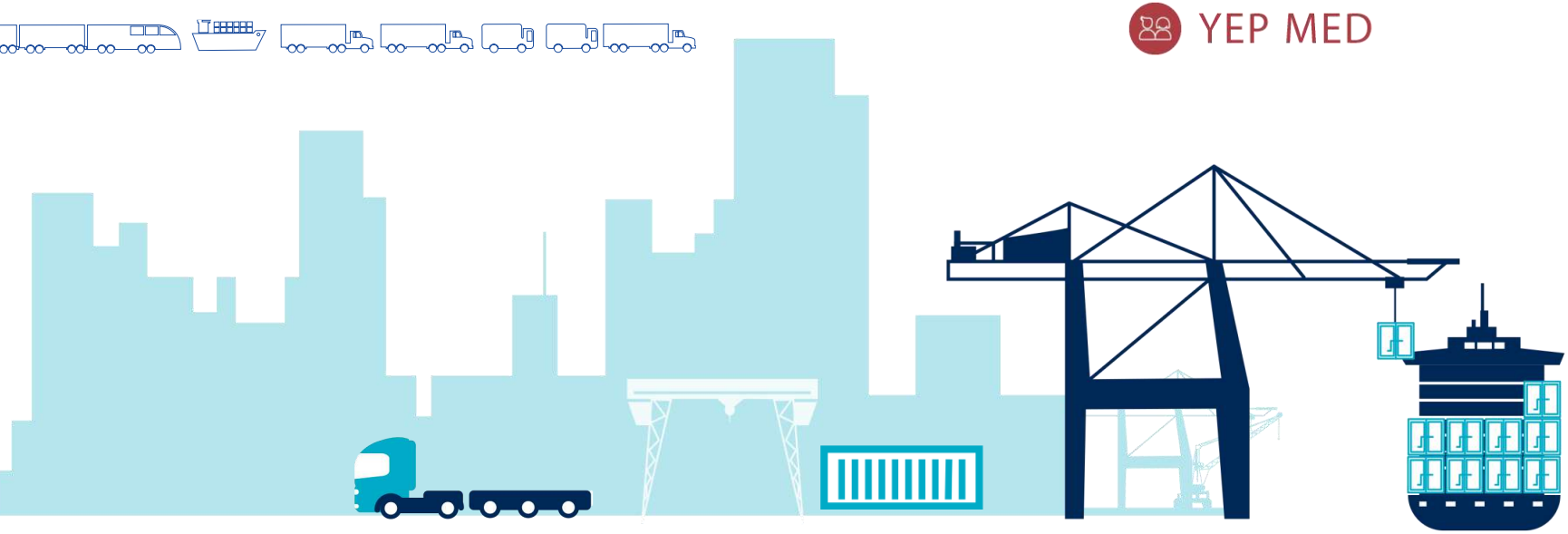
LA LETRA “D”

DELIVERY (PUESTO EN CASA)

SÓLO MARITIMO

- FAS
- FOB
- CFR
- CIF

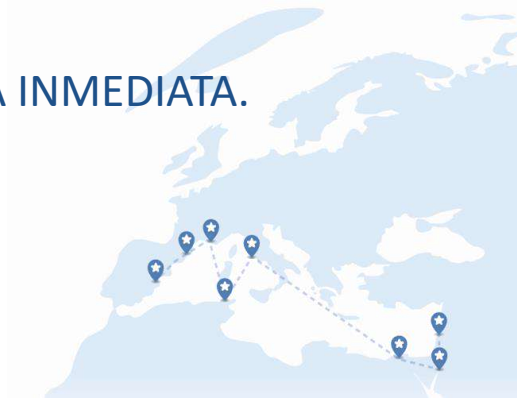
FAS



ENTREGA AL COSTADO DEL BUQUE

OJO!!! Diferencia con Multimodal… NO EN TERMINAL DE CONTAINER

COSTADO DE BUQUE, ES COSTADO DE BUQUE, PARA SU CARGA INMEDIATA.



Hasta donde llegamos en logística

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

100% INCOTERM FAS

FOB

MERCANCIA COLOCADA A BORDO DEL BUQUE

NO SERÍA FOB, SI NO FCA, SI LA MERCANCIA SE ENTREGA EN TERMINAL DE CONTENEDORES.

EL BL, O CUALQUIER DOCUMENTO DE TRANSPORTE, DEBERÁ LLEVAR AUTORIZACIÓN DEL COMPRADOR/IMPORTADOR, sobre su gestión, entrega, etc..

CFR

EL VENDEDOR PONE LA MERCANCIA PAGADA HASTA PUERTO DESTINO

PERO OJO!!! EL RIESGO O DAÑO, PASA AL COMPRADOR, UNA VEZ ESTA SOBRE BUQUE.

ILÓGICO?? SI.

CIF

- INSURANCE!!!!!!!!

EL VENDEDOR PONE LA MERCANCIA PAGADA HASTA PUERTO DESTINO

INCLUYENDO COBERTURA DE SEGURO ICC-C

Trasmisión de RIESGOS

CFR/CIF

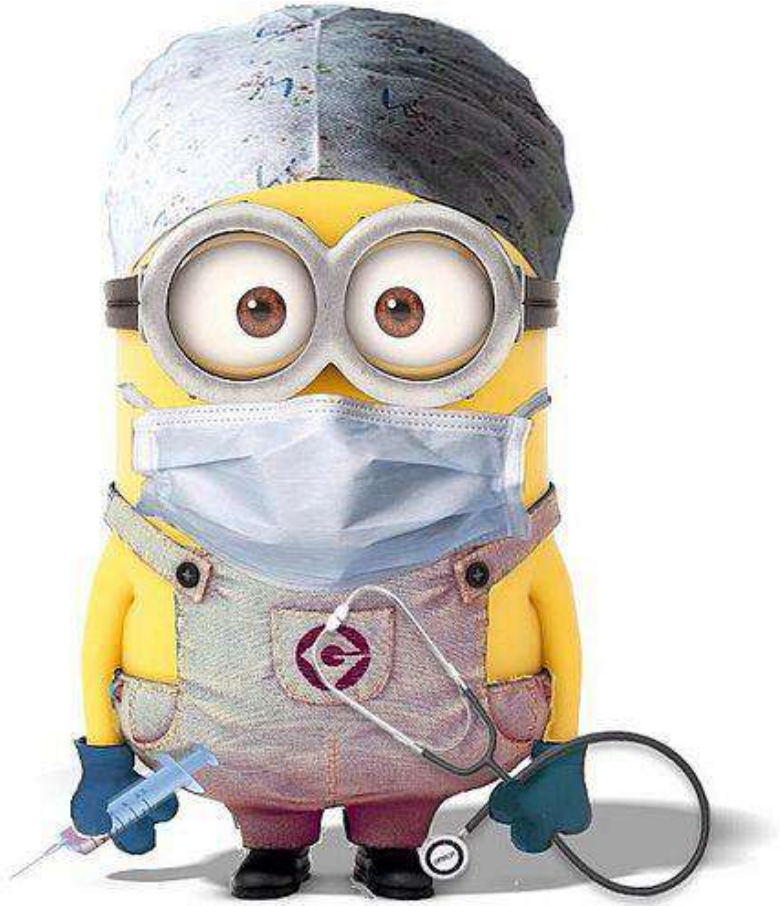
”El riesgo de pérdida o daño de la mercancía se trasmite cuando la mercancía esta a bordo del buque, de modo que se considera que el vendedor ha cumplido su obligación, tanto si llega a su destino, o no, en buen estado.”

HILAR FINO

Ya somos expertos en Incoterms!!

Ahora hay que ponerlo en práctica!!

Y no hay que olvidar cuidarse...



Para cualquier duda extra!!!!

Agustín Iglesias
CEO

GRACIASSSS!!!

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

FUNDACIÓN VALENCIAPORT

MORE INFORMATION

Fundación Valenciaport
www.fundacion.Valenciaport.com
Phone: (+34) 96 393 9400
Email: info@fundacion.valenciaport.com

Escola Europea
Intermodal Transport
ESCOLAEUROPEA.EU

Chamber of Commerce Industry and Agriculture
Marseille Fos
Le port euroméditerranéen
MED ports ASSOCIATION
Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale
AQABA Development Corporation
شركة تطوير العقبة
Port de Barcelona
Consell Valencià de la Joventut
FUNDACIÓN VALENCIAPORT
ميناء دمياط
DAMIETTA PORT AUTHORITY
OMMP
Office de la Marine Marchande et des Ports

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

YEP MED COURSE – OT2 – OT3

Administrative processes in International Trade

22nd November -3rd December 2021

ONLINE COURSE

The YEP MED Project

Digitalisation, environmental and sustainability are currently a priority for all ports and port logistics communities. Operations are also analysed from the point of view of their impact. New generations must understand the impact of their decisions on the environment and must be able to design sustainable logistics chains." – Eduard Rodés, Director of the Escola Europea – Intermodal Transport

The YEP MED Project

The "Youth Employment in the Ports of the Mediterranean" (YEP MED in short) project, co-financed by the European Neighbourhood Instrument (ENI) Cross-Border Cooperation (CBC) Mediterranean Sea Basin (MED) Programme and led by the Escola Europea – Intermodal Transport (Spain), aims to develop port-logistics training and vocational (TVET) resources adapted to sector needs to strengthen youth employability; increase and upgrade local employment opportunities through the creation of real dual-learning programmes with job placements, strengthening the role of SME's operating in the port ecosystems for future employment creation; and setting up collaborative national and transnational partnerships between port-logistics associations, operators, SMEs, training centres and VET providers, whilst introducing a public-private partnership (PPP) co-management process.

Objectives & Participants' profile

Objective: To teach using the Simulated Practice Enterprise methodology

The Simulated Practice Enterprise is a methodological didactic strategy of "Learning by Doing". Its objectives are to:

- Promote the simultaneous and integrated development of functional competencies of organisational management (social, human and business) based on a methodological-didactic simulation device that allows for, within the framework of formal education, contextualized and experiential knowledge.
- Stimulate the responsible and autonomous development of the participant to become fluent in problem solving and decision-making in the event of unforeseen circumstances, incidents and conflicts produced by the dynamics of a company and its interactions with customers and suppliers.
- Develop a system that stays on top of current market developments and operations and adapts its contents to them, ensuring a seamless connection of the teaching-learning model with the local industry trends.
- Contribute to the occupational guidance of participants and the employability of unemployed through role-playing tests and specific tasks typical of the world of work.

PARTICIPANTS' PROFILE & REGISTRATION

Unemployed or people with risk of losing their job at a short term who have an administration background.

CONTENTS

- Freight Forwarding operations: from quoting to invoicing ERP for Freight Forwarders: introduction and case study
- Management of insurances
- Customer risk analysis
- Payment methods: letter of credit
- Invoicing and management of payments
- Tax treatment of international trade transactions

STRUCTURE OF THE TRAINING

The training is structured in the following activities:

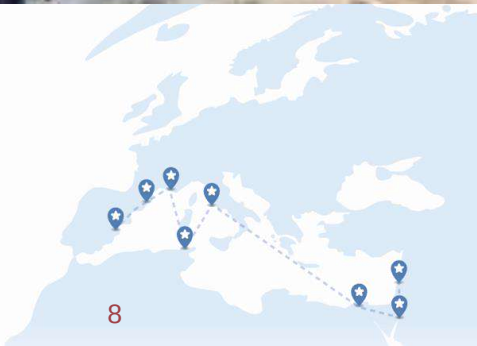
- Lectures
- ERP Simulation teamwork:

PROGRAMME

Monday, 22nd November 2021

09:15	09:45	11:15	11:30
Opening Ceremony Presentation and explanation of the course *Mar Monzó*	**Freight Forwarding operations** Documentation aspects *Guillem Cerdanyés*	Break	**Freight Forwarding operations:** Export Operations *Guillem Cerdanyés*

13:00	14:30
ERP Introduction *Valentina Salinas*	End of day 1

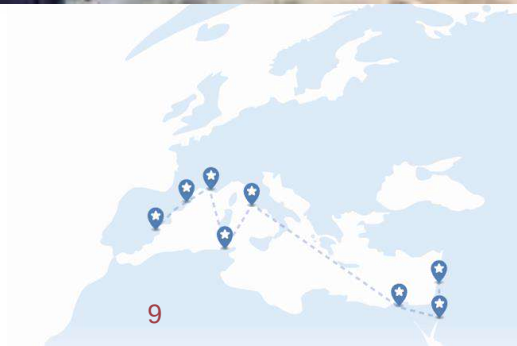


PROGRAMME

Tuesday, 23rd November 2021 ERP Platform: Click & Cargo

09:00	11:00
Presentation case study Mar Monzó	Break

11:30	14:00
ERP Practice Mar Monzó	End of day 2

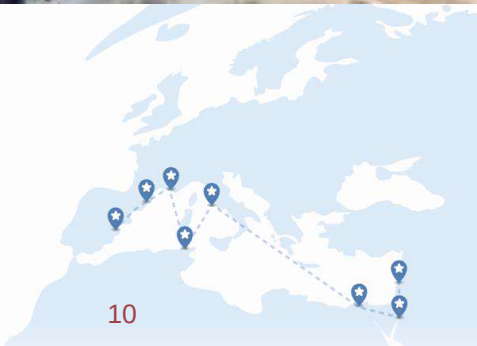


PROGRAMME

Wednesday, 24th November 2021

09:00	10:30	11:30
MANAGEMENT OF INSURANCES Águeda Capafons	Break	MANAGEMENT OF INSURANCES Águeda Capafons

11:30	14:00
Customer Risk Analysis Águeda Capafons	End of day 3



PROGRAMME

Thursday, 25th November 2021

09:00		10:30	11:00
Payment methods Lucía Ratera		Break	Payment methods Lucía Ratera

12:00	14:00
Funtraders	End of day 4

PROGRAMME

ENI CBCMED Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

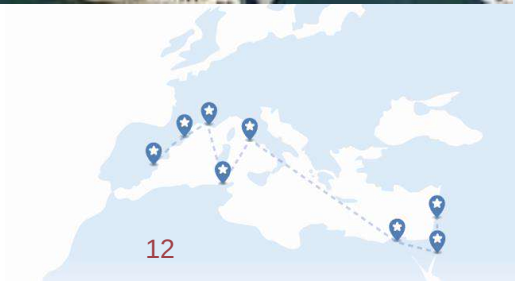
REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

Friday, 26th November 2021

09:00	11:00	11:30
ERP Practice Mar Monzó	Break	Tax treatment of international trade transactions Pepe Muñoz

12:30	14:00
Tax treatment of international trade transactions Pepe Muñoz	End of day 5



PROGRAMME

Monday, 29th November 2021

09:00		11:00	11:30
Tax treatment of international trade transactions Nuria Tobella		Break	Tax treatment of international trade transactions Nuria Tobella

12:30		14:00
Tax treatment of international trade transactions Nuria Tobella		End of day 7

PROGRAMME

Tuesday, 30th November 2021

09:00	11:00	11:30
Tax treatment of international trade transactions Nuria Tobella	Break	Tax treatment of international trade transactions Nuria Tobella

12:30	14:00
Tax treatment of international trade transactions Nuria Tobella	End of day 7

PROGRAMME

Wednesday, 1st December 2021

09:00	11:00			14:00
From quoting to invoicing Guillem Cerdanyés	Teamwork ERP practice: Export Operations			

PROGRAMME

Thursday, 2nd December 2021

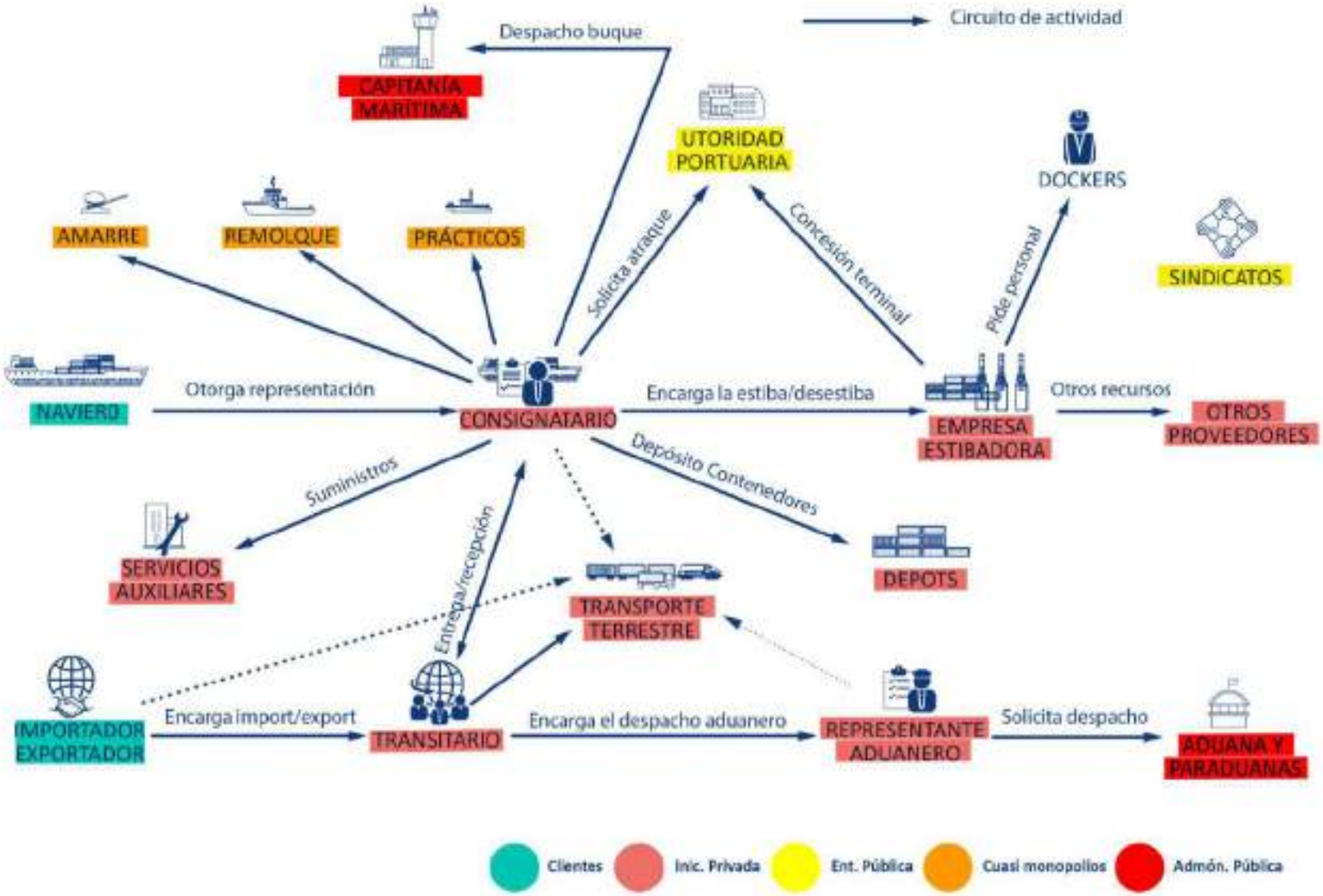
09:00	10:00	11:00	11:30	14:00
Teamwork ERP practice	Import Innvoicing Guillem Cerdanyes	Break	Teamwork ERP practice	

PROGRAMME

Friday, 3rd December 2021

09:00		12:00	12:30	14:00
Door to door offers and final presentations & debate Alex Sánchez/Mar Monzó		Break	Closing Ceremony *Ana Rumbeu*	End of the Training

Aspectos a tener en cuenta



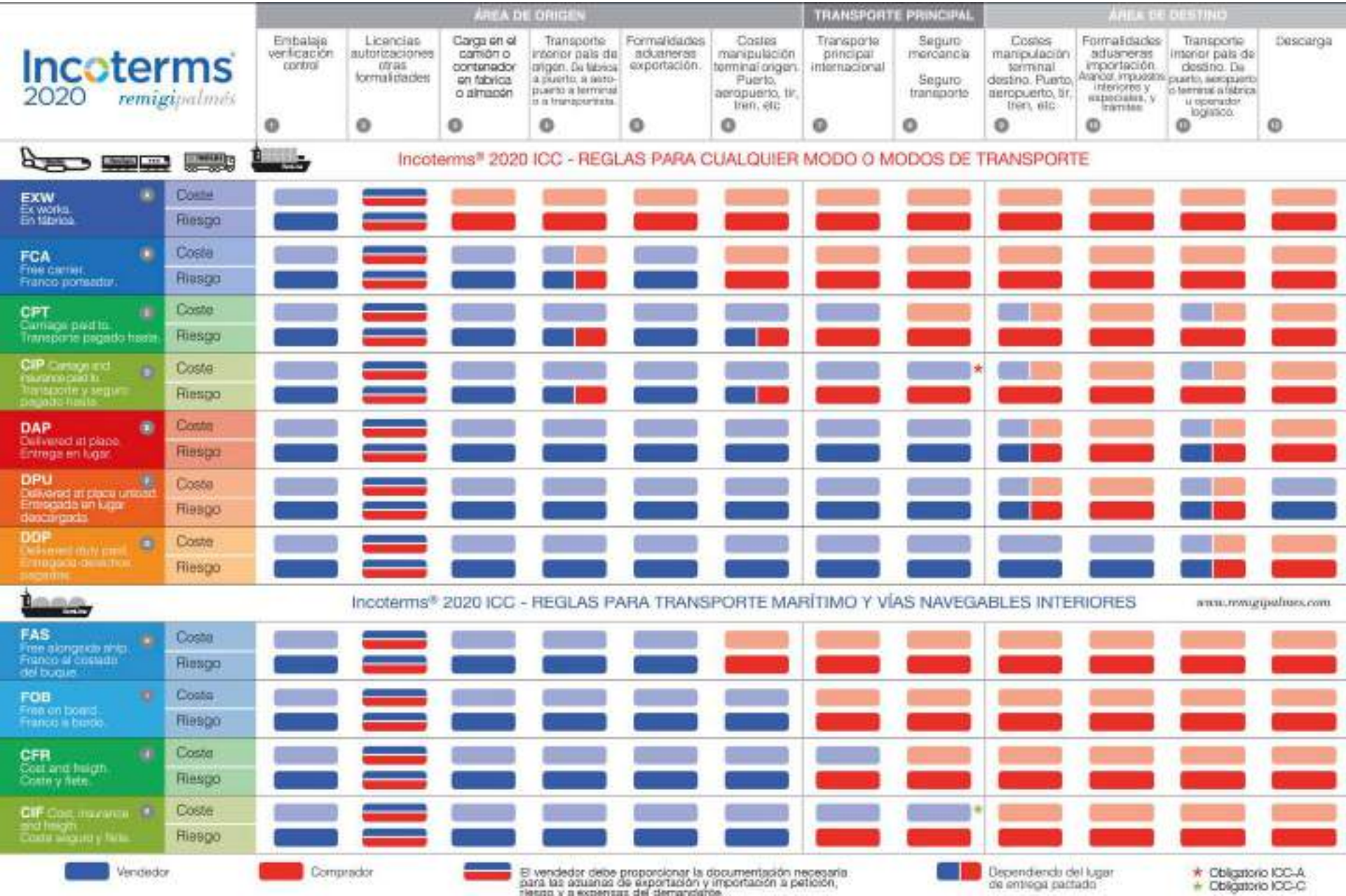
PLAYFORWARDING
LOGISTICS

https://www.playforwarding.com/about-us

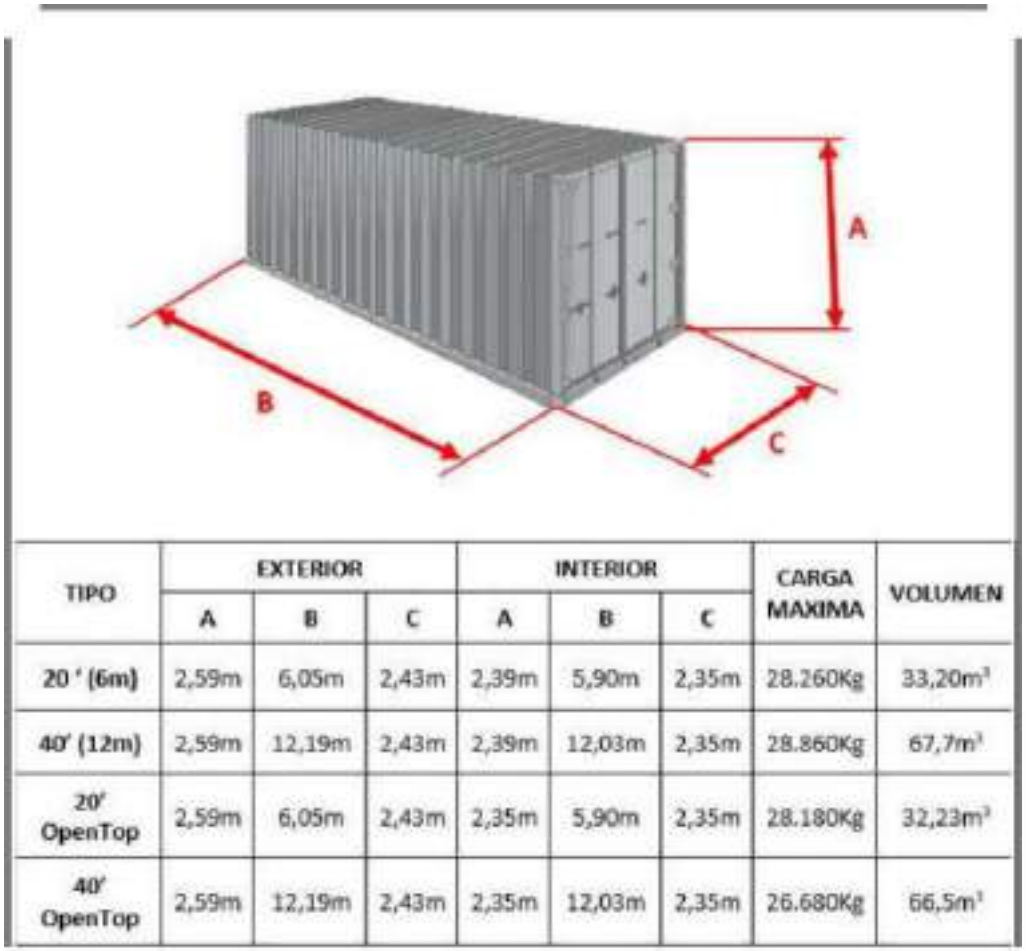
Mi cliente me pide una cotización…

¿Por dónde empiezo?

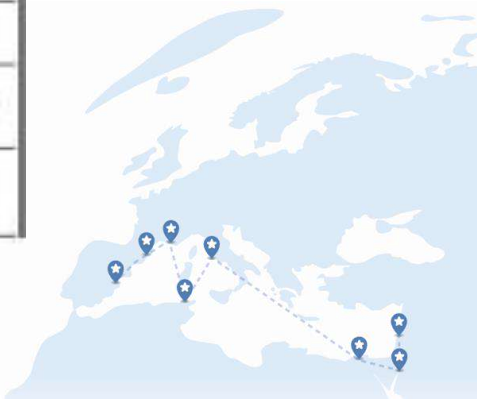
Aspectos a tener en cuenta



Aspectos a tener en cuenta



TIPO	EXTERIOR			INTERIOR			CARGA MAXIMA	VOLUMEN
	A	B	C	A	B	C		
20 ' (6m)	2,59m	6,05m	2,43m	2,39m	5,90m	2,35m	28.260Kg	33,20m³
40' (12m)	2,59m	12,19m	2,43m	2,39m	12,03m	2,35m	28.860Kg	67,7m³
20' OpenTop	2,59m	6,05m	2,43m	2,35m	5,90m	2,35m	28.180Kg	32,23m³
40' OpenTop	2,59m	12,19m	2,43m	2,35m	12,03m	2,35m	26.680Kg	66,5m³



¿Qué Documentos necesito?

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

Mi cliente me pide una cotización

¿A qué naviera le pido cotización?

https://www.sdglines.com/

SDG Lines
Shipping Digital Game

HAULIER SERVICES
haulier digital game

CUSTOMS AGENT
customs agent digital game

PLAY TTCIRCLE
INSURANCE DIGITAL GAME

https://playforwarding.clickandcargo.com/

Usuario: **YEPMED**
Contraseña: **Click@2021**

https://webmail.nominalia.com/

Nombre	Correo	User Click	Password Click	mail	Password
Kotyk, Lidiya	kotyklida@gmail.com	AMBAR-VLC	ambar@team	ambarteamvlc@playforwarding.com	ambar@team713
Garcia Lacomba, Paula	pa.ga.la2000@gmail.com	AMBAR-VLC	ambar@team	ambarteamvlc@playforwarding.com	ambar@team713
García Sotolongo, Jose Alberto	josealbertogs98@gmail.com	AMBAR-VLC	ambar@team	ambarteamvlc@playforwarding.com	ambar@team713
Osuna Bosch, María	Maosbos@gmail.com	AMBAR-VLC	ambar@team	ambarteamvlc@playforwarding.com	ambar@team713
GUÍA GRANELL, MARIA	mguia@infoport.es	MERIGOLD-VLC	merigold@team	merigoldteamvlc@playforwarding.com	merigold@team395
Marco Sanchís, Cristina	cmarcosanchis@gmail.com	MERIGOLD-VLC	merigold@team	merigoldteamvlc@playforwarding.com	merigold@team395
Gómez Carrasco, Edson Fabian	fabiangomezcarrasco10@gmail.com	MERIGOLD-VLC	merigold@team	merigoldteamvlc@playforwarding.com	merigold@team395
García Melero, Fernando	fernandogmelero@gmail.com	MERIGOLD-VLC	merigold@team	merigoldteamvlc@playforwarding.com	merigold@team395
Peña Lozano, Alexandra Maria	aleda.07@hotmail.com	LIME-VLC	lime@team	limeteamvlc@playforwarding.com	lime@team274
Murciano Peralta, Sabrina	sabrinamurciano@gmail.com	LIME-VLC	lime@team	limeteamvlc@playforwarding.com	lime@team274
Silvestre Terrasa, Maro	marosilvestre@gmail.com	LIME-VLC	lime@team	limeteamvlc@playforwarding.com	lime@team274
Pelechá Salvador, Josep	joseppelecha@hotmail.com	LIME-VLC	lime@team	limeteamvlc@playforwarding.com	lime@team274
Burgos Miralles, Manuel	manuelburgosmiralles@hotmail.com	AZURE-VLC	azure@team	azureteamvlc@playforwarding.com	azure@team405
Celedón González, Pamela	pamela_celegonza@hotmail.com	AZURE-VLC	azure@team	azureteamvlc@playforwarding.com	azure@team405
Agüera Santoyo, Noelia	naguerasan@gmail.com	AZURE-VLC	azure@team	azureteamvlc@playforwarding.com	azure@team405
MCINTYRE, Sasha Odelis	sasha_2779@hotmail.com	AZURE-VLC	azure@team	azureteamvlc@playforwarding.com	azure@team405
Monerri Cano, Eva	evamonerricano@gmail.com	CHERRY-VLC	cherry@team	cherryteamvlc@playforwarding.com	cherry@team948
Albiñana Sáez, Alexandre	alexalbinanasaez@gmail.com	CHERRY-VLC	cherry@team	cherryteamvlc@playforwarding.com	cherry@team948
Herrera Tatay, Lorena	lorena6valentino@gmail.com	CHERRY-VLC	cherry@team	cherryteamvlc@playforwarding.com	cherry@team948
Borja, Micaela	m.libertas@outlook.com	CHERRY-VLC	cherry@team	cherryteamvlc@playforwarding.com	cherry@team948
Gonzalez Frias, Isabel	friasisabel@hotmail.com	HONEY-VLC	honey@team	honeyteamvlc@playforwarding.com	honey@team620
RIUS GONZALEZ, FERNANDO	fernandorius23@gmail.com	HONEY-VLC	honey@team	honeyteamvlc@playforwarding.com	honey@team620
Moise Nedelea, Cornelia	conny.moise@gmail.com	HONEY-VLC	honey@team	honeyteamvlc@playforwarding.com	honey@team620
Siwicka, Violetta	vs.violetta@gmail.com	HONEY-VLC	honey@team	honeyteamvlc@playforwarding.com	honey@team620
Agustí Martínez, Cristina	cristy.ag87@gmail.com	JADE-VLC	jade@team	jadeteamvlc@playforwarding.com	jade@team947
Ezeeva, Alexandra	aezeeva@gmail.com	JADE-VLC	jade@team	jadeteamvlc@playforwarding.com	jade@team947
Peyró Cárcel, Susana	susanapeyro@gmail.com	JADE-VLC	jade@team	jadeteamvlc@playforwarding.com	jade@team947
Vendrell Mompó, Ramón	rvendrellepx@gmail.com	JADE-VLC	jade@team	jadeteamvlc@playforwarding.com	jade@team947

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

https://www.menti.com/13wez9piby

X

- Ofrecer los servicios de Play Forwarding
- Tipos de transporte utilizados
- Cotización CIP: Desglose y Margen
- Descripción detallada de la operación (fecha de recogida de la mercancía, fecha de embarque…)
- Valor añadido de vuestra compañía: Digitalización, respeto por el medio ambiente…

- Tenéis 7-8 minutos por equipo.

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

MORE INFORMATION:

Valencia: Mar Monzó
mmonzo@fundacion.Valenciaport.com

Escola Europea
Intermodal Transport
ESCOLAEUROPEA.EU

Chamber of Commerce Industry and Agriculture

Marseille Fos
Le port euroméditerranéen

MED ports ASSOCIATION

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale

AQABA Development Corporation
شركة تطوير العقبة

Port de Barcelona

Consell Valencià de la Joventut

FUNDACIÓN VALENCIAPORT

ميناء دمياط
DAMIETTA PORT AUTHORITY

OMMP
Office de la Marine Marchande et des Ports

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

PRESENTATION OF ERP PLATFORM

The importance of the information flow in logistics

Valentina Salinas - ClickandCargo

ENI CBCMED Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

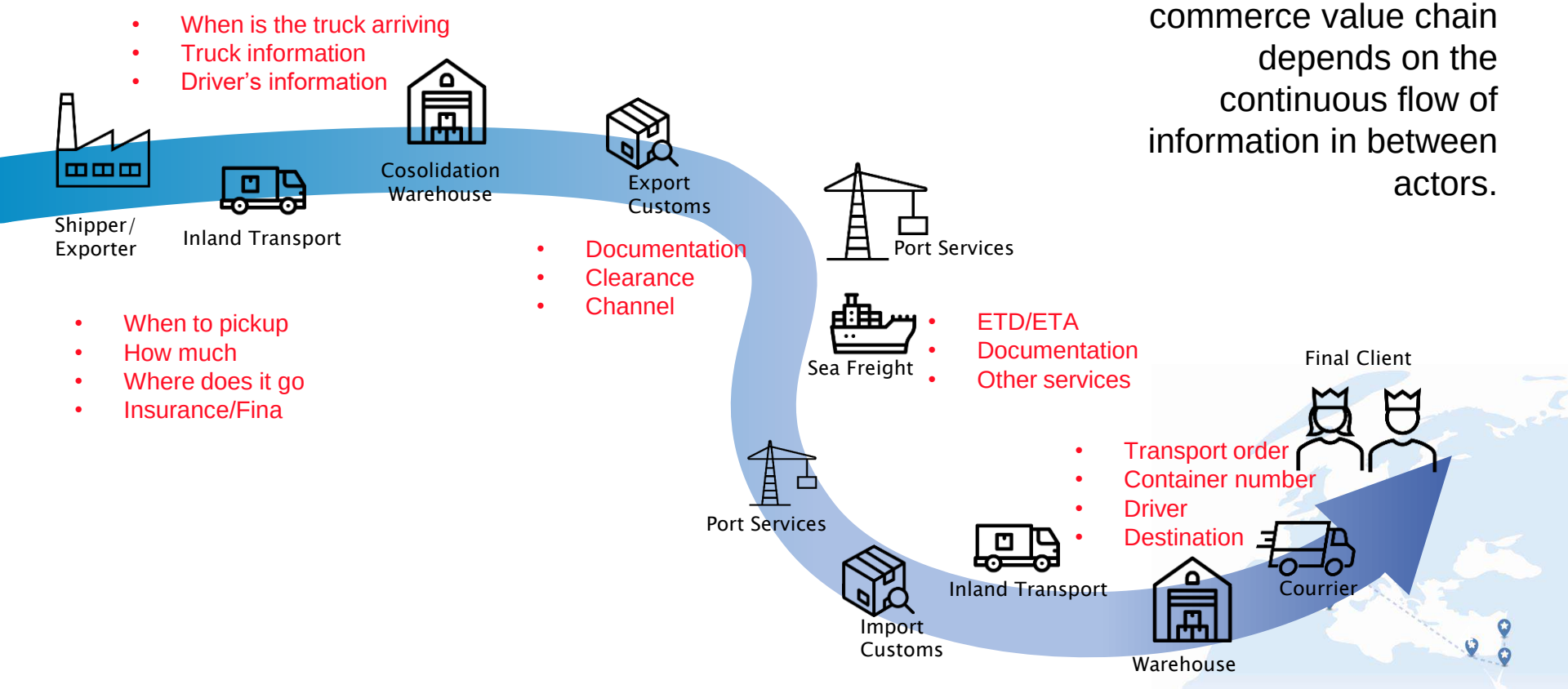
e-commerce:

How many actors are involved in delivering an amazon purchase to your door?

The sea of logistic information

Many actors in the Logistic chain

The sucess of the e-commerce value chain depends on the continuous flow of information in between actors.



ENI CBCMED Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

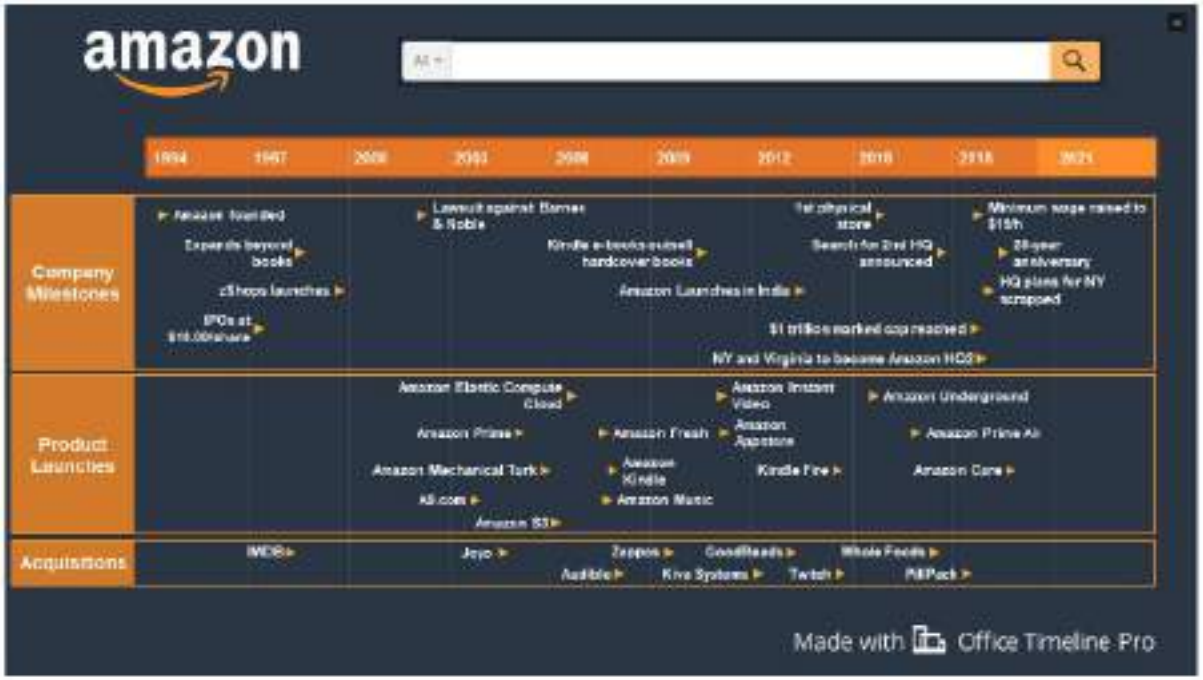
REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

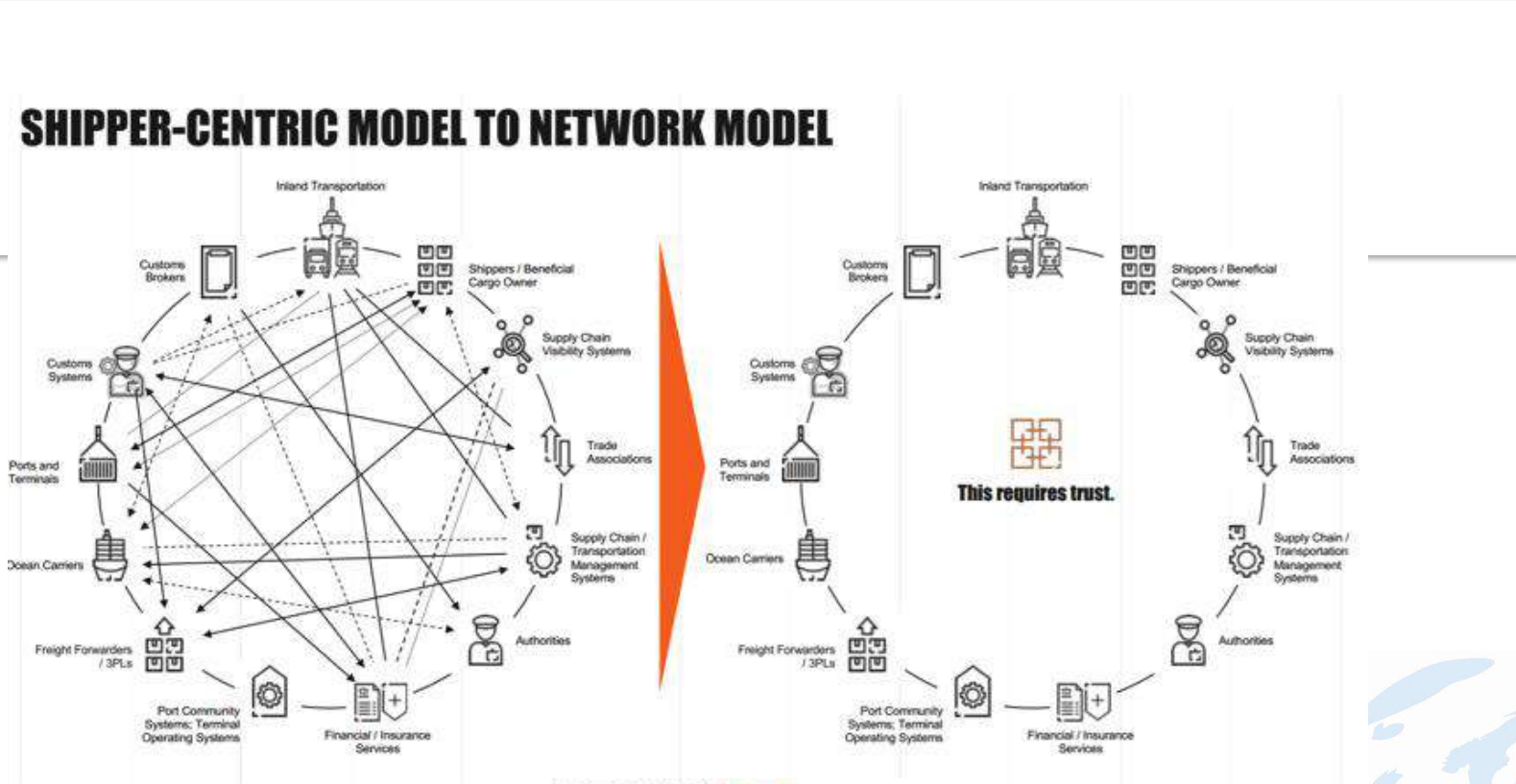
e-commerce:

The control of the information flow is becoming more and more critic for international trade

Disruptive business models

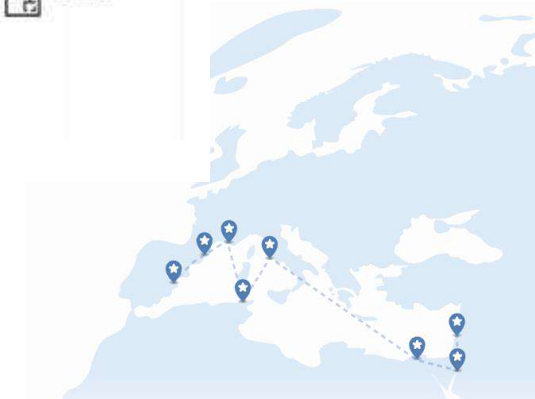


From seafreight to information control

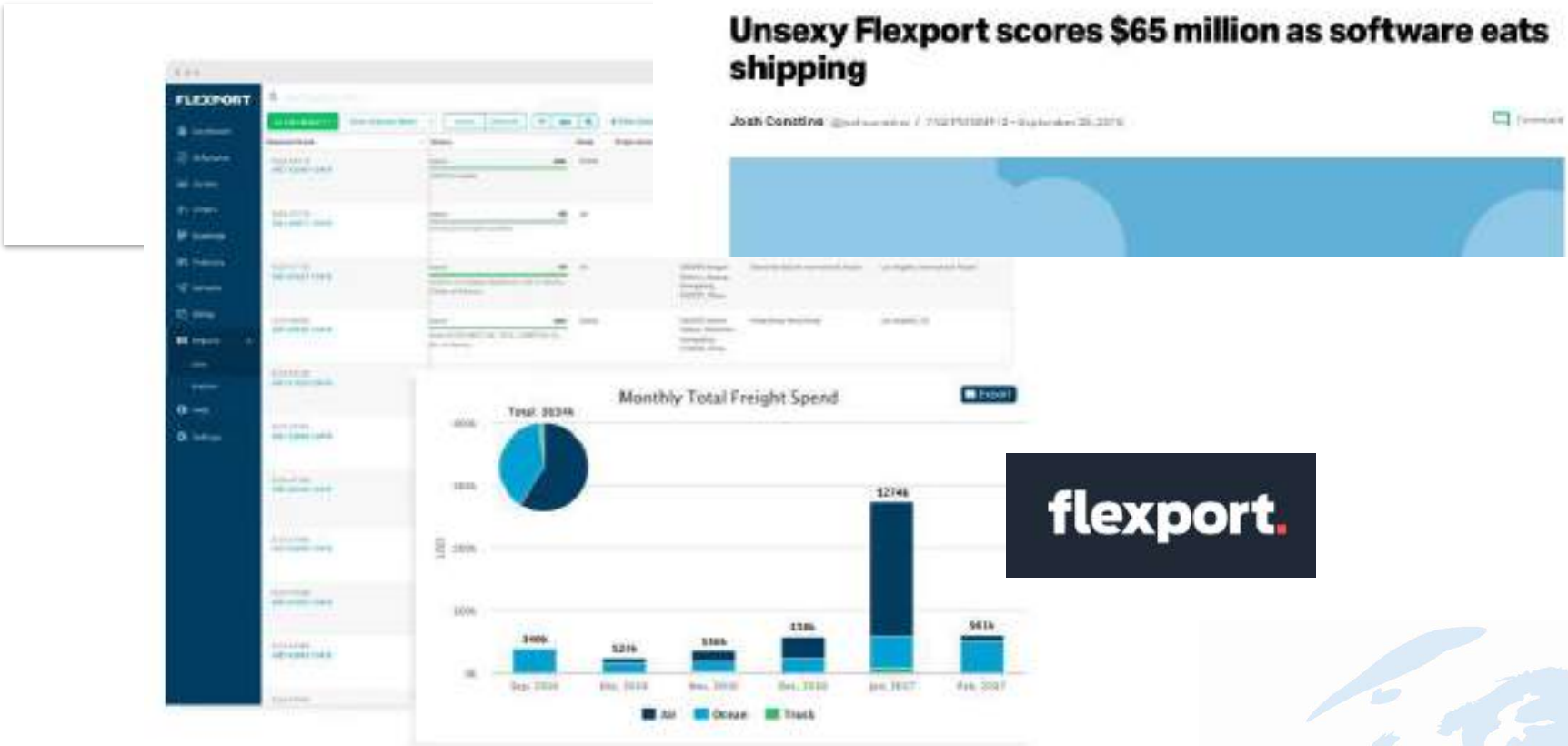


IBM | MAERSK

TRADELENS

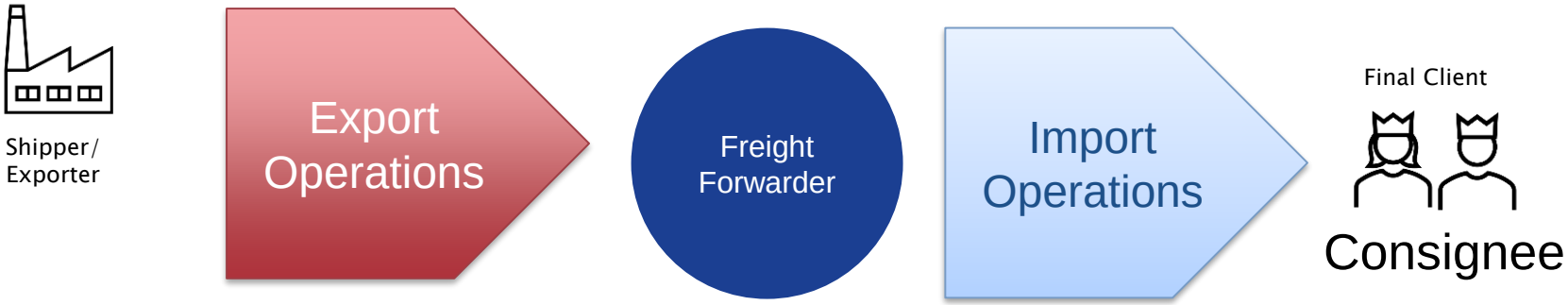


Virtual Freight Forwarder



The freight forwarder point of view

EXTERNAL ACTORS
Shipping companies, shipping agents, agents, transport companies, insurance companies, banks, etc



INTERNAL ACTORS
Commercial department, finances, administration, boards, operations

ENI CBCMED Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

ERP: Control your information flow and make your operations fast and more secure

ClickandCargo is the ERP solution for Freight Forwarders that allows the management and exploitation of the information generated in the international trade operations, along the entire value chain, from quotation to invoicing.

CLICK & CARGO

WHY CLICKANDCARGO

ENI CBCMED Cooperating across borders in the Mediterranean

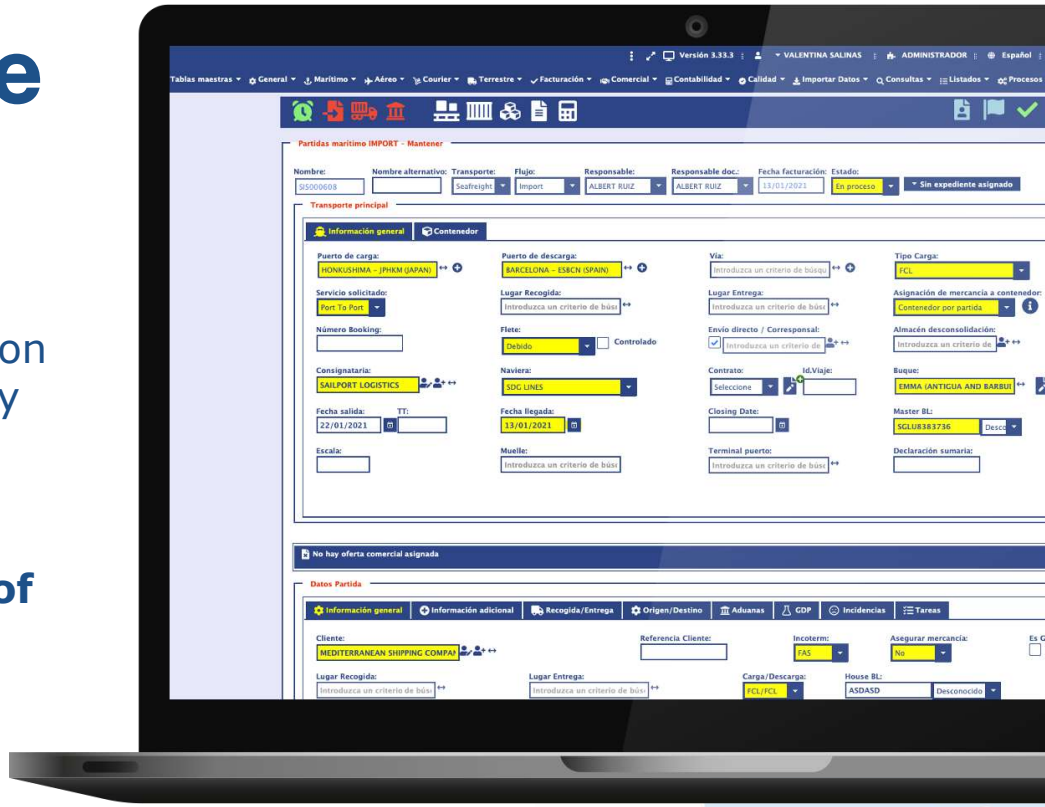
Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

Robust, competitive 100% web

ClickandCargo is a 100% web solution that responds to the needs of rapidly **growing freight forwarding companies** that need competitive, robust and easy-to-implement ERP, **developed from the experience of professionals** in the sector.



CLICK & CARGO

ClickandCargo – Functional Scope

ENI CBCMED Cooperating across borders in the Mediterranean
Project funded by the EUROPEAN UNION
REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
YEP MED

CLICK & CARGO

1

SERVICE REQUEST

SALES

- Preparation and sending of offers and quotations
- Cost rate management (traffic, transport, customs, etc.)
- Automatic calculations of operating returns
- Commercial monitoring

WEBCARGO By Freightos
cargofive

OPERATIONS

- Maritime, air, land, rail, crosstrade
- Integrated document manager
- Quality control by milestones
- Track and trace

INTTRA by E2OPEN
PORTIC
valenciaportPCS PORT COMMUNITY SYSTEM
ShipsGo

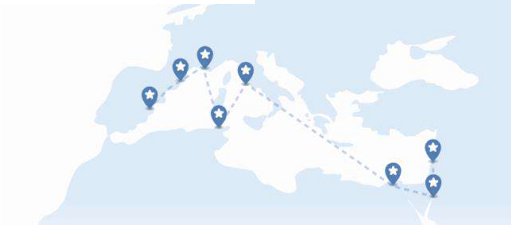
INVOICING

- Creation and sending of cost invoices
- Forecast control
- Consolidation of receipts and payments by item
- Integration with accounting packages

A3 Software grupo Wolters Kluwer

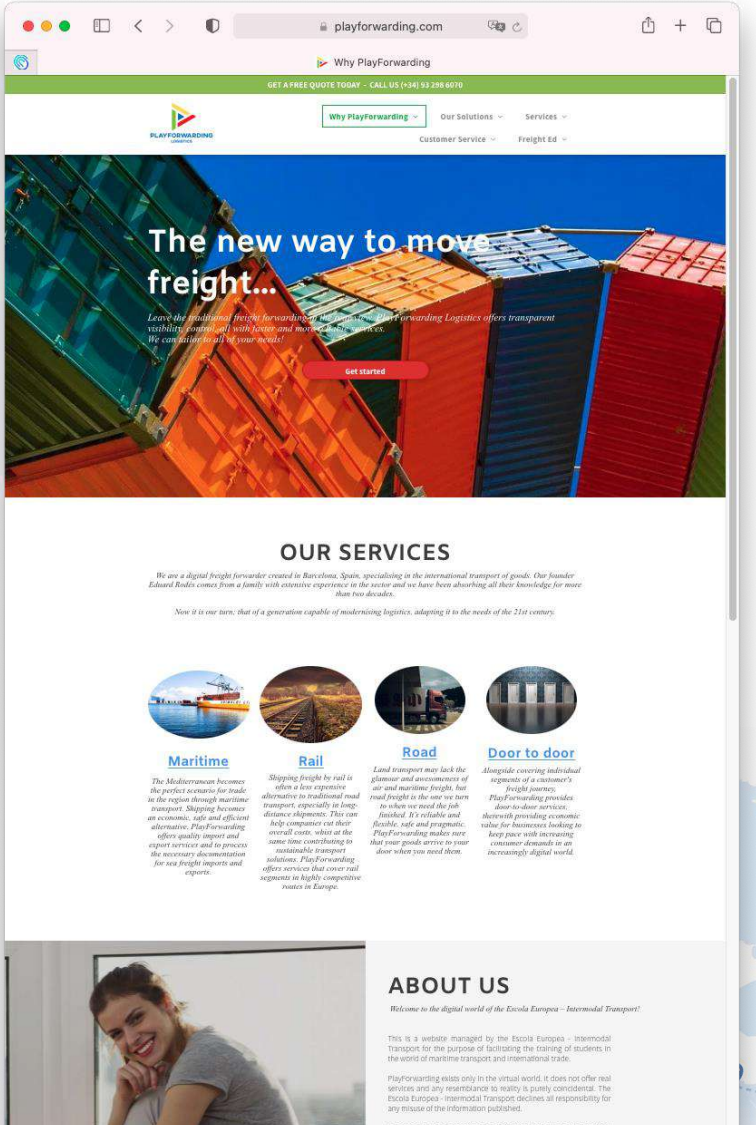
Client Portal

JAN 2022
Complete visibility of the status of operations via the web



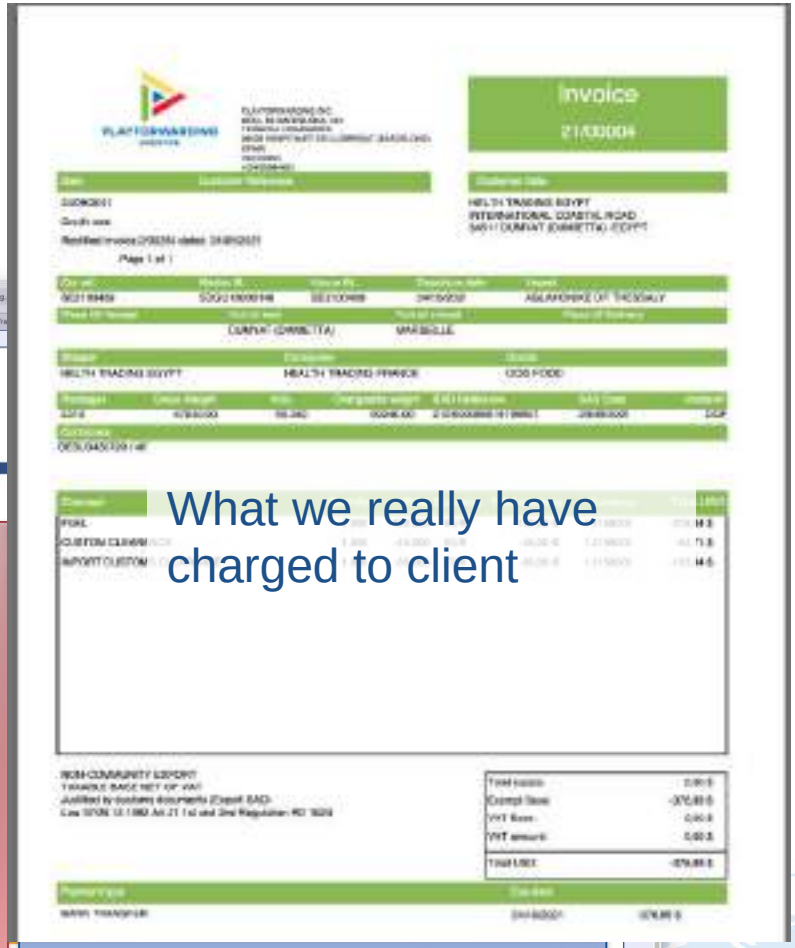
Playforwarding

- Virtual freight forwarder with branches in Barcelna, Marseille, Valencia, Rades, Beirut, Aqba, Damietta
- Business operations from ERP solution ClickandCargo
- Ad-hoc configurations in the ERP to simulate real environment
- Additional configurations to ease up the learning curve

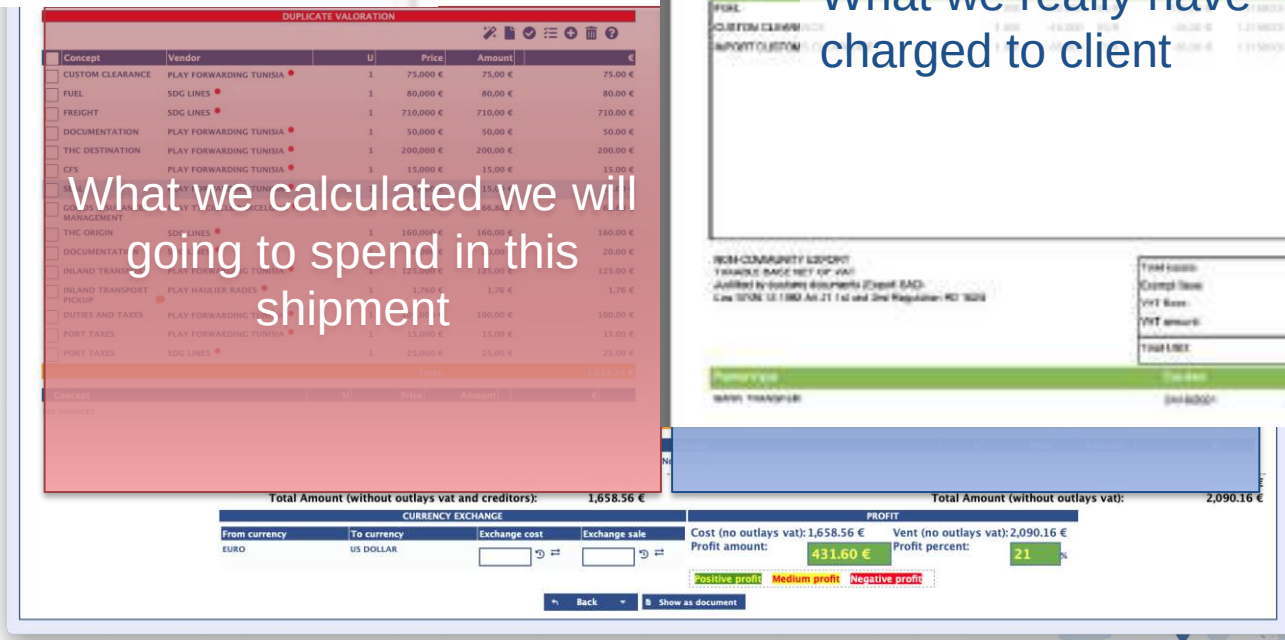


The administrative reconciliation

What we really have spent



What we really have charged to client



What we calculated we will going to spend in this shipment

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

Escola Europea
Intermodal Transport
ESCOLAEUROPEA.EU

Chamber of Commerce Industry and Agriculture

Marseille Fos
Le port euroméditerranéen

MED ports ASSOCIATION

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale

AQABA Development Corporation
شركة تطوير العقبة

Port de Barcelona

Consell Valencià de la Joventut

FUNDACIÓN VALENCIAPORT

ميناء دمياط
DAMIETTA PORT AUTHORITY

OMMP
Office de la Marine Marchande et des Ports

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

Medios de Pago

Lucía Ratera Alonso

Factores que determinan su elección

¿Qué factores crees que deben considerarse en la elección del medio de pago?

- Confianza y buena experiencia
- Fuerza comercial
- Riesgo país
- Condiciones de entrega (incoterms)
- Legislación
- Costumbres
- Divisa
- Coste de la operación
- Costes asociados

Factores que determinan su elección

¿Qué motivos mueven a exportador e importador en el momento de determinar el medio de pago?

- Seguridad de cobro
- Velocidad recepción fondos

Exportador

- Poder examinar la mercancía
- Menor coste tramitación

Importador

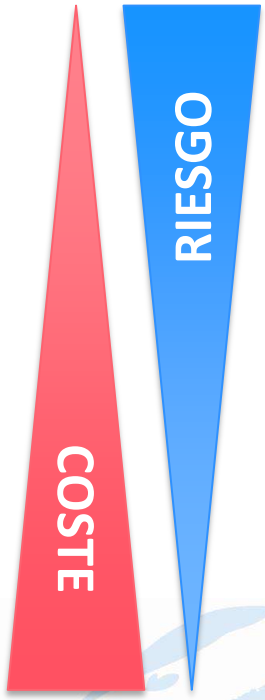
Medios de Pago Internacional

SIMPLES

- Cheque personal
- Pagaré (Promissory note)
- Cheque bancario
- Orden de pago
- Remesa simple

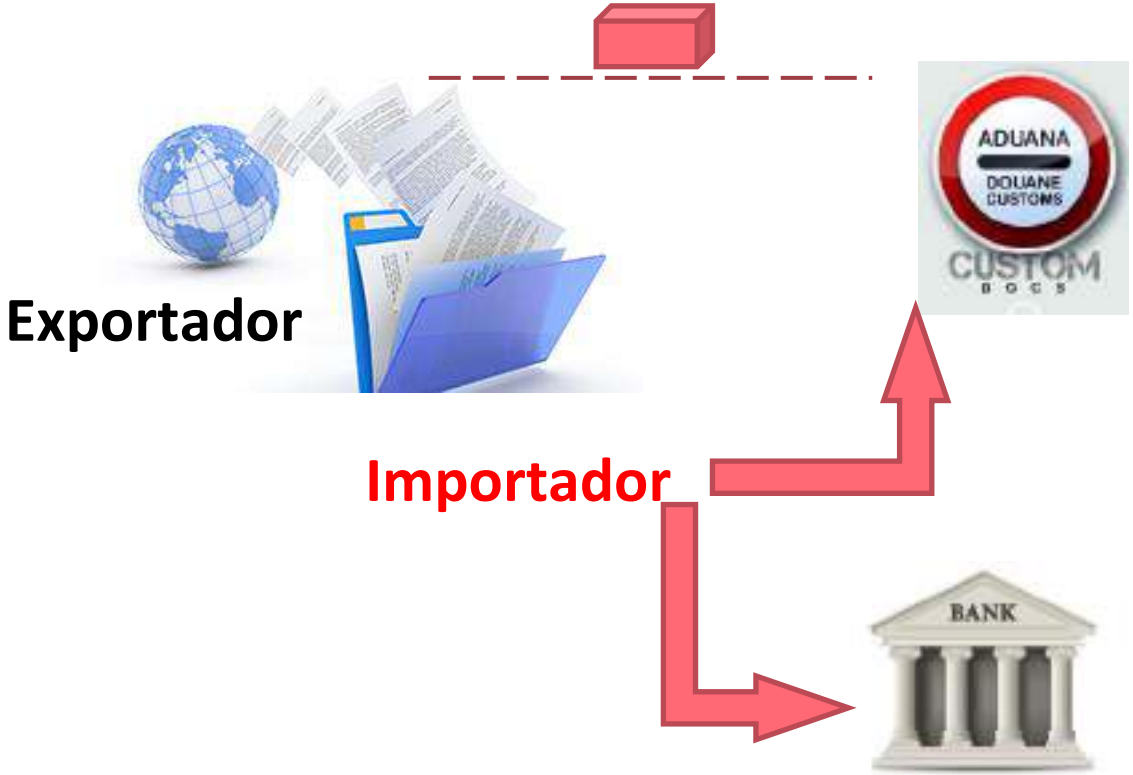
DOCUMENTARIOS

- Remesa documentaria
- Crédito documentario
- Crédito documentario confirmado



Medios de pago simples

Los documentos necesarios para el despacho en la aduana de destino, viajan directamente del exportador al importador, quien podrá despachar la mercancía. El pago habitualmente se realiza a posteriori.



Medios de pago documentarios

Los documentos necesarios para el despacho en la aduana de destino se envían a través de entidades financieras.

Banco export **Banco import.** **Importador**

Medios de pago simples

Medios de pago simples

Cheque Personal

Cheque de cuenta corriente, extendido por el importador (librador) con cargo a su cuenta.

El cheque debe ser comprobado en firma y saldo por el banco expedidor.

Pagaré. Promissory Note

Similar al cheque personal, con la diferencia básica de que se puede emitir con fecha avanzada (el cheque es a la vista).

Medios de pago simples

Cheque Bancario

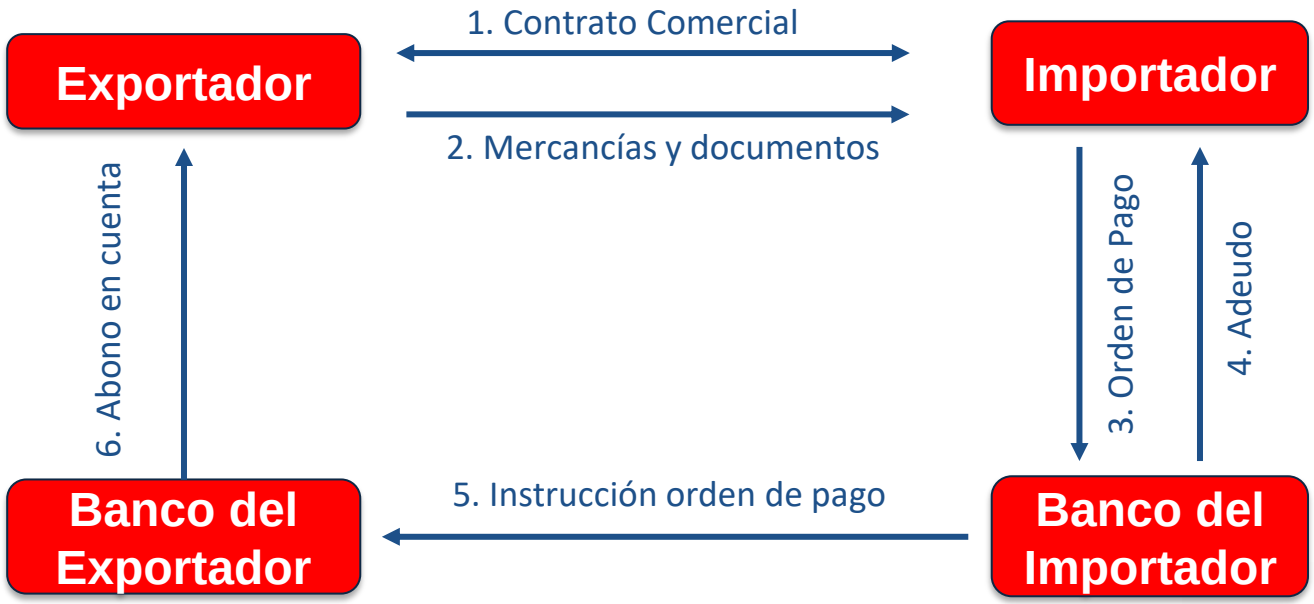
Emitido por un Banco contra la propia entidad, u otro banco, normalmente en el país de la divisa.
Se adeuda en la cuenta del importador en el momento de la emisión.

Orden de Pago

Mandato dado por el importador a su banco para que transfiera, a través de una entidad bancaria, una determinada cantidad de dinero a favor de un beneficiario.

Medios de pago simples

Orden de Pago



La comunicación entre bancos es muy rápida (Swift) y por tanto, la recepción de los fondos también. Para evitar errores y demoras, el exportador debe facilitar al importador el código BIC/SWIFT y su IBAN.

Medios de pago simples

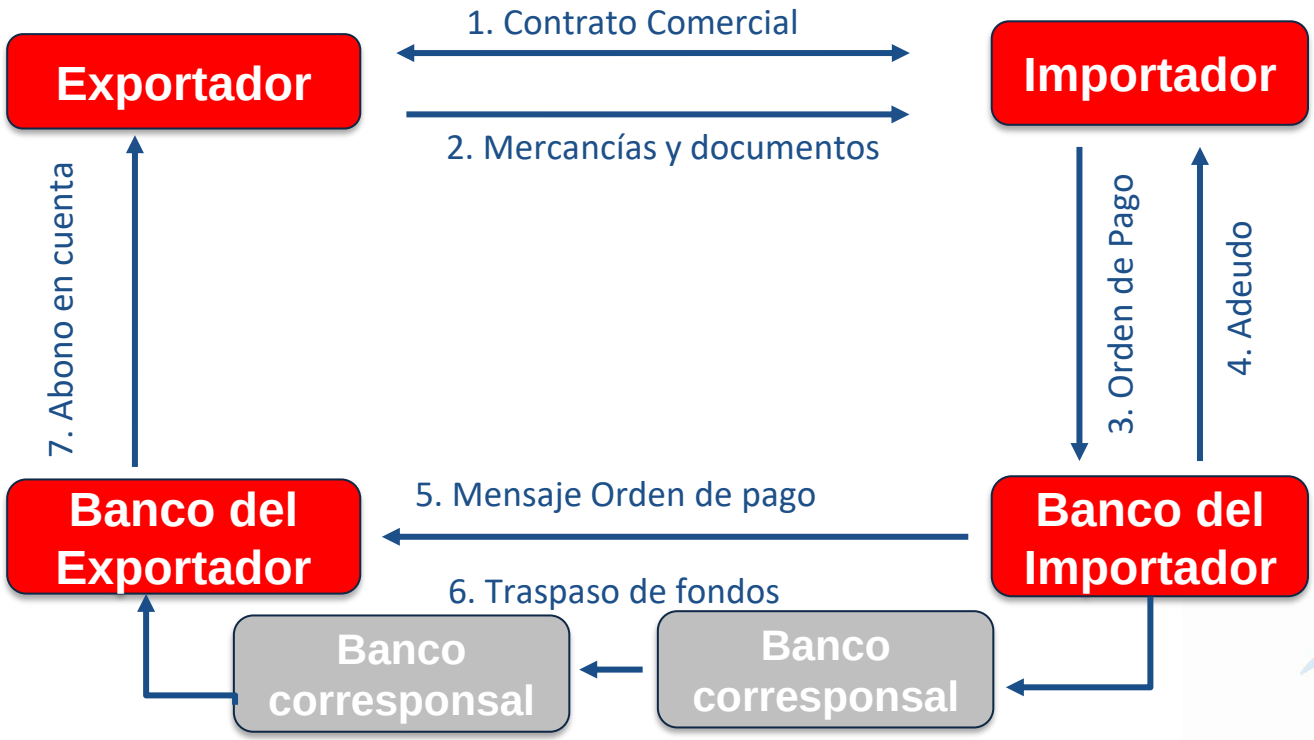
Orden de Pago (indirecta)

¿Qué ocurre si ambos bancos no tienen cuenta intercambiada en la divisa de la transferencia entre banco emisor y pagador?

Se requiere la intervención de uno -o dos- bancos intermediarios en el país de la divisa, con los que el banco emisor y pagador mantengan cuenta.

Medios de pago simples

Orden de Pago (indirecta)



La recepción de los fondos continua siendo rápida, pero los costes son mayores.

IBAN

IBAN (**International Bank Account Number).** Código bancario que sirve para identificar cada cuenta corriente de manera única en la zona única de pagos en euros (SEPA).

Conociendo el código IBAN, una persona puede realizar pagos o transferencias en cualquiera de los países de la zona SEPA, de igual forma que si estuvieran haciendo un pago nacional.

Si la orden de pago es fuera de la Unión Europea, se requiere además el código BIC o SWIFT de la entidad destinataria.

Medios de Pago

IBAN

Está formado por 4 caracteres iniciales (que corresponden al país y un código control) y a continuación el número de cuenta de 20 dígitos.

Su estructura es la siguiente:

ES21 0000 0000 00 0000000000

- ES — Código país
- 21 — Código control
- 0000 — Código banco
- 0000 — Sucursal
- 00 — Código control
- 0000000000 — Cuenta cliente

Medios de Pago

Swift

- SWIFT *(Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication).* Organización con una red internacional de comunicaciones financieras entre bancos y otras entidades financieras. No posee fondos ni gestiona cuentas en nombre de los clientes, ni tampoco almacena información financiera de forma permanente.

- Al actuar como transmisor, sirve de vehículo para los mensajes transmitidos entre dos instituciones financieras. Esta actividad implica el **intercambio seguro de datos** privados, al tiempo que se garantiza su **confidencialidad e integridad.**

El código BIC/SWIFT

Es el código de identificación bancario (Bank Identifier Code) y está formado por 8 u 11 caracteres (4 indicando el código del banco, 2 el país, 2 la localidad y 3 el código de la oficina.

BBVAESMMXXX

Existen 2 categorías de códigos de identificación bancarios (BIC):

- Los que se refieren a instituciones conectadas al sistema Swift (hablamos de código ‘swift-bic’), y
- Las entidades no conectadas (código ‘non swift-bic’). En el segundo caso los códigos se identifican por tener un “1” en la octava posición del código

Mensajes Swift

Los mensajes se agrupan en categorías de acuerdo con su primer dígito:

1XX - TRANSFERENCIAS DE CLIENTES Y CHEQUES
4XX - REMESAS DOCUMENTARIAS.
7XX - CRÉDITOS DOCUMENTARIOS Y GARANTÍAS.
8XX - TRAVELLERS CHEQUES.

La configuración de los mensajes Swift es:

- Cabecera (header): figura el banco ordenante, el banco receptor, el tipo de mensaje, la prioridad, la hora de envío y la hora de recepción.
- Texto: figuran los campos específicos de cada mensaje.
- Trailer o parte final del mensaje.

Mensajes Swift. Estructura mensaje Orden de Pago

MENSAJE MT103 (SINGLE CUSTOMER CREDIT TRANSFER)

- CAMPO 20 (SENDER'S REF.): REFERENCIA DEL BANCO ORDENANTE.
- CAMPO 32A (SETTLEMENT AMOUNT): FECHA VALOR, CÓDIGO DIVISA E IMPORTE.
- CAMPO 33A (INSTRUCTED AMOUNT): IMPORTE INSTRUIDO.
- CAMPO 50 (ORDERING CUSTOMER): CLIENTE ORDENANTE.
- CAMPO 52A (ORDERING INST.): INSTITUCIÓN ORDENANTE.
- CAMPO 53A (SENDER'S CORR.): CORRESPONSAL DEL EMISOR.
- CAMPO 54A (RECEIVER'S CORR.): CORRESPONSAL DEL RECEPTOR.
- CAMPO 56A (INTERMEDIARY INSTITUTION): INTERMEDIARIO.
- CAMPO 57 (ACCOUNT WITH INSTIT.): INSTITUCIÓN DEL BENEFICIARIO
- CAMPO 59 (BENEFICIARY CUSTOMER):CLIENTE BENEFICIARIO (CUENTA E IDENTIFICACIÓN DEL MISMO)
- CAMPO 70 (REMITTANCE INFORMATION): DETALLES DEL PAGO.
- CAMPO 71 (DETAILS OF CHARGES): DETALLES DE LOS GASTOS (3 OPCIONES):

  - ✓ BEN: TODOS LOS GASTOS A CARGO DEL BENEFICIARIO
  - ✓ OUR: TODOS LOS GASTOS A CARGO DEL ORDENANTE.
  - ✓ SHA: TODOS, EXCEPTO LOS DEL BANCO ORDENANTE, AL CARGO DEL BENEFICIARIO.

ES INDISPENSABLE INDICAR LA CLAVE SWIFT-BIC DEL BANCO BENEFICIARIO Y LA CUENTA DEL BENEFICIARIO EN FORMATO IBAN PARA QUE EL ABONO DE LA TRANSFERENCIA SIGA **UN PROCESO AUTOMÁTICO** Y DE ESTA FORMA SE REDUZCAN COSTES Y TIEMPO DE EJECUCIÓN.

Medios de pago simples

Remesa simple

Consiste en la emisión de una letra de cambio que el exportador gira a cargo del importador, y que entrega a su banco para que se encargue de su cobro y/o aceptación.

- A diferencia de los cheques y ordenes de pago, es el exportador quien inicia el procedimiento de pago instruyendo a su banco al respecto.
- Los derechos y obligaciones de las partes que intervienen están regulados por las reglas uniformes relativas a la gestión de cobros de documentos de la CCI.

Medios de pago simples

Remesa simple

Tipos de documentos:

- Documentos financieros (representativos del pago)
- Documentos comerciales (viajan directamente de exportador a importador)

Vencimiento e instrucciones:

- A la vista: el pago se realiza a la presentación del efecto.
- A plazo: se gestiona la aceptación del pago al vencimiento del efecto.

  Instrucciones de aceptación: aceptar y guardar o aceptar y devolver

Partes intervinientes:

- Cedente (export)
- Banco remitente
- Banco encargado del cobro.
- Librado (import).

Remesa simple electrónica

¿Qué son los Adeudos SEPA (SDD)?

Es un sistema de remesa electrónica (no requiere el envío físico de documentos) para todos los países de la Unión Europea, al que están adheridos, además otros países como Islandia, Liechtenstein, Noruega y Mónaco.

SEPA Direct Debit permite **presentar al cobro de forma electrónica y automatizada** operaciones de pago **en euros** entre cuentas bancarias abiertas en las entidades adheridas a SEPA.

Existen otros sistemas de Remesa electrónica específicos por país (LCR-Francia, RI.BA.-Italia, CIE-Portugal)

Medios de pago simples

Costes bancarios y comisiones ¿Quién las paga?

	Importador	Exportador
Cheque personal/Promissory Note:		Exportador
Cheque bancario	Importador-emisión	Exportador - abono
Orden de Pago	Importador - OUR	Exportador – BEN / Compartidas - SHA
Remesa Simple		Exportador

Medios de pago documentarios

Medios de Pago Documentarios

- ## Remesa documentaria

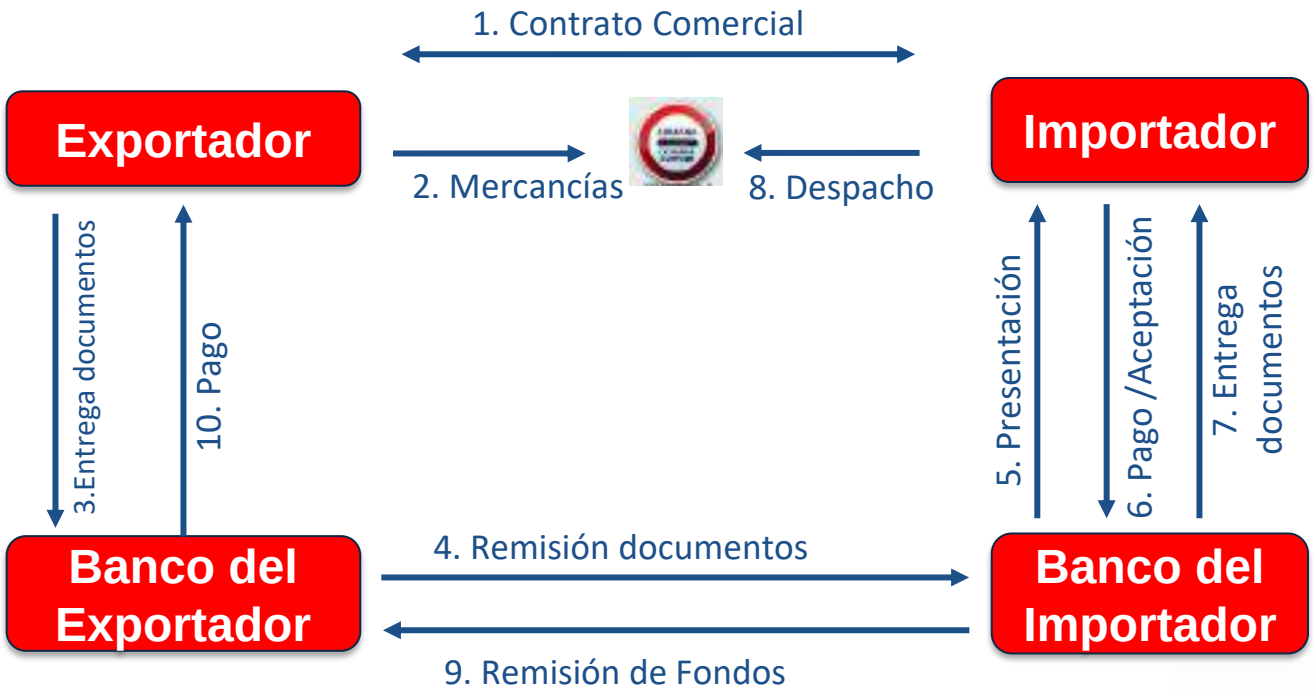
Medio de pago formado por documentos comerciales y/o documentos financieros, que el exportador entrega a su banco para que gestione el cobro.

El Banco del exportador envía la remesa con instrucciones de entrega de documentos, que pueden ser:

- **Entrega de documentos contra pago** *(CAD – Cash Against Documents)*. Utilizado en remesas únicamente con documentos comerciales
- **Contra pago** *(D/P – Documents Against Payment).* Pago a la vista
- **Contra aceptación** *(D/A - Documents Against Acceptance).* Pago aplazado

Medios de Pago Documentarios

Remesa documentaria



Medios de Pago Documentarios

Remesa documentaria. Ventajas e inconvenientes

Remesa Documentaria

VENTAJAS

Importador	Exportador
Nadie le obliga a ir a retirar documentos	Control de la mercancía

INCONVENIENTES

Importador	Exportador
Sin pago o aceptación no hay documentos	Riesgo comercial o impago
Si acepta efecto, deuda pendiente	Riesgo de rechazo de la mercancía
Coste financiero	Coste financiero

Remesa documentaria. Consejos para el exportador

El exportador, al entregar la remesa documentaria a su banco, debe remarcar que:

- Los **gastos de corresponsal sean a cargo del librado** y que **no pueden ser rehusados** (previo consenso con el importador).
- Incluir el sometimiento a la normativa **CCI URC 522.**

Por otro lado, no está de más establecer **fórmulas alternativas de reventa**, **reembarque o almacenamiento de la mercancía** en previsión de una posible falta de pago.

Medios de Pago Documentarios

Remesa documentaria.

¿Qué ocurre si el importador no retira documentos o tarda en hacerlo?

- Gastos de depósito en puerto de destino
- Posible pillaje o merma
- ¿Es mercancía perecedera? Abandonar o subastar
- ¿Dispone de otro comprador en el país de destino? Si es así, agilidad en confección de un nuevo juego de documentos. ¿Problemas en Aduana?
- Repatriar de nuevo. Duplicidad gastos de flete y seguro
- ¿Existe contrato con clausulas especificas?

El único medio que asegura a un exportador ante una anulación de un pedido es un crédito documentario

El Crédito Documentario

Mandato de pago que un importador cursa a su banco para que directamente, o a través de otro banco, pague al exportador el importe de la operación, siempre y cuando éste cumpla con todas y cada una de las condiciones impuestas en la propia **carta de crédito.**

Según la definición de crédito que aparece en el artículo 2 de las *Reglas y Usos Uniformes relativos a los Créditos Documentarios*, un crédito documentario es:

"Todo acuerdo, como quiera que se denomine o describa, que es irrevocable y por el que se constituye un compromiso firme del banco emisor para honrar una presentación conforme".

¿Por qué pactar un Crédito Documentario?

Las características propias de una operación de compraventa internacional, implica mayor complejidad que las de nacional, debido a:

- El tiempo de viaje de la mercancía.
- Los posibles percances en el viaje.
- Las formalidades aduaneras.
- Las regulaciones específicas del comercio exterior y los controles de cambio.
- La separación por fronteras y legislaciones diferentes.
- El desconocimiento mutuo

A menudo se requiere un instrumento que proteja los intereses de las partes implicadas. **El comprador se asegura** recibir **la mercancía solicitada en el plazo acordado**, y el **vendedor, que recibirá el pago** de la misma.

Medios de Pago Documentarios

El Crédito Documentario

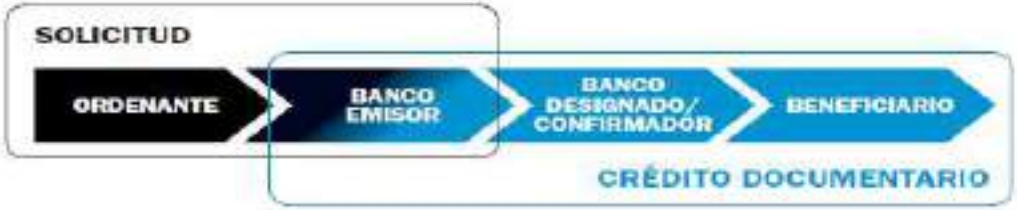
El **exportador deberá presentar al banco los documentos** requeridos por el importador. Contra la presentación de los documentos **conformes y en plazo, obtendrá el pago** o el compromiso de pago.

Los documentos constituyen a menudo título sobre las mercancías, de modo que **el importador**, además de **saber qué** es lo que **está recibiendo***, se **asegurar el acceso a las mercancías** a su llegada en destino.

**Debe asegurarse a través de la documentación requerida.*

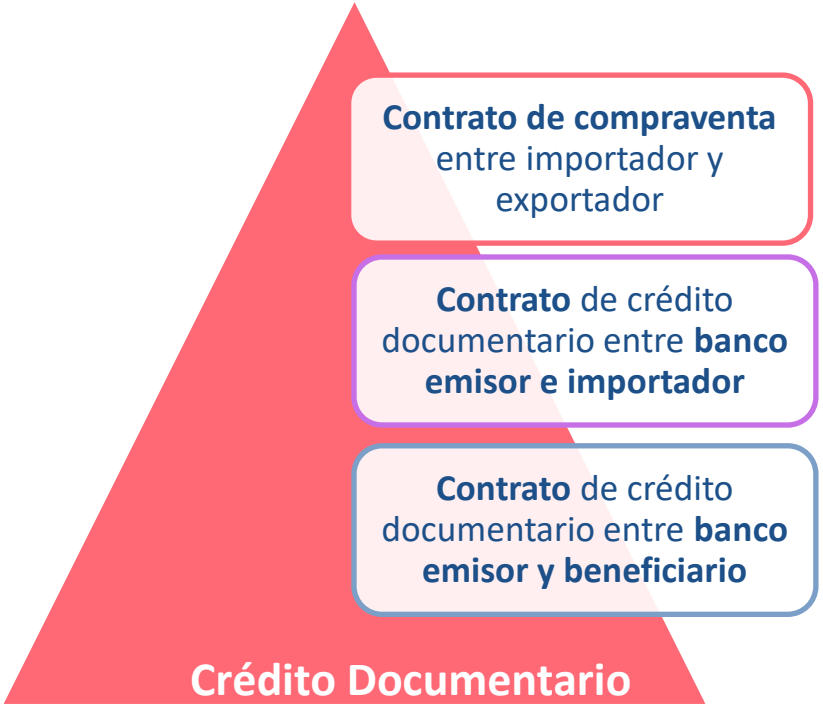
El Crédito Documentario

- ✓ Un **medio de pago** que sirve para cancelar una deuda, generalmente de carácter comercial.
- ✓ Un instrumento para asegurar el cobro, al incorporar una **garantía bancaria**.
- ✓ Un **mecanismo de financiación** del comercio internacional. Al emitir un crédito documentario, se está transfiriendo solvencia crediticia del ordenante del crédito a su beneficiario. El banco del beneficiario podrá financiar al exportador sin que el riesgo de dicha financiación deba descansar en su capacidad de retorno, sino en la promesa de pago del banco emisor.



El Crédito Documentario

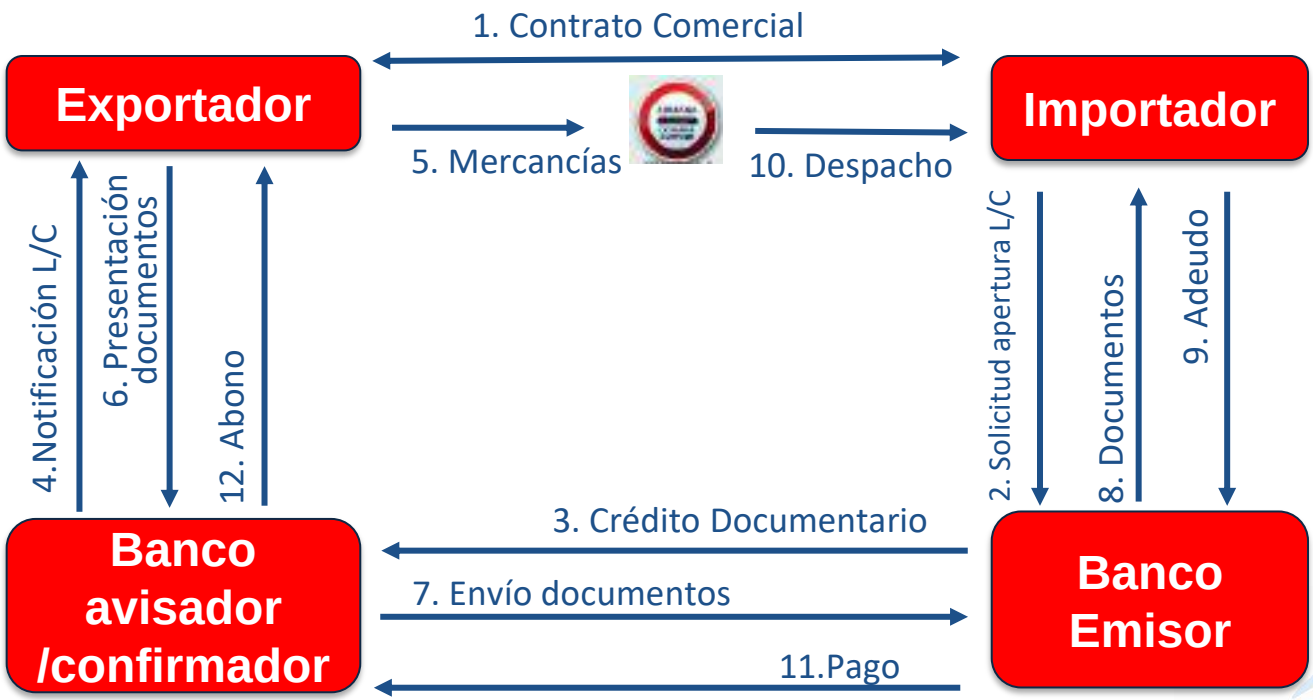
Los créditos documentarios son contratos independientes de los de compraventa. La normativa que los rige está contenida en las “Reglas y Usos Uniformes relativos a los Créditos Documentarios” (UCP 600 CCI).



Art. 4.a. El crédito es una operación independiente de la venta o de cualquier otro contrato en el cual pueda estar basado.

Medios de Pago Documentarios

Crédito documentario L/C



Medios de Pago Documentarios

El Crédito Documentario

- Compromiso de pago de un banco emisor.
  - ¿Es solvente el banco emisor?
  - ¿Es solvente el país del banco emisor?

→ **Confirmación del crédito**

- Carácter documentario. El emisor pago contra los documentos establecidos en el L/C
- Independiente del contrato.

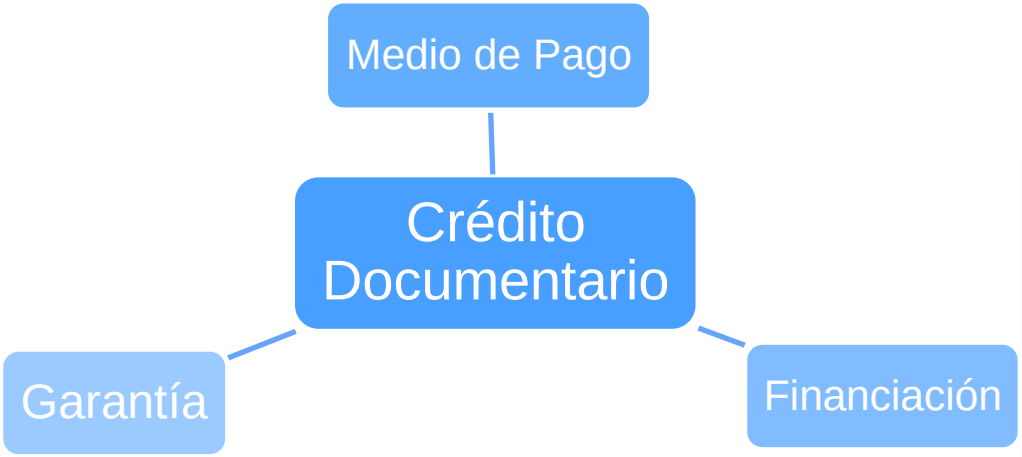
IMPORTADOR
- ¿Qué documentos necesito para despachar la mercancía?
- ¿Debo pedir documento de seguro? CIP/CIF
- ¿Pido certificado de Inspección en origen?
- ¿Requiere certificado sanitario? ¿Otros?
- Operador Logístico. Transitario

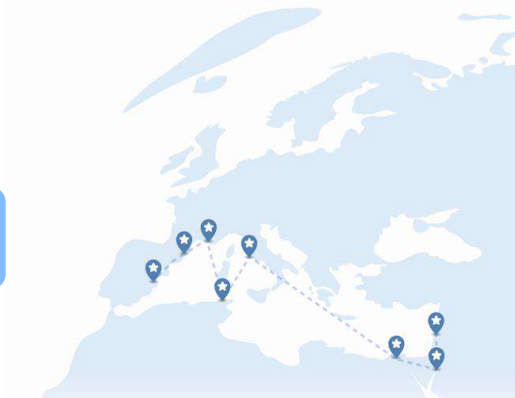
EXPORTADOR
- ¿Qué documentos se requieren?
- ¿Dependen de mi?
- ¿Puedo fabricar y embarcar la mercancía en plazo?
- ¿Podré tenerlos y presentarlos en los plazos estipulados en el crédito?

Medios de Pago Documentarios

El Crédito Documentario

- **Garantía bancaria de pago** *(+ vendedor)* condicionada a la demostración de la entrega *(+ comprador)*
- **Instrumento de financiación**. El importador pone a disposición del exportador su capacidad de crédito.
- **Medio de pago.** A través de la presentación de documentos conformes se accede al cobro.





El Crédito Documentario. Ventajas para el vendedor

- Confirmación de la solvencia del comprador
  - Facilita la financiación (proporciona solvencia crediticia de un banco) con posibilidad de compra sin recurso (forfaiting)
  - Reduce o elimina el riesgo comercial.
- Obligación de pago bancaria
- Aporta protección jurídica
- No es posible retener el pago
- Cobros más rápidos

Medios de Pago Documentarios

El Crédito Documentario. Ventajas para el comprador

- Confirma su solvencia
- Condiciones de entrega deseadas
- Paga contra documentos demostrativos de que la mercancía ha sido embarcada.
- Facilita la posibilidad de financiación al exportador
- Aporta protección jurídica
- Recepción de los documentos necesarios en el plazo estipulado.
- Pago garantizado sólo si se respetan condiciones crédito.

Medios de Pago Documentarios

El Crédito Documentario.

-Mensajería Swift-
***- MT- 700 EMISION CREDITO DOCUMENTARIO ***

MT700 S/21 (EXC. 79N) OFIC.
OSN:....204722 ISN: 347399 FECHA ENTRADA: 20XX-15-03 BCO: 1182 OFI: 2787 APL: 7101 Nº Mens.: 021091949

EMISOR: BVALCCUHHXXX BANCO VALDIVIA CHILE – SANTIAGO DE CHILE
RECEPTOR: BDEXESMMXXX BANCO DE EXTREMADURA, S.A. BADAJOZ.

:27: NUM. SECUENCIA/TOTAL MGES. 1/1
:40A: TIPO CRÉDITO DOCUMENTARIO IRREVOCABLE
:20: NUM. CRÉDITO BANCO EMISOR BVAL – 40964C
:31D: FECHA Y LUGAR DE VTO. 3005XX ESPAÑA
:50: ORDENANTE TRISGOURMET S.A.
CALLE MAPOCHO 1011, QUINTA NORMAL. REGIÓN METROPOLITANA
SANTIAGO DE CHILE (CHILE)
:59: BENEFICIARIO JAMONES CAMPUZANO E HIJOS S.L.
CALLE DE LA PATA NEGRA, S/N 44147 JABUGO- HUELVA - ESPAÑA
:32B: CÓDIGO DIVISA – IMPORTE USD. 36.912,53
:39A: PERCENTAGE CREDIT AMOUNT TOLERANCE /TOLERANCIA 5%
:41A: UTILIZABLE EN/MEDIANTE BDEXESMMXXX DEF. PAYMENT
:42P: DEFERRED PAYMENT DETAILS: 90 DAYS AFTER SHIPMENT
:43P: EMBARQUES PARCIALES/PARTIAL SHIPMENTS PROHIBITED
:43T: TRANSBORDOS/TRANSHIPMENTS ALLOWED
:44A: LUGAR DE EMBARQUE PUERTO HUELVA -ESPANA
:44B: TRANSPTE.A./DESTINO FINAL PUERTO DE VALPARAISO - CHILE
:44C: ÚLTIMA FECHA DE EMBARQUE 1804XX
:45A DESCRIPC. MERCANC./SERVIC.
AS COMMERCIAL OFFER N.354, date 20XX/02/15, CIP VALPARAISO. INCOTERMS CCI 2010, ACCORDING CONTRACT Nº 270-50403 DE FECHA March 03, 20XX

- Datos partes
- Divisa, Importe y detalle pago
- Detalles embarque
- Descripción mercancía e incoterms

Medios de Pago Documentarios

El Crédito Documentario.

46A: DOCUMENTOS REQUERIDOS
+JUEGO COMPLETO DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE MARÍTIMO OCEAN BILL OF LADING, LIMPIO A BORDO Y 4 COPIAS NO NEGOCIABLES, CONSIGNADO TRISGOURMET, S.A., MARCANDO FLETE PAGADO.
+FACTURA COMERCIAL FIRMADA Y SELLADA EN ORIGINAL Y 3 COPIAS, POR UN IMPORTE DE USD 36.912,53
+LISTA DE EMPAQUE EN CUADRUPLICADO.
+EUR 1
+CERTIFICADO SANITARIO EMITIDO POR EL MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA.
+CERTIFICADO DE INSPECCIÓN VETERINARIA
+CERTIFICADO DE SEGURO ICC"A" CUBRIENDO TODO RIESGO POR EL 110 PCT VALOR FACTURA. + ISRCC (STRIKE)
+DECLARACIÓN DEL BENEFICIARIO, HACIENDO CONSTAR QUE HA ENVIADO POR FAX A TRISGOURMET S.A. DE CHILE, INFORMANDO LA DISPONIBILIDAD DEL EMBARQUE, ESPECIFICANDO CANTIDAD Y VALOR E INDICANDO NÚMERO DEL CONTRATO Y DEL CRÉDITO DOCUMENTARIO.
:47A: CONDICIONES ADICIONALES
+SUJETO A LAS REGLAS Y USOS UNIFORMES DE LA CCI l PUB 600
+NINGUN DOCUMENTO PUEDE ESTAR EMITIDO DESPUES DE LA FECHA DE EMBARQUE.
+SE DEDUCIRAN DEL PAGO FINAL 50.-USD Y GASTOS DE COMUNICACIÓN POR CADA PRESENTACION CON DISCREPANCIAS

:48: PERIODO DE PRESENTACION: 21 DIAS DESPUES DE LA FECHA DE EMBARQUE Y DENTRO DE LA VALIDEZ DEL CREDITO
:49: CONFIRMATION INSTRUCTIONS: AÑADIR CONFIRMACIÓN A ESTE CRÉDITO
: 78: INTRUCCIONES PARA EL BANCO:
+TODOS LOS DOCUMENTOS DE ESTE CREDITO DEBEN REMITIRSE A BANCO VALDIVIA CHILE, FOREIGN DEPARTMENT, DIRECCIÓN SALVADOR ALLENDE, 23, SANTIAGO DE CHILE
+UNA VEZ RECIBIDOS LOS DOCUMENTOS POR SU PARTE, Y SI LOS CONSIDERAN CONFORMES CON LOS TERMINOS ESTIPULADOS EN ESTA CARTA DE CREDITO, PUEDEN RECLAMAR DIRECTAMENTE EL REEMBOLSO AL VENCIMIENTO A THE BANK OF NEW YORK (NEW YORK)
:57D: AVISAR A TRAVES DE: BANCO DE EXTRAMADURA (ESPAÑA)

- Documentos y condiciones adicionales
- Días presentación documentos, confirmación, detalle gastos, instrucciones banco pagador

Medios de Pago Documentarios

El Crédito Documentario

- Las condiciones de envío están estipuladas de antemano en la carta de crédito.

- La garantía de pago del banco es sobre los documentos. El banco emisor (del comprador) deberá cumplir con la formalidad pactada (pago o aceptación) cuando los documentos acordados sean presentados por el banco del vendedor.

- Se solicitan los documentos de envío originales para tomar posesión de las mercancías (documento de transporte -B/L, FBL, AWB-, factura, certificados de origen, sanitarios, etc).

El Crédito Documentario. La documentación

El ordenante (importador) **indicará** en la solicitud del crédito los **documentos** requeridos y el contenido específico de los mismos, a fin de asegurar el **despacho** de la mercancía y su **correcta** recepción.

Todas las instrucciones y condiciones de los créditos documentarios deben especificar con precisión los documentos contra los que se efectuará el pago del crédito.

El número de crédito debe figurar en todos ellos.

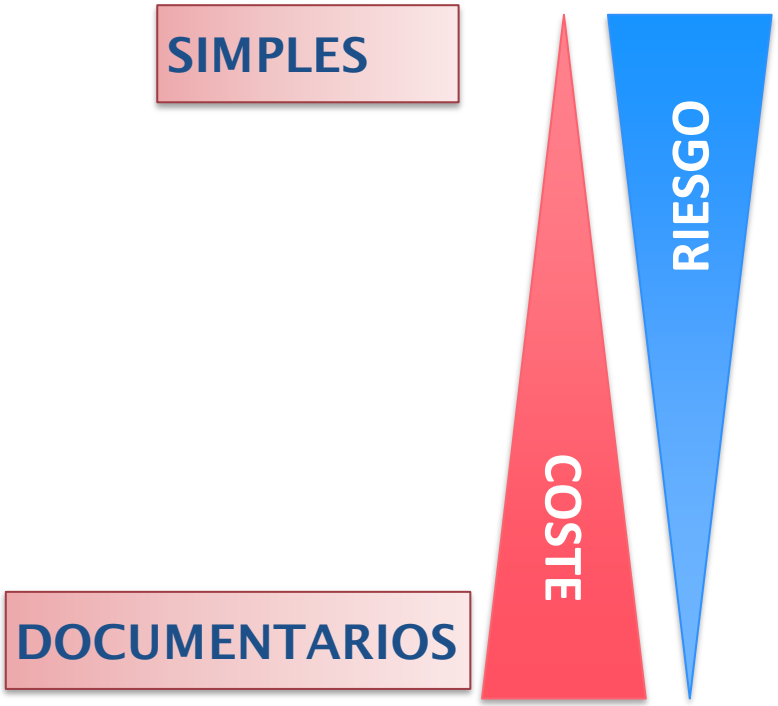
Medios de Pago Documentarios

El Crédito Documentario. Fechas a controlar

- Emisión del crédito
- Vencimiento del crédito
- Fecha límite para embarque
- Fecha límite para presentación de documentos
- Fecha prevista para el pago

Medios de Pago

Elección del medio de pago. Ejercicio



Mínima
Baja
Media
Máxima

Medios de Pago

ENI CBCMED Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

Elección del medio de pago. Localiza los errores

Mínima Baja Media Máxima

MEDIO DE PAGO	Confianza entre las partes	Seguridad para exportador	Manipulación de documentos	Coste para exportador e importador
Cheque personal	MÍNIMA	MAXIMA	BAJA	MÍNIMO
Cheque bancario	MEDIA	MEDIA	BAJA	BAJO
Orden de pago	MEDIA	BAJA	BAJA	MEDIO
Remesa simple	MÍNIMA	BAJA	BAJA	MEDIO
Rem. Doc.	MEDIA	BAJA	BAJA	MÁXIMO
Cred. Doc.	MÁXIMA	MINIMA	MEDIA	MÁXIMO

Medios de Pago

Elección del medio de pago. SOLUCIÓN

MEDIO DE PAGO	Confianza	Seguridad para exportador	Manipulación de documentos	Coste para exportador e importador
Cheque personal	MÁXIMA	MÍNIMA	BAJA	MÍNIMO
Cheque bancario	MÁXIMA	MÍNIMA	BAJA	MÍNIMO
Orden de pago	MÁXIMA	BAJA	MÍNIMA	MÍNIMO
Remesa simple	MÁXIMA	BAJA	MEDIA	MEDIO
Rem. Doc.	MEDIA	MEDIA	MEDIA	MEDIO
Cred. Doc.	MÍNIMA	MÁXIMA	MÁXIMA	MÁXIMO

Cobro por anticipado

Cobro por anticipado

El importador efectúa el pago antes de recibir la mercadería e incluso antes de su envío.
Implica una posición de fuerza del exportador ante su cliente.

¿Es suficiente para despreocuparse?

- Riesgo jurídico
- Pérdida de cliente
- Informes negativos
- …

Financiación

Conceptos previos

- **Financiación de exportaciones:** Los exportadores tienen la necesidad de financiar sus operaciones debido al desfase entre la recepción del pedido y su cobro.

- **Financiación de importaciones.** Los importadores tienen la necesidad de financiar sus operaciones debido al desfase entre el pago de la mercancía al exportador, y su posterior transformación y/o comercialización.

Financiación

Conceptos previos

EXPORT

- **¿Qué interés puede tener el exportador en facilitarnos un pago aplazado?**

  Aumentar su competitividad frente a otros fabricantes que no lo concedan.

- **¿Qué nos exigirá el exportador para otorgarnos plazo para pagar?**

  Un anticipo a cuenta, la aceptación de una letra de cambio, una garantía de pago (como la apertura de un crédito documentario a su favor).

Financiación

Conceptos previos

- **¿Qué ventaja o ventajas obtiene el importador solicitando financiación a su banco?**

Permite pagar al contado al exportador, lo que aumentará su poder de negociación (pedir contraprestaciones, descuentos por pronto pago…).
Ofrece imagen de solvencia.

Puede negociar con el banco un vencimiento de la préstamo, que no coincida necesariamente con la fecha de final de la campaña.

IMPORT

Financiación de importación

- **¿Cuándo financiar una importación?**

  Veámoslo con el siguiente ejemplo:

  Un vendedor de juguetes tiene su época de mayor actividad entre los meses de noviembre y diciembre, por lo que le interesa disponer de un stock suficiente en su almacén. Contacta con un exportador chino al objeto de recibir la mercancía en fecha 15 de octubre (momento del pago), lo que le permitirá atender con holgura las ventas que realice hasta el día de Reyes. Finalizada la campaña, ha cobrado de sus clientes y dispone de liquidez suficiente.

  Pero… ¿cuándo debe pagar? ¿en octubre?

Financiación de importación

Puede ocurrir que en el momento de pago el importador:

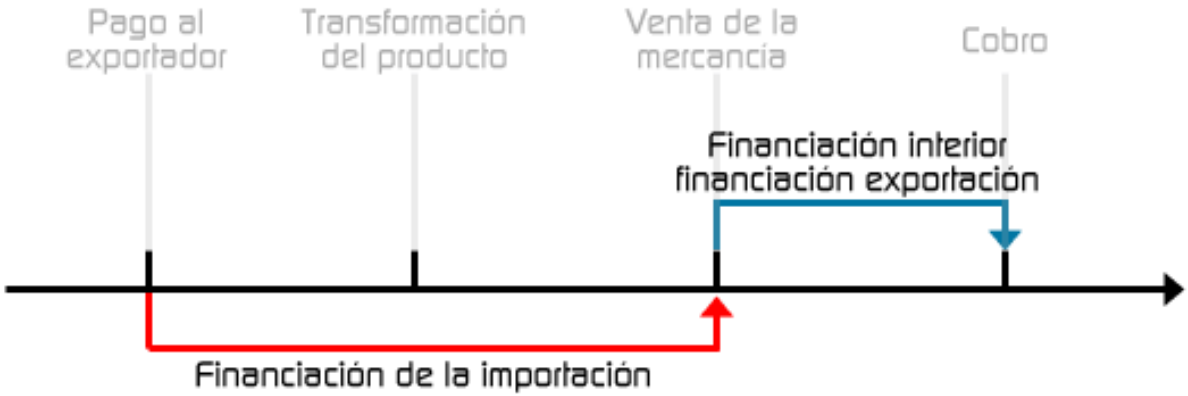
• Disponga de tesorería para hacer frente al pago en octubre, por lo que no necesita financiación.

• No disponga de tesorería suficiente en octubre, por lo que necesita financiarse. Esta financiación puede ser cubierta por el **exportador**, mediante la concesión de un **aplazamiento de pago**, o bien por su **Banco** mediante un "préstamo" cuyo vencimiento sea en una fecha en que tenga liquidez. También puede optarse por una solución mixta.

Financiación

Financiación de importación

Financiar una importación permite adaptar el plazo de pago de la mercancía, al cobro de la venta de la misma.



Financiación

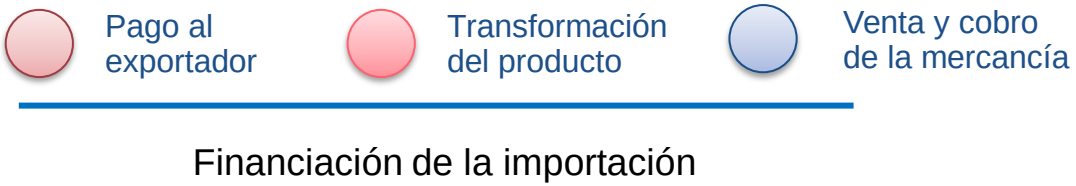
Financiación de importación

- Financiación en la misma divisa de la importación.
- Financiación en diferentes **divisas**.
- Financiación en euros

DIVISA? → RIESGO DE CAMBIO?

Financiación de importación

Financiación en la misma divisa de la importación.



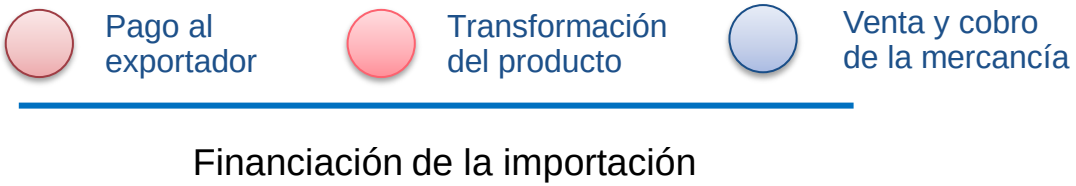
1. Día del pago. Solicito pago y la financiación en divisa (préstamo en divisa)
2. Al vencimiento, debo devolver el “préstamo” en divisa solicitado.

¿Conoces el cambio al vencimiento? ¿Hay riesgo de cambio?

Sí. El importador desconoce el coste real en el momento de incorporar el precio de coste en el precio de venta.

Financiación de importación

Financiación en diferentes divisas.



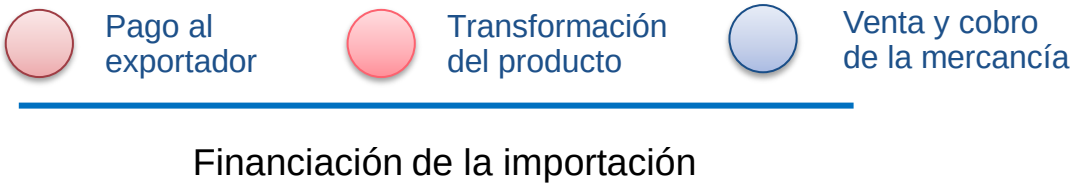
1. Día del pago. Solicito pago en una divisa y la financiación en otra divisa (distintas del euro)
2. Al vencimiento, debo devolver el “préstamo” en la divisa solicitada.

¿Conoces el cambio al vencimiento? ¿Hay riesgo de cambio?

Sí. Doble riesgo de cambio. La divisa del pago y la de la financiación.

Financiación de importación

Financiación en euros.



1. Día del pago. Solicito pago en una divisa y la financiación en euros (préstamo en euros)
2. Al vencimiento, debo devolver el “préstamo” en la divisa solicitada.

¿Hay riesgo de cambio?

Devolverá el préstamos en euros (divisa de la financiación), por tanto, conocerá el coste en el instante de financiar la operación.
Financiación en euros no conlleva riesgo de cambio.

Financiación de importación

Costes.

Dependen del instrumento que utilicemos y el tipo de interés aplicado. Además, una financiación en divisas, puede conllevar añadido el coste de una cobertura de cambio (opciones, forward plus...).

También pueden originarse costes como comisiones de estudio o de apertura, etc.,

Tipo de interés aplicado: Libor o Euribor + diferencial (spread)

Financiación de exportación

Ante un pedido puede ocurrir que el exportador tenga la mercancía en stock o que tenga que fabricarla o adquirirla.

¿Ves algún riesgo para el exportador ante alguna de estas situaciones?

El riesgo inmediato en este caso sería el de anulación del pedido. Si la mercancía se encuentra en stock, la problemática es mínima.

¿Cómo podría asegurar que no le anulen el pedido?

Requerir un crédito documentario o un cobro por anticipado (parcial o total) del importador.

Financiación

Financiación de exportación

Dos necesidades de financiación diferentes:

- Financiación de la fabricación de la mercancía: **Prefinanciación**
  La solicitud del anticipo es previa al embarque de la mercancía.

- Financiación del periodo desde la entrega de la mercancía hasta el cobro: **Postfinanciación.**
  Se solicita la financiación una vez embarcada la mercancía. Si la operación esta prefinanciada, en el momento de embarque se convierte automáticamente en postfinanciación.

ENI CBCMED Cooperating across borders in the Mediterranean
Project funded by the EUROPEAN UNION
REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
YEP MED

Financiación de exportación

Riesgos para el exportador:

Prefinanciación (riesgo anulación pedido) **y en ¿post-financiación?**

- **Riesgo comercial.** Solvencia y seriedad del importador. Una buena información y la elección del medio de pago internacional adecuado pueden paliar e incluso anular este riesgo.

- **Riesgo del país.** El estudio e información del país comprador y, si fuese el caso contratar un seguro de riesgos extraordinarios o de crédito (ej. con CESCE).

Financiación

Financiación de exportación. Supongamos….

Un fabricante español de azulejos recibe un pedido de los Emiratos Árabes Unidos por una cantidad de mercaderías equivalente a dos meses de producción. Tal cantidad de azulejos no está disponible en su almacén, por lo que ha de proceder a fabricar este pedido con dobles turnos en la fábrica y comprando gran cantidad de materias primas. Pactan el pago por transferencia a 60 días fecha de embarque.

Este exceso de producción tiene unos elevados costes que puede que deban ser financiados, por lo que solicitará una prefinanciación a su banco por los mismos.

Financiación

Financiación de exportación. Supongamos….

- ¿Cuándo se devolverá la prefinanciación?
- Han pactado un pago aplazado, ¿qué ocurre?
- Si la operación requiere prefinanciación y postfinanciación, ¿podrían financiarse en una moneda diferente?

Financiación

Financiación de exportación. Supongamos….

Al tener pago aplazado, en el momento del embarque, el fabricante solicitará la postfinanciación -en sentido estricto-. La financiación será hasta la fecha de pago.

No es habitual, pero pueden prefinanciarse las operaciones en una moneda y postfinanciarse en otra, dependiendo del tipo de interés y el cambio.

Financiación

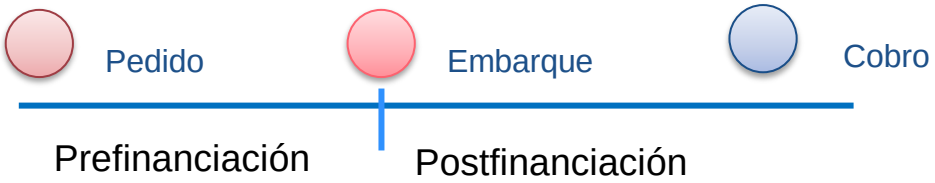
Financiación de exportación

- Financiación en la misma divisa de la exportación.
- Financiación en diferentes **divisas**.
- Financiación en euros

DIVISA? → RIESGO DE CAMBIO?

Financiación de exportación

Financiación en la misma divisa de la exportación.



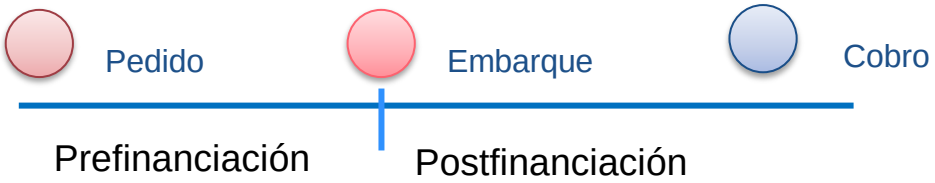
1. Día de la financiación. Solicitud financiación en divisa (préstamo en divisa) y **cambio de la divisa a euros** con abono al exportador (deducidos intereses y comisiones).
2. Al vencimiento, se devuelve el anticipo con el cobro recibido de la exportación (en la misma divisa que se solicitó el préstamo).

¿Hay riesgo de cambio?

No, ya que el cambio de la divisa se produjo el día de solicitud del anticipo.
(si hay riesgo de cambio por los intereses a vencido).

Financiación de exportación

Financiación en diferente divisa de la exportación.



1. Día de la financiación. Solicitud financiación en divisa diferente (préstamo en divisa).
2. Al vencimiento, se cambia la divisa recibida a la divisa de la financiación (y se devuelve el anticipo)

¿Hay riesgo de cambio?

Sí, ya que cuando se cobre la exportación en la divisa facturada, deberá convertirse a la moneda de la financiación.

Financiación de exportación

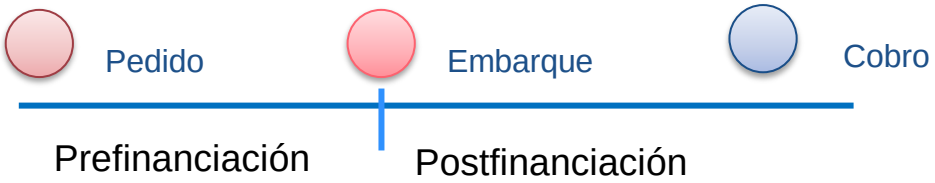
Financiación en diferente divisa de la exportación.

El exportador utilizará esta forma de financiación para aprovechar un tipo de interés muy favorable con relación al tipo de interés de la divisa de la factura o del euro.

Financiación

Financiación de exportación

Financiación en euros.



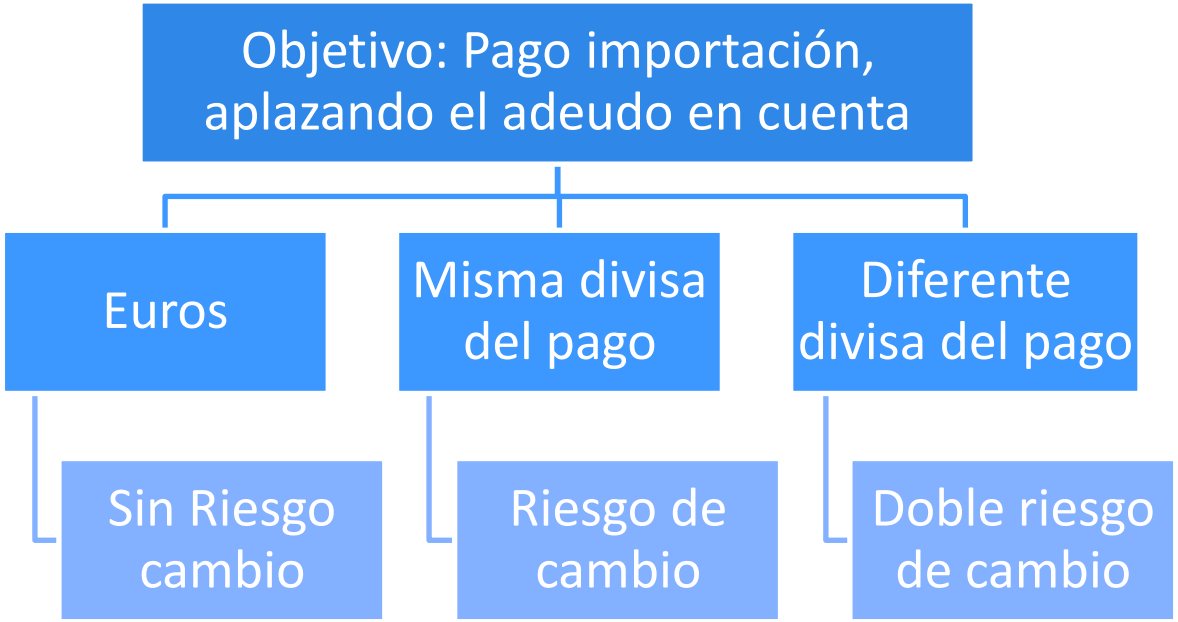
1. Día de la financiación. Solicitud financiación en euros (préstamo en divisa).
2. Al vencimiento, se cambia la divisa a euros (y se devuelve el anticipo)

¿Hay riesgo de cambio?

Sí, ya que el cambio de la divisa se produce al recibir el cobro.

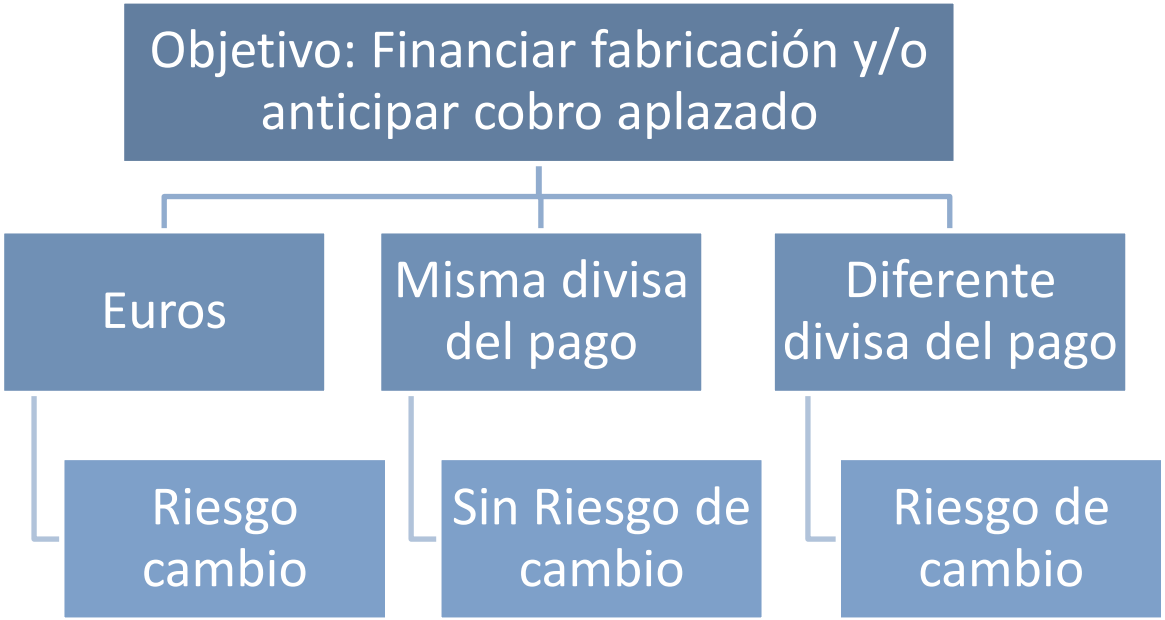
Financiación

Financiación de importación.



Financiación

Financiación de exportación.



Financiación especializada

Factoring, Forfaiting y Confirming

Factoring. El exportador cede a un factor los créditos comerciales (facturas aplazadas) que tiene contra sus clientes. No incrementa CIRBE.

Financiación especializada

Factoring, Forfaiting y Confirming

Forfaiting. Es una forma de financiar una exportación.

Podríamos definirlo como la compra sin recurso de un derecho de cobro aplazado. (En operaciones a medio/largo plazo). Normalmente efectos aceptados o créditos documentarios e importe >100.000 €.

Financiación especializada

Factoring, Forfaiting y Confirming

Confirming (import). Es un servicio administrativo-financiero por el que una entidad financiera asume la gestión de los pagos a los proveedores de una empresa

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

Escola Europea
Intermodal Transport
ESCOLAEUROPEA.EU

Chamber of Commerce Industry and Agriculture

Marseille Fos
Le port euroméditerranéen

MED ports ASSOCIATION

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale

AQABA Development Corporation
شركة تطوير العقبة

Port de Barcelona

Consell Valencià de la Joventut

FUNDACIÓN VALENCIAPORT

ميناء دمياط
DAMIETTA PORT AUTHORITY

OMMP
Office de la Marine Marchande et des Ports

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

INSURANCE IN INTERNATIONAL TRADE

Marseille Fos
Escola Europea de Transport Internacional
Ajuntament del Prat de Llobregat
Port de Barcelona
Barcelona Activa
Ajuntament de Barcelona

The YEP MED Project

INTERNATIONAL TRADE INSURANCE

International trade insurance indemnifies importers and exporters against various types of losses, including damage to goods in transit, and importer non-payment.

Contractual limitation of liability

All goods are transported under the risk of the OWNER.

But if the OWENER contracts the services of a Freight Forwarder, what is the liability of the carrier, shipowner or freight forwarder?

The carrier, freight forwarder, shipowner or any other part involved in the transport, assume **limited liability according to international regulations.**

Contractual limitation of liability

Limitation of Liability is a concept that allows a carrier to limit their liability for maritime claims up to a limited sum regardless of the actual monetary value of the claim.

Limitation of liability is governed by a number of Conventions adopted by the International Maritime Organization (IMO) and is expressed as a unit of account called the Special Drawing Rights (SDR).

Conventions	Year	Limitation of Liability
Hague Rules	(1924)	The first important regulation issued in 20th century
Hague-Visby Rules	(1968)	Loss or damage: 666.67 units of account per package or unit or 2 units of account per kilogram of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.
Hamburg Rules	(1978)	Loss or damage: 835 units of account per package or unit or 2.5 units of account per kilogram of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.
Rotterdam Rules	(2008)	Loss or damage: 875 units of account per package or unit or 3 units of account per kilogram of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.

* 1 Unit of Account = 1,42 USD

Contractual limitation of liability

	Contrato de seguro	Carretera	Ferrocarril	Marítimo	Aéreo	Multimodal
Documento formal del contracte de transporte		Carta de porte CMR	Carta de porte CIM	Bill of Lading B/L	Air Way bill AWB	FIATA Bill of Lading FBL
Límites de la indemnización: Por averías >>		8,33 DEG / kg bruto	17 UC / kg. 34 UC / kg. Por falta grave	666,67 DEG por bulto o 2 DEG por kg. Bruto (el mayor de ambos)	250 FRANCs oro o 17 UC por kilogramo	2,75 UC / kg. Excepto si no se incluye vía marítima
Por retrasos >>		Precio del transporte	Tiene que probarse el perjuicio. Límite el 300% gastos transporte	Sin límite	250 FRANCs oro o 17 UC por kilogramo	2,5 veces el flete
Plazo de las reclamaciones		Entrega, daños aparentes. 7 días daños no aparentes 21 días por retraso.	Entrega, daños aparentes 7 días daños no aparentes	Entrega, daños aparentes. daños no aparentes	Inmediatamente, máximo 14 días Retraso máximo 21 días	2,75 UC / kg. Excepto si no se incluye vía marítima
Límite de prescripción		1 año contra reclamación contra contracte 3 años por fraude o dolo	1 año por reclamación contra contracte. 2 años para otras reclamaciones	Un año	2 años desde el día de la llegada a destino	2 años entrega en destino o 6 meses si no hay notificación

Contractual limitation of liability

In order to protect their responsibility and deliver a better service to the Clients (cargo owners), it is common practice for carriers, freight forwarders, shipowners and other actors in the logistic chain to contract insurance policies covering damages to the goods transported under their responsibility at invoice value, without limitation of indemnity at “x” units of account per kilo. This insurance policies are usually paid by the Client (cargo Owner).

INSURANCE POLICY – INSURANCE CONTRACT

Insurance contract

for which the insurer must, by collecting a premium, to cover a risk within the agreed limits.

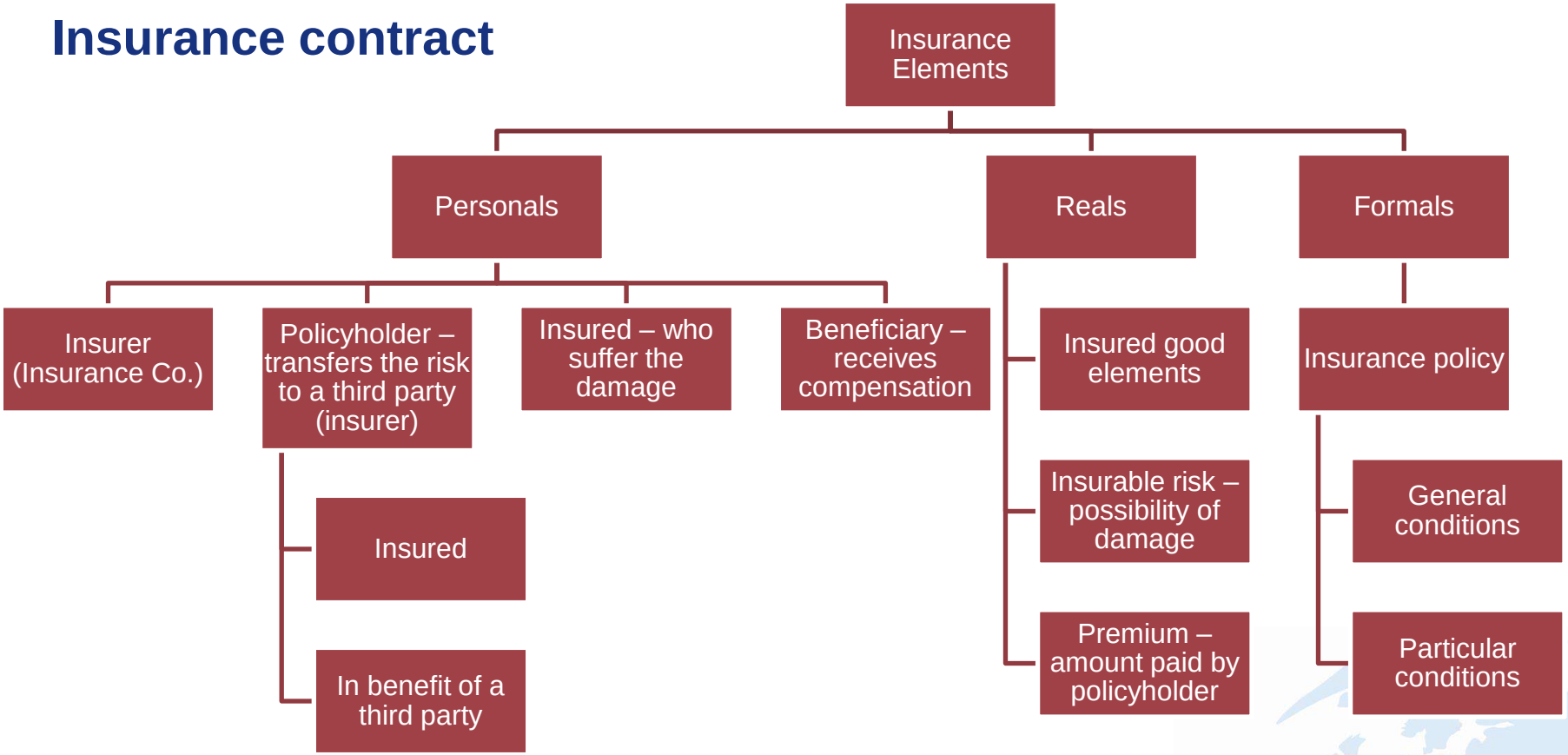
Actors in insurance contract:

- **the insurer (insurance company)** undertakes to pay compensation to the other party in the event of the claim provided for in the policy.

- **the insured** agrees to pay a premium, which will depend on the risk covered, to receive a compensation if a damage occurs

- **the beneficiary** receives the compensation for the damages.

Insurance contract



Insurance contract

Carrier, Freighforwarder, shipowner…

Policyholder: obligation to pay the premium to the Insurance Company

Policyholder tooks the policy on behalf of the cargo owner

Owner of the goods

Insured and Beneficiary: suffers the loss and is entitled to receive the claim amount

Insurance contract

- The insured is obliged to declare the circumstances that may aggravate the risk, to report the damage to the insurer as soon as possible and to take all actions that serve to mitigate or prevent a claim.
- Only if the above is fulfilled, the insured will be entitled to the agreed full indemnity.
- Insurance cannot be a business, so goods must be insured for their real value.

REAL VALUE: is calculated:

- factory value of the goods according to invoice.
- transportation costs and other involved operations
- customs duties at origin, destination and transit.
- amount of the insurance premium.an additional percentage (usually 10%): according to Incoterms, the insurer will cover the price specified in the contract or invoice, plus 10%

Different types on International trade Insurance contract

- Types
  - Export Credit
    - Importer non-payment
    - Political risk
    - Extraordinary risk
  - Goods
    - Damages
    - Loss
  - Transport
    - Vehicles
  - Civil liability
    - Damages to third parties
  - Guaranteed bond
    - Bail deposit

Export Credit Insurance

Covers:

- Export operations of goods or services
    - Suspension of contract not attributable to the seller
    - **Customer's non-payment**
- Pre-financing credits for firm order and financing of export operations
- Operations involving the promotion or encouragement of sales abroad (including direct investment operations)
- Exceptionally, triangular operations carried out by Spanish companies and duly authorized
- Political risks
- Extraordinary risks – natural disasters
- Currency risk – change insurance

Export Credit Insurance

Exporter credits insurance companies:

- CESCE
- Crédito i Caución
- Euler Hermes
- COFACE
- Lloyd’s
- Etc.

https://www.cesce.es/es/riesgo-pais

https://www.coface.es/actualidad-economica-financiera/noticias-economicas/Mapa-Evaluaciones-Riesgo-Pais-Tercer-trimestre-2020

Goods Insurance

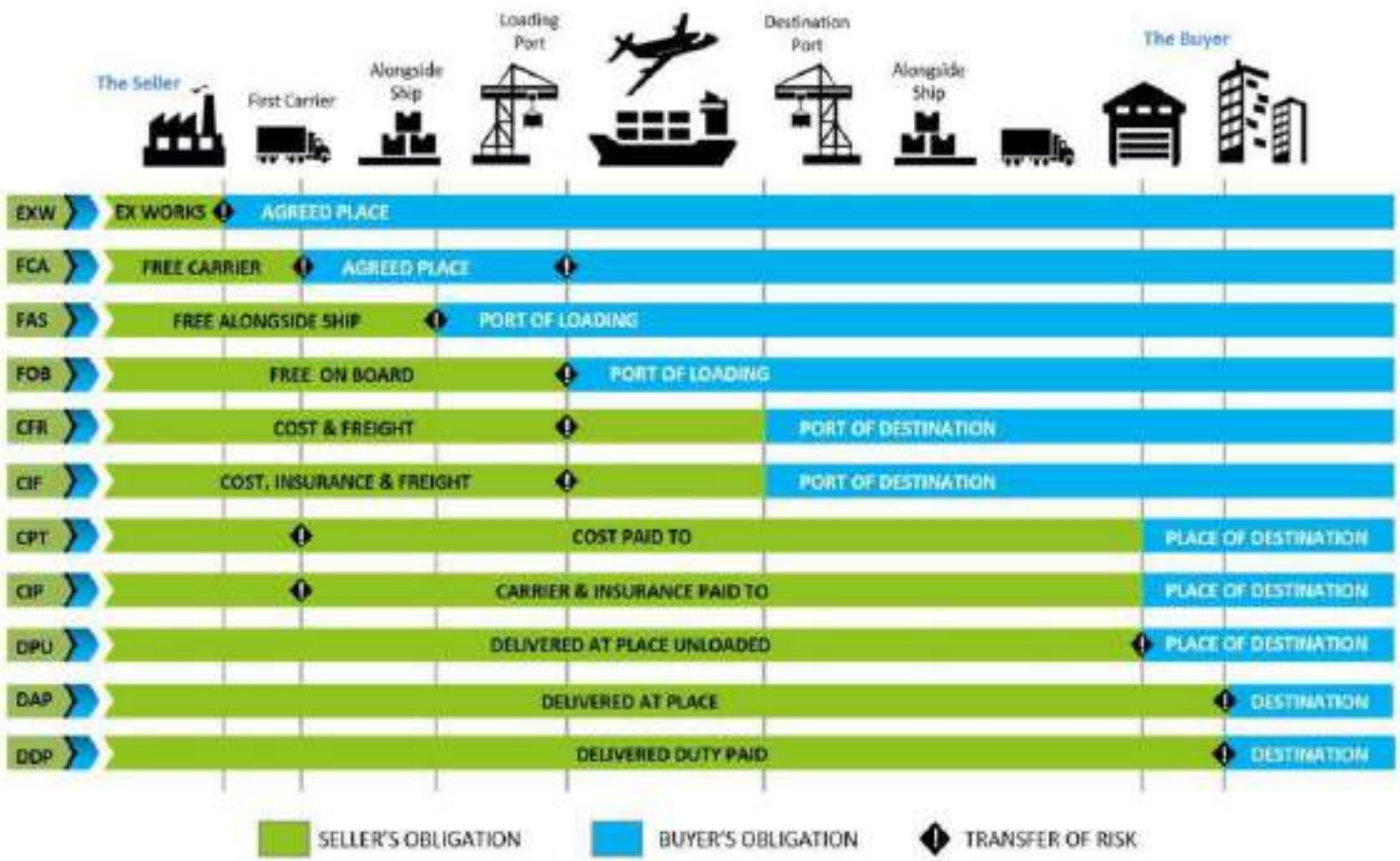
All goods are transported under the risk of the OWNER.

WHO IS THE OWNER OR RESPONSIBLE OF GOOD IN EACH POINT OF TRANSPORT?

INCOTERMS indicate owner of goods and the point of transmission of the risk

INCOTERMS 2020

Point of Delivery and Transfer of Risk



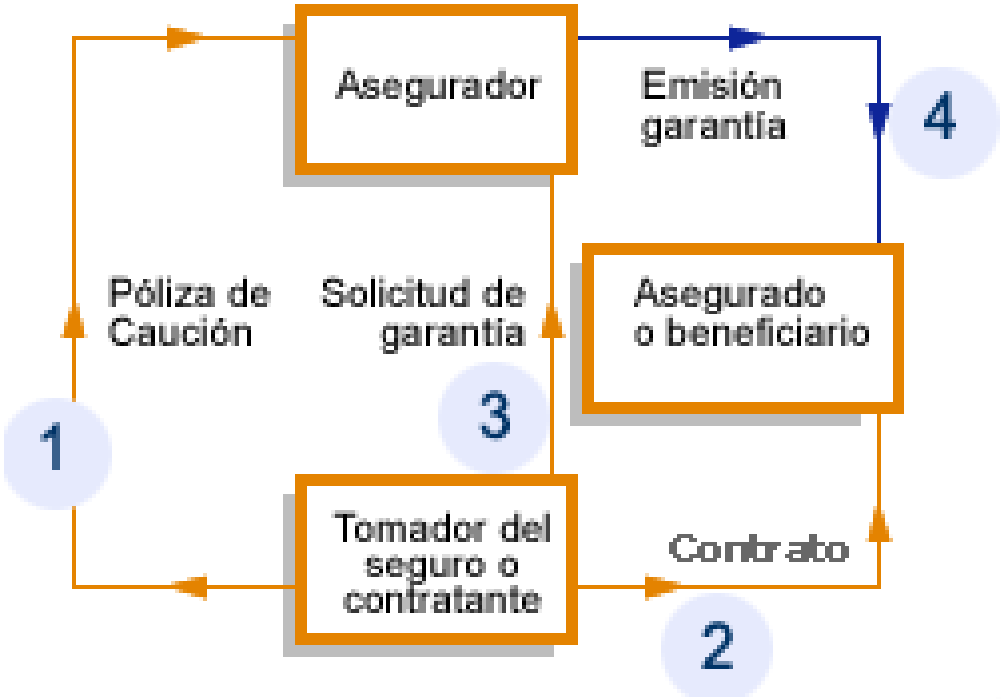
Transport Insurance

Covers exclusively the vehicle damages:

- Own damages
- Caused to third parties (civil liability)

Guaranteed Bond Insurance

- Customs guarantees
- Non-compliance of contractual conditions



Insurance's steps

Existence of a RISK

Possible DAMAGE

DAMAGE has been generated

CLAIM

Insurance depending on transport mode and Incoterms

- Insurance of transport modes
  - Road
    - CMR
    - ICC clauses
  - Rail
    - COTIF
    - CIM
    - ICC clauses
  - Air
    - Airplanes insurance (IHC)
    - Goods – ICC clauses
    - Warsaw and Montreal agreements
    - AWB
  - Sea
    - Vessels insurance (IHC)
    - Goods - ICC Clauses
    - Civil liability
    - B/L

Insurance depending on transport mode and Incoterms

- **Mandatory or civil liability**: transport contract agreements – **not cover 100% value**
    - Road transport: CMR
    - Rail Transport: COTIF and CIM
    - Air: Warsaw and Montreal agreements, and AWB
    - Sea: B/L

- **ICC CLAUSES (A, B, C)** - for all types of transport and the compensation for losses is estimated from the **total value of the cargos**

PÓLIZA	riscos CUBIERTOS	EXCLUSIONES
ICC A	Todos	Gastos producidos por conducta dolosa del asegurado. pérdida ordinaria de peso o volumen. Embalaje inadecuado. Desgaste ordinario. Vicio inherente a la naturaleza de la cosa asegurada. Retraso. Insolvencia o insuficiencia financiera e los armadores fletadores. Uso de armas de guerra atómicas. Innavegabilidad o inadecuación de los contenedores Guerras y huelgas
ICC B	Incendio y explosión Embarranque o varada del barco Barco hundido o zozobrado, vuelco o descarrilamiento en terrestre Descarga en puerto por arribada forzosa **Terremoto, erupción volcánica o rayo** **Echazón o arrastre por ola.** **pérdidas o daños por avería gruesa** **Entrada de aguar de mar, lluvia o río.** **pérdida total del bulto que ha caído por la borda durante la carga o descarga.**	daños deliberados sobre el interés asegurado por parte de terceros. Los riscos no contemplados en la póliza A.
ICC C	Incendio y explosión. Embarranque o varada del barco. Barco hundido o zozobrado, vuelco o descarrilamiento en terrestre. Descarga en puerto por arribada forzosa. pérdidas o daños por avería gruesa.	daños deliberados sobre el interés asegurado por parte de terceros. Los riscos no contemplados en la póliza A Terremoto, erupción volcánica o rayo Echazón o arrastre por ola. Entrada de aguar de mar, lluvia o río. pérdida total del bulto que ha caído por la borda durante la carga o descarga.

INSURANCE IN INCOTERMS 2020

Change the level of insurance coverage:

- CIP (multimodal / multimodal transport): ICC-A

- CIF (maritime transport of bulk or warehouse space): ICC-C

Every year 10,000 containers are lost to the sea. Few, in relation to the volume of merchandise.

Every day:

- More than 22,468,000 containers in motion
- More than 6,000 cargo ships sailing

Marine Cargo Policies

Spot policy	One off policy. Covers only one shipment
Temporary	One off policy. Covers all shipments during a limited period of time
Open policy	Individual declaration of each shipment covered by the policy. Declaration beforehand starting the transport. Regular adjustment of declaration (monthly or quarterly)
Annual adjustable policy	All shipments included into the frame (description of goods, territorial area, sum insured…) of the policy are covered. No needed individual declaration of shipments. Premium advanced at effective date adjusted after expiry date

Marine Cargo Policies – OPEN POLICY

the most extended policy for freight forwarders

Agreement between Policyholder and Insurer for issuing the insurance policy

At the time of issuing the policy (*effective date*), Policyholder doesn't pay any premium. There is no *expiry date.*

The policy is like *a frame.* It contains the description of *insured goods*, *geographical area*, *limit of indemnity*, cover….

Policyholder declares (before starting the transportation) all shipments.

The premium for each declaration (shipment) is the result of multiply value of goods by rate

Monthly or quarterly, Insurer produces an endorsement to the policy with the addition of all shipments of the period

Premium of the endorsement is the addition of premiums of each declaration

- No premium in advance
- Declaration of each shipment
- Regular adjustment of premium

Marine cargo policies – Open Policy

Information (as usual) to be provided for declaration of shipments:

- Insured (owner of the goods. Is the Beneficiary in case of claim),
- departure date of the shipment or starting the transit at origin,
- description of the goods ,
- origin and destination of the shipment,
- port / airport of loading / unloading
- sum insured (value of the goods according to the commercial invoice),
- conveyance (road, sea, air).

Marine Cargo Policies - Cover

Institute Clauses:

- Originally produced by Institute of London Underwriters (ILU), today International Underwriting Association of London (IUA)

- Wordings: standard and **accepted internationally** by all insurance markets
- Wordings: standard and **accepted internationally** by all members of the logistic chain

- Most extended are Institute Cargo Clauses “A” (ICC “A”), Institute War Clauses (IWC) and Institute Strikes Clauses (ISC)
- There are more than 300 clauses only for marine
- There are specific clauses for containers, timber, oil, frozen foods, rubber, coal,

Clauses (iua.co.uk)

Marine Cargo Policies - Cover

Institute Cargo Clauses A

RISKS COVERED

Risks

1. This insurance covers all risks of loss of or damage to the subject-matter insured except as excluded by the provisions of Clauses 4, 5, 6 and 7 below.

General Average

2. This insurance covers general average and salvage charges, adjusted or determined according to the contract of carriage and/or the governing law and practice, incurred to avoid or in connection with the avoidance of loss from any cause except those excluded in Clauses 4, 5, 6 and 7 below.

EXCLUSIONS

4. In no case shall this insurance cover
   - 4.1 loss damage or expense attributable to wilful misconduct of the Assured
   - 4.2 ordinary leakage, ordinary loss in weight or volume, or ordinary wear and tear of the subject-matter insured
   - 4.3 loss damage or expense caused by insufficiency or unsuitability of packing or preparation of the subject-matter insured to withstand the ordinary incidents of the insured transit where such packing or preparation is carried out by the Assured or their employees or prior to the attachment of this insurance (for the purpose of these Clauses "packing" shall be deemed to include stowage in a container and "employees" shall not include independent contractors)
   - 4.4 loss damage or expense caused by inherent vice or nature of the subject-matter insured
   - 4.5 loss damage or expense caused by delay, even though the delay be caused by a risk insured against (except expenses payable under Clause 2 above)
   - 4.6 loss damage or expense caused by insolvency or financial default of the owners managers charterers or operators of the vessel where, at the time of loading of the subject-matter insured on board the vessel, the Assured are aware, or in the ordinary course of business should be aware, that such insolvency or financial default could prevent the normal prosecution of the voyage
     This exclusion shall not apply where the contract of insurance has been assigned to the party claiming hereunder who has bought or agreed to buy the subject-matter insured in good faith under a binding contract
   - 4.7 loss damage or expense directly or indirectly caused by or arising from the use of any weapon or device employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter

All Risk cover, unless exclusions listed at clauses 4 to 7

EXCLUSIONS (summary)

Wilful misconduct of the Insured
Oridinary leakage, ordinary los of weight, ordinary wear and tear
Insufficiency of packaging (carried out by the Insured)
Inherent vice or nature of the godos
Loss or damage caused by delay
Unseaworthiness of the vessel or insolvency of the Carrier if the Insured could prevent this situation or were aware of this.

War & Strikes (there are specific clauses for covering these risks)

Marine Cargo Policies - Cover

Institute War Clauses (cargo) & Institute Strikes Clauses (cargo)

1/1/09

INSTITUTE WAR CLAUSES (CARGO)

RISKS COVERED

Risks

1. This insurance covers, except as excluded by the provisions of Clauses 3 and 4 below, loss of or damage to the subject-matter insured caused by
   1.1 war civil war revolution rebellion insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power
   1.2 capture seizure arrest restraint or detainment, arising from risks covered under 1.1 above, and the consequences thereof or any attempt thereat
   1.3 derelict mines torpedoes bombs or other derelict weapons of war

Loss or damage suffered by insured goods **directly caused** by war or strike, as defined in the wording.

No cover for indirect loss or damage.

1/1/09

INSTITUTE STRIKES CLAUSES (CARGO)

RISKS COVERED

Risks

1. This insurance covers, except as excluded by the provisions of Clauses 3 and 4 below, loss of or damage to the subject-matter insured caused by
   1.1 strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions
   1.2 any act of terrorism being an act of any person acting on behalf of, or in connection with, any organization which carries out activities directed towards the overthrowing or influencing, by force or violence, of any government whether or not legally constituted
   1.3 any person acting from a political, ideological or religious motive.

EXCLUSIONS **(summary)**

Wilful misconduct of the Insured
Oridinary leakage, ordinary los of weight, ordinary wear and tear
Insufficiency of packaging (carried out by the Insured)
Inherent vice or nature of the godos
Loss or damage caused by delay
Unseaworthiness of the vessel or insolvency of the Carrier if the Insured could prevent this situation or were aware of this.

Containers Insurance Clause (ILU-IUA)

Covers the loss of the container or the damages that can be produced in the container box during transport, storage, handling, etc.

Container owners (shipping companies, container fleet companies,…) rent them to other operators (exporters, other shipping companies,…). A document called a **Container Guarantee Letter** is established between the parties in order the container was returned in good conditions.

INSURANCE CLAIM

is a formal request by a policyholder to an insurance company for coverage or compensation for a covered loss or policy event. The insurance company validates the claim and, once approved, issues payment to the insured or an approved interested party on behalf of the insure.

Types of risks

Risks coming from the means of transport

- The cause of the damage is a consequence of the vehicle's own accident (collisions, collapses, fires,…)

Risks coming from the nature of the goods

- Depending on their nature, they may be more likely to suffer damage (fragility, flammability,…)

Risks arising from the action of third parties

- Thefts, misconduct in stowage or cargo handling, etc.

Consequential or correlated risks

- Its production is determined by the generation of other risks (poor stowage of goods involving delays, loss of profits, breaches of contract,…)

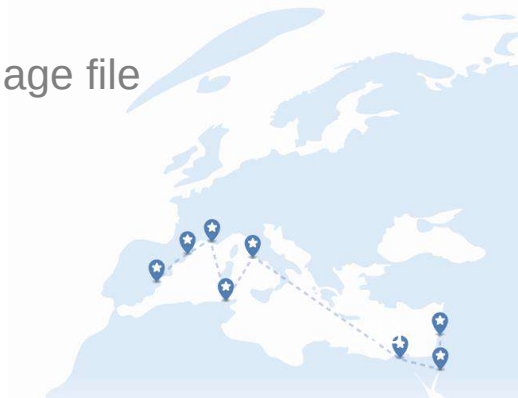
Claim procedures

The mandatory for compensation is not unconditional but occurs as long as the stipulations of the contract and the applicable regulations are complied with.

To verify that everything is correct, insurers start the

PROCESS FOR PROCESSING A CLAIM

1. Materialization of the loss or damage
2. Declaration of the claim to the insurer
3. Beginning of the processing of the damage file
4. Expert assessment
5. Resolution of the procedure
6. Settlement of the claim



Claim procedures – documents requested

DOCUMENTS RELATED TO INSURANCE	- Insurance Policy - Insurance Certificate - Proff of payment of the insurane premium - Others
DOCUMENTS RELATED TO GOODS	- Invoice - Packing list - Weight list - Upload and download status certificates - Customs Declaration - Others
DOCUMENTS RELATED TO TRANSPORT	- Transport document (B/L, CMR, AWB, CIM,…) - Voyage of the ship, with the protest of the captain or certified copy of the navigation book (art. 769 Ccom) - Others
DOCUMENTS RELATED TO LOSS OR DAMGE	- Letters of complaint or reservations to possible responsible with their answers - Complaints - Certificates - Budget or/and invoices of damages and expenses or repairs - Authorities, experts and surveyors reports - Others

Most common claims – in goods

- Insufficient or inadequate packaging: road transport is not the same as maritime transport (landslides or overload, temperature or humidity damage,…)
- damage due to handling: loading, unloading, stowage, …
- robbery: it is advisable to use seals, shrink wrap,…
- water damage: cargo sweating, floods, condensation,… make it advisable to use drainage systems, dryers, waterproof coatings, anti-corrosion treatments,…

Carriers' responsibility

The liability of the carrier with respect to the cargo goods is limited and varies according to the means of transport.

In accordance with the LCS, there are some cases of exemption from liability:

- Bad faith of the insured
- Grief or gross negligence on the part of the policyholder or insurer in the duty to declare the risk
- Lack of communication of risk aggravation
- Grief or gross negligence on the part of the policyholder or insurer in the duty to report the claim
- Non-payment of the premium before the occurrence of the claim
- Breach of the duty to reduce the consequences of the accident with the manifest intention of harming the insurer
- Wilful breach of duty of communication in the case of over-insurance

Carriers responsibility

In the case of **maritime insurance**, the cases of exemption are:

- Policyholder or insured fraud when valuing goods
- Fraudulent over insurance
- Insurance contracted after the loss, breakdown or well arrival of the insured object at the port of destination

In **land insurance**, the carrier is liable for the acts and omissions of its employees and service personnel (including subcontractors), unless it proves that the loss or damage has been caused by the fault of the shipper or consignee, by an instruction of these not motivated by a negligent action of the carrier, by defect of the goods or by circumstances that the carrier has not been able to avoid, nor its consequences.

An absence of reservation on the transport voucher presupposes the presumption of the good condition of the delivered goods.

Carriers responsibility

In **land transport**, the LCTT and the CMR Convention regulate a series of cases of exoneration from liability:

- Fault of the shipper or consignee
- Instruction of the shipper or consignee not derived from a culpable action of the carrier
- Own vices of the merchandise
- Circumstances of force majeure or which the bearer could not avoid
- Weighting of faults
- absence or deficiency of packaging in the goods
- handling, loading, unloading, stowage…. Made by charger or consignee
- poor identification or signaling of packages
- Loss or damage derived from the nature of the goods
- use of open vehicles (without awnings) when this use has been agreed or in accordance with custom
- transport of live animals under the conditions provided for in the LCS

Do not cause exemption

- Defects in vehicles used for transport

Carriers responsibility

In international **rail transport**, the COTIF Convention establishes the following cases of exemption:

- Damage caused by the shipper or by an order of the shipper that does not result from fault on the part of the carrier
- Own vices of the merchandise
- Circumstances of force majeure or which the bearer could not avoid
- Transport carried out in open wagon
- Absence or deficiency of packaging in the goods
- Handling, loading, unloading, stowage…. Made by charger or recipient
- Defective load

Carriers responsibility

In **air transport**, the various international regulations, and the latest in the Montreal Convention, state that the carrier will not be responsible for the destruction, loss or breakdown of cargo if there are:

- negligence or other improper action or omission of the shipper
- nature of the cargo, or a defect of its own
- defective packaging, made by someone other than the carrier or any of its dependents or agents
- acts of war or armed conflict
- act of the public authority executed in relation to the entry, exit or transit of the cargo

Carriers responsibility

In **maritime transport** there is a whole series of international agreements, some of them not in force in Spain, applicable according to the knowledge of boarding, but which basically oblige the carrier (shipowner) to put the ship in good condition. seaworthiness and cargo worthiness, as well as the proper loading, stowage, transport, and unloading of goods.

The main cases of exemption would be the same as in the previous transports, in addition to:

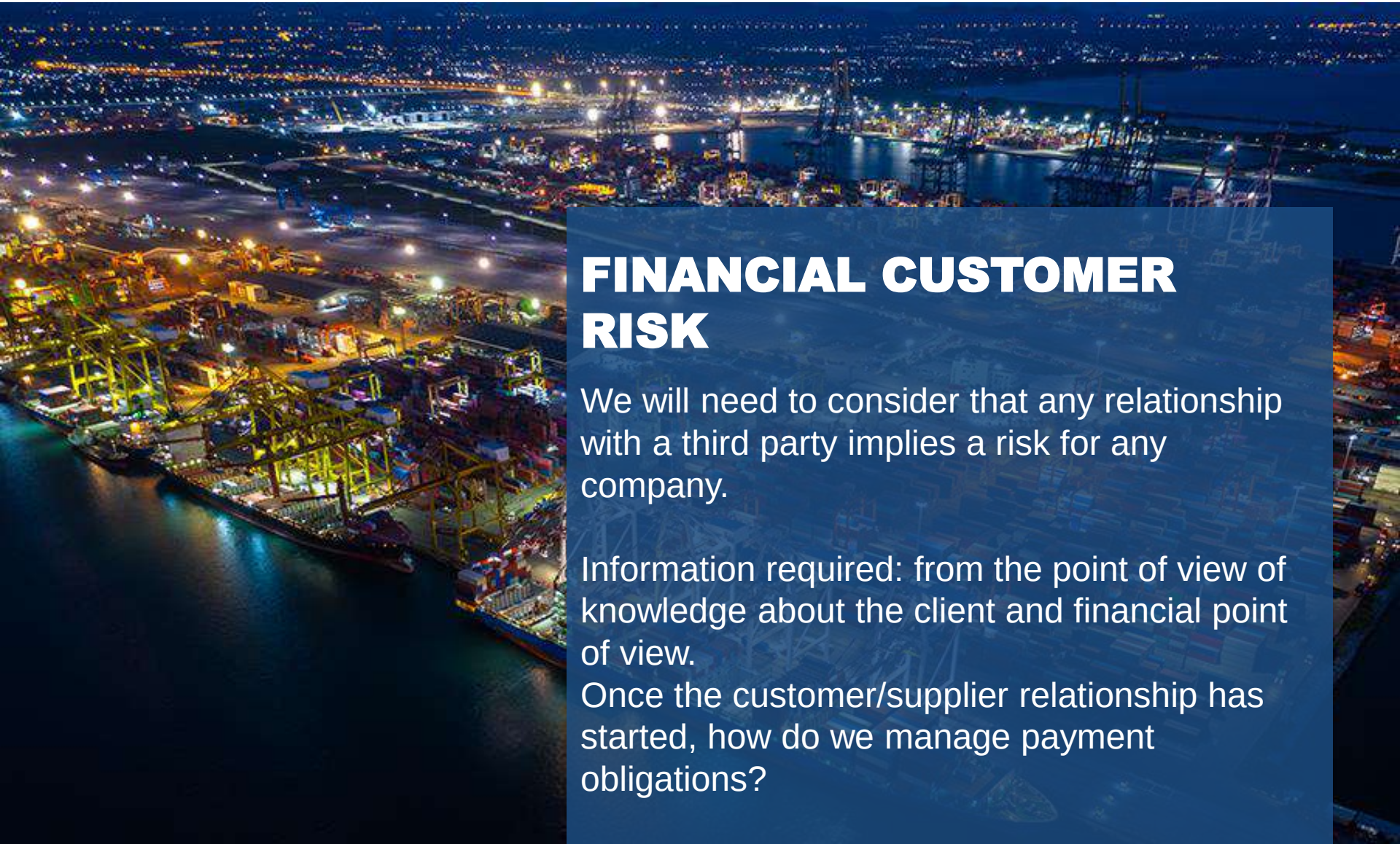
- fire on board
- sea risks
- war and armed conflict
- quarantine restrictions
- diversion of the route to save lives or goods at sea
- Interference by public or governmental authorities
- strikes and employer closures
- embargoes
- acts of the carrier in the event of a major breakdown and to prevent damage to the environment

Freight Forwarder - Claim process

- In the reception of goods:
  - Carrier must inform in the transport voucher if goods are not in good conditions (poorly packaging, bad palletization, etc.) – photos if possible
  - Consignee: inform in the transport voucher if goods arrive in bad conditions (damage or loos is any package, cartoons opened or wet, broken seals, …) and to inform immediately to the freight forwarder or carrier (photos if possible).

- - When freight forwarder (or carrier) receives the information, send it immediately to the insurance company.

It is also necessary to attach all the documentation that proves the accident has happened (invoice, packing list, customs documents, transport document, the claim, photos, transport vouchers with the information that goods haven't arrived in good conditions, etc.), and any other document required by the insurance company.



FINANCIAL CUSTOMER RISK

We will need to consider that any relationship with a third party implies a risk for any company.

Information required: from the point of view of knowledge about the client and financial point of view.
Once the customer/supplier relationship has started, how do we manage payment obligations?

Process

Information → Analysis → Management

About client

of the information received

on the risk

Customer Risk Factors

According to Prevention of Money Laundering and Funding of Terrorism Regulation:

- Customer or Entity – financial capacity
- Geography – customer’s country (destination)
- Political and Commercial rules at destination – legal assistance and political risk
- Product/Services – transparent transactions (launder of money)
- Delivery Channel -
- Industry – problematic sectors (money laundering easier in finance, insurance, foreign exchange sectors,…)

Customer Risk Levels

Financial department studies the solvency of clients to avoid non-payment and determines the risk level:

- LOW: identity and other requested information are easily identified
- MEDIUM: are more likely to pose a risk than the average
- HIGH: requires Customer due Diligence
- PROHIBITED: should not make any agreement with

Most common default risk:

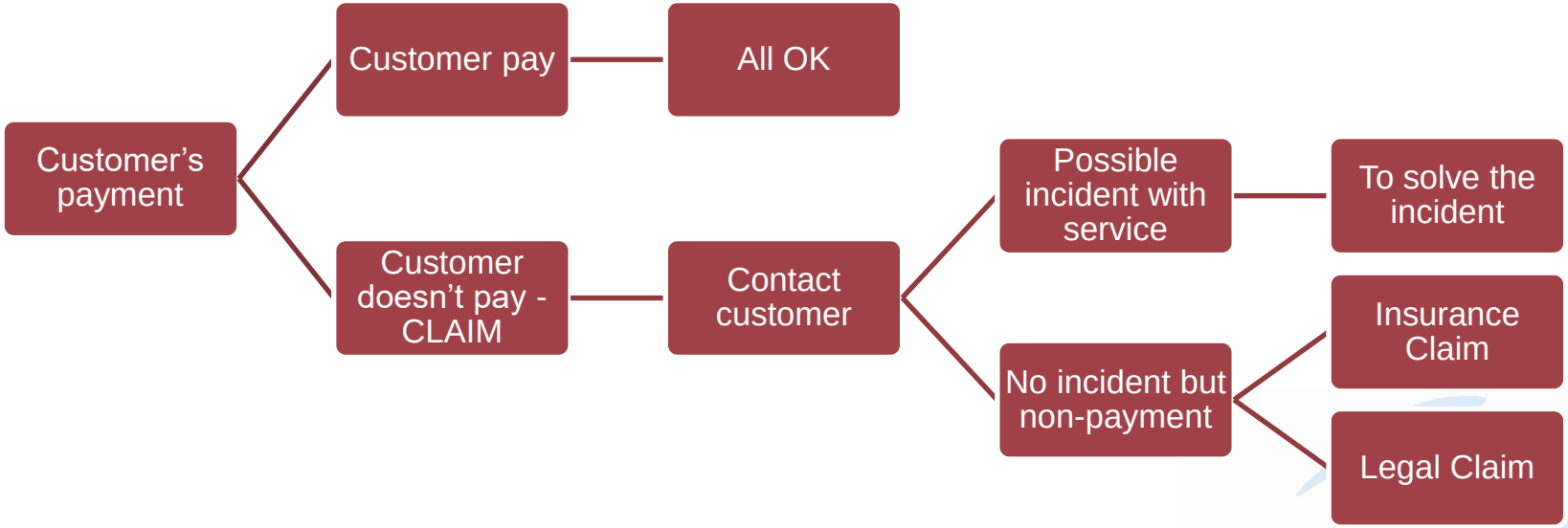
- Risk of delay in collection (the longer-term implies a more significant risk)
- Risk of definitive non-payment of credit

What to do with a new customer:

- Negotiation of commercial department
- Registration requested (fiscal name, address, fiscal number, ….)
- Verification of formal requirements
- Client study ➔ payment conditions
- Save new customers in ERP Platform
- Inform the conditions to the client

Customer’s payment

To avoid surprises, send a notice to the customer with the statement of account pending of payment



ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

ANY QUESTION?

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

THANK YOU.

Ajuntament del Prat de Llobregat

Escola Europea Intermodal Transport
ESCOLAEUROPEA.EU

Barcelona Activa
Ajuntament de Barcelona

Chamber of Commerce Industry and Agriculture

Marseille Fos
Le port euroméditerranéen

MED ports ASSOCIATION

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale

AQABA Development Corporation
شركة تطوير العقبة

Port de Barcelona

Consell Valencià de la Joventut

FUNDACIÓN VALENCIAPORT

ميناء دمياط
DAMIETTA PORT AUTHORITY

OMMP
Office de la Marine Marchande et des Ports

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

Medios de Pago

Lucía Ratera Alonso

Factores que determinan su elección

¿Qué factores crees que deben considerarse en la elección del medio de pago?

- Confianza y buena experiencia
- Fuerza comercial
- Riesgo país
- Condiciones de entrega (incoterms)
- Legislación
- Costumbres
- Divisa
- Coste de la operación
- Costes asociados

Factores que determinan su elección

¿Qué motivos mueven a exportador e importador en el momento de determinar el medio de pago?

- Seguridad de cobro
- Velocidad recepción fondos

Exportador

- Poder examinar la mercancía
- Menor coste tramitación

Importador

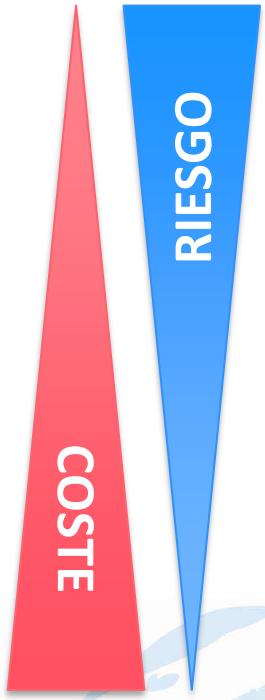
Medios de Pago Internacional

SIMPLES

- Cheque personal
- Pagaré (Promissory note)
- Cheque bancario
- Orden de pago
- Remesa simple

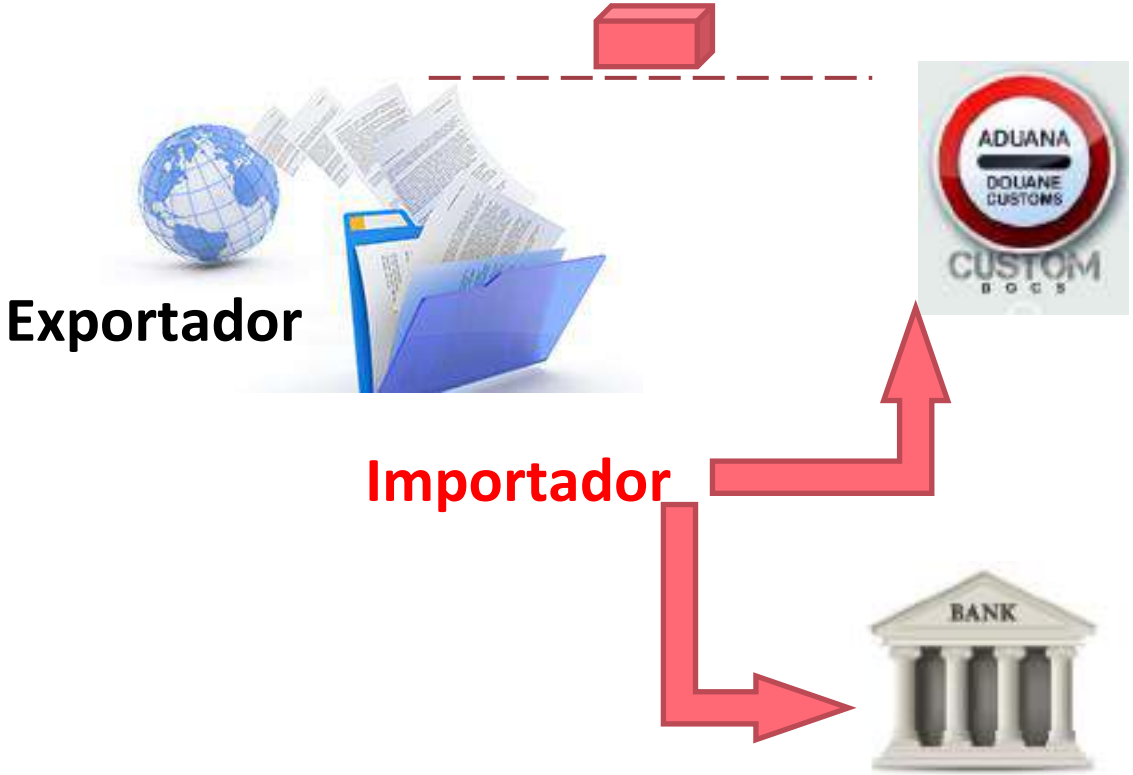
DOCUMENTARIOS

- Remesa documentaria
- Crédito documentario
- Crédito documentario confirmado



Medios de pago simples

Los documentos necesarios para el despacho en la aduana de destino, viajan directamente del exportador al importador, quien podrá despachar la mercancía. El pago habitualmente se realiza a posteriori.



Medios de pago documentarios

Los documentos necesarios para el despacho en la aduana de destino se envían a través de entidades financieras.

Banco export **Banco import.** **Importador**

Medios de pago simples

Medios de pago simples

Cheque Personal

Cheque de cuenta corriente, extendido por el importador (librador) con cargo a su cuenta.

El cheque debe ser comprobado en firma y saldo por el banco expedidor.

Pagaré. Promissory Note

Similar al cheque personal, con la diferencia básica de que se puede emitir con fecha avanzada (el cheque es a la vista).

Medios de pago simples

Cheque Bancario

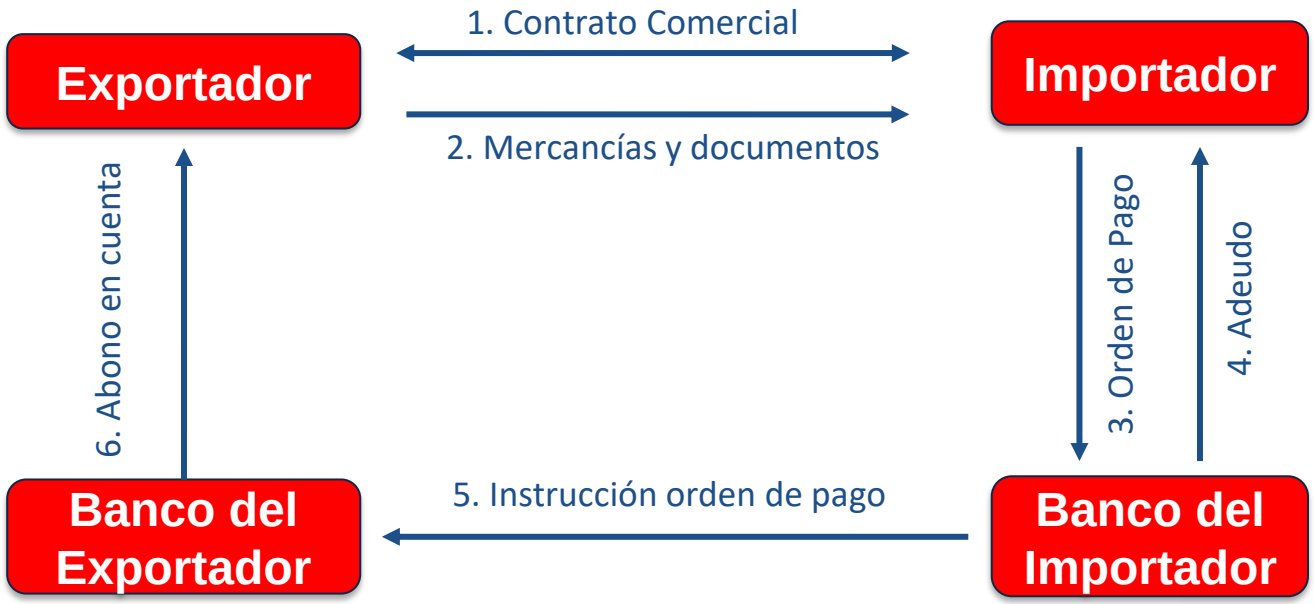
Emitido por un Banco contra la propia entidad, u otro banco, normalmente en el país de la divisa.
Se adeuda en la cuenta del importador en el momento de la emisión.

Orden de Pago

Mandato dado por el importador a su banco para que transfiera, a través de una entidad bancaria, una determinada cantidad de dinero a favor de un beneficiario.

Medios de pago simples

Orden de Pago



La comunicación entre bancos es muy rápida (Swift) y por tanto, la recepción de los fondos también. Para evitar errores y demoras, el exportador debe facilitar al importador el código BIC/SWIFT y su IBAN.

Medios de pago simples

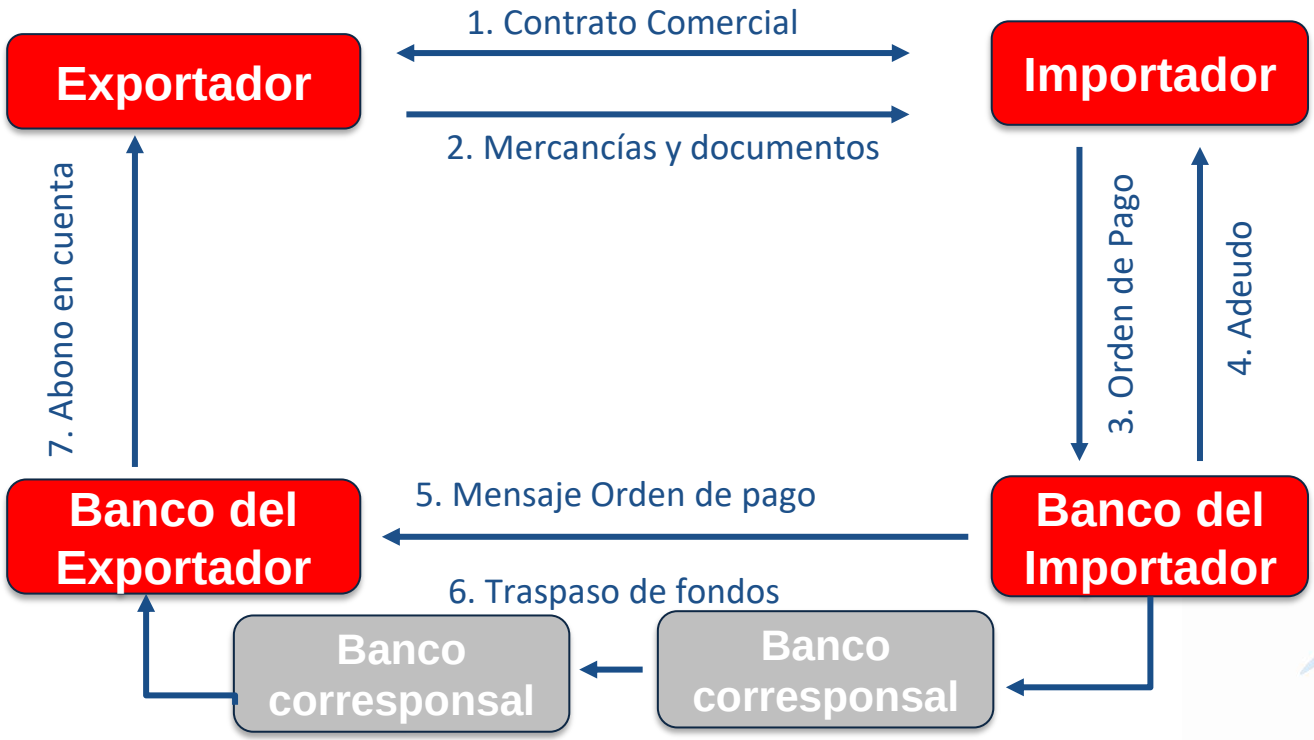
Orden de Pago (indirecta)

¿Qué ocurre si ambos bancos no tienen cuenta intercambiada en la divisa de la transferencia entre banco emisor y pagador?

Se requiere la intervención de uno -o dos- bancos intermediarios en el país de la divisa, con los que el banco emisor y pagador mantengan cuenta.

Medios de pago simples

Orden de Pago (indirecta)



La recepción de los fondos continua siendo rápida, pero los costes son mayores.

IBAN

IBAN (**International Bank Account Number).** Código bancario que sirve para identificar cada cuenta corriente de manera única en la zona única de pagos en euros (SEPA).

Conociendo el código IBAN, una persona puede realizar pagos o transferencias en cualquiera de los países de la zona SEPA, de igual forma que si estuvieran haciendo un pago nacional.

Si la orden de pago es fuera de la Unión Europea, se requiere además el código BIC o SWIFT de la entidad destinataria.

Medios de Pago

IBAN

Está formado por 4 caracteres iniciales (que corresponden al país y un código control) y a continuación el número de cuenta de 20 dígitos.

Su estructura es la siguiente:

ES21 0000 0000 00 0000000000

- ES — Código país
- 21 — Código control
- 0000 — Código banco
- 0000 — Sucursal
- 00 — Código control
- 0000000000 — Cuenta cliente

Medios de Pago

Swift

- SWIFT *(Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication).* Organización con una red internacional de comunicaciones financieras entre bancos y otras entidades financieras. No posee fondos ni gestiona cuentas en nombre de los clientes, ni tampoco almacena información financiera de forma permanente.

- Al actuar como transmisor, sirve de vehículo para los mensajes transmitidos entre dos instituciones financieras. Esta actividad implica el **intercambio seguro de datos** privados, al tiempo que se garantiza su **confidencialidad e integridad.**

El código BIC/SWIFT

Es el código de identificación bancario (Bank Identifier Code) y está formado por 8 u 11 caracteres (4 indicando el código del banco, 2 el país, 2 la localidad y 3 el código de la oficina.

BBVAESMMXXX

Existen 2 categorías de códigos de identificación bancarios (BIC):

- Los que se refieren a instituciones conectadas al sistema Swift (hablamos de código ‘swift-bic’), y
- Las entidades no conectadas (código ‘non swift-bic’). En el segundo caso los códigos se identifican por tener un “1” en la octava posición del código

Mensajes Swift

Los mensajes se agrupan en categorías de acuerdo con su primer dígito:

1XX - TRANSFERENCIAS DE CLIENTES Y CHEQUES
4XX - REMESAS DOCUMENTARIAS.
7XX - CRÉDITOS DOCUMENTARIOS Y GARANTÍAS.
8XX - TRAVELLERS CHEQUES.

La configuración de los mensajes Swift es:

- Cabecera (header): figura el banco ordenante, el banco receptor, el tipo de mensaje, la prioridad, la hora de envío y la hora de recepción.
- Texto: figuran los campos específicos de cada mensaje.
- Trailer o parte final del mensaje.

Mensajes Swift. Estructura mensaje Orden de Pago

MENSAJE MT103 (SINGLE CUSTOMER CREDIT TRANSFER)

- CAMPO 20 (SENDER'S REF.): REFERENCIA DEL BANCO ORDENANTE.
- CAMPO 32A (SETTLEMENT AMOUNT): FECHA VALOR, CÓDIGO DIVISA E IMPORTE.
- CAMPO 33A (INSTRUCTED AMOUNT): IMPORTE INSTRUIDO.
- CAMPO 50 (ORDERING CUSTOMER): CLIENTE ORDENANTE.
- CAMPO 52A (ORDERING INST.): INSTITUCIÓN ORDENANTE.
- CAMPO 53A (SENDER'S CORR.): CORRESPONSAL DEL EMISOR.
- CAMPO 54A (RECEIVER'S CORR.): CORRESPONSAL DEL RECEPTOR.
- CAMPO 56A (INTERMEDIARY INSTITUTION): INTERMEDIARIO.
- CAMPO 57 (ACCOUNT WITH INSTIT.): INSTITUCIÓN DEL BENEFICIARIO
- CAMPO 59 (BENEFICIARY CUSTOMER):CLIENTE BENEFICIARIO (CUENTA E IDENTIFICACIÓN DEL MISMO)
- CAMPO 70 (REMITTANCE INFORMATION): DETALLES DEL PAGO.
- CAMPO 71 (DETAILS OF CHARGES): DETALLES DE LOS GASTOS (3 OPCIONES):

  - ✓ BEN: TODOS LOS GASTOS A CARGO DEL BENEFICIARIO
  - ✓ OUR: TODOS LOS GASTOS A CARGO DEL ORDENANTE.
  - ✓ SHA: TODOS, EXCEPTO LOS DEL BANCO ORDENANTE, AL CARGO DEL BENEFICIARIO.

ES INDISPENSABLE INDICAR LA CLAVE SWIFT-BIC DEL BANCO BENEFICIARIO Y LA CUENTA DEL BENEFICIARIO EN FORMATO IBAN PARA QUE EL ABONO DE LA TRANSFERENCIA SIGA **UN PROCESO AUTOMÁTICO** Y DE ESTA FORMA SE REDUZCAN COSTES Y TIEMPO DE EJECUCIÓN.

Medios de pago simples

Remesa simple

Consiste en la emisión de una letra de cambio que el exportador gira a cargo del importador, y que entrega a su banco para que se encargue de su cobro y/o aceptación.

- A diferencia de los cheques y ordenes de pago, es el exportador quien inicia el procedimiento de pago instruyendo a su banco al respecto.
- Los derechos y obligaciones de las partes que intervienen están regulados por las reglas uniformes relativas a la gestión de cobros de documentos de la CCI.

Medios de pago simples

Remesa simple

Tipos de documentos:

- Documentos financieros (representativos del pago)
- Documentos comerciales (viajan directamente de exportador a importador)

Vencimiento e instrucciones:

- A la vista: el pago se realiza a la presentación del efecto.
- A plazo: se gestiona la aceptación del pago al vencimiento del efecto.

  Instrucciones de aceptación: aceptar y guardar o aceptar y devolver

Partes intervinientes:

- Cedente (export)
- Banco remitente
- Banco encargado del cobro.
- Librado (import).

Remesa simple electrónica

¿Qué son los Adeudos SEPA (SDD)?

Es un sistema de remesa electrónica (no requiere el envío físico de documentos) para todos los países de la Unión Europea, al que están adheridos, además otros países como Islandia, Liechtenstein, Noruega y Mónaco.

SEPA Direct Debit permite **presentar al cobro de forma electrónica y automatizada** operaciones de pago **en euros** entre cuentas bancarias abiertas en las entidades adheridas a SEPA.

Existen otros sistemas de Remesa electrónica específicos por país (LCR-Francia, RI.BA.-Italia, CIE-Portugal)

Medios de pago simples

Costes bancarios y comisiones ¿Quién las paga?

	Importador	Exportador
Cheque personal/Promissory Note:		Exportador
Cheque bancario	Importador-emisión	Exportador - abono
Orden de Pago	Importador - OUR	Exportador – BEN / Compartidas - SHA
Remesa Simple		Exportador

Medios de pago documentarios

Medios de Pago Documentarios

- ## Remesa documentaria

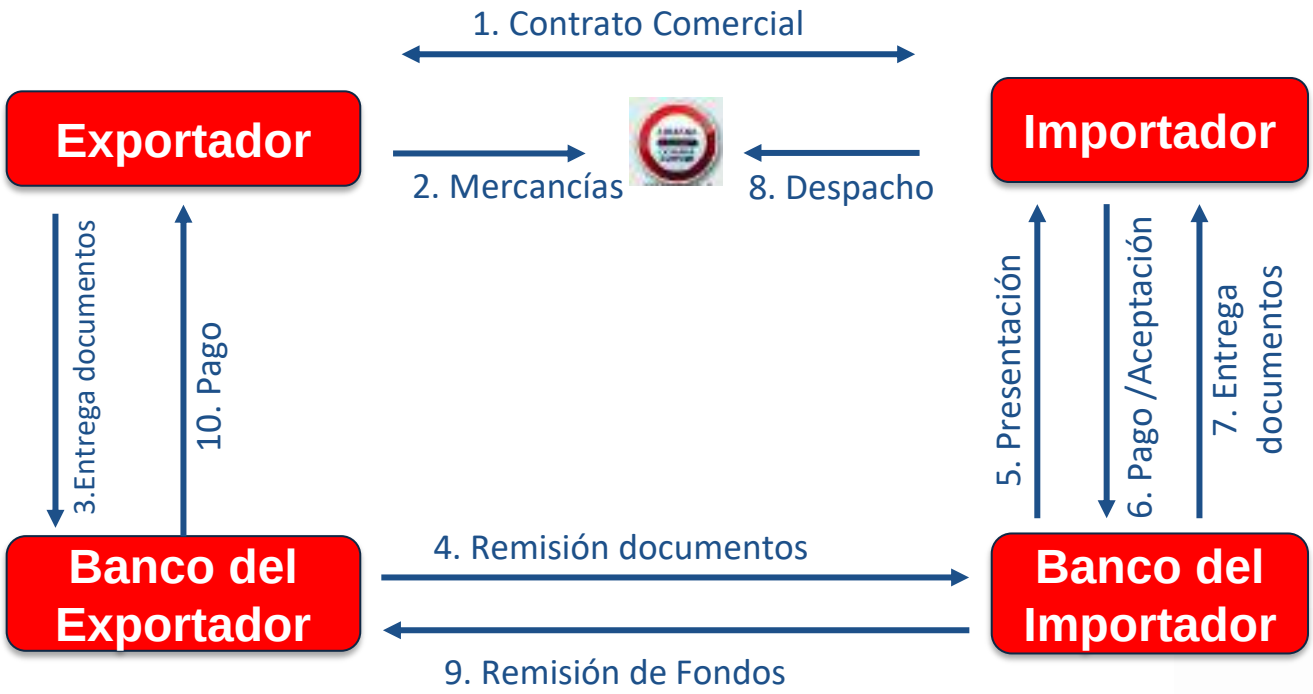
Medio de pago formado por documentos comerciales y/o documentos financieros, que el exportador entrega a su banco para que gestione el cobro.

El Banco del exportador envía la remesa con instrucciones de entrega de documentos, que pueden ser:

- **Entrega de documentos contra pago** *(CAD – Cash Against Documents)*. Utilizado en remesas únicamente con documentos comerciales
- **Contra pago** *(D/P – Documents Against Payment).* Pago a la vista
- **Contra aceptación** *(D/A - Documents Against Acceptance).* Pago aplazado

Medios de Pago Documentarios

Remesa documentaria



Medios de Pago Documentarios

Remesa documentaria. Ventajas e inconvenientes

Remesa Documentaria

VENTAJAS

Importador	Exportador
Nadie le obliga a ir a retirar documentos	Control de la mercancía

INCONVENIENTES

Importador	Exportador
Sin pago o aceptación no hay documentos	Riesgo comercial o impago
Si acepta efecto, deuda pendiente	Riesgo de rechazo de la mercancía
Coste financiero	Coste financiero

Remesa documentaria. Consejos para el exportador

El exportador, al entregar la remesa documentaria a su banco, debe remarcar que:

- Los **gastos de corresponsal sean a cargo del librado** y que **no pueden ser rehusados** (previo consenso con el importador).
- Incluir el sometimiento a la normativa **CCI URC 522.**

Por otro lado, no está de más establecer **fórmulas alternativas de reventa**, **reembarque o almacenamiento de la mercancía** en previsión de una posible falta de pago.

Medios de Pago Documentarios

Remesa documentaria.

¿Qué ocurre si el importador no retira documentos o tarda en hacerlo?

- Gastos de depósito en puerto de destino
- Posible pillaje o merma
- ¿Es mercancía perecedera? Abandonar o subastar
- ¿Dispone de otro comprador en el país de destino? Si es así, agilidad en confección de un nuevo juego de documentos. ¿Problemas en Aduana?
- Repatriar de nuevo. Duplicidad gastos de flete y seguro
- ¿Existe contrato con clausulas especificas?

El único medio que asegura a un exportador ante una anulación de un pedido es un crédito documentario

El Crédito Documentario

Mandato de pago que un importador cursa a su banco para que directamente, o a través de otro banco, pague al exportador el importe de la operación, siempre y cuando éste cumpla con todas y cada una de las condiciones impuestas en la propia **carta de crédito.**

Según la definición de crédito que aparece en el artículo 2 de las *Reglas y Usos Uniformes relativos a los Créditos Documentarios*, un crédito documentario es:

"Todo acuerdo, como quiera que se denomine o describa, que es irrevocable y por el que se constituye un compromiso firme del banco emisor para honrar una presentación conforme".

¿Por qué pactar un Crédito Documentario?

Las características propias de una operación de compraventa internacional, implica mayor complejidad que las de nacional, debido a:

- El tiempo de viaje de la mercancía.
- Los posibles percances en el viaje.
- Las formalidades aduaneras.
- Las regulaciones específicas del comercio exterior y los controles de cambio.
- La separación por fronteras y legislaciones diferentes.
- El desconocimiento mutuo

A menudo se requiere un instrumento que proteja los intereses de las partes implicadas. **El comprador se asegura** recibir **la mercancía solicitada en el plazo acordado**, y el **vendedor, que recibirá el pago** de la misma.

Medios de Pago Documentarios

El Crédito Documentario

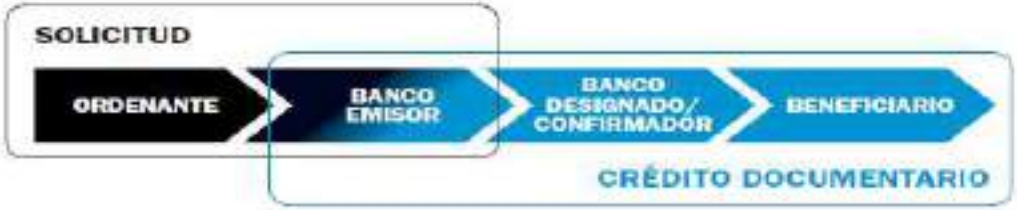
El **exportador deberá presentar al banco los documentos** requeridos por el importador. Contra la presentación de los documentos **conformes y en plazo, obtendrá el pago** o el compromiso de pago.

Los documentos constituyen a menudo título sobre las mercancías, de modo que **el importador**, además de **saber qué** es lo que **está recibiendo***, se **asegurar el acceso a las mercancías** a su llegada en destino.

**Debe asegurarse a través de la documentación requerida.*

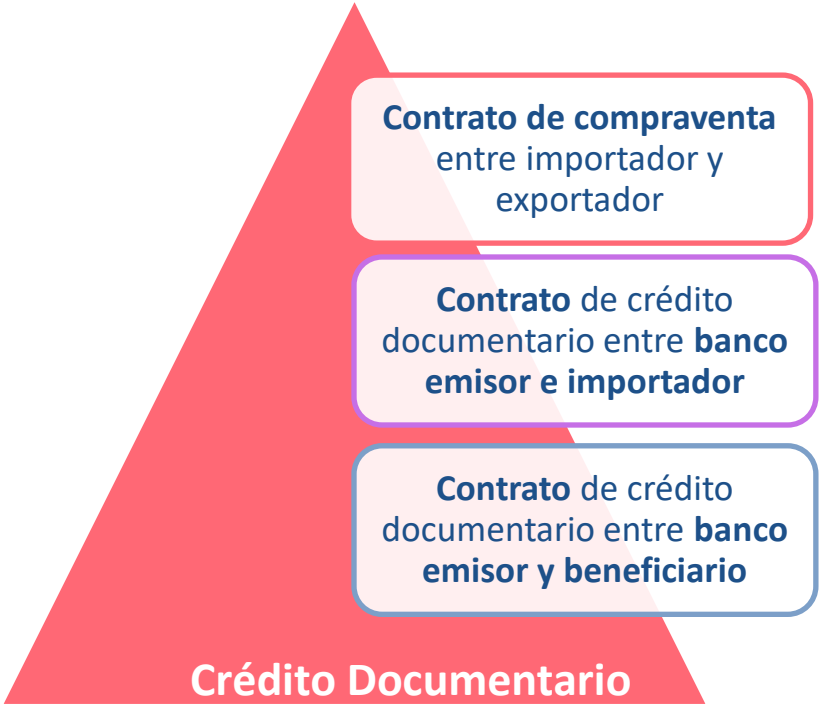
El Crédito Documentario

- ✓ Un **medio de pago** que sirve para cancelar una deuda, generalmente de carácter comercial.
- ✓ Un instrumento para asegurar el cobro, al incorporar una **garantía bancaria**.
- ✓ Un **mecanismo de financiación** del comercio internacional. Al emitir un crédito documentario, se está transfiriendo solvencia crediticia del ordenante del crédito a su beneficiario. El banco del beneficiario podrá financiar al exportador sin que el riesgo de dicha financiación deba descansar en su capacidad de retorno, sino en la promesa de pago del banco emisor.



El Crédito Documentario

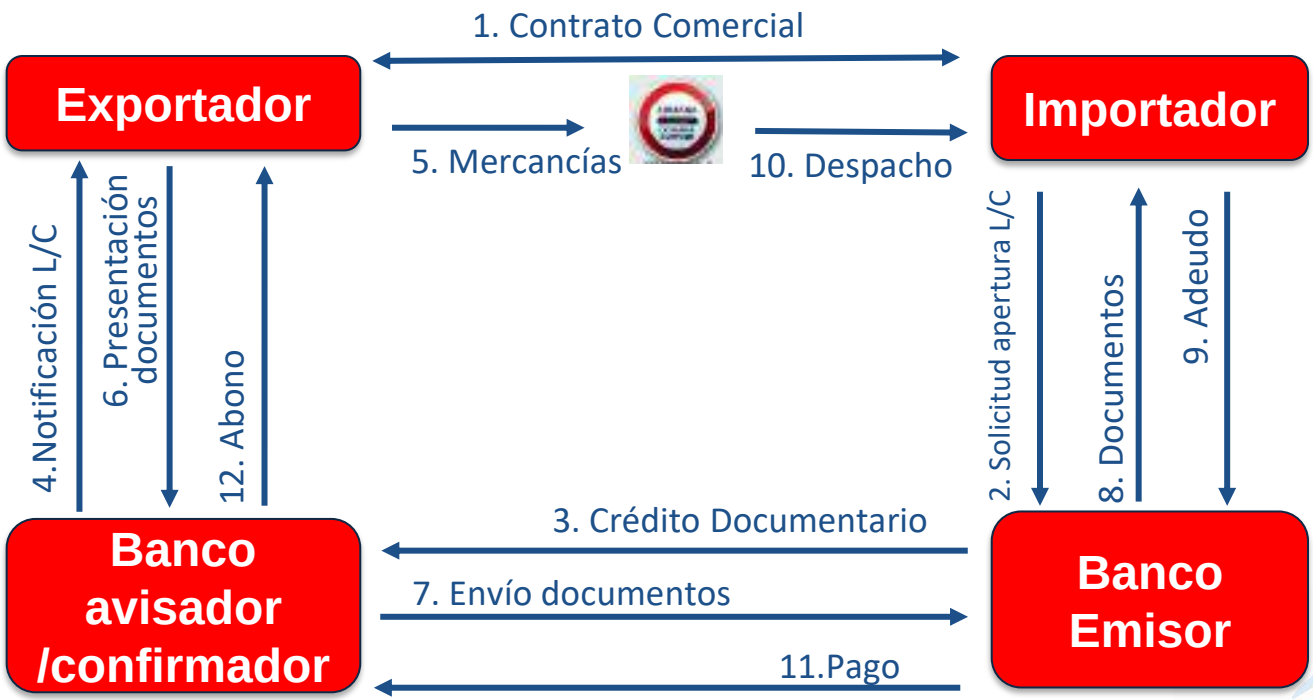
Los créditos documentarios son contratos independientes de los de compraventa. La normativa que los rige está contenida en las “Reglas y Usos Uniformes relativos a los Créditos Documentarios” (UCP 600 CCI).



Art. 4.a. El crédito es una operación independiente de la venta o de cualquier otro contrato en el cual pueda estar basado.

Medios de Pago Documentarios

Crédito documentario L/C



Medios de Pago Documentarios

El Crédito Documentario

- Compromiso de pago de un banco emisor.
  - ¿Es solvente el banco emisor?
  - ¿Es solvente el país del banco emisor?

→ **Confirmación del crédito**

- Carácter documentario. El emisor pago contra los documentos establecidos en el L/C
- Independiente del contrato.

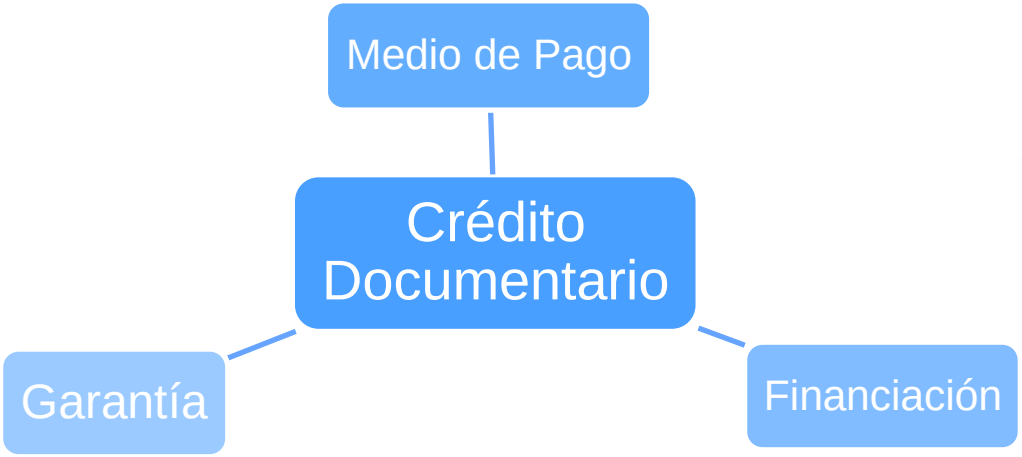
IMPORTADOR
- ¿Qué documentos necesito para despachar la mercancía?
- ¿Debo pedir documento de seguro? CIP/CIF
- ¿Pido certificado de Inspección en origen?
- ¿Requiere certificado sanitario? ¿Otros?
- Operador Logístico. Transitario

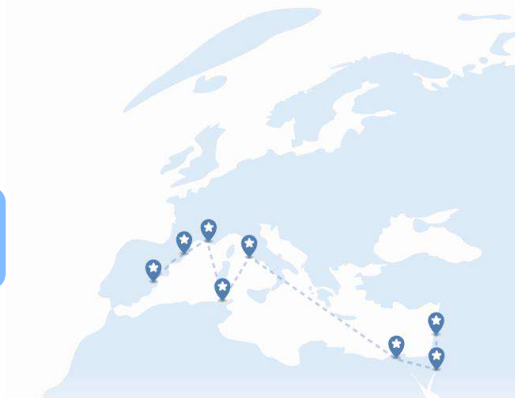
EXPORTADOR
- ¿Qué documentos se requieren?
- ¿Dependen de mi?
- ¿Puedo fabricar y embarcar la mercancía en plazo?
- ¿Podré tenerlos y presentarlos en los plazos estipulados en el crédito?

Medios de Pago Documentarios

El Crédito Documentario

- **Garantía bancaria de pago** *(+ vendedor)* condicionada a la demostración de la entrega *(+ comprador)*
- **Instrumento de financiación**. El importador pone a disposición del exportador su capacidad de crédito.
- **Medio de pago.** A través de la presentación de documentos conformes se accede al cobro.





El Crédito Documentario. Ventajas para el vendedor

- Confirmación de la solvencia del comprador
  - Facilita la financiación (proporciona solvencia crediticia de un banco) con posibilidad de compra sin recurso (forfaiting)
  - Reduce o elimina el riesgo comercial.
- Obligación de pago bancaria
- Aporta protección jurídica
- No es posible retener el pago
- Cobros más rápidos

Medios de Pago Documentarios

El Crédito Documentario. Ventajas para el comprador

- Confirma su solvencia
- Condiciones de entrega deseadas
- Paga contra documentos demostrativos de que la mercancía ha sido embarcada.
- Facilita la posibilidad de financiación al exportador
- Aporta protección jurídica
- Recepción de los documentos necesarios en el plazo estipulado.
- Pago garantizado sólo si se respetan condiciones crédito.

Medios de Pago Documentarios

El Crédito Documentario.

-Mensajería Swift-
***- MT- 700 EMISION CREDITO DOCUMENTARIO ***

MT700 S/21 (EXC. 79N) OFIC.
OSN:....204722 ISN: 347399 FECHA ENTRADA: 20XX-15-03 BCO: 1182 OFI: 2787 APL: 7101 Nº Mens.: 021091949

EMISOR: BVALCCUHHXXX BANCO VALDIVIA CHILE – SANTIAGO DE CHILE
RECEPTOR: BDEXESMMXXX BANCO DE EXTREMADURA, S.A. BADAJOZ.

:27: NUM. SECUENCIA/TOTAL MGES. 1/1
:40A: TIPO CRÉDITO DOCUMENTARIO IRREVOCABLE
:20: NUM. CRÉDITO BANCO EMISOR BVAL – 40964C
:31D: FECHA Y LUGAR DE VTO. 3005XX ESPAÑA
:50: ORDENANTE TRISGOURMET S.A.
CALLE MAPOCHO 1011, QUINTA NORMAL. REGIÓN METROPOLITANA
SANTIAGO DE CHILE (CHILE)
:59: BENEFICIARIO JAMONES CAMPUZANO E HIJOS S.L.
CALLE DE LA PATA NEGRA, S/N 44147 JABUGO- HUELVA - ESPAÑA
:32B: CÓDIGO DIVISA – IMPORTE USD. 36.912,53
:39A: PERCENTAGE CREDIT AMOUNT TOLERANCE /TOLERANCIA 5%
:41A: UTILIZABLE EN/MEDIANTE BDEXESMMXXX DEF. PAYMENT
:42P: DEFERRED PAYMENT DETAILS: 90 DAYS AFTER SHIPMENT
:43P: EMBARQUES PARCIALES/PARTIAL SHIPMENTS PROHIBITED
:43T: TRANSBORDOS/TRANSHIPMENTS ALLOWED
:44A: LUGAR DE EMBARQUE PUERTO HUELVA -ESPANA
:44B: TRANSPTE.A./DESTINO FINAL PUERTO DE VALPARAISO - CHILE
:44C: ÚLTIMA FECHA DE EMBARQUE 1804XX
:45A DESCRIPC. MERCANC./SERVIC.
AS COMMERCIAL OFFER N.354, date 20XX/02/15, CIP VALPARAISO. INCOTERMS CCI 2010, ACCORDING CONTRACT Nº 270-50403 DE FECHA March 03, 20XX

- Datos partes
- Divisa, Importe y detalle pago
- Detalles embarque
- Descripción mercancía e incoterms

Medios de Pago Documentarios

El Crédito Documentario.

46A: DOCUMENTOS REQUERIDOS
+JUEGO COMPLETO DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE MARÍTIMO OCEAN BILL OF LADING, LIMPIO A BORDO Y 4 COPIAS NO NEGOCIABLES, CONSIGNADO TRISGOURMET, S.A., MARCANDO FLETE PAGADO.
+FACTURA COMERCIAL FIRMADA Y SELLADA EN ORIGINAL Y 3 COPIAS, POR UN IMPORTE DE USD 36.912,53
+LISTA DE EMPAQUE EN CUADRUPLICADO.
+EUR 1
+CERTIFICADO SANITARIO EMITIDO POR EL MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA.
+CERTIFICADO DE INSPECCIÓN VETERINARIA
+CERTIFICADO DE SEGURO ICC"A" CUBRIENDO TODO RIESGO POR EL 110 PCT VALOR FACTURA. + ISRCC (STRIKE)
+DECLARACIÓN DEL BENEFICIARIO, HACIENDO CONSTAR QUE HA ENVIADO POR FAX A TRISGOURMET S.A. DE CHILE, INFORMANDO LA DISPONIBILIDAD DEL EMBARQUE, ESPECIFICANDO CANTIDAD Y VALOR E INDICANDO NÚMERO DEL CONTRATO Y DEL CRÉDITO DOCUMENTARIO.
:47A: CONDICIONES ADICIONALES
+SUJETO A LAS REGLAS Y USOS UNIFORMES DE LA CCI l PUB 600
+NINGUN DOCUMENTO PUEDE ESTAR EMITIDO DESPUES DE LA FECHA DE EMBARQUE.
+SE DEDUCIRAN DEL PAGO FINAL 50.-USD Y GASTOS DE COMUNICACIÓN POR CADA PRESENTACION CON DISCREPANCIAS

:48: PERIODO DE PRESENTACION: 21 DIAS DESPUES DE LA FECHA DE EMBARQUE Y DENTRO DE LA VALIDEZ DEL CREDITO
:49: CONFIRMATION INSTRUCTIONS: AÑADIR CONFIRMACIÓN A ESTE CRÉDITO
: 78: INTRUCCIONES PARA EL BANCO:
+TODOS LOS DOCUMENTOS DE ESTE CREDITO DEBEN REMITIRSE A BANCO VALDIVIA CHILE, FOREIGN DEPARTMENT, DIRECCIÓN SALVADOR ALLENDE, 23, SANTIAGO DE CHILE
+UNA VEZ RECIBIDOS LOS DOCUMENTOS POR SU PARTE, Y SI LOS CONSIDERAN CONFORMES CON LOS TERMINOS ESTIPULADOS EN ESTA CARTA DE CREDITO, PUEDEN RECLAMAR DIRECTAMENTE EL REEMBOLSO AL VENCIMIENTO A THE BANK OF NEW YORK (NEW YORK)
:57D: AVISAR A TRAVES DE: BANCO DE EXTRAMADURA (ESPAÑA)

- Documentos y condiciones adicionales
- Días presentación documentos, confirmación, detalle gastos, instrucciones banco pagador

Medios de Pago Documentarios

El Crédito Documentario

- Las condiciones de envío están estipuladas de antemano en la carta de crédito.

- La garantía de pago del banco es sobre los documentos. El banco emisor (del comprador) deberá cumplir con la formalidad pactada (pago o aceptación) cuando los documentos acordados sean presentados por el banco del vendedor.

- Se solicitan los documentos de envío originales para tomar posesión de las mercancías (documento de transporte -B/L, FBL, AWB-, factura, certificados de origen, sanitarios, etc).

El Crédito Documentario. La documentación

El ordenante (importador) **indicará** en la solicitud del crédito los **documentos** requeridos y el contenido específico de los mismos, a fin de asegurar el **despacho** de la mercancía y su **correcta** recepción.

Todas las instrucciones y condiciones de los créditos documentarios deben especificar con precisión los documentos contra los que se efectuará el pago del crédito.

El número de crédito debe figurar en todos ellos.

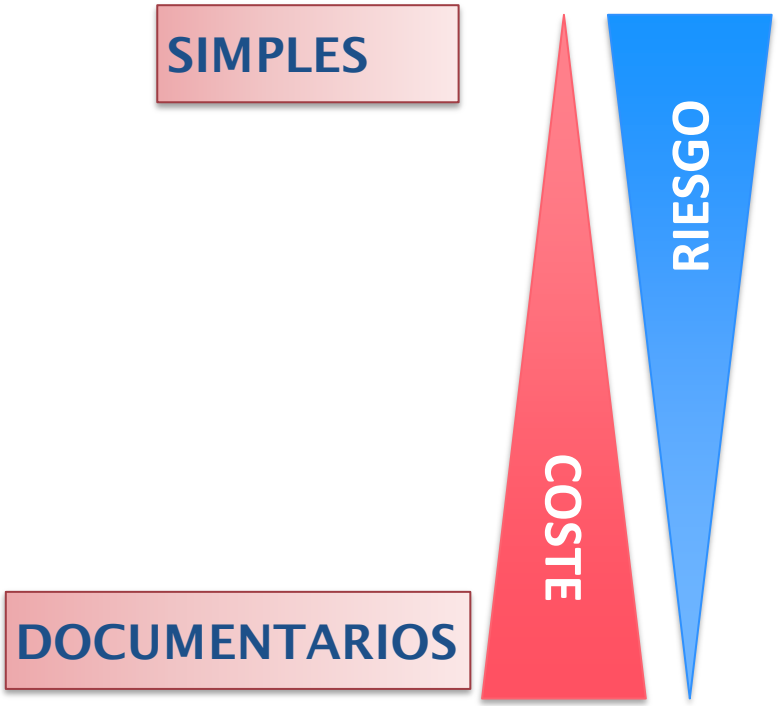
Medios de Pago Documentarios

El Crédito Documentario. Fechas a controlar

- Emisión del crédito
- Vencimiento del crédito
- Fecha límite para embarque
- Fecha límite para presentación de documentos
- Fecha prevista para el pago

Medios de Pago

Elección del medio de pago. Ejercicio



Mínima
Baja
Media
Máxima

Medios de Pago

ENI CBCMED Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

Elección del medio de pago. Localiza los errores

Mínima Baja Media Máxima

MEDIO DE PAGO	Confianza entre las partes	Seguridad para exportador	Manipulación de documentos	Coste para exportador e importador
Cheque personal	MÍNIMA	MAXIMA	BAJA	MÍNIMO
Cheque bancario	MEDIA	MEDIA	BAJA	BAJO
Orden de pago	MEDIA	BAJA	BAJA	MEDIO
Remesa simple	MÍNIMA	BAJA	BAJA	MEDIO
Rem. Doc.	MEDIA	BAJA	BAJA	MÁXIMO
Cred. Doc.	MÁXIMA	MINIMA	MEDIA	MÁXIMO

Medios de Pago

Elección del medio de pago. SOLUCIÓN

MEDIO DE PAGO	Confianza	Seguridad para exportador	Manipulación de documentos	Coste para exportador e importador
Cheque personal	MÁXIMA	MÍNIMA	BAJA	MÍNIMO
Cheque bancario	MÁXIMA	MÍNIMA	BAJA	MÍNIMO
Orden de pago	MÁXIMA	BAJA	MÍNIMA	MÍNIMO
Remesa simple	MÁXIMA	BAJA	MEDIA	MEDIO
Rem. Doc.	MEDIA	MEDIA	MEDIA	MEDIO
Cred. Doc.	MÍNIMA	MÁXIMA	MÁXIMA	MÁXIMO

Cobro por anticipado

Cobro por anticipado

El importador efectúa el pago antes de recibir la mercadería e incluso antes de su envío.
Implica una posición de fuerza del exportador ante su cliente.

¿Es suficiente para despreocuparse?

- Riesgo jurídico
- Pérdida de cliente
- Informes negativos
- …

Financiación

Conceptos previos

- **Financiación de exportaciones:** Los exportadores tienen la necesidad de financiar sus operaciones debido al desfase entre la recepción del pedido y su cobro.

- **Financiación de importaciones.** Los importadores tienen la necesidad de financiar sus operaciones debido al desfase entre el pago de la mercancía al exportador, y su posterior transformación y/o comercialización.

Financiación

Conceptos previos

EXPORT

- **¿Qué interés puede tener el exportador en facilitarnos un pago aplazado?**

  Aumentar su competitividad frente a otros fabricantes que no lo concedan.

- **¿Qué nos exigirá el exportador para otorgarnos plazo para pagar?**

  Un anticipo a cuenta, la aceptación de una letra de cambio, una garantía de pago (como la apertura de un crédito documentario a su favor).

Financiación

Conceptos previos

- **¿Qué ventaja o ventajas obtiene el importador solicitando financiación a su banco?**

Permite pagar al contado al exportador, lo que aumentará su poder de negociación (pedir contraprestaciones, descuentos por pronto pago…).
Ofrece imagen de solvencia.

Puede negociar con el banco un vencimiento de la préstamo, que no coincida necesariamente con la fecha de final de la campaña.

IMPORT

Financiación de importación

- **¿Cuándo financiar una importación?**

  Veámoslo con el siguiente ejemplo:

  Un vendedor de juguetes tiene su época de mayor actividad entre los meses de noviembre y diciembre, por lo que le interesa disponer de un stock suficiente en su almacén. Contacta con un exportador chino al objeto de recibir la mercancía en fecha 15 de octubre (momento del pago), lo que le permitirá atender con holgura las ventas que realice hasta el día de Reyes. Finalizada la campaña, ha cobrado de sus clientes y dispone de liquidez suficiente.

  Pero… ¿cuándo debe pagar? ¿en octubre?

Financiación de importación

Puede ocurrir que en el momento de pago el importador:

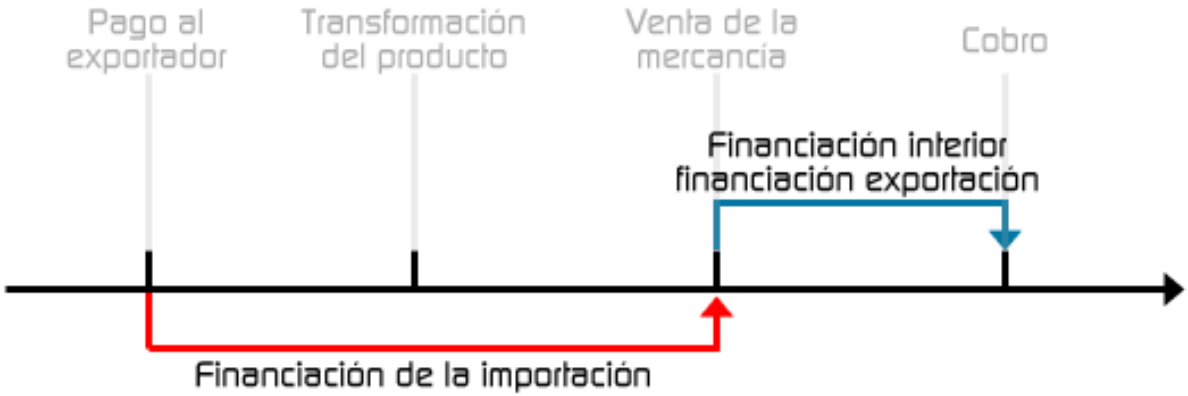
• Disponga de tesorería para hacer frente al pago en octubre, por lo que no necesita financiación.

• No disponga de tesorería suficiente en octubre, por lo que necesita financiarse. Esta financiación puede ser cubierta por el **exportador**, mediante la concesión de un **aplazamiento de pago**, o bien por su **Banco** mediante un "préstamo" cuyo vencimiento sea en una fecha en que tenga liquidez. También puede optarse por una solución mixta.

Financiación

Financiación de importación

Financiar una importación permite adaptar el plazo de pago de la mercancía, al cobro de la venta de la misma.



Financiación

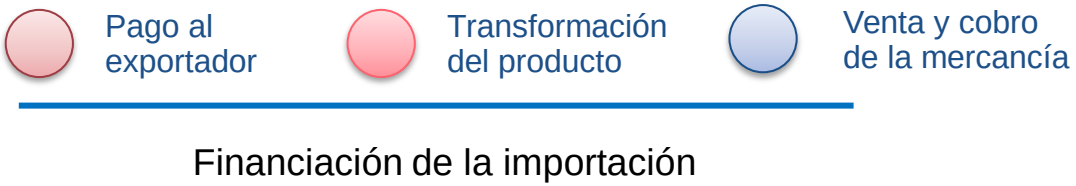
Financiación de importación

- Financiación en la misma divisa de la importación.
- Financiación en diferentes **divisas**.
- Financiación en euros

DIVISA? → RIESGO DE CAMBIO?

Financiación de importación

Financiación en la misma divisa de la importación.



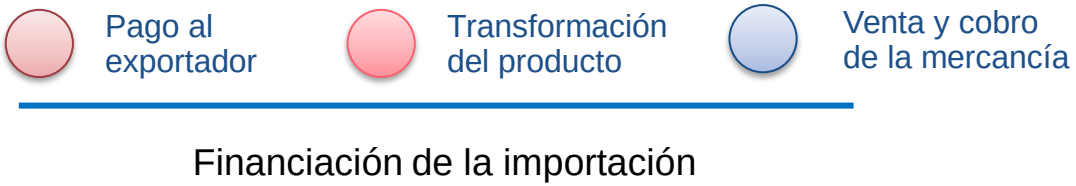
1. Día del pago. Solicito pago y la financiación en divisa (préstamo en divisa)
2. Al vencimiento, debo devolver el “préstamo” en divisa solicitado.

¿Conoces el cambio al vencimiento? ¿Hay riesgo de cambio?

Sí. El importador desconoce el coste real en el momento de incorporar el precio de coste en el precio de venta.

Financiación de importación

Financiación en diferentes divisas.



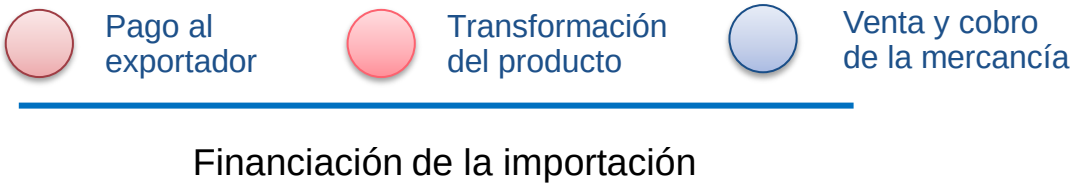
1. Día del pago. Solicito pago en una divisa y la financiación en otra divisa (distintas del euro)
2. Al vencimiento, debo devolver el “préstamo” en la divisa solicitada.

¿Conoces el cambio al vencimiento? ¿Hay riesgo de cambio?

Sí. Doble riesgo de cambio. La divisa del pago y la de la financiación.

Financiación de importación

Financiación en euros.



1. Día del pago. Solicito pago en una divisa y la financiación en euros (préstamo en euros)
2. Al vencimiento, debo devolver el “préstamo” en la divisa solicitada.

¿Hay riesgo de cambio?

Devolverá el préstamos en euros (divisa de la financiación), por tanto, conocerá el coste en el instante de financiar la operación.
Financiación en euros no conlleva riesgo de cambio.

Financiación de importación

Costes.

Dependen del instrumento que utilicemos y el tipo de interés aplicado. Además, una financiación en divisas, puede conllevar añadido el coste de una cobertura de cambio (opciones, forward plus...).

También pueden originarse costes como comisiones de estudio o de apertura, etc.,

Tipo de interés aplicado: Libor o Euribor + diferencial (spread)

Financiación de exportación

Ante un pedido puede ocurrir que el exportador tenga la mercancía en stock o que tenga que fabricarla o adquirirla.

¿Ves algún riesgo para el exportador ante alguna de estas situaciones?

El riesgo inmediato en este caso sería el de anulación del pedido. Si la mercancía se encuentra en stock, la problemática es mínima.

¿Cómo podría asegurar que no le anulen el pedido?

Requerir un crédito documentario o un cobro por anticipado (parcial o total) del importador.

Financiación

Financiación de exportación

Dos necesidades de financiación diferentes:

- Financiación de la fabricación de la mercancía: **Prefinanciación**
  La solicitud del anticipo es previa al embarque de la mercancía.

- Financiación del periodo desde la entrega de la mercancía hasta el cobro: **Postfinanciación.**
  Se solicita la financiación una vez embarcada la mercancía. Si la operación esta prefinanciada, en el momento de embarque se convierte automáticamente en postfinanciación.

ENI CBCMED Cooperating across borders in the Mediterranean
Project funded by the EUROPEAN UNION
REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
YEP MED

Financiación de exportación

Riesgos para el exportador:

Prefinanciación (riesgo anulación pedido) **y en ¿post-financiación?**

- **Riesgo comercial.** Solvencia y seriedad del importador. Una buena información y la elección del medio de pago internacional adecuado pueden paliar e incluso anular este riesgo.

- **Riesgo del país.** El estudio e información del país comprador y, si fuese el caso contratar un seguro de riesgos extraordinarios o de crédito (ej. con CESCE).

Financiación

Financiación de exportación. Supongamos….

Un fabricante español de azulejos recibe un pedido de los Emiratos Árabes Unidos por una cantidad de mercaderías equivalente a dos meses de producción. Tal cantidad de azulejos no está disponible en su almacén, por lo que ha de proceder a fabricar este pedido con dobles turnos en la fábrica y comprando gran cantidad de materias primas. Pactan el pago por transferencia a 60 días fecha de embarque.

Este exceso de producción tiene unos elevados costes que puede que deban ser financiados, por lo que solicitará una prefinanciación a su banco por los mismos.

Financiación

Financiación de exportación. Supongamos….

- ¿Cuándo se devolverá la prefinanciación?
- Han pactado un pago aplazado, ¿qué ocurre?
- Si la operación requiere prefinanciación y postfinanciación, ¿podrían financiarse en una moneda diferente?

Financiación

Financiación de exportación. Supongamos….

Al tener pago aplazado, en el momento del embarque, el fabricante solicitará la postfinanciación -en sentido estricto-. La financiación será hasta la fecha de pago.

No es habitual, pero pueden prefinanciarse las operaciones en una moneda y postfinanciarse en otra, dependiendo del tipo de interés y el cambio.

Financiación

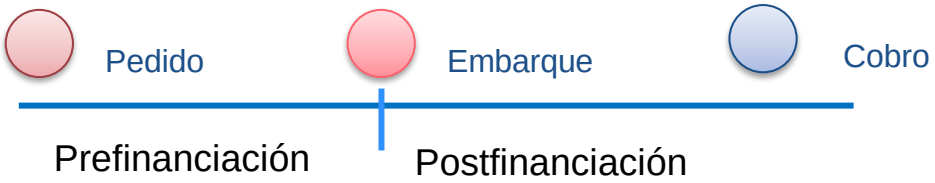
Financiación de exportación

- Financiación en la misma divisa de la exportación.
- Financiación en diferentes **divisas**.
- Financiación en euros

DIVISA? → RIESGO DE CAMBIO?

Financiación de exportación

Financiación en la misma divisa de la exportación.



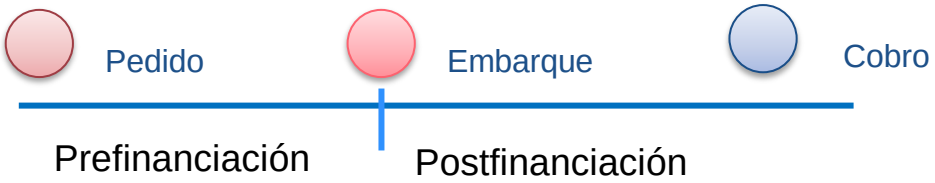
1. Día de la financiación. Solicitud financiación en divisa (préstamo en divisa) y **cambio de la divisa a euros** con abono al exportador (deducidos intereses y comisiones).
2. Al vencimiento, se devuelve el anticipo con el cobro recibido de la exportación (en la misma divisa que se solicitó el préstamo).

¿Hay riesgo de cambio?

No, ya que el cambio de la divisa se produjo el día de solicitud del anticipo.
(si hay riesgo de cambio por los intereses a vencido).

Financiación de exportación

Financiación en diferente divisa de la exportación.



1. Día de la financiación. Solicitud financiación en divisa diferente (préstamo en divisa).
2. Al vencimiento, se cambia la divisa recibida a la divisa de la financiación (y se devuelve el anticipo)

¿Hay riesgo de cambio?

Sí, ya que cuando se cobre la exportación en la divisa facturada, deberá convertirse a la moneda de la financiación.

Financiación de exportación

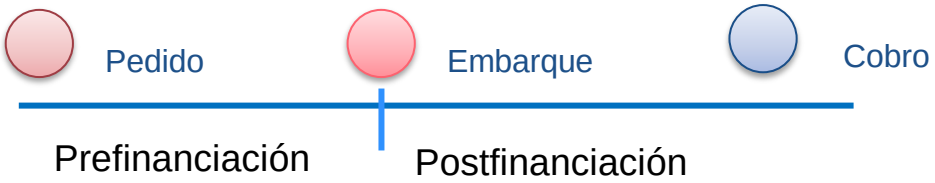
Financiación en diferente divisa de la exportación.

El exportador utilizará esta forma de financiación para aprovechar un tipo de interés muy favorable con relación al tipo de interés de la divisa de la factura o del euro.

Financiación

Financiación de exportación

Financiación en euros.



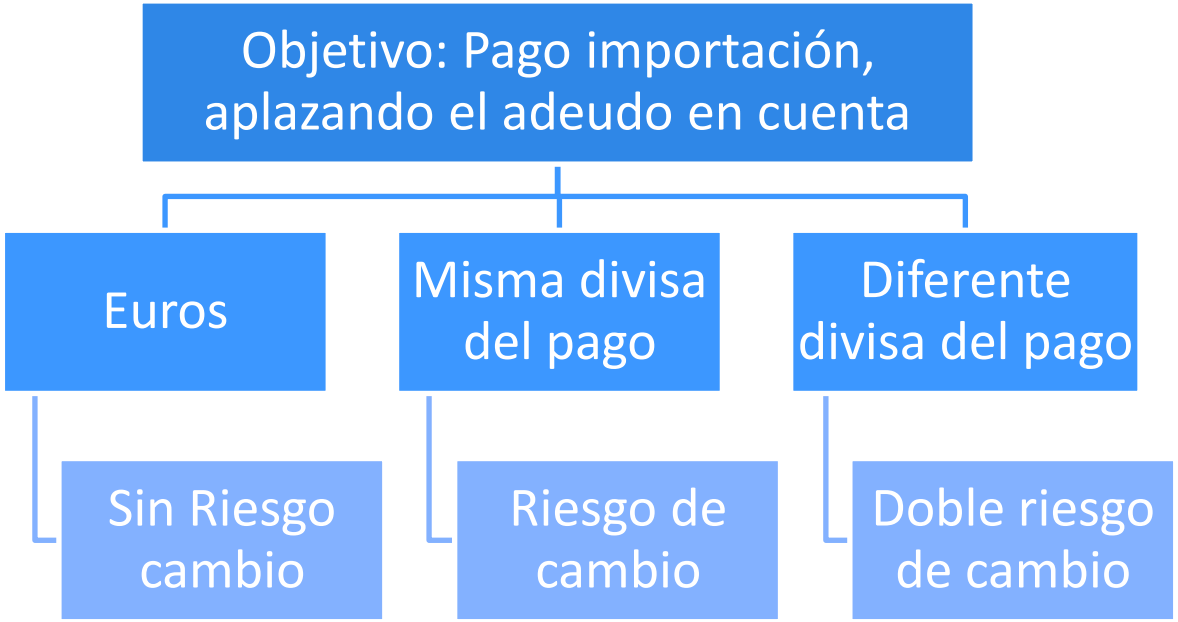
1. Día de la financiación. Solicitud financiación en euros (préstamo en divisa).
2. Al vencimiento, se cambia la divisa a euros (y se devuelve el anticipo)

¿Hay riesgo de cambio?

Sí, ya que el cambio de la divisa se produce al recibir el cobro.

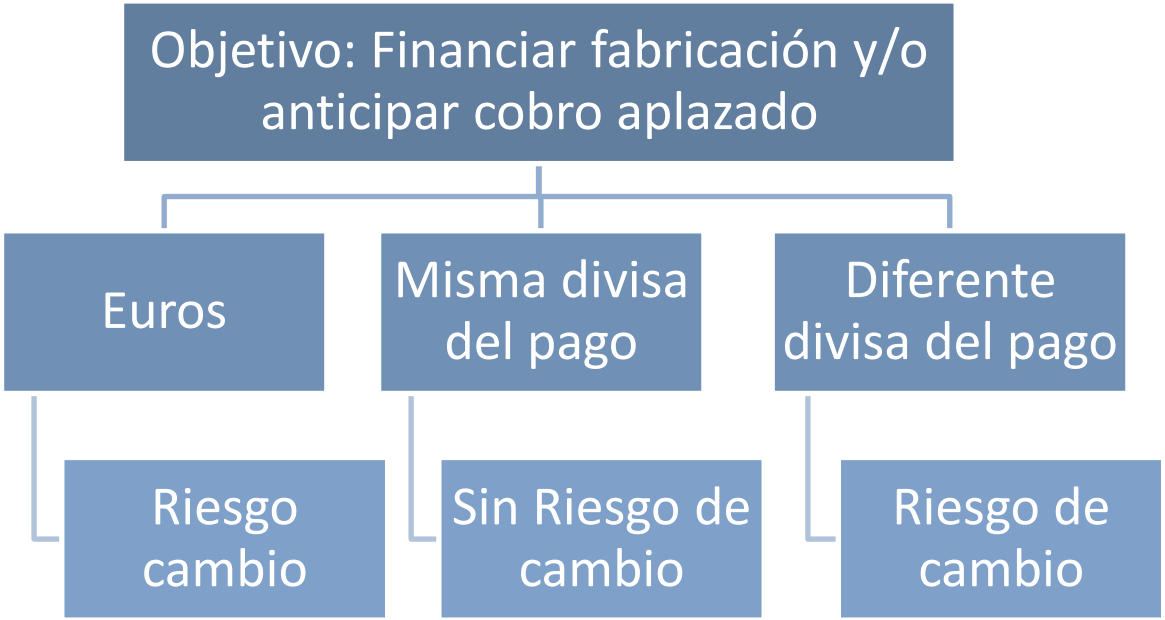
Financiación

Financiación de importación.



Financiación

Financiación de exportación.



Financiación especializada

Factoring, Forfaiting y Confirming

Factoring. El exportador cede a un factor los créditos comerciales (facturas aplazadas) que tiene contra sus clientes. No incrementa CIRBE.

Financiación especializada

Factoring, Forfaiting y Confirming

Forfaiting. Es una forma de financiar una exportación.

Podríamos definirlo como la compra sin recurso de un derecho de cobro aplazado. (En operaciones a medio/largo plazo). Normalmente efectos aceptados o créditos documentarios e importe >100.000 €.

Financiación especializada

Factoring, Forfaiting y Confirming

Confirming (import). Es un servicio administrativo-financiero por el que una entidad financiera asume la gestión de los pagos a los proveedores de una empresa

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

Escola Europea
Intermodal Transport
ESCOLAEUROPEA.EU

Chamber of Commerce Industry and Agriculture

Marseille Fos
Le port euroméditerranéen

MED ports ASSOCIATION

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale

AQABA Development Corporation
شركة تطوير العقبة

Port de Barcelona

Consell Valencià de la Joventut

FUNDACIÓN VALENCIAPORT

ميناء دمياط
DAMIETTA PORT AUTHORITY

OMMP
Office de la Marine Marchande et des Ports

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

YEP MED COURSE OT2

ADMINISTRATIVE MANAGEMENT IN FREIGHT FORWARDING COMPANIES

TAXES

29th-30th November 2021
Núria Tobella
Valencia

Morselle Fos
Escola Europea de Transport Internacional
Ajuntament del Prat de Llobregat
Fundación Valenciaport
Port de Barcelona
Aqaba Development Corporation
Ajuntament de Barcelona

EUROPEAN CUSTOMS UNION

The EU is a single market, based in a customs union, where people, goods, services and money can move around freely. This means that members apply the same regulations and customs duties to goods imported into their territory from the rest of the world, and apply no customs duties internally among members.

The main indirect taxes are:

VAT and Exice Duties

Value Added Tax (VAT)

What is VAT?

A general tax that applies, in principle, to all commercial activities involving the production and distribution of goods and the provision of services:

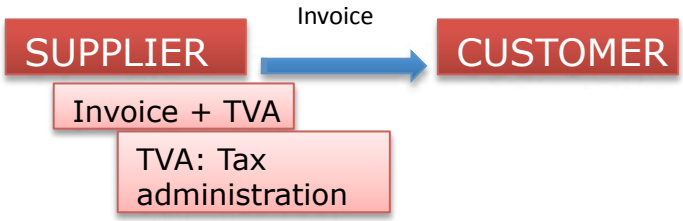
- ✔ A State tax
- ✔ An objective tax
- ✔ A consumption tax
- ✔ Collected fractionally
- ✔ The tax is neutral regardless of how many transactions are involved.
- ✔ Paid to the revenue authorities by the seller of the goods, who is the "taxable person",

Value Added Tax (VAT)

What are taxable persons?

✔ Generally a business, sole trader or professional:
- responsible for charging VAT
- collecting VAT
- paying VAT
- documenting all this in a VAT return.

✔ Private individuals and public bodies are not be classed as taxable persons.



Person liable to tax

✔ The supplier

✔ May be the customer:
- taxable persons (businesses) as in a reverse-charge supply or on an intra-EU acquisition)
- non-taxable legal entity

Value Added Tax (VAT)

Basic legal framework

✔ Main piece of legislation: **VAT Directive 2006/112/EC.**

✔ **VAT Implementing Regulation** (Council Regulation (EU) nº 282/2011.

✔ Each Member State is responsible for the transposition of these provisions into national legislation and their correct application within its territory:

- **Law 37/1992, 28th december**
- **RD 1624/1992 de 29th december**

(Law 2/2010 1st march "paquete IVA")

Value Added Tax (VAT)

EU VAT RATES 2021

Hungría	27%
Dinamarca	25%
Suecia	25%
Croacia	25%
Finlandia	24%
Grecia	24%
Polonia	23%
França	20%
Alemania	19%
Luxemburg	17%

Value Added Tax (VAT)

Types of taxable transactions (art 1 LIVA)

- ✔ Goods supplied
- ✔ Services supplied
- ✔ Intra-EU acquisition of goods in a EU country by a business
- ✔ Importation of goods

Value Added Tax (VAT)

What is a taxable transaction? (art 4 LIVA)

- ✔ Transactions falling within the scope of a business
- ✔ regular or specific transaction
- ✔ onerous transactions
- ✔ occurring in the territory of application of spanish VAT (TAI)

Invoice spanish VAT

What is a non taxable transaction?

Value Added Tax (VAT)

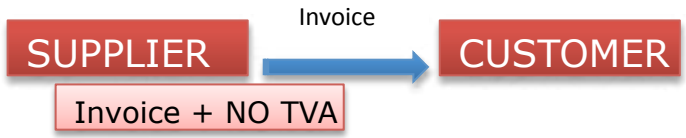
	EU Territories	Customs Union	TVA territories	Excise Territories
Canarias	SI	SI	NO	NO
Andorra	NO	NO	NO	NO
Ceuta	SI	NO	NO	NO
Melilla	SI	NO	NO	NO
Monaco	NO	SI	SI	SI
Martinica	SI	SI	NO	NO
Groenlandia	NO	NO	NO	NO
Polinèsia fr	NO	NO	NO	NO
Monte Athos	SI	SI	NO	SI

TERRITORY OF APLLICATION SPANISH VAT: Península y Baleares

Value Added Tax (VAT)

VAT EXEMPTIONS :

Taxable transactions can be exempt:



Internal exemptions (art 20 LIVA)

✔ Supplies that must be exempt include certain activities in the public interest:
- health services, blood delivery….
- dental care
- welfare, social services, postal services
- sport and physical education , cultural activities
- most financial and insurance services
- certain supplies of land and buildings.

International exemptions (art 27 LIVA)

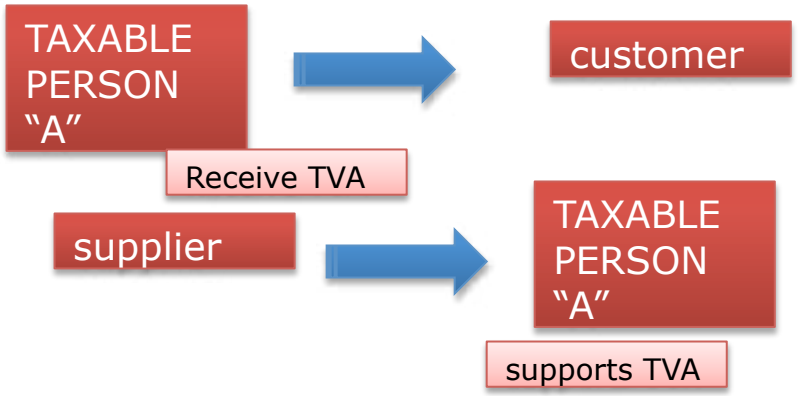
✔ intra-EU supplies

✔ exports of goods outside the EU.

Value Added Tax (VAT)

VAT DEDUCTIONS

A right to deduct means a taxable person's right to claim from the tax authorities the VAT paid upon acquired goods and services.



✔ VAT is deducted by subtracting the deductible amount from the VAT payable in the regular VAT return submitted to the tax authorities

✔ Not all VAT paid is deductible.

Value Added Tax (VAT)

MINISTERI D'HISENDA

Agència Tributària

Telèfon: 901 33 55 33
www.agenciatributaria.es

Impost sobre el Valor Afegit
Autoliquidació
Ingrés de l'Impost sobre el Valor Afegit a la importació liquidat per la Duana.

Model
303

period

Identificació (1)

Meritació (2) Exercici 2020 Període 1T

NIF 77628170L | Cognoms o raó social TOBELLA | Nom NURIA

Taxable person

☐ **Tributació exclusivament foral.**
Subjecte passiu que tributa exclusivament en una Administració tributària foral amb IVA a la importació liquidat per la Duana pendent d'ingrés.....

Núm. justificant: 3021200437376

Identifying data

	SÍ	NO
Està inscrit en el Registre de devolució mensual (art. 30 RIVA)?		X
Tributa exclusivament en règim simplificat?		X
És autoliquidació conjunta?		X
Ha sigut declarat en concurs de creditors en el present període de liquidació?		X
Ha optat pel règim especial del criteri de caixa (art. 163 undecies LIVA)?		X
És destinatari d'operacions a les quals s'aplique el règim especial del criteri de caixa?		X
Opció per l'aplicació de la prorrata especial (article 103.Dos.1r LIVA).		
Revocació de l'opció per l'aplicació de la prorrata especial (art. 103. Dos.1r LIVA)		
Porta voluntàriament els Llibres registre de l'IVA a través de la Seu electrònica de l'AEAT?		
Està exonerat de la Declaració-resum anual de l'IVA, model 390?		
Hi ha volum d'operacions (art. 121 LIVA)?		

Data en què es va dictar la interlocutòria de declaració de concurs ..... Dia Mes Any

Si s'ha dictat interlocutòria de declaració de concurs en este període, indique el tipus d'autoliquidació ..... Preconcursal ☐ Postconcursal ☐

taxable amount

Liquidació (3)

GENERAL REGIME

Règim general

IVA meritat

INVOICES ISSUED

		Base imposable.		Tipus %		Quota
Règim general	01		02	4,00	03	
	04		05	10,00	06	
	07	22.450,00	08	21,00	09	4.714,50
Adquisicions intracomunitàries de béns i servicis.	10				11	
Altres operacions amb inversió del subjecte passiu (excepte adq. intracom.)	12				13	
Modificació de bases i quotes	14				15	
Recàrrec d'equivalència	16		17	5,20	18	
	19		20	1,40	21	
	22		23		24	
Modificacions de bases i quotes del recàrrec d'equivalència	25				26	
Total quota meritada ([03] + [06] + [09] + [11] + [13] + [15] + [18] + [21] + [24] + [26])					27	4.714,50

taxes

SUPPLIERS'S INVOICES

IVA deduïble

		Base		Quota
Per quotes suportades en operacions interiors corrents	28	14.950,00	29	3.035,00
Per quotes suportades en operacions interiors amb béns d'inversió	30		31	
Per quotes suportades en les importacions de béns corrents	32		33	
Per quotes suportades en les importacions de béns d'inversió	34		35	
En adquisicions intracomunitàries de béns i servicis corrents.	36		37	
En adquisicions intracomunitàries de béns d'inversió	38		39	
Rectificació de deduccions	40		41	
Compensacions règim especial A. R. i P.			42	
Regularització béns d'inversió			43	
Regularització per aplicació del percentatge definitiu de prorrata			44	
Total a deduir ([29] + [31] + [33] + [35] + [37] + [39] + [41] + [42] + [43] + [44])			45	3.035,00

RESULT

Resultat règim general ([27] - [45])	46	1.679,50

Per tal de confirmar este esborrany generat en data: hora: l'ha de signar i lliurar a l'entitat financera col·laboradora si és a ingressar, si és a compensar s'ha de presentar a les dependències de l'AEAT.
En el 4T, si el resultat és a retornar, es podrà presentar tant a l'entitat financera com a les dependències de l'AEAT.

Exemplar per al subjecte passiu

1

Value Added Tax (VAT)

A.- Exemptions without the right to deduct

Although the general principle is that the input VAT on purchases and acquisitions that go directly towards the making of an exempt supply is not deductible,

B.-Exemptions with the right to deduct

there is a broad range of exempt transactions the input VAT associated with which is nevertheless deductible.

A.-Exemptions WITHOUT the right to deduct

- ✔ Exemption for activities in the public interest.
- ✔ Exemptions for other activities.(art 135 VAT Dircetive) many of which are associated with money and finance (e.g.: financial and insurance services, transactions involving immovable property, gambling, etc.)

Value Added Tax (VAT)

B.- Kinds of exemptions with the right to deduct (art 21 a 24 LIVA)

- ✔ Exemptions on exportation
- ✔ Exemptions for intra-EU supplies.
- ✔ Exemptions for customs warehousing and free zones
- ✔ Exemptions for tax warehouses
- ✔ Goods subject to temporary importation or in transit
- ✔ Exemptions for triangular transactions
- ✔ Exemptions related to international transport.
- ✔ Exemptions for international bodies, embassies, etc. accredited diplomatic representations and certain international bodies

Exemptions apply to related services linked to these supply of goods exempted.

Value Added Tax (VAT)

Other exemptions

Importation of goods (art 27-66 LIVA)

✔ It exists special exemptions relating to the importation of goods

- Blood, plasma and tissues
- Research, seeds, charitable, philanthropic, handicapped, diplomatic
- Change of residence, marriage, inheritance, students, transfer of economic activity
- Ships and aircraft, built-in objects
- Subsequent EU Immediate Dispatch (EIB)
- imports of small consignments, from third countries, which do not constitute a commercial shipment and are sent by an individual to another individual who is in the territory of application of the tax (maximum 45 EUR) (art36 LIVA)

Private individual → Private individual

Repealed from 1st july 2021

-Imports of low value: good whose overall value does not exceed 22 EUR (art 34 LIVA)

- Samples without estimable commercial value (art. 48 LIVA)

Exemptions for intra-EU acquisitions.

Artículo 36. Importaciones de pequeños envíos.

Uno. Estarán exentas del Impuesto sobre el Valor Añadido las importaciones de pequeños envíos, procedentes de países terceros, que no constituyan una expedición comercial y se remitan por un particular con destino a otro particular que se encuentre en territorio de aplicación del impuesto.

Dos. A estos efectos, se considerarán pequeños envíos sin carácter comercial aquellos en los que concurran los siguientes requisitos:

1.º Que se importen ocasionalmente.

2.º Que comprendan exclusivamente bienes de uso personal del destinatario o de su familia y que, por su naturaleza o cantidad, no pueda presumirse su afectación a una actividad empresarial o profesional.

3.º Que se envíen por el remitente a título gratuito.

4.º Que el valor global de los bienes importados no exceda de 45 euros.

Tres. La exención se aplicará también a los bienes que se relacionan y hasta las cantidades que igualmente se indican a continuación:

a) Labores del tabaco:

- cigarrillos: 50 unidades, o
- puritos (cigarros con un peso máximo de tres gramos unidad): 25 unidades, o
- cigarros puros: 10 unidades, o
- tabaco para fumar: 50 gramos.

b) Alcoholes y bebidas alcohólicas:

- bebidas destiladas y bebidas espirituosas de una graduación alcohólica superior a 22 por 100 vol.; alcohol etílico, no desnaturalizado, de 80 por 100 vol. o más:

Una botella estándar (hasta un litro), o

- bebidas destiladas y bebidas espirituosas, aperitivos a base de vino o de alcohol, tafia, sake o bebidas similares de una graduación alcohólica igual o inferior a 22 por 100 vol.; vinos espumosos y generosos: Una botella estándar (hasta un litro), u
- otros vinos: Dos litros en total.

c) Perfumes: 50 gramos, y aguas de tocador: 1/4 de litro u ocho onzas.

d) Café: 500 gramos, o extractos y esencias de café: 200 gramos.

e) Té: 100 gramos, o extractos y esencias de té: 40 gramos.

Value Added Tax (VAT)

Artículo 34.- Importaciones de bienes de escaso valor.

Estarán exentas del Impuesto las importaciones de bienes cuyo valor global no exceda de 22 euros.

Se exceptúan:

1.- Los productos alcohólicos NC 22.03 a 22.08

2.- Los perfumes y aguas de colonia

3.- el tabaco en rama o manufacturado

Artículo 48. Importaciones de bienes con fines de promoción comercial.

Uno. Estarán exentas del impuesto las importaciones de los siguientes bienes:

1.º Las muestras de mercancías sin valor comercial estimable.

La exención de este número se aplicará sin perjuicio de lo dispuesto en el número 4.º, letra a), siguiente.

2.º Los impresos de carácter publicitario, tales como catálogos, listas de precios, instrucciones de uso o folletos comerciales que se refieran a:

a) Mercancías destinadas a la venta o arrendamiento por empresarios o profesionales no establecidos en el territorio de la Comunidad.

b) Prestaciones de servicios en materia de transporte, de seguro comercial o de banca, ofrecidas por personas establecidas en un país tercero.

La exención de este número quedará condicionada al cumplimiento de los siguientes requisitos:

a) Los impresos deberán llevar de forma visible el nombre del empresario o profesional que produzca, venda o alquile las mercancías o que ofrezca las prestaciones de servicios a que se refieran.

b) Cada envío comprenderá un solo ejemplar de cada documento o, si comprendiese varios ejemplares, el peso bruto total no podrá exceder de un kilogramo.

c) Los impresos no deberán ser objeto de envíos agrupados de un mismo remitente a un mismo destinatario.

3.º Los objetos de carácter publicitario que, careciendo de valor comercial intrínseco, se remitan gratuitamente por los proveedores a sus clientes, siempre que no tengan otra finalidad económica distinta de la publicitaria.

4.º Los bienes que a continuación se relacionan, destinados a una exposición o manifestación similar:

a) Las pequeñas muestras representativas de mercancías.

La exención quedará condicionada a la concurrencia de los requisitos que a continuación se relacionan:

Value Added Tax (VAT)

EXTRA COMMUNITY TRANSACTIONS

EXPORTS

VLC → NO UE

IMPORTS

NO UE → VLC

INTERNATIONAL TRADE TRANSACTIONS: (customs&indirect taxes)

INTRA COMMUNITY TRANSACTIONS

INTRA COMMUNITY SUPPLIES

VLC → UE

INTRA COMMUNITY ACQUISITION

UE → VLC

Value Added Tax (VAT)

EXTRA EU EXEMPTIONS

EXPORT OF GOODS

VLC → **NON EU**

INVOICE WITHOUT SPANISH VAT

Exemption

"exits EU"
- SAD
- 90 days
Transport doc

Alerta! Exportacions EXW

Taxation at destination

IMPORTS OF GOODS

NON EU → **VLC**

NON EU SUPPLIER INVOICE: without consumption tax (normalx)

EU CUSTOMS: SPANISH VAT

EU CUSTOMS: SPANISH VAT

Value Added Tax (VAT)

INTRA EU SUPPLIES EXEMPTIONS

INTRA EU DELIVERIES

VLC → **EU**

INVOICE WITHOUT SPANISH VAT

Reverse charge mechanism

Exemption

1 -– VAT NUMBER AND VIES
2 - Delivery certificate extra 1/01/2020

VAT NUMBER AND VIES

Taxation at destination

INTRA EU ACQUISITIONS

EU → **VLC**

EU SUPPLIER INVOICE EXEMPT

REVERSE CHARGE

Exemption

1 – VAT NUMBER AND VIES
2 - Delivery certificate extra 1/01/2020

VAT NUMBER AND VIES

Value Added Tax (VAT)

INTRA EU DELIVERIES **INTRA EU ACQUISITIONS**

REGISTERED ECONOMIC OPERATORS (ROI)

REVERSE CHARGE

VAT NUMBERS AND VIES

1.- INTRA EU DELIVERIES OF GOODS

2.- INTRA EU ACQUISITIONS OF GOODS

3.- INTRA EU PROVISION OF SERVICES

4- INTRA EU ACQUISITION OF SERVICES

5.- SPECIAL REGIMES

Value Added Tax (VAT)

APPLY VAT NUMBER AND VIES

036 form Declaración Censal

Declaración censal de alta, modificación y baja en el Censo de Empresarios, Profesionales y Retenedores. Modelo 036

Página 1

(*) Los códigos sombreados corresponden a las casillas del modelo oficial.

Datos identificativos

N.I.F. [101]

Apellidos y nombre, razón o denominación social [102]

1. CAUSAS DE PRESENTACIÓN

A) Alta

[110] ☐ Solicitud de Número de Identificación Fiscal (N.I.F.)

[111] ☐ Alta en el censo de empresarios, profesionales y retenedores

B) Modificación

[120] ☐ Solicitud de N.I.F. definitivo, disponiendo de N.I.F. provisional

[121] ☐ Solicitud de nueva tarjeta acreditativa del N.I.F.

[122] ☐ Modificación domicilio fiscal. (páginas 2A, 2B y 2C)

[123] ☐ Modificación domicilio social o de gestión administrativa. (páginas 2A y 2B)

[124] ☐ Modificación domicilio a efectos de notificaciones. (páginas 2A, 2B y 2C)

[125] ☐ Modificación otros datos identificativos. (páginas 2A, 2B y 2C)

[126] ☐ Modificación datos representantes. (página 3)

[127] ☐ Modificación datos relativos a actividades económicas y locales. (página 4)

[128] ☐ Modificación de la condición de Gran Empresa o Admón. Pública de presupuesto superior a 6.000.000 de euros. (página 5)

[129] ☐ ~~Solicitud de inscripción/baja en el registro de devolución mensual. (página 5)~~

[130] ☐ Solicitud de alta/baja en el registro de operadores intracomunitarios. (página 5)

[131] ☐ Modificación datos relativos al Impuesto sobre el Valor Añadido. (página 5)

[132] ☐ Modificación datos relativos al Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas. (página 6)

Value Added Tax (VAT)

VIES (VAT Information Exchange System) on-the-web

It is an electronic mean of validating VAT-identification numbers of economic operators for cross border transactions on goods or services

Value Added Tax (VAT)

VAT identification number

- ✔ this is the unique number that identifies a taxable person (business)
- ✔ Every EU country issues its own national VAT number.
- ✔ This means that business supplying goods or services, or importing goods in several EU countries, might be liable to get a VAT number in each of these countries.

The importance of VAT numbers

- ✔ Help to identify the place of taxation.
- ✔ Mentioned on invoices

Value Added Tax (VAT)

Where to tax? GOODS (art 68 LIVA)

✔ Supply of goods. The place of taxation is determined by where the goods are supplied.

TAI: SPAIN

Taxable transaction

non exempt/ exempt

internal

SPANISH VAT

MOVEMENT GOODS: transport outside TAI: departure

Intra EU Deliveries
Exports

Distance Selling Regime

OUTSIDE SPAIN

Non taxable transaction

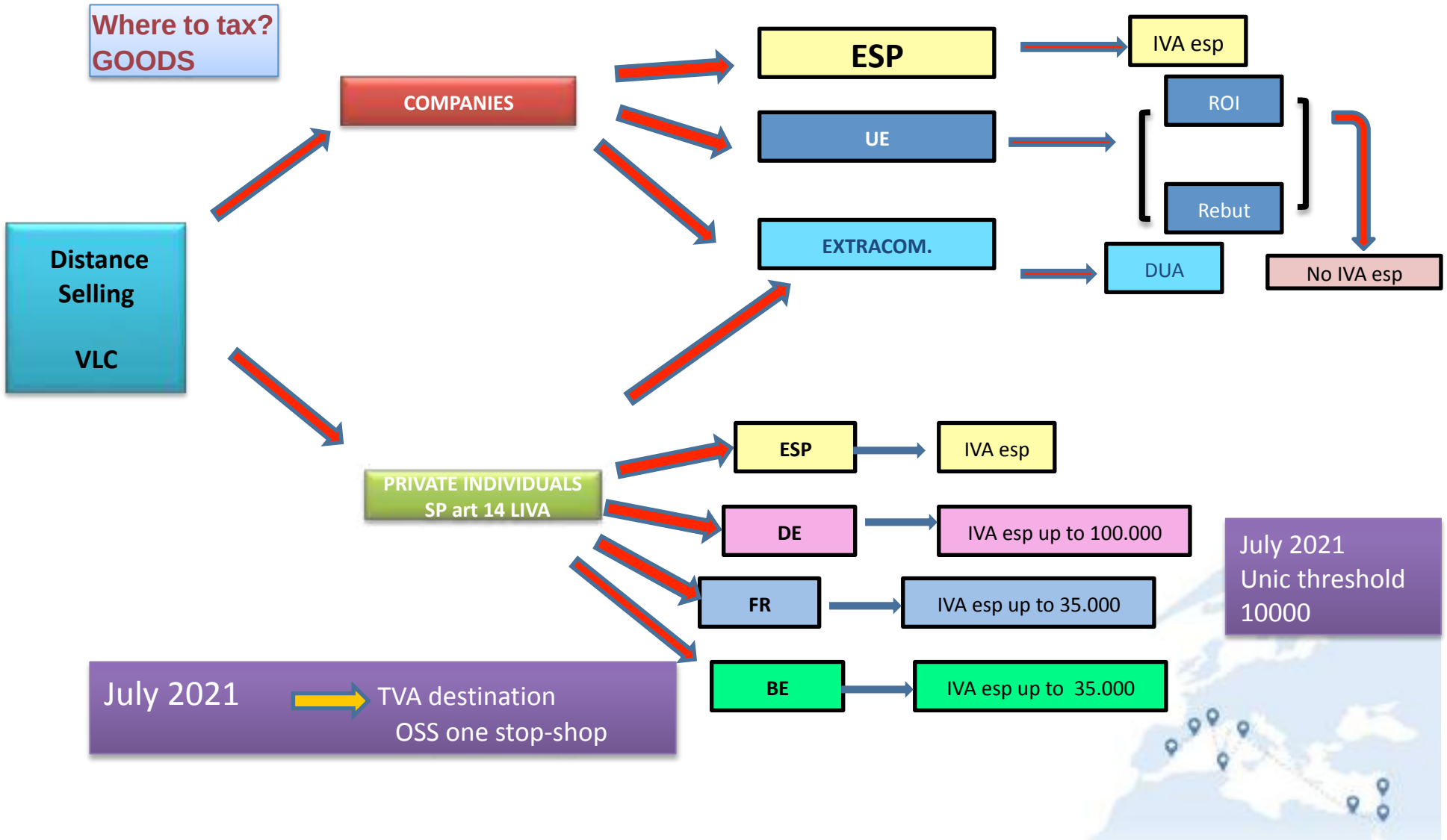
MOVEMENT GOODS: no transport outside TAI

VLC → **SEVILLA**

VLC → **GIRONA**

→ **EEUU**

Value Added Tax (VAT)



Value Added Tax (VAT)

Where to tax?
---GOODS—

✔ Intra-EU acquisition of goods. The place of taxation is determined by where the intra-EU acquisition of goods is made (i.e. the Member State where the goods are finally located after transportation from another Member State).

✔ Importation of goods. The importation is in principle taxed in the Member State where the goods are released in free circulation.

Where to tax?

--SERVICES--

✔ Supply of services. The place of taxation is determined by where the services are supplied. This depends not only on the nature of the service supplied but also on the status of the customer receiving the service

GENERAL RULE

BUSINESS → Customer's place of establishment

PRIVATE INDIVIDUALS → Supplier's place of establishment

Spanish VAT

Value Added Tax (VAT)

Where to tax?

--SERVICES--

SPECIAL RULES: TRANSPORT OF GOODS

INTRA EU SERVICES

BUSINESS → Customer's place of establishment

PRIVATE INDIVIDUALS → Departure place → Spanish VAT

EXTRA EU SERVICES

BUSINESS → Customer's place of establishment

PRIVATE INDIVIDUALS → Departure place till EUborder

Value Added Tax (VAT)

Where to tax?

--SERVICES--

SPECIAL RULES: TRANSPORT OF GOODS Examples a)

INTRA EU SERVICES

BUSINESS

Customer's place of establishment

Invoice exempted

Forwarder VLC → Invoice → CUSTOMER FR

VAT NUMBER AND VIES | **VAT NUMBER AND VIES**

Spain Inland transportation

REVERSE CHARGE

Value Added Tax (VAT)

Where to tax?

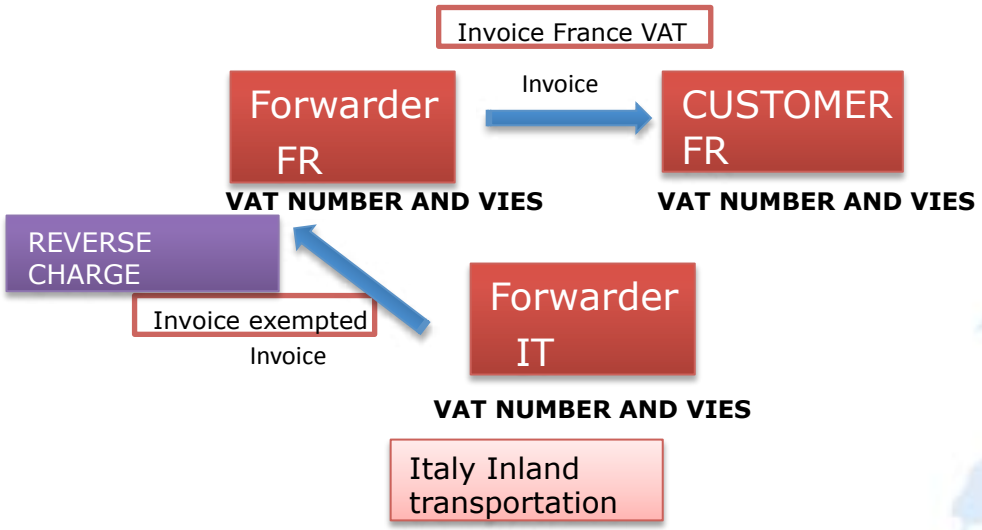
--SERVICES--

SPECIAL RULES: TRANSPORT OF GOODS Examples b)

INTRA EU SERVICES

BUSINESS

Customer's place of establishment



Value Added Tax (VAT)

Where to tax?

--SERVICES--

SPECIAL RULES: TRANSPORT OF GOODS Examples c)

INTRA EU SERVICES

BUSINESS

Customer's place of establishment

Invoice exempted

Forwarder VLC → Invoice → CUSTOMER EEUU

Spain Inland transportation

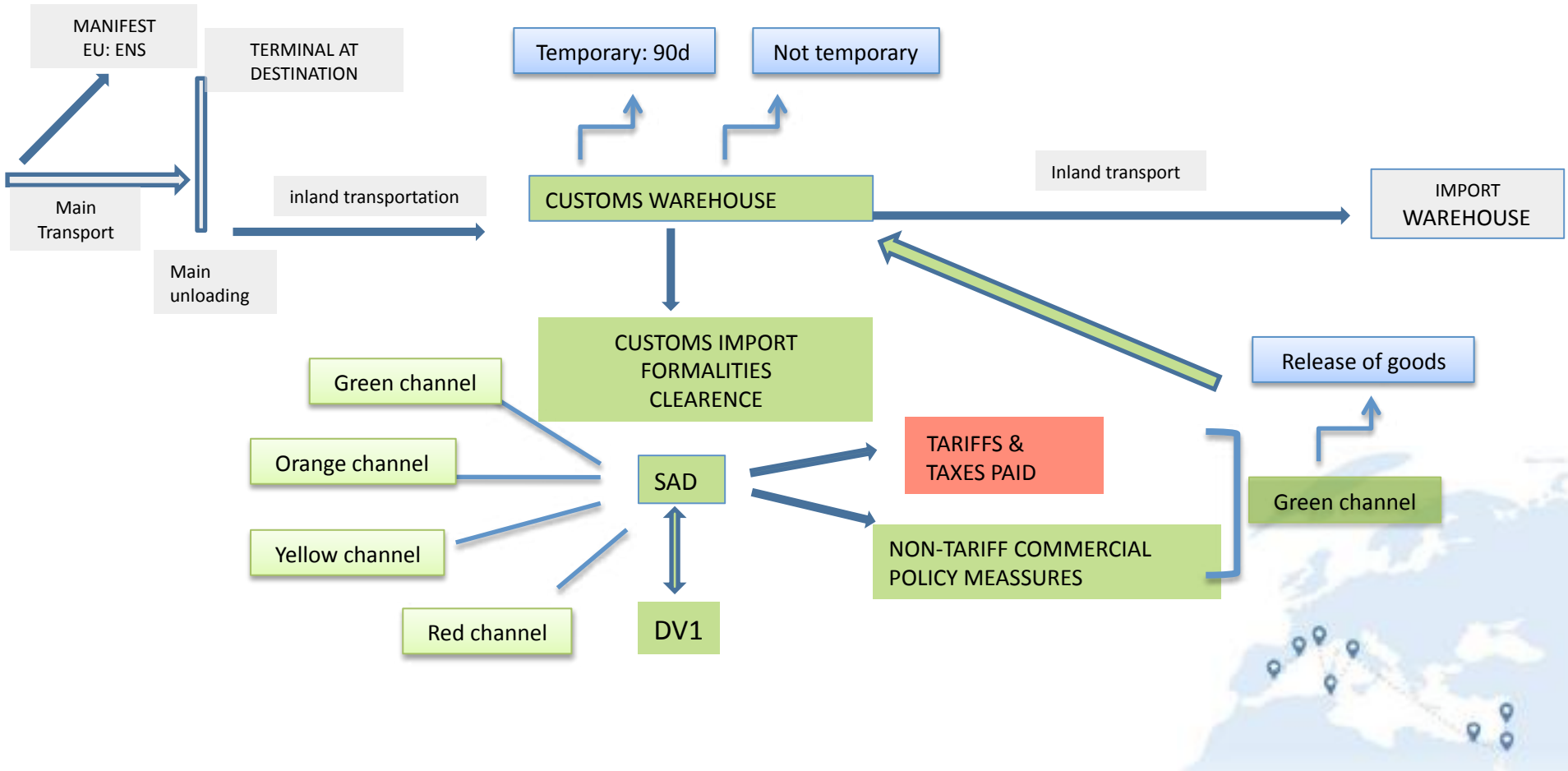
Excise duties

What are excise duties?

- ✔ Indirect taxes on the sale or use of specific products, such as alcohol, tobacco and energy.
- ✔ EU countries agreed on common EU rules to make sure that excise duties are applied in the same way and to the same products everywhere in the Union.
- ✔ This helps prevent trade distortions in the Single Market, ensures fair competition between businesses, and reduces administrative burdens for companies.

Customs duties

CUSTOMS DUTIES



Customs duties

What are customs duties?

✔ It is the tax that is levied on import and export of goods.

✔ To be able to calculate the customs duties to be paid when trading goods, three factors have to be taken into consideration:

- The value of the goods
- The customs tariff to be applied
- The origin of the goods

Customs duties

What is customs valuation?

✔ Customs Valuation is the determination of the economic value of goods declared for importation. The main method of valuation, based on transaction value, establishes that the customs value will generally correspond to the CIF value of the goods at the time of crossing the external border of the EU.

CUSTOMS VALUATION

CIF value

COMMERCIAL INVOICE

Incoterm other than CIF

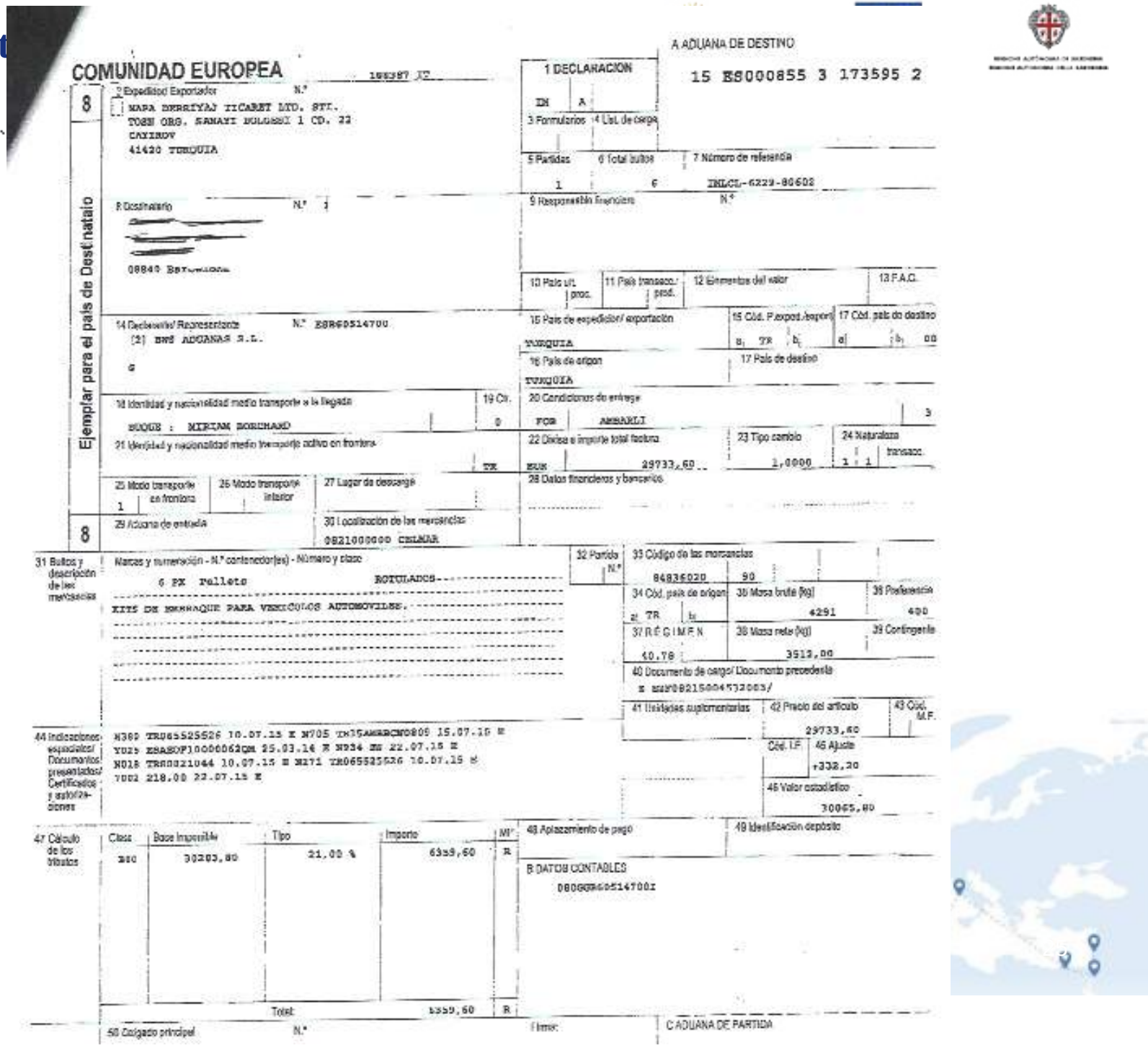
Currency other than EUR

adjust

CIF value

Customs dut

TARIFF



COMUNIDAD EUROPEA

A ADUANA DE DESTINO

15 ES000855 3 173595 2

1 DECLARACION

IM A

2 Expedidor/ Exportador N.º

MAPA DERRIYAJ TICARET LTD. STI.
TOSN ORG. SANAYI BOLGESI 1 CD. 22
CAYIROV
41420 TURQUIA

3 Formularios | 4 List. de carga

5 Partidas: 1 | 6 Total bultos: 6 | 7 Número de referencia: IMLCL-6229-80602

8 Destinatario N.º 1

[redacted]

08840 [redacted]

9 Responsable financiero N.º

10 País ult. proc. | 11 País transacc./ prod. | 12 Elementos del valor | 13 F.A.C.

14 Declarante/ Representante N.º ESR60514700

[2] BWS ADUANAS S.L.

G

15 País de expedición/ exportación: TURQUIA | 15 Cód. P.exped./export.: a TR b | 17 Cód. país de destino: a b 00

16 País de origen: TURQUIA | 17 País de destino

18 Identidad y nacionalidad medio transporte a la llegada: BUQUE : MIRIAM BORCHARD | 19 Ctr.: 0 | 20 Condiciones de entrega: FOB AMBARLI 3

21 Identidad y nacionalidad medio transporte activo en frontera: TR | 22 Divisa e importe total factura: EUR 29733,60 | 23 Tipo cambio: 1,0000 | 24 Naturaleza transacc.: 1 1

25 Modo transporte en frontera: 1 | 26 Modo transporte interior | 27 Lugar de descarga | 28 Datos financieros y bancarios

29 Aduana de entrada | 30 Localización de las mercancías: 0821000000 CELMAR

31 Bultos y descripción de las mercancías: Marcas y numeración - N.º contenedor(es) - Número y clase: 6 PX Pallets ROTULADOS

KITS DE EMBRAQUE PARA VEHICULOS AUTOMOVILES.

32 Partida N.º | 33 Código de las mercancías: 84836020 90

34 Cód. país de origen: a TR b | 35 Masa bruta (kg): 4291 | 36 Preferencia: 400

37 R.É.G.I.M.E.N.: 40.78 | 38 Masa neta (kg): 3512,00 | 39 Contingente

40 Documento de cargo/ Documento precedente: E ESAF0821500453200 3/

41 Unidades suplementarias | 42 Precio del artículo: 29733,60 | 43 Cód. M.F.

44 Indicaciones especiales/ Documentos presentados/ Certificados y autorizaciones:
N380 TR065525526 10.07.15 E N705 TR15AMARCN0809 15.07.15 E
Y025 ESASOF10000062QM 25.03.14 E N934 EN 22.07.15 E
N018 TR00021044 10.07.15 E N271 TR065525526 10.07.15 E
Y002 218.00 22.07.15 E

Cód. I.F. | 45 Ajuste: +332,20

46 Valor estadístico: 30065,80

47 Cálculo de los tributos

Clase	Base imponible	Tipo	Importe	M/F
B00	30203,80	21,00 %	6359,60	R
		Total:	6359,60	R

48 Aplazamiento de pago | 49 Identificación depósito

B DATOS CONTABLES: 080GGR60514700I

50 Colgado principal N.º | Firma: | C ADUANA DE PARTIDA

Ejemplar para el país de Destinatario

8

Customs duties

TARIFF

PARA USO DE LA ADMINISTRACIÓN

		P de orden	P de orden	P de orden
A. Base para el cálculo	11 (a) Precio neto en la MONEDA DE FACTURACIÓN (Precio efectivamente pagado o por pagar en el momento a considerar para la determinación del valor en aduana)	29.733,6000		
	(b) Pagos indirectos- Véase apartado 8 (b)			
	Tipo de cambio			
	12 Total A en MONEDA NACIONAL	29.733,6000	0,0000	0,0000
B. ADICIONES Importes en MONEDA NACIONAL INCLUIDOS A (*)	13 Costes soportados por el comprador:			
	(a) Comisiones, excepto las comisiones de compra.....			
	(b) Gastos de corretaje.....			
	© Envases y embalajes.....			
Indíquense A CONTINUACIÓN las posibles declaraciones anteriores de las autoridades aduaneras referentes a estas cuestiones	14 Bienes y servicios suministrados por el comprador, gratuitamente o a precio reducido y utilizados en la producción y venta para la exportación de las mercancías importadas:			
	Los valores indicados se repartirán, si llega el caso, de manera adecuada			
	(a) materiales, componentes, partes y elementos similares incorporados a las mercancías importadas.....			
	(b) herramientas, matrices, moldes y objetos similares utilizados en la producción de las mercancías importadas.....			
	© materiales consumidos en la producción de las mercancías importadas			
	(d) trabajos de ingeniería, de desarrollo artísticos y de diseño, planos y croquis realizados fuera de la Comunidad y necesarios para la producción de las mercancías importadas.....			
	15 Cánones y derechos de licencia - véase apartado 9 (a)			
	16 Producto de cualquier reventa, cesión o utilización posterior, que revierta al vendedor - véase apartado 9 (b).....			
	17 Gastos de entrega hasta (lugar de introducción)			
	(a) Gastos de transporte	243,0000		
	(b) Gastos de carga y de manipulación			
	© Seguro	89,2000		
	Total B.....	332,2000	0,0000	0,0000
C. DEDUCCIONES: Importes en MONEDA NACIONAL INCLUIDOS en A (*)	19 Gastos de transporte posteriores a la llegada al lugar de introducción			
	20 Gastos relativos a trabajos de construcción, instalación, montaje mantenimiento o asistencia técnica, realizados después de la importación.....			
	21 Otros gastos (especifíquense)	0,0000		
	22 Derechos de aduanas y otros gravámenes pagaderos en la Comunidad como consecuencia de la importación o de la venta de las mercancías.....			
	23 Total C	0,0000	0,0000	0,0000
24 VALOR DECLARADO (A+B-C)		30.065,8000	0,0000	0,0000

(*) Cuando los importes son pagaderos en MONEDA EXTRANJERA, indíquese aquí el importe en la moneda extranjera y el tipo de cambio, relativo a cada elemento y partida de orden.

Referencia	Importe	Tipo de cambio
	29.733,6000	0,0000

Customs duties

TARIFF

CUSTOMS VALUATION

COMMERCIAL INVOICE

FOB

26328 USD

Freight 580 EUR
Insurance 21 EUR

46 valor estadístico

Customs duties

VAT taxable amount on imports

✔ The taxable amount on which import VAT is payable when goods are imported from outside the EU is the value for customs purposes of the goods including:

- duties

- taxes

- levies and other charges which were not already included in the customs value.

- incidental expenses such as commission, packing, transport and insurance costs, incurred up to the first place of destination

Customs duties

TARIFF

VAT TAXABLE AMOUNT

-Tariff 1579,85
-THC destination 31,24

Clase	BI	Tipo	Importe
A00	19034,38	8,30%	1579,85
B00		21%	
		TOTAL	

Customs duties

What is customs debt?

✔ Customs debt is the technical term for the amount of duty that has to be paid on customs clearance of goods before the release of goods

Normal case (compliance) it is incurred at the time the release for free circulation is accepted.

✔ Duties shall be based on the Common Customs Tariff (CCT). A customs debt can therefore only be incurred in cases where the CCT lays down a duty for the goods concerned.

✔ The person liable for payment of the customs debt is the declarant, and - in the event of indirect representation (i.e. someone acting on his own name but on behalf of another person) also the person represented .

✔ Where several persons are liable for payment of one customs debt, they shall be jointly and severally liable for that amount.

Customs duties

Suspensive customs arrangements

The customs debt is suspended in the following cases, where the goods are not released for free circulation but instead put under customs suspension:

- temporary storage pending presentation to customs;
- customs warehousing
- a free zone
- inward processing arrangements
- temporary import
- Transit .

Customs duties

What is a customs debt?

Other cases (non-compliance): A customs debt on import shall be incurred through non-compliance with any of the following:

(a) one of the obligations laid down in the customs legislation concerning the introduction of non-Union goods into the customs territory of the Union, their removal from customs supervision, or the movement, processing, storage, temporary storage, temporary admission or disposal of such goods within that territory;

(b) one of the obligations laid down in the customs legislation concerning the end-use of goods within the customs territory of the Union;

(c) a condition governing the placing of non-Union goods under a customs procedure or the granting, by virtue of the end-use of the goods, of duty exemption or a reduced rate of import duty.

Customs duties

Payment of a customs debt

- ✔ Payment may be made by a third person instead of the debtor.
- ✔ The customs authorities shall, upon application by the person concerned and upon provision of a guarantee, authorize deferment of payment of the duty payable during a period fixed by the customs authorities and not exceeding 31 days.
- ✔ Where the amount of import or export duty payable has not been paid within the prescribed period, the customs authorities shall secure payment of that amount by all means available to them under the law of the Member State concerned.

Invoices

Invoicing

Information required in all cases

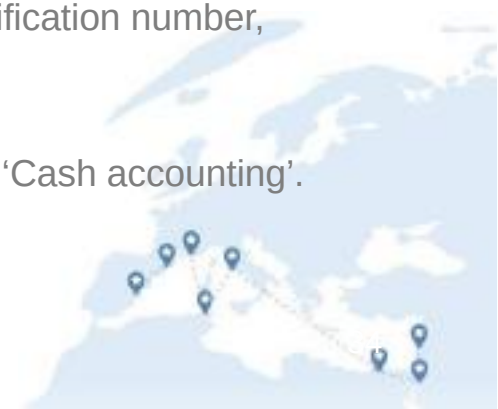
- ✔ Date and place of issue.
- ✔ Unique sequential number identifying the invoice.
- ✔ Customer's VAT identification number (if the customer is liable for the tax on the transaction).
- ✔ Supplier's and Customer's full name & address..
- ✔ Description of quantity & type of goods supplied or type & extent of services rendered.
- ✔ Date of transaction or payment (if different from invoice date).
- ✔ VAT rate applied and VAT amount payable.
- ✔ Breakdown of VAT amount payable by VAT rate or exemption.
- ✔ Unit price of goods or services – exclusive of tax, discounts or rebates (unless

Customs duties

Invoicing

Extra information required in some cases

- ✔ Exempt transactions – a reference to the appropriate (EU or national) legislation exempting it, or any other reference indicating it is exempt.
- ✔ Customer liable for the tax (i.e. under the reverse-charge procedure) – the words ‘Reverse charge’.
- ✔ A margin scheme applies – a reference to the particular scheme involved (e.g. ‘Margin scheme — travel agents’).
- ✔ Self-billing (customer issues invoice instead of supplier) – the words ‘Self-billing’.
- ✔ Person liable for tax is a tax representative – their VAT identification number, full name and address.
- ✔ Supplier is operating a cash-accounting system – the words ‘Cash accounting’.



ENI CBCMED

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÓNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

FUNDACIÓN VALENCIAPORT

MORE INFORMATION

Fundación Valenciaport

www.fundacion.Valenciaport.com

Phone: (+34) 96 393 9400

Email: info@fundacion.valenciaport.com

Escola Europea Intermodal Transport

Morseille Fos

MED ports ASSOCIATION

AQABA Development Corporation

Port de Barcelona

Consell Valencià de la Joventut

FUNDACIÓN VALENCIAPORT

OMMP

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

YEP MED COURSE OT2 - OT3

Freight forwarding operations

QUÉ ES UN FREIGHT FORWARDER ?

- **También llamado transitario o agente de carga.**
- **Es una organización de transporte que ofrece servicios de logística internacional a importadores y exportadores de forma personalizada según sus necesidades.**
- **Actúa como intermediario entre los Shippers/Consignees (clientes) y los Carriers (Navieras y líneas aéreas).**

FUNCIONES DE UN FREIGHT FORWARDER

- Organiza y coordina principalmente, el movimiento de mercancias a traves de las fronteras Internacionales por cuenta de las empresas exportadoras e importadoras (SHIPPERS/CONSIGNEES).
- Presta una gran variedad de servicios a la cadena de suministro:
  - ✓ Transporte maritimo
  - ✓ Transporte aereo
  - ✓ Transporte terrestre
  - ✓ Despacho de Aduanas
  - ✓ Almacenaje
  - ✓ Seguro de la mercancia

DIFERENCIA ENTRE UN FREIGHT FORWARDER Y UN CARRIER (TRANSPORTISTA)

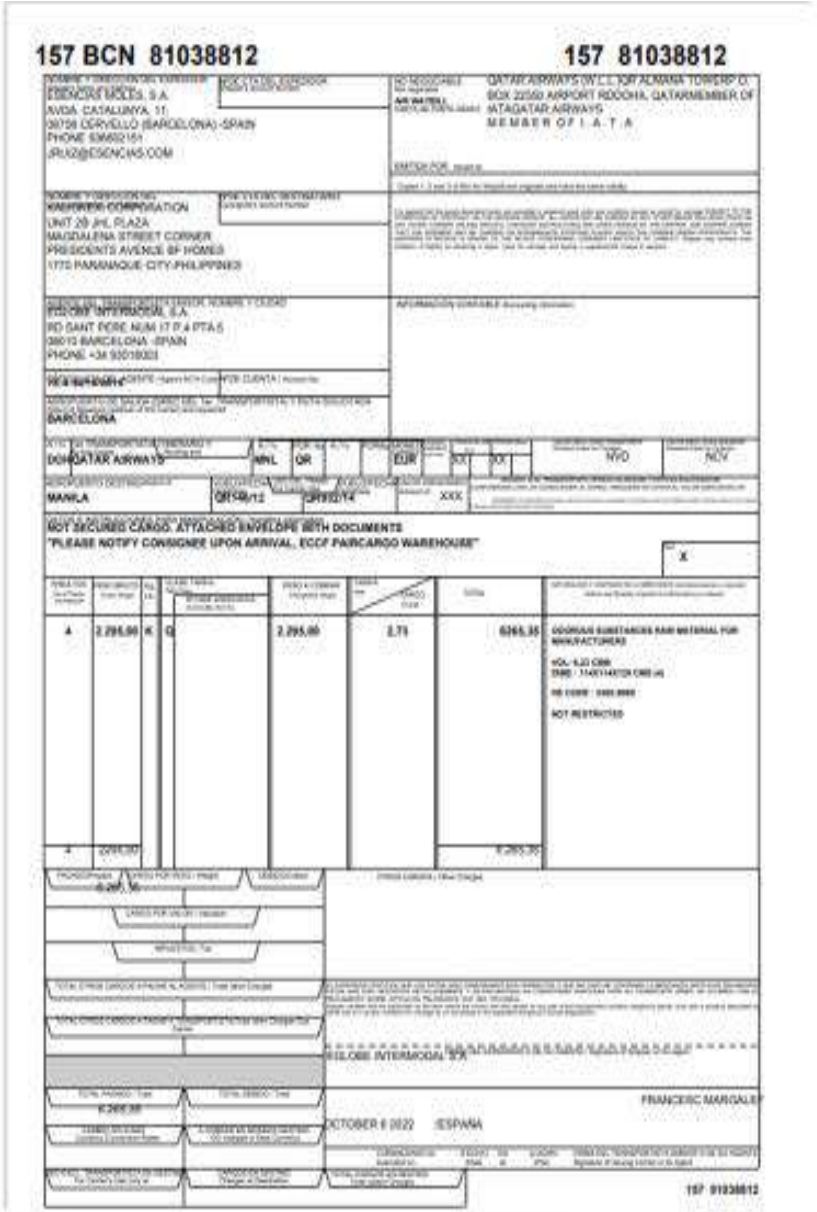
- **Carrier** = **empresa que transporta mercancía en rutas regulares**

- **Freight Forwader** = **empresa que organiza los envíos para los shippers/expedidores y consignees (exportadores e importadores).**

➢ **Los Freight Forwarders contratan a un Carrier para mover la mercancía**

QUÉ DOCUMENTOS UTILIZAN LOS FREIGHT FORWARDERS ?

- ✓ AIR WAYBILL
- ✓ BILL OF LADING
- ✓ CMR
- ✓ FACTURA COMERCIAL Y LISTA DE CONTENIDO
- ✓ DOCUMENTOS ADUANEROS VARIOS
- ✓ CERTIFICADO DE ORIGEN
- ✓ CERTIFICADO SANITARIO Y/O FARMACEUTICO
- ✓ DECLARACION DE MERCANCIAS PELIGROSAS PARA EL TRANSPORTE
- ✓ FICHAS TECNICAS DE LOS PRODUCTOS



157 BCN 81038812 157 81038812

ESENCIAS MOLES, S.A.
AVDA. CATALUNYA, 11
08758 CERVELLO (BARCELONA) -SPAIN
PHONE 936602151
JRUIZ@ESENCIAS.COM

QATAR AIRWAYS (W.L.L.)QR ALMANA TOWERP O. BOX 22550 AIRPORT RDOOHA, QATARMEMBER OF IATAQATAR AIRWAYS
MEMBER OF I.A.T.A

KAHOKEN CORPORATION
UNIT 2B JHL PLAZA
MAGDALENA STREET CORNER
PRESIDENTS AVENUE BF HOMES
1770 PARANAQUE CITY-PHILIPPINES

ECLOBE INTERMODAL S.A.
RD SANT PERE NUM 17 P.4 PTA 5
08010 BARCELONA -SPAIN
PHONE +34 93018003

BARCELONA

DOHQATAR AIRWAYS | MNL | QR | EUR | XX | XX | NVD | NCV

MANILA | QR149/12 | QR932/14 | XXX

NOT SECURED CARGO. ATTACHED ENVELOPE BETH DOCUMENTS
"PLEASE NOTIFY CONSIGNEE UPON ARRIVAL, ECCF PAIRCARGO WAREHOUSE"

X

4	2.295,00	K	Q	2.295,00	2,75	6265,35	ODORUS SUBSTANCES RAW MATERIAL FOR MANUFACTURERS VOL: 6,23 CBM DIMS: 1140/1140/1210 CMS (4) NO CODE: 0000 0000 NOT RESTRICTED
4	2295,00					6.265,35	

6.265,35

ECLOBE INTERMODAL S.A.

FRANCESC MARGALEF

OCTOBER 6 2022 ESPAÑA

157 81038812

MAERSK

NON-NEGOTIABLE WAYBILL

HAEU

202611110

Shipper
OC-LINES(CHINA)LOGISTICS LTD.
ROOM 1202-1204,NO.1688 NORTH
SICHUAN ROAD,HONGKOU
DISTRICT,SHANGHAI,CHINA
TEL:86-021-61830285*

Booking No.
202611110

Export references
202611119

For Delivery
208487021

Consignee
EDLOBE INTERMODAL, S.A.
RONDA SANT PERE 17,PL.4 PTA.3
08010-BARCELONA
VAT NUMBER A66804501
TEL.:34 930 180 003**

Notify Party (no negotiable B/L)
SAME AS CONSIGNEE

The contract is subject to the terms, conditions and exceptions, including the liens, limitations and limitation of liability & declared value clauses, of the current Maersk Bill of Lading (available from the Carrier, its agents and at www.maersk.com/terms), which are applicable with regard to the contents (material substitutes). To the extent necessary to enable the Consignee to sue and to be sued under this contract, the Shipper in entering into this contract does so on his own behalf and as agent for and on behalf of the Consignee and warrants that he has the authority to do so. The Shipper shall be entitled to change the Consignee at any time before delivery of the goods covered by giving the Carrier reasonable notice in writing.
Delivery will be made to the Consignee or his authorised agent on production of reasonable proof of identity (and, in the case of an agent, reasonable proof of authority) without production of this waybill. The Carrier shall be under no liability whatsoever for misdelivery unless caused by the Carrier's negligence.

Vessel
MSC SOON

Voyage No.
2B9MR

Port of Loading
SHANGHAI, CHINA

Place of Receipt - Applicable only when documents used as Multimodal Waybill

Place of Delivery - Applicable only when documents used as Multimodal Transport B/L (see clause 1)

PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER

Marks & Numbers / Container No. / Seal No. / No. of Packages; Description of Goods (Kind of Packing, Commodity, General Nature of Goods)	Weight	Measurement
1 Container Said to Contain 150 CTNS MOBILITY SCOOTER *FAX 86-021-61830277 VAT NO.:913101153221672J5R **MAIL:OPRS@EDLOBE-CARGO.COM N/M HASU8419820 ML-CN1249531 40 DRY 9'6 150 CTNS 10992.000 KGS 67.0000 CBM SHIPPER'S LOAD, STOW, WEIGHT AND COUNT FREIGHT PREPAID CY/CY	10992.000 KGS	67.0000 CBM

Freight & Charges

Rate	Per	Prepaid	Collect

Carrier Guaranteed Total number of containers or packages received by carrier
1 container

Place of Issue of Waybill
Shanghai

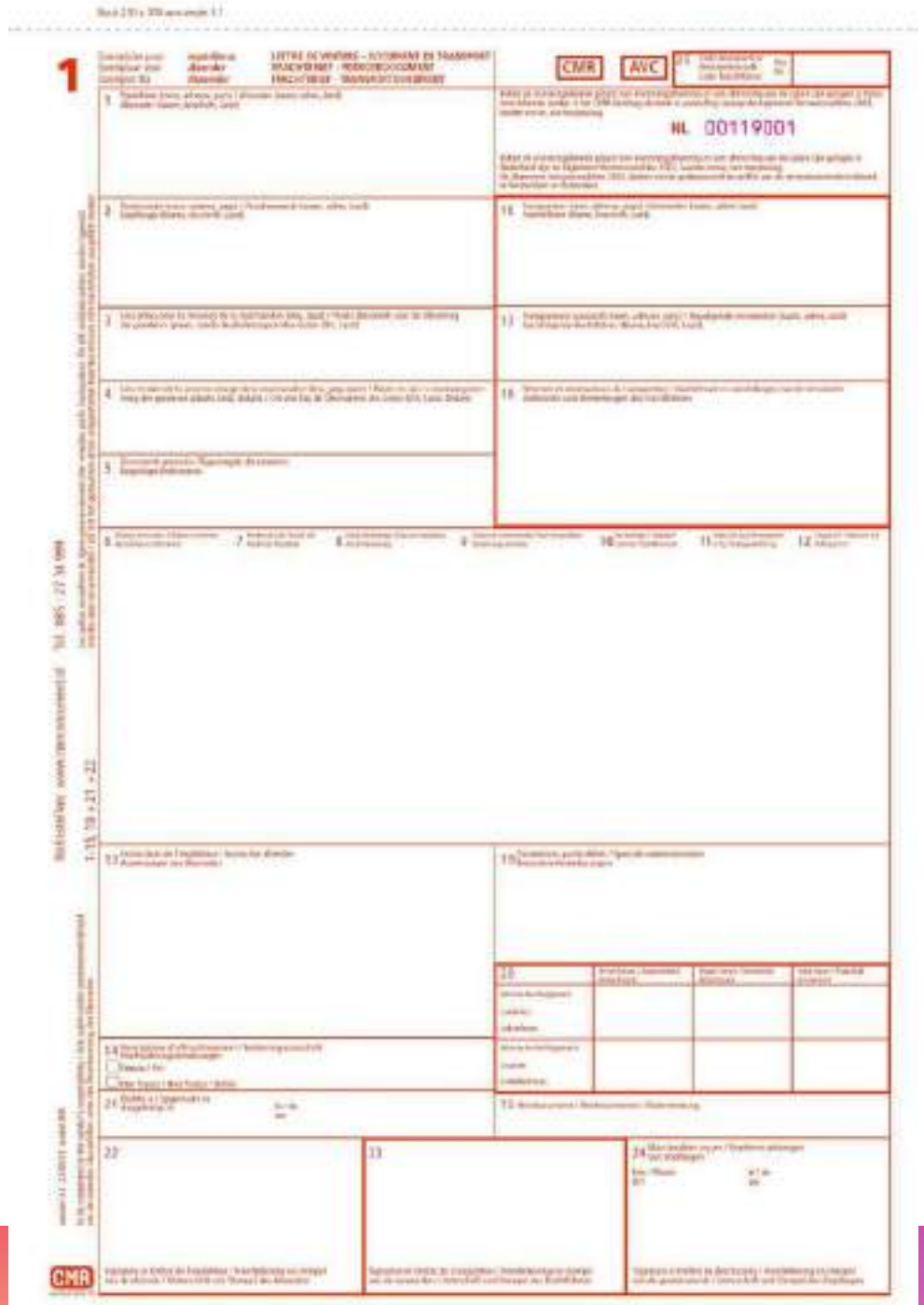
Shipped on Board Date (L/B/L Date)
2022-03-00

Date Issue of Waybill
2022-03-14

Shipped, on the apparent order and condition, except as otherwise noted, the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated in the box opposite entitled "Carrier's Receipt".

Signed for the Carrier Maersk A/S

Carrier


1
CMR
AVC
NL 00119001
CMR

BILL OF LADING - SEA WAYBILL

B/L (BILL OF LADING):

Cuando se realiza una importación o una exportación con transporte marítimo internacional las navieras emiten el Bill of lading (BL) o conocimiento de embarque. El Bill of lading es el documento que confirma que la mercancía enviada por un exportador a un importador ha sido embarcada en un buque determinado.

La mercancía pasa a propiedad del tenedor de este documento, que será el único autorizado para despacharlas en el puerto de destino.

El BL puede adquirir la forma de un documento físico en papel llamado Bill of lading original o puede adoptar la forma de la variante virtual del BL original: el telex release.

Los BLs los debe enviar el exportador al importador y la elección de hacerlo en original o en telex release depende normalmente de si el proveedor tiene o no confianza con el cliente y de si tiene o no asegurado el pago.

Si se tiene confianza con el proveedor y el país lo permite puede hacerlo por telex release, ya que así se ahorra el coste del envío de la documentación por mensajero internacional. Además, es una opción más rápida y cómoda que puede agilizar el despacho de aduanas.

Conocimiento de embarque marítimo, SWB:

Sus iniciales provienen del inglés, Sea Waybill, y se diferencia de un conocimiento de embarque B/L en que no transmite la propiedad de la mercancía, solamente demuestra que se ha realizado una operación de transporte por barco. El conocimiento de embarque SWB puede transmitirse electrónicamente.

DEFINICIÓN DE LOS PRINCIPALES CONCEPTOS Y GASTOS EN TRANSPORTE MARITIMO

THC (TERMINAL HANDLING CHARGES): **SON LOS GASTOS POR MANIPULACIÓN PORTUARIA, TANTO EN EL PUERTO DE SALIDA COMO EN EL DE LLEGADA**

T3**: ES LA TASA QUE GRAVA EL TRANSITO DE LAS MERCANCÍAS POR LOS MUELLES Y EL RESTO DE INSTALACIONES PORTUARIAS.**

ISPS (INTERNATIONAL SECURITY PORT SURCHARGE): **RECARGO QUE APLICAN LAS NAVIERAS PARA COMPENSAR LOS COSTES ADICIONALES DE MEDIDAS DE SEGURIDAD.**

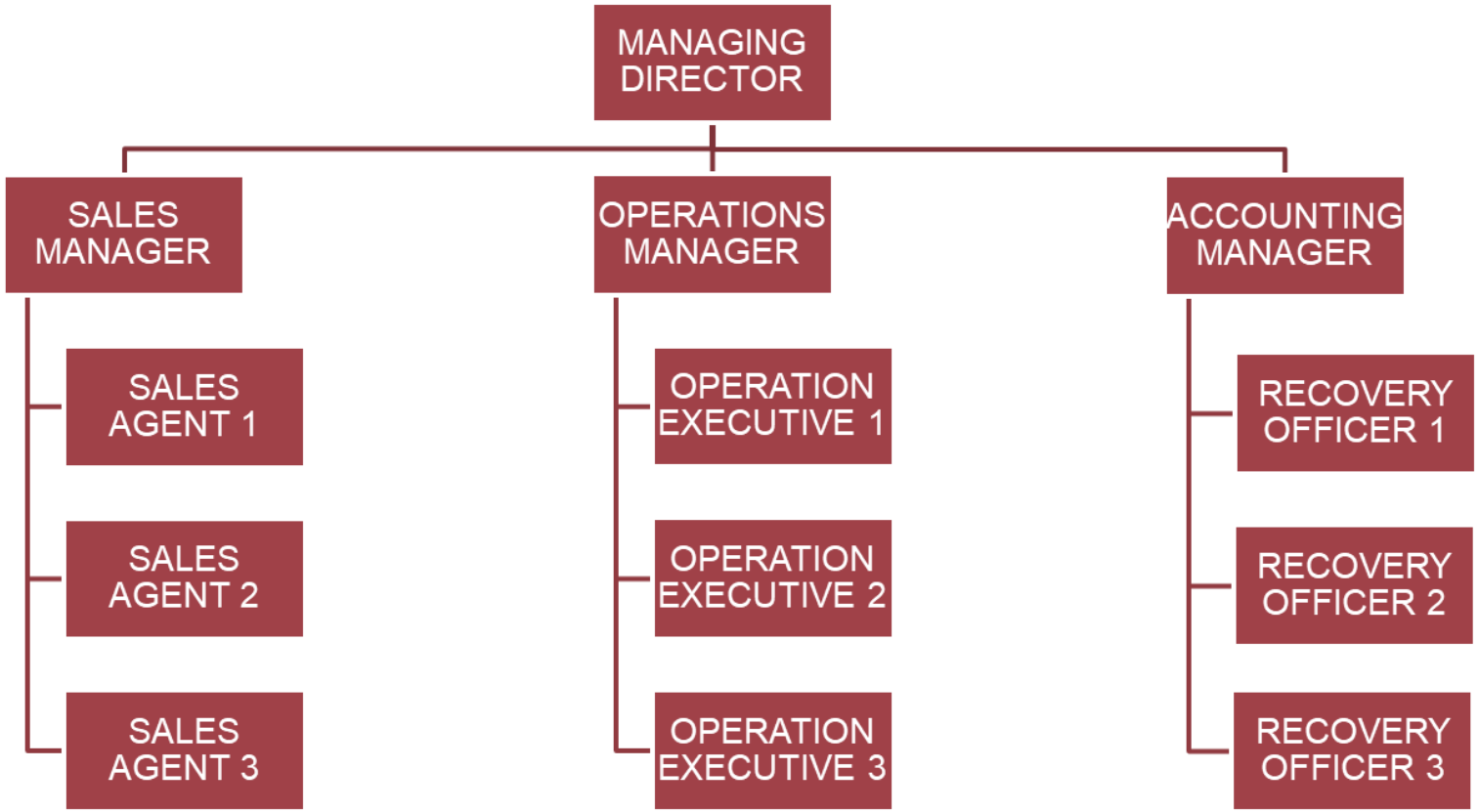
B/L (BILL OF LADING): **ES EL COSTE POR DOCUMENTACION Y EMISION DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE O B/L.**

SEAL (PRECINTO): **ES EL PRECINTO QUE SE PONE EN LA PUERTA DE TODOS LOS CONTENEDORES.**

VGM (VERIFIED GROSS MASS): **ES LA COMBINACION DEL PESO DE LA TARA DEL CONTENEDOR Y LA MERCANCIA QUE SE DEBE COMUNICAR A LA NAVIERA.**

DUA (DOCUMENTO UNICO ADMINISTRATIVO): **ES UN DOCUMENTO QUE EMITEN LOS AGENTES DE ADUANAS Y ES DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO PARA CUALQUIER IMPORTACION O EXPORTACION CON PAISES QUE NO PERTENEZCAN A LA UNION EUROPEA.**

ORGANIGRAMA BASICO DE UN FREIGHT FORWARDER



CONTENEDORES MARITIMOS

CONTENEDOR DRY-VAN

	20 '		40 '		40 ' HIGH CUBE	
PESO	VACIO	2.250 Kg.	VACIO	3.630 Kg.	VACIO	3.800 Kg.
	PESO MAXIMO	28.240 Kg.	PESO MAXIMO	26.850 Kg.	PESO MAXIMO	26.600 Kg.
MEDIDAS	EXTERNO	INTERNO	EXTERNO	INTERNO	EXTERNO	INTERNO
LARGO	6.058 mm	5.900 mm	12.192 mm	12.030 mm	12.192 mm	12.030 mm
ANCHO	2.438 mm	2.345 mm	2.438 mm	2.345 mm	2.438 mm	2.350 mm
ALTO	2.591 mm	2.400 mm	2.591 mm	2.400 mm	2.896 mm	2.710 mm
VOLUMEN	33,30 m3		67,70 m3		76,50 m3	

CONTENEDOR REEFER

	20 '		40 '		40 ' HIGH CUBE	
PESO	VACIO	3.400 Kg.	VACIO	4.500 Kg.	VACIO	5.200 Kg.
	PESO MAXIMO	27.280 Kg.	PESO MAXIMO	30.400 Kg.	PESO MAXIMO	29.250 Kg.
MEDIDAS	EXTERNO	INTERNO	EXTERNO	INTERNO	EXTERNO	INTERNO
LARGO	6.058 mm	5.500 mm	12.192 mm	11.575 mm	12.192 mm	11.575 mm
ANCHO	2.438 mm	2.285 mm	2.438 mm	2.285 mm	2.438 mm	2.290 mm
ALTO	2.591 mm	2.255 mm	2.591 mm	2.250 mm	2.895 mm	2.550 mm
VOLUMEN	28,30 m3		58,70 m3		58,70 m3	
VOLTAJE	180/200 V y 380/440V, 50/60 Hz // -25 / 25°		380/440V, 50/60 Hz // -25 / 25°		380/440V, 50/60 Hz // -25 / 25°	

CONTENEDOR ABIERTO OPEN TOP

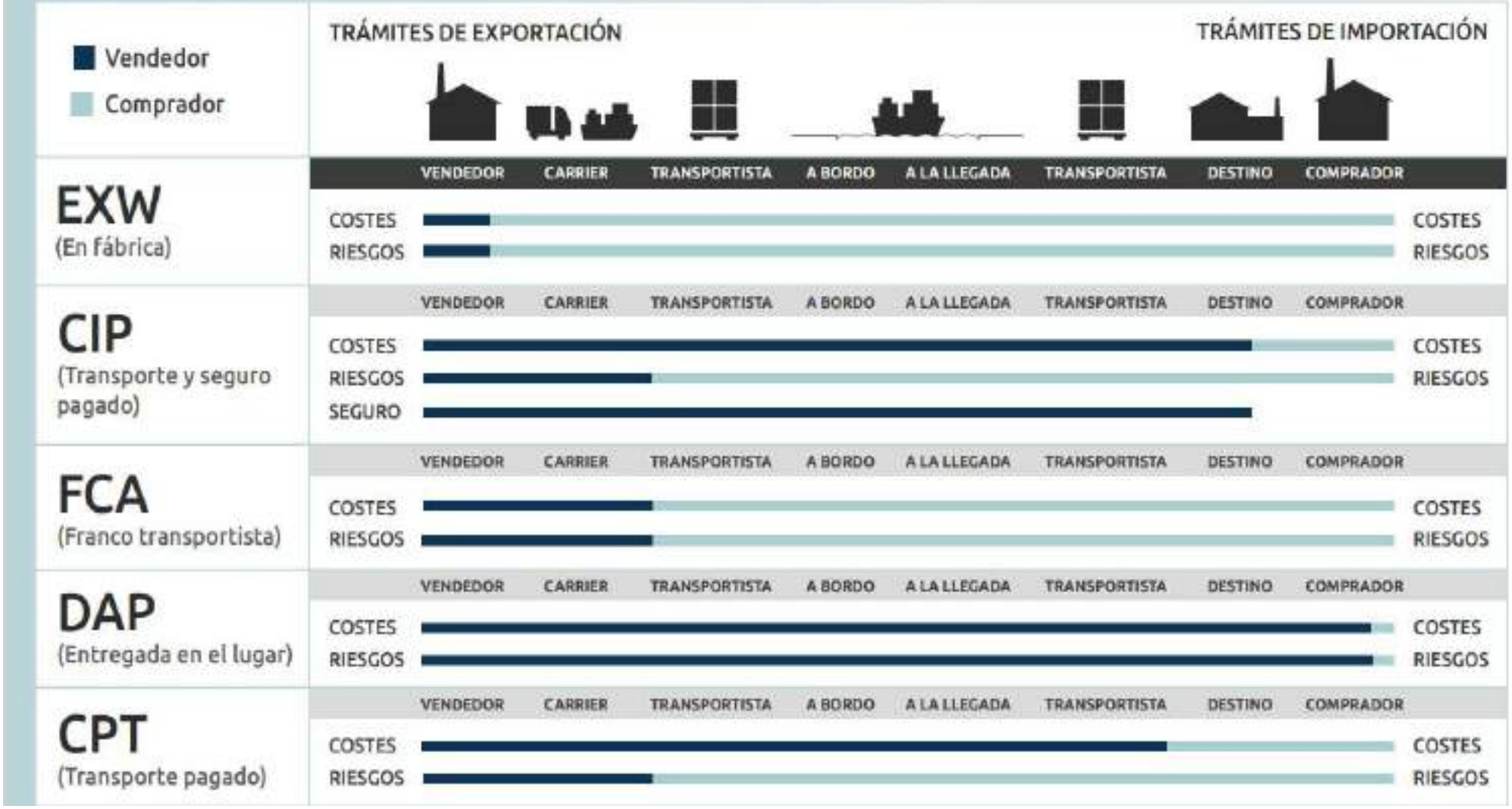
	20 '			40 '		
PESO	VACIO	2.250 Kg.		VACIO	3.650 Kg.	
	PESO MAXIMO	28.230 Kg.		PESO MAXIMO	26.830 Kg.	
MEDIDAS	EXTERNO	INTERNO	ABERTURA SUPERIOR	EXTERNO	INTERNO	ABERTURA SUPERIOR
LARGO	6.058 mm	5.900 mm	5.740 mm	12.192 mm	12.045 mm	11.890 mm
ANCHO	2.438 mm	2.330 mm	2.190 mm	2.438 mm	2.340 mm	2.185 mm
ALTO	2.591 mm	2.380 mm		2.591 mm	2.380 mm	
VOLUMEN	31,80 m3			67,10 m3		

CONTENEDOR FLAT RACK

	20 ' OPEN		40 ' OPEN		20 ' COLAPSABLE		40 ' COLAPSABLE	
PESO	VACIO	2.500 Kg.	VACIO	4.900 Kg.	VACIO	2.870 Kg.	VACIO	5.450 Kg.
	PESO MAXIMO	30.150 Kg.	PESO MAXIMO	40.100 Kg.	PESO MAXIMO	27.610 Kg.	PESO MAXIMO	30.480 Kg.
MEDIDAS	EXTERNO	INTERNO	EXTERNO	INTERNO	EXTERNO	INTERNO	EXTERNO	INTERNO
LARGO	6.058 mm	5.900 mm	12.192 mm	12.150 mm		5.900 mm		12.032 mm
ANCHO	2.438 mm	2.400 mm	2.438 mm	2.400 mm		2.148 mm		2.240 mm
ALTO	2.591 mm	2.285 mm	2.591 mm	2.035 mm		2.176 mm		2.034 mm
VOLUMEN			58,70 m3		27,60 m3		54,80 m3	

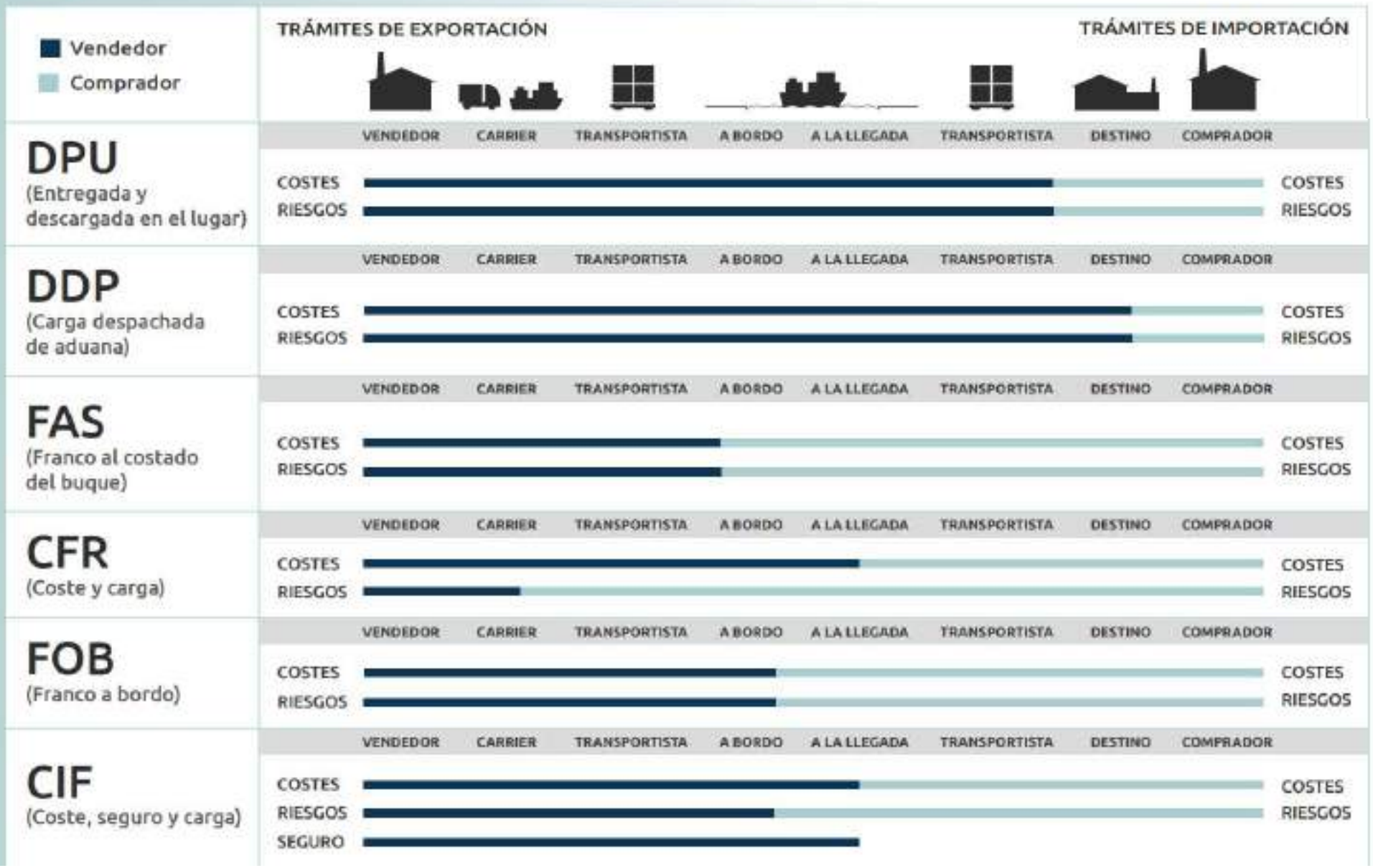
Incoterms 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

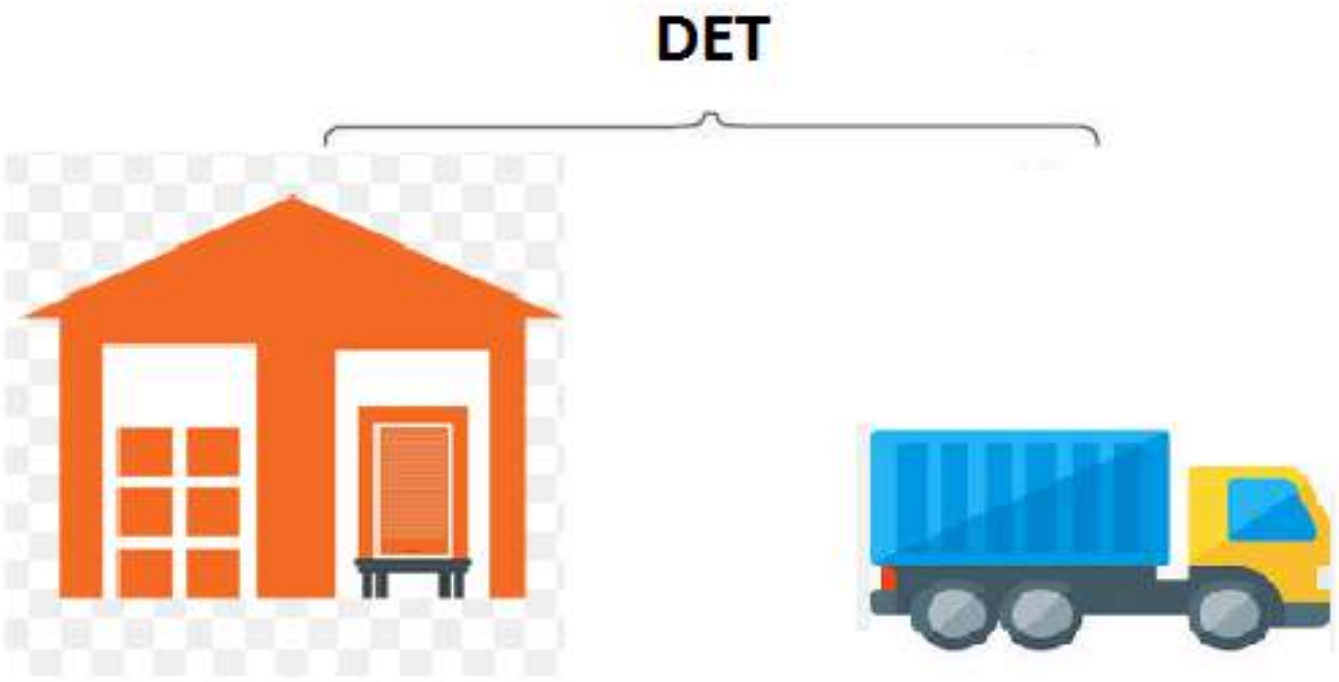
eGlobe Integral logistics solutions

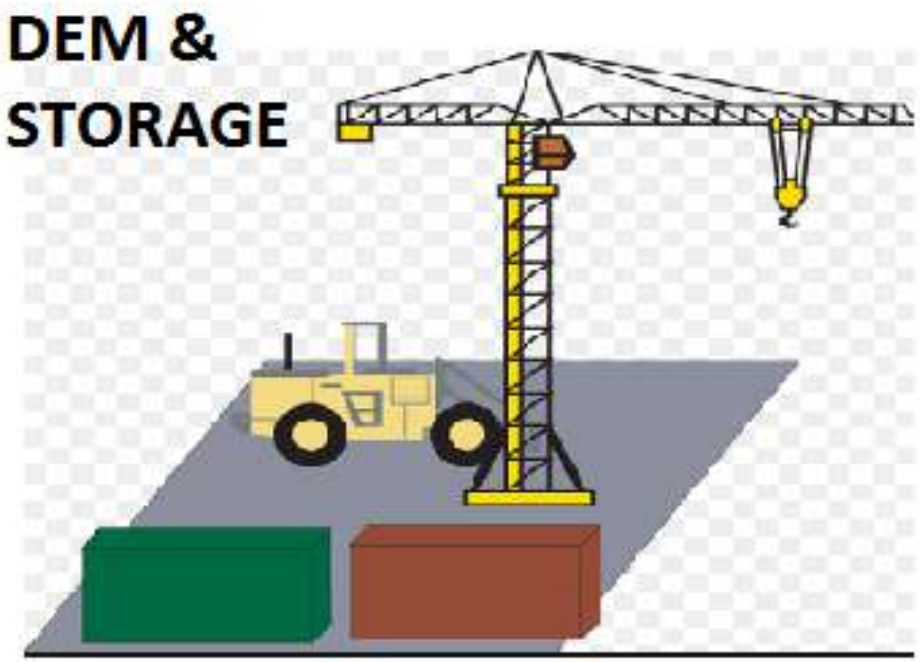


Incoterms 2020 by the International Chamber of Commerce (ICC)

eGlobe integral logistics solutions



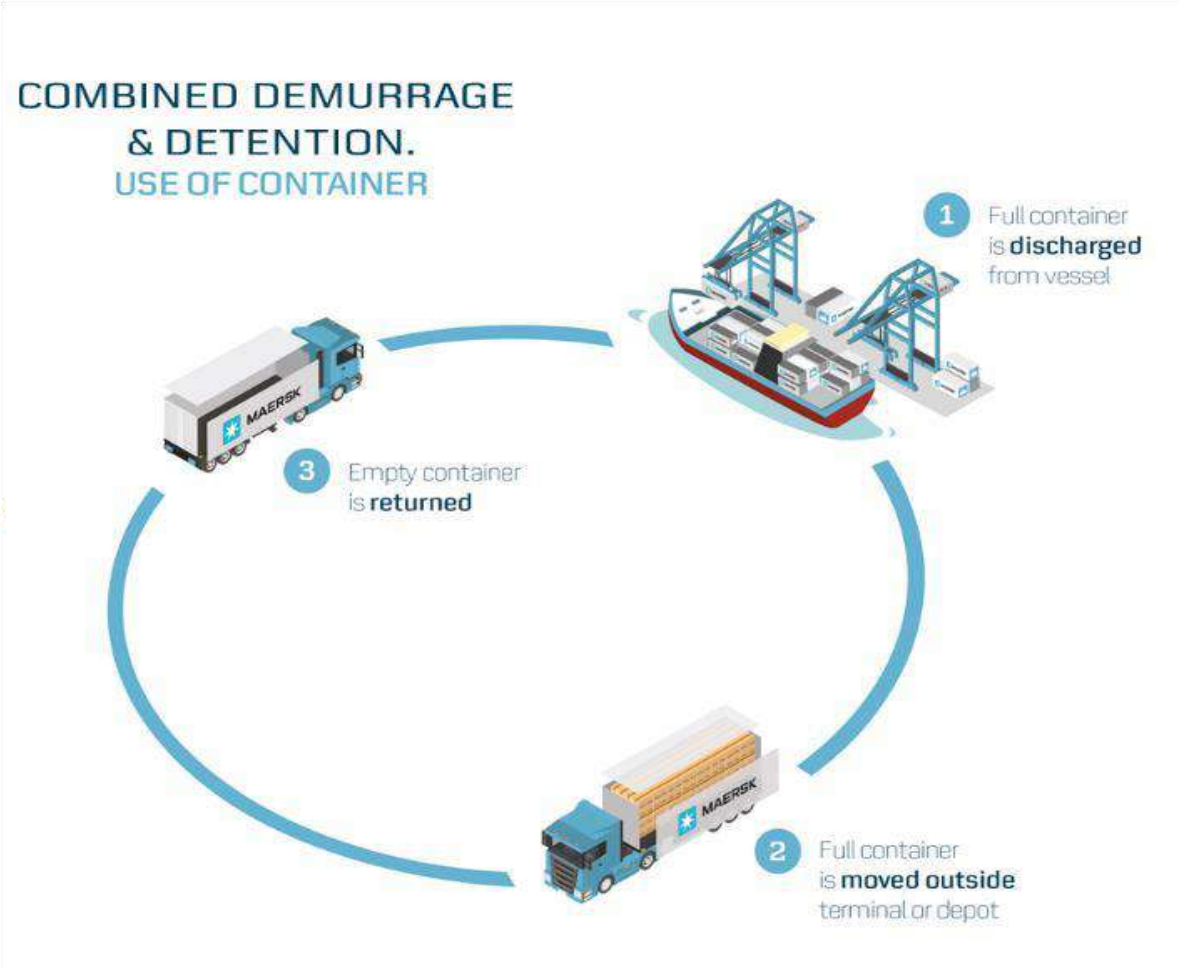




EXPORTACION

- **DETENTIONS (DETENCIONES) :** SE REFIERE AL USO DEL CONTENEDOR FUERA DE LA TERMINAL Y SON LOS DIAS TRANSCURRIDOS DESDE QUE RETIRAMOS EL CONTENEDOR DEL ALMACEN DE LA NAVIERA HASTA QUE SE LO DEVOLVEMOS CARGADO (7 dias libres)

- ***DEMURRAGES & STORAGE (ALMACENAJES Y DEMORAS):*** SE REFIERE AL USO FISICO DEL SUELO Y AL USO DEL CONTENEDOR DENTRO DE LA TERMINAL Y SON LOS DIAS TRANSCURRIDOS DESDE EL MOMENTO EN QUE ENTREGAMOS EL CONTENEDOR LLENO A LA TERMINAL HASTA LA CARGA EN EL BUQUE (7 DIAS LIBRES)



IMPORTACION

- ***STORAGE (ALMACENAJES-OCUPACIONES):*** **SE REFIERE AL USO FISICO DEL SUELO Y SON LOS DIAS TRASNCURRIDOS DESDE EL MOMENTO DE LA DESCARGA DEL CONTENEDOR EN LA TERMINAL HASTA LA SALIDA DE DICHA TERMINAL (5 DIAS LIBRES)**

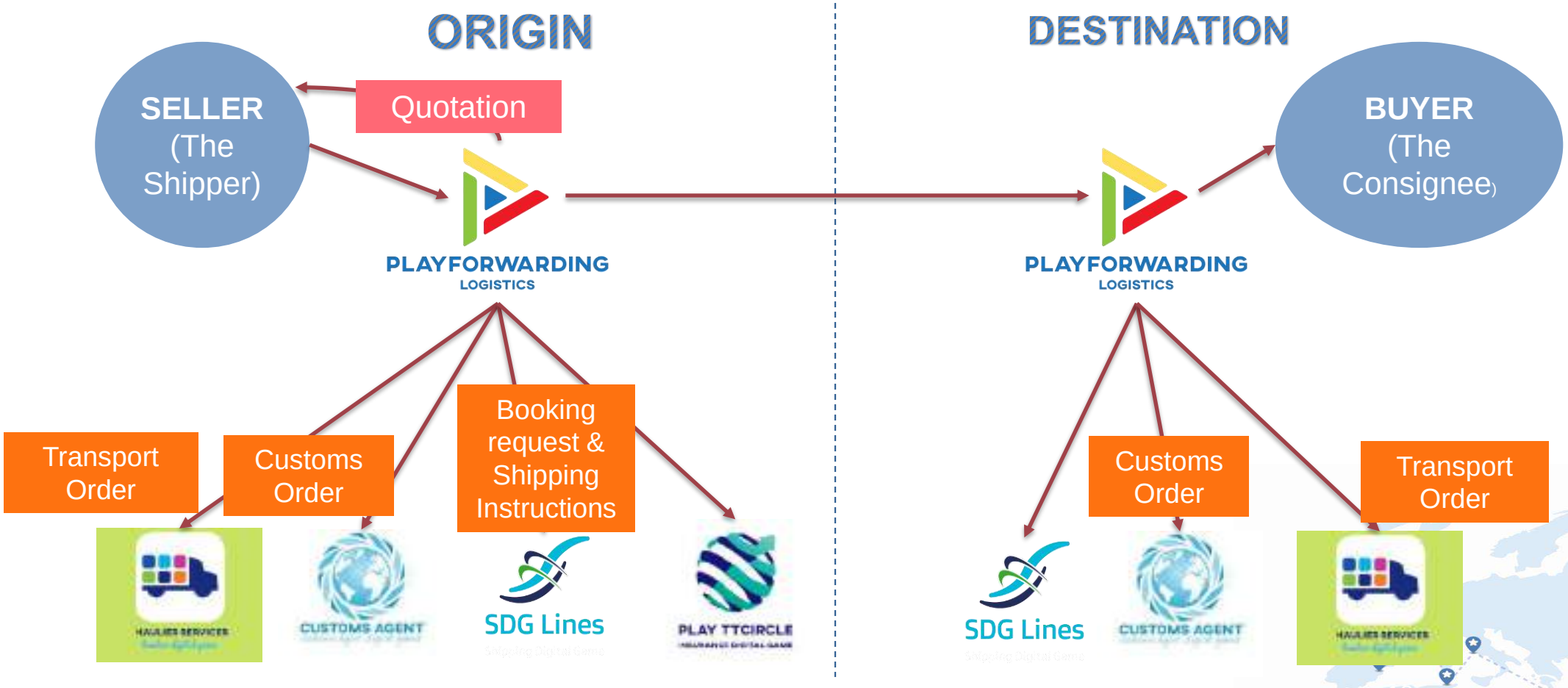
- **DEMURRAGES & DETENTIONS (DEMORAS Y DETENCIONES) : SE REFIERE AL USO DEL CONTENEDOR DENTRO Y FUERA DE LA TERMINAL Y SON LOS DIAS TRANSCURRIDOS DESDE QUE RETIRAMOS EL CONTENEDOR DEL ALMACEN DE LA NAVIERA HASTA QUE SE LO DEVOLVEMOS VACIO (7 dias libres)**

.

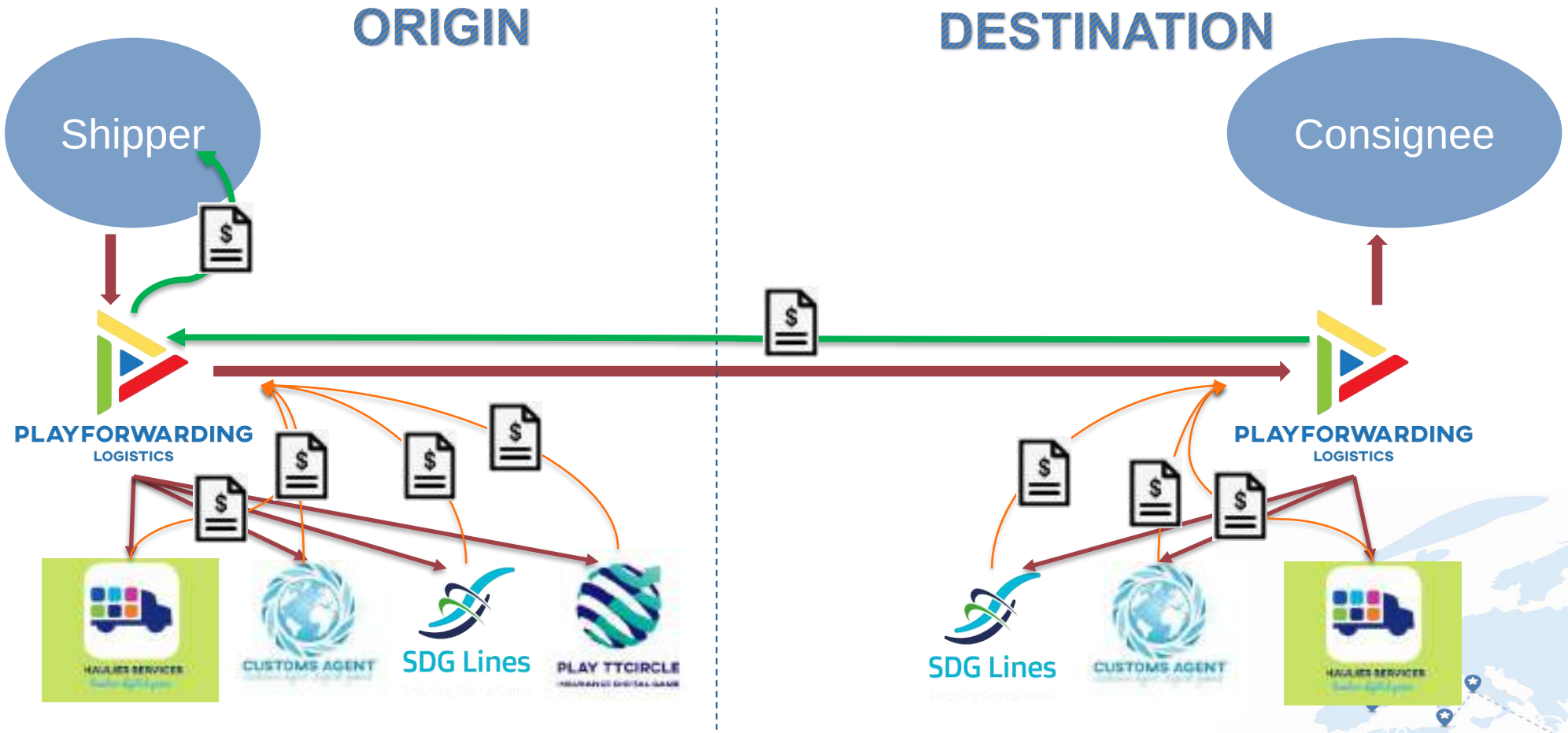
OTROS CONCEPTOS BASICOS DEL TRANSPORTE AEREO Y MARITIMO

- FCL
- LCL
- CO-CARGADOR
- AWB
- MASTER B/L
- HOUSE B/L
- ADMITASE
- ENTREGUESE
- AGENTE / CORRESPONSAL
- BOOKINGS
- CMR
- EUR-1
- ATR
- CERTIFICADO DE ORIGEN
- ALBARAN
- CANAL VERDE, NARANJA Y ROJO
- INSPECCION SOIVRE, FAMACIA I SANIDAD
- AUTORITZACION ADUANERA

PROCESO OPERATIVO



PROCESO ADMINISTRATIVO CONTABLE



TAREAS ADMINISTRATIVAS VARIAS

1. Recibir las facturas de los diferentes proveedores que han intervenido
2. Comprobación que estas facturas tengan el mismo importe del previsto en la valoración de la partida.
3. Aceptación y registro de dichas facturas.
4. Emitir nuestra factura al cliente y enviársela.
5. Cumplimiento de las condiciones de pago acordadas con el cliente y con el proveedor.

2M

MAERSK LINE

msc

Capacity : 2.1 million TEU
Vessels : 185
Routes served: 44

Ocean Alliance

COSCO SHIPPING

OOCL

EVERGREEN

CMA CGM

Capacity : 3.8 million TEU
Vessels : 330
Routes served: 38

THE Alliance

Hapag-Lloyd

YANG MING

ONE
OCEAN NETWORK EXPRESS

Capacity : 3.5 million TEU
Vessels : 249
Routes served: 31

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

LETS START TO PLAY!!

Escola Europea
Intermodal Transport
ESCOLAEUROPEA.EU

Chamber of Commerce Industry and Agriculture

Marseille Fos
Le port euroméditerranéen

MED ports ASSOCIATION

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale

AQABA Development Corporation
شركة تطوير العقبة

Port de Barcelona

Consell Valencià de la Joventut

FUNDACIÓN VALENCIAPORT

ميناء دمياط
DAMIETTA PORT AUTHORITY

OMMP
Office de la Marine Marchande et des Ports

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

YEP MED COURSE OT2

TAX TREATMENT OF INTERNATIONAL TRADE TRANSACTIONS

Núria Tobella Esteve
November 23-25th 2022

Morselle Fos
Escola Europea de Transport Internacional
Ajuntament del Prat de Llobregat
Fundación ValenciaPort
Port de Barcelona
Ajuntament de Barcelona

EUROPEAN CUSTOMS UNION

The EU is a single market, based in a customs union, where people, goods, services and money can move around freely. This means that members apply the same regulations and customs duties to goods imported into their territory from the rest of the world, and apply no customs duties internally among members.

The main indirect taxes are:

VAT and Exice Duties

Value Added Tax (VAT)

What is VAT?

A general tax that applies, in principle, to all commercial activities involving the production and distribution of goods and the provision of services:

- ✔ A State tax
- ✔ An objective tax
- ✔ A consumption tax
- ✔ Collected fractionally
- ✔ The tax is neutral regardless of how many transactions are involved.
- ✔ Paid to the revenue authorities by the seller of the goods, who is the "taxable person",

Value Added Tax (VAT)

Basic legal framework

✔ Main piece of legislation: **VAT Directive 2006/112/EC.**

✔ **VAT Implementing Regulation** (Council Regulation (EU) nº 282/2011.

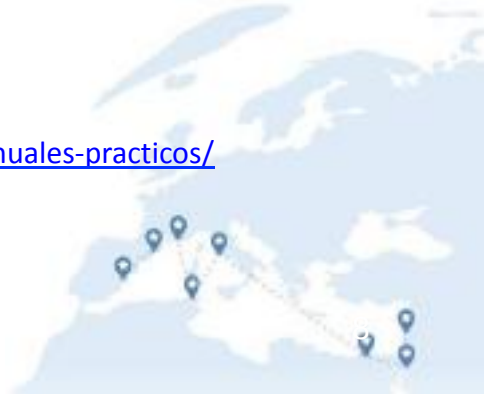
✔ Each Member State is responsible for the transposition of these provisions into national legislation and their correct application within its territory:

- **Law 37/1992, 28th december**
- **RD 1624/1992 de 29th december**

(Law 2/2010 1st march "paquete IVA")

https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1992-28740&tn=1&p=20220409

https://sede.agenciatributaria.gob.es/Sede/ayuda/manuales-videos-folletos/manuales-practicos/manual-iva-2021.html



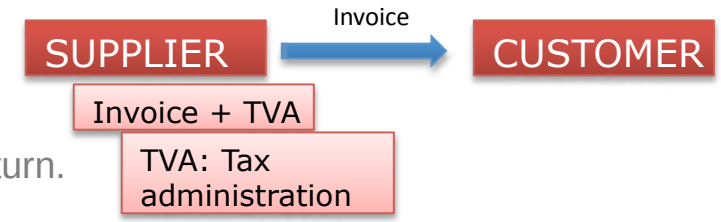
Value Added Tax (VAT)

VAT MAIN ELEMENTS (1)

What are taxable persons?

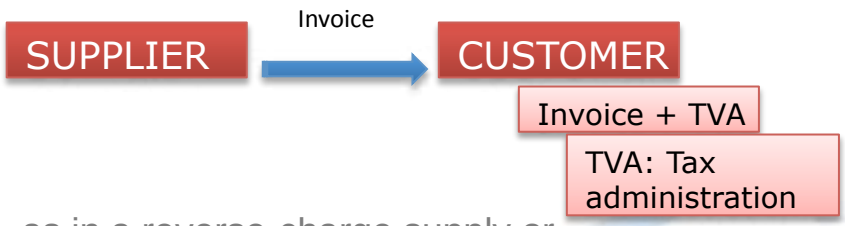
✔ Generally a business, sole trader or professional:

- responsible for charging VAT
- collecting VAT
- paying VAT
- documenting all this in a VAT return.



✔ Private individuals and public bodies are not be classed as taxable persons.

Person liable to tax



✔ The supplier

✔ May be the customer:

- taxable persons (businesses) as in a reverse-charge supply or on an intra-EU acquisition
- non-taxable legal entity

Value Added Tax (VAT)

VAT MAIN ELEMENTS (2)

EU VAT RATES 2022

Hungría	27%
Dinamarca	25%
Suecia	25%
Croacia	25%
Finlandia	24%
Grecia	24%
Polonia	23%
França	20%
Alemania	19%
Luxemburg	17%

SPAIN VAT RATES 2022	
SUPER REDUCED	4%
REDUCED	10%
SATANDARD	21%

https://europa.eu/youreurope/business/taxation/vat/vat-rules-rates/index_en.htm#shortcut-5

Value Added Tax (VAT)

VAT MAIN ELEMENTS (3)

TAX FACT

transaction that originates the tax obligation

TAX BASE

valuation of the fact

VAT TAX BASE x VAT RATE = VAT TAX

Value Added Tax (VAT)

VAT MAIN ELEMENTS (4)

TAXABLE TRANSACTIONS (art 1 and 4 LIVA)

- ✔ Goods supplied
- ✔ Services supplied
- ✔ Intra-EU acquisition of goods in a EU country by a business
- ✔ Importation of goods

NON TAXABLE TRANSACTION?

- ✔ Transactions falling within the scope of a business
- ✔ regular or specific transaction
- ✔ onerous transactions
- ✔ occurring in the territory of application of spanish VAT (TAI)

Value Added Tax (VAT)

	EU Territories	Customs Union	TVA territories	Excise Territories
Canarias	SI	SI	NO	NO
Andorra	NO	NO	NO	NO
Ceuta	SI	NO	NO	NO
Melilla	SI	NO	NO	NO
Gibraltar	NO	NO	NO	NO
Monaco	NO	SI	SI	SI
Martinica	SI	SI	NO	NO
Groenlandia	NO	NO	NO	NO
Polinèsia fr	NO	NO	NO	NO
Monte Athos	SI	SI	NO	SI

TERRITORY OF APLLICATION SPANISH VAT: Península y Baleares

Value Added Tax (VAT)

VAT MAIN ELEMENTS (5)

SUPPLIER → Invoice → CUSTOMER

Invoice + NO TVA

VAT EXEMPTIONS :

Taxable transactions can be exempt:

A supply of goods or services is an exempt supply if no VAT is applied to it

✔ The VAT Directive prescribes both supplies that EU countries must exempt and supplies that they may choose to exempt.

Internal exemptions (art 20 LIVA)

✔ Supplies that must be exempt include certain activities in the public interest:

- health services, blood delivery….
- dental care
- welfare, social services, postal services
- sport and physical education , cultural activities
- most financial and insurance services
- certain supplies of land and buildings.

Value Added Tax (VAT)

VAT MAIN ELEMENTS (5)

VAT EXEMPTIONS :

International exemptions (art 27 LIVA)

- ✔ intra-EU supplies
- ✔ exports of goods outside the EU.

Intra_EU Supplies		
	COMPANY	CONSUMER
Goods	No TVA [1]	Spanish VAT[2]
Services	No TVA[1]	Spanish VAT

[1] VAT destination (must apply for VAT and check VIES).
[2] Except we apply for the distance regime (from 10.000€).

Exports		
	COMPANY	CONSUMER
Goods	No VAT[1]	No VAT[1]
Services	No VAT	No VAT

[1] els Goods exits EU (SAD)

Value Added Tax (VAT)

VAT MAIN ELEMENTS (6)

VAT DEDUCTIONS: A right to deduct means **a taxable person's right** to claim from the tax authorities the VAT paid upon acquired goods and services.

SALES

TAXABLE PERSON "A" → customer

accrued TVA

PURCHASES

supplier → TAXABLE PERSON "A"

supported TVA

✔ VAT is deducted by subtracting the deductible amount from the VAT payable in the regular VAT return submitted to the tax authorities

Taxable person A
MODEL 303

Accrued TVA: 1000

Supported TVA: 700

RESULT TO PAY: 300

✔ Not all VAT paid is deductible

. - not related with our activity

- exemptions without the right to deduct

Value Added Tax (VAT)

A.- Exemptions without the right to deduct

The general principle is that the input VAT on purchases and acquisitions that go directly towards the making of an exempt supply is not deductible, ……

✔ Exemption for activities in the public interest. (health, wefare, education…)

✔ Exemptions for other activities.(art 135 VAT Dircetive) many of which are associated with money and finance (e.g.: financial and insurance services, transactions involving immovable property, gambling, etc.)

B.-Exemptions with the right to deduct

Even though, there is a broad range of exempt transactions the input VAT associated with which is nevertheless deductible.

In many cases, this is because VAT is collected in some other part of the chain. So, for example, an intra-EU supply may be exempt but the corresponding intra-EU acquisition will be taxed.

Value Added Tax (VAT)

B.- Kinds of exemptions with the right to deduct (art 21 a 25 LIVA)

- ✔ Exemptions on exportation (art 21)
- ✔ Exemptions for intra-EU supplies. (art 25)
- ✔ Exemptions for customs warehousing and free zones (art 23)
- ✔ Exemptions for tax warehouses (art 23)
- ✔ Goods subject to temporary importation or in transit (art 24)

Exemptions apply to related services linked to these supply of goods exempted.

- ✔ Exemptions on triangular transactions
- ✔ Exemptions related to international transport.
- ✔ Exemptions for international bodies, embassies, etc. accredited diplomatic representations and certain international bodies

Value Added Tax (VAT)

VAT MAIN ELEMENTS (7)

VAT RETURN: FORM 303

Identifying data

GENERAL REGIME

INVOICES ISSUED

SUPPLIERS'S INVOICES

neutral tax

MINISTERI D'HISENDA

Agència Tributària

Telèfon: 901 33 55 33
www.agenciatributaria.es

Impost sobre el Valor Afegit
Autoliquidació
Ingrés de l'Impost sobre el Valor Afegit a la importació liquidat per la Duana.

Model 303

Identificació (1)

Meritació (2) Exercici 2020 Període 1T

period

NIF 77628170L | Cognoms o raó social TOBELLA | Nom NURIA

Taxable person

☐ **Tributació exclusivament foral.**
Subjecte passiu que tributa exclusivament en una Administració tributària foral amb IVA a la importació liquidat per la Duana pendent d'ingrés.....

Núm. justificant: 3021200437376

	SÍ	NO
Està inscrit en el Registre de devolució mensual (art. 30 RIVA)?		X
Tributa exclusivament en règim simplificat?		X
És autoliquidació conjunta?		X
Ha sigut declarat en concurs de creditors en el present període de liquidació?		X
Ha optat pel règim especial del criteri de caixa (art. 163 undecies LIVA)?		X
És destinatari d'operacions a les quals s'aplique el règim especial del criteri de caixa?		X
Opció per l'aplicació de la prorrata especial (article 103.Dos.1r LIVA).		
Revocació de l'opció per l'aplicació de la prorrata especial (art. 103. Dos.1r LIVA)		
Porta voluntàriament els Llibres registre de l'IVA a través de la Seu electrònica de l'AEAT?		
Està exonerat de la Declaració-resum anual de l'IVA, model 390?		
Hi ha volum d'operacions (art. 121 LIVA)?		

Data en què es va dictar la interlocutòria de declaració de concurs ..... Dia Mes Any

Si s'ha dictat interlocutòria de declaració de concurs en este període, indique el tipus d'autoliquidació ..... ☐ Preconcursal ☐ Postconcursal

Liquidació (3)

Règim general

tax base

taxes

IVA meritat		Base imposable.		Tipus %		Quota
Règim general	01		02	4,00	03	
	04		05	10,00	06	
	07	22.450,00	08	21,00	09	4.714,50
Adquisicions intracomunitàries de béns i servicis	10				11	
Altres operacions amb inversió del subjecte passiu (excepte adq. intracom.)	12				13	
Modificació de bases i quotes	14				15	
Recàrrec d'equivalència	16		17	5,20	18	
	19		20	1,40	21	
	22		23		24	
Modificacions de bases i quotes del recàrrec d'equivalència	25				26	
Total quota meritada ([03] + [06] + [09] + [11] + [13] + [15] + [18] + [21] + [24] + [26])					27	4.714,50

IVA deduïble		Base		Quota
Per quotes suportades en operacions interiors corrents	28	14.950,00	29	3.035,00
Per quotes suportades en operacions interiors amb béns d'inversió	30		31	
Per quotes suportades en les importacions de béns corrents	32		33	
Per quotes suportades en les importacions de béns d'inversió	34		35	
En adquisicions intracomunitàries de béns i servicis corrents	36		37	
En adquisicions intracomunitàries de béns d'inversió	38		39	
Rectificació de deduccions	40		41	
Compensacions règim especial A. R. i P.			42	
Regularització béns d'inversió			43	
Regularització per aplicació del percentatge definitiu de prorrata			44	
Total a deduir ([29] + [31] + [33] + [35] + [37] + [39] + [41] + [42] + [43] + [44])			45	3.035,00
Resultat règim general ([27] - [45])			46	1.679,50

RESULT

Per tal de confirmar este esborrany general en data: hora: l'ha de signar i lliurar a l'entitat financera col·laboradora si és a ingressar, si és a compensar s'ha de presentar a les dependències de l'AEAT.
En el 4T, si el resultat és a retornar, es podrà presentar tant a l'entitat financera com a les dependències de l'AEAT.

1 Exemplar per al subjecte passiu

Value Added Tax (VAT)

VAT MAIN ELEMENTS (7)

VAT RETURN: FORM 303

GENERAL REGIME

INVOICES ISSUED

- 1T 1000
- 2T 800
- 3T 1800
- 4T 1700

SUPPLIERS'S INVOICES

- 1T 700
- 2T 1200
- 3T 2800
- 4T 3200

MINISTERI D'HISENDA

Agència Tributària

Telèfon: 901 33 55 33
www.agenciatributaria.es

Impost sobre el Valor Afegit
Autoliquidació
Ingrés de l'Impost sobre el Valor Afegit a la importació liquidat per la Duana.

Model 303

Identificació (1)

Meritació (2) Exercici 2020 Període 1T

NIF 77628170L | Cognoms o raó social TOBELLA | Nom NURIA

☐ **Tributació exclusivament foral.** Subjecte passiu que tributa exclusivament en una Administració tributària foral amb IVA a la importació liquidat per la Duana pendent d'ingrés.....

Núm. justificant: 3021200437376

	SÍ	NO
Està inscrit en el Registre de devolució mensual (art. 30 RIVA)?		X
Tributa exclusivament en règim simplificat?		X
És autoliquidació conjunta?		X
Ha sigut declarat en concurs de creditors en el present període de liquidació?		X
Ha optat pel règim especial del criteri de caixa (art. 163 undecies LIVA)?		X
És destinatari d'operacions a les quals s'aplique el règim especial del criteri de caixa?		X
Opció per l'aplicació de la prorrata especial (article 103.Dos.1r LIVA).		
Revocació de l'opció per l'aplicació de la prorrata especial (art. 103. Dos.1r LIVA)		
Porta voluntàriament els Llibres registre de l'IVA a través de la Seu electrònica de l'AEAT?		
Està exonerat de la Declaració-resum anual de l'IVA, model 390?		
Hi ha volum d'operacions (art. 121 LIVA)?		

Data en què es va dictar la interlocutòria de declaració de concurs ..... Dia Mes Any

Si s'ha dictat interlocutòria de declaració de concurs en este període, indique el tipus d'autoliquidació ..... Preconcursal ☐ Postconcursal ☐

Liquidació (3)

Règim general

IVA meritat

		Base imposable.		Tipus %		Quota
Règim general	01		02	4,00	03	
	04		05	10,00	06	
	07	22.450,00	08	21,00	09	4.714,50
Adquisicions intracomunitàries de béns i servicis.	10				11	
Altres operacions amb inversió del subjecte passiu (excepte adq. intracom.)	12				13	
Modificació de bases i quotes	14				15	
Recàrrec d'equivalència	16		17	5,20	18	
	19		20	1,40	21	
	22		23		24	
Modificacions de bases i quotes del recàrrec d'equivalència	25				26	
Total quota meritada ([03] + [06] + [09] + [11] + [13] + [15] + [18] + [21] + [24] + [26])					27	4.714,50

IVA deduïble

		Base		Quota
Per quotes suportades en operacions interiors corrents	28	14.950,00	29	3.035,00
Per quotes suportades en operacions interiors amb béns d'inversió	30		31	
Per quotes suportades en les importacions de béns corrents	32		33	
Per quotes suportades en les importacions de béns d'inversió	34		35	
En adquisicions intracomunitàries de béns i servicis corrents.	36		37	
En adquisicions intracomunitàries de béns d'inversió	38		39	
Rectificació de deduccions	40		41	
Compensacions règim especial A. R. i P.			42	
Regularització béns d'inversió			43	
Regularització per aplicació del percentatge definitiu de prorrata			44	
Total a deduir ([29] + [31] + [33] + [35] + [37] + [39] + [41] + [42] + [43] + [44])			45	3.035,00
Resultat règim general ([27] - [45])			46	1.679,50

Per tal de confirmar este esborrany generat en data: hora: l'ha de signar i lliurar a l'entitat financera col·laboradora si és a ingressar, si és a compensar s'ha de presentar a les dependències de l'AEAT.
En el 47, si el resultat és a retornar, es podrà presentar tant a l'entitat financera com a les dependències de l'AEAT.

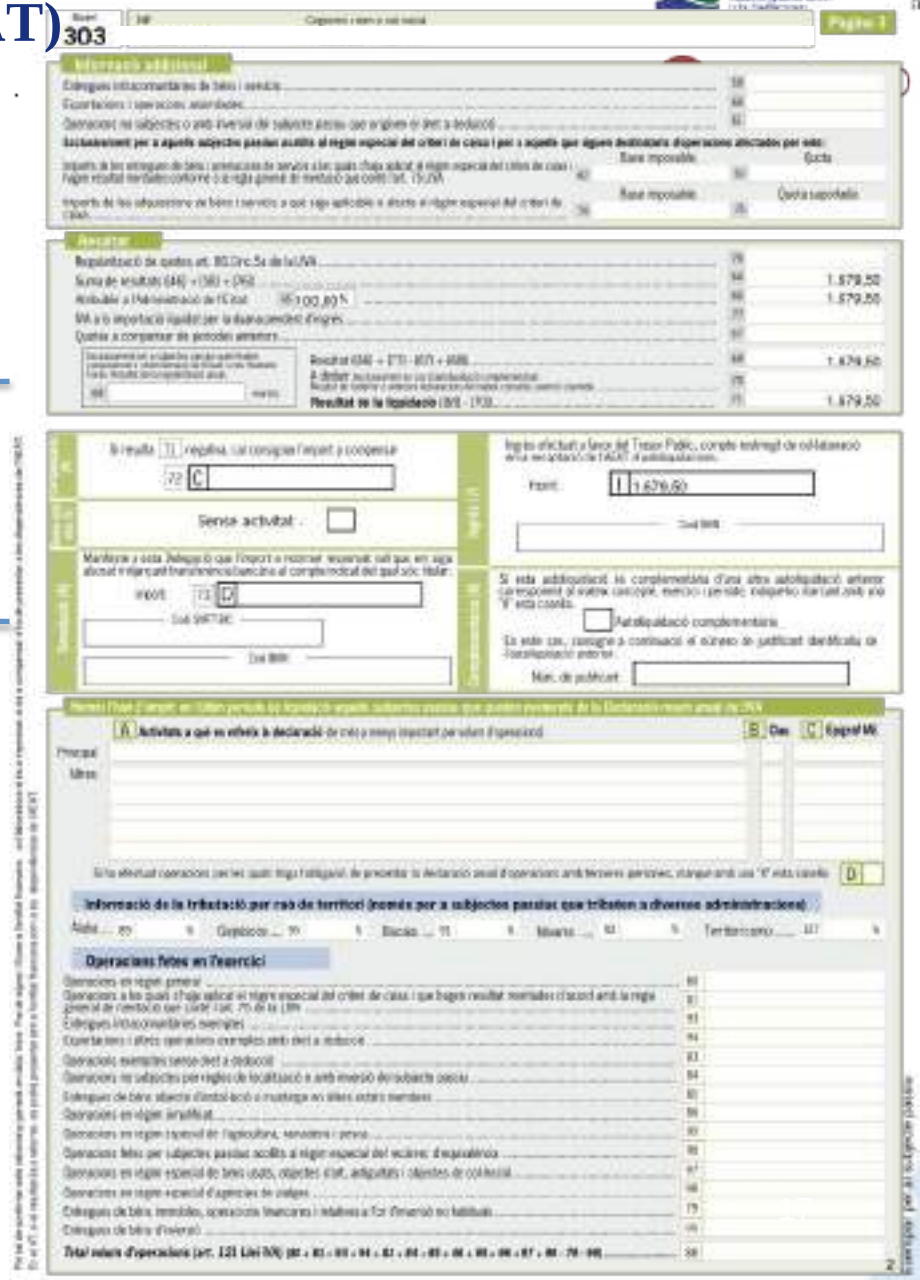
Exemplar per al c... passiu

1

RESULT

- 1T 300 TO PAY
- 2T 400 OFFSETTING
- 3T 1000 OFFSETTING
- 3T 1400
- 4T 1500 OFFSETTING
- 4T 2900

Value Added Tax (VAT)



RESULTS

1.PAYMENT

2.OFFSETTING

3.REFUND

Quarterly: 4T

Value Added Tax (VAT)

GENERAL REGIME

	QUARTERLY
1T	Up to 20 april
2T	Up to 20 july
3T	Up to 20 october
4T	Up to 30 january

SPECIAL REGIME

	MONTHLY
01	28 february
02	30 march
03	30 april
04	30 may
05	30 june
06	30 july
07	30 august
08	30 september
09	30 october
10	30 november
11	30 december
12	30 january

Monthly Return Regime

Value Added Tax (VAT)

Monthly Return Regime

REDEME (1st january 2009)

. Voluntary

. To aply for:
- model 036 (box 129)
- November (if other, longer period permanence)

. Obligations:
- telematic statement 303

-SII- Suministro immediato de información (1st july 17)
(up to model 340)

˙ It does not support the simplified regime

Deferred VAT

. IVA DIFERIDO (2015)

Value Added Tax (VAT)

Other exemptions

IMPORTATION OF GOODS (1st) (art 27-66 LIVA)

✔ It exists special exemptions relating to the importation of goods

- Blood, plasma and tissues
- Research, seeds, charitable, philanthropic, handicapped, diplomatic
- Change of residence, marriage, inheritance, students, transfer of economic activity
- Ships and aircraft, built-in objects
- Subsequent EU Immediate Dispatch (EIB)
- imports of small consignments, from third countries, which do not constitute a commercial shipment and are sent by an individual to another individual who is in the territory of application of the tax (maximum 45 EUR) (art36 LIVA)

Repealed from 1st july 2021

Estarán exentas del Impuesto las importaciones de bienes cuyo valor global no exceda de 22 euros.
Se exceptúan:
1.- Los productos alcohólicos NC 22.03 a 22.08
2.- Los perfumes y aguas de colonia
3.- el tabaco en rama o manufacturado

- Imports of low value: good whose overall value does not exceed 22 EUR (art 34 LIVA)
- Travel equipment regime up to 300, up to 430 maritime/aerial (art.35 LIVA)
- Samples without estimable commercial value (art. 48 LIVA)

Value Added Tax (VAT)

Other exemptions

IMPORTATION OF GOODS (2ond) (art 27-66 LIVA)

FROM JULY 1ST 2021

-Imports of goods whose unit value does not exceed 150 eur , If they will be sold to **EU final consumers**

REGIME IOSS IS OPTIONAL

NO EU → VLC → Final consumers EU

Regime IOSS: IMPORT ONE STOP SHOP
1st transaction: exempt import

2ond transaction: 1.- TAI= SPANISH VAT
2.- other EU member : "finestreta única"

DO NOT APPLY FOR IOSS:
1st transaction: TAXABLE IMPORT TO SPANISH TVA

2ond transaction: 1.- TAI= SPANISH VAT
2.- EU: must register on EU member

✔ and exemptions for intra-EU acquisitions.

Artículo 36. Importaciones de pequeños envíos.

Uno. Estarán exentas del Impuesto sobre el Valor Añadido las importaciones de pequeños envíos, procedentes de países terceros, que no constituyan una expedición comercial y se remitan por un particular con destino a otro particular que se encuentre en territorio de aplicación del impuesto.

Dos. A estos efectos, se considerarán pequeños envíos sin carácter comercial aquellos en los que concurran los siguientes requisitos:

1.º Que se importen ocasionalmente.

2.º Que comprendan exclusivamente bienes de uso personal del destinatario o de su familia y que, por su naturaleza o cantidad, no pueda presumirse su afectación a una actividad empresarial o profesional.

3.º Que se envíen por el remitente a título gratuito.

4.º Que el valor global de los bienes importados no exceda de 45 euros.

Tres. La exención se aplicará también a los bienes que se relacionan y hasta las cantidades que igualmente se indican a continuación:

a) Labores del tabaco:

- cigarrillos: 50 unidades, o
- puritos (cigarros con un peso máximo de tres gramos unidad): 25 unidades, o
- cigarros puros: 10 unidades, o
- tabaco para fumar: 50 gramos.

b) Alcoholes y bebidas alcohólicas:

- bebidas destiladas y bebidas espirituosas de una graduación alcohólica superior a 22 por 100 vol.; alcohol etílico, no desnaturalizado, de 80 por 100 vol. o más:

Una botella estándar (hasta un litro), o

- bebidas destiladas y bebidas espirituosas, aperitivos a base de vino o de alcohol, tafia, sake o bebidas similares de una graduación alcohólica igual o inferior a 22 por 100 vol.; vinos espumosos y generosos: Una botella estándar (hasta un litro), u
- otros vinos: Dos litros en total.

c) Perfumes: 50 gramos, y aguas de tocador: 1/4 de litro u ocho onzas.

d) Café: 500 gramos, o extractos y esencias de café: 200 gramos.

e) Té: 100 gramos, o extractos y esencias de té: 40 gramos.

Artículo 48. Importaciones de bienes con fines de promoción comercial.

Uno. Estarán exentas del impuesto las importaciones de los siguientes bienes:

1.º Las muestras de mercancías sin valor comercial estimable.

La exención de este número se aplicará sin perjuicio de lo dispuesto en el número 4.º, letra a), siguiente.

2.º Los impresos de carácter publicitario, tales como catálogos, listas de precios, instrucciones de uso o folletos comerciales que se refieran a:

a) Mercancías destinadas a la venta o arrendamiento por empresarios o profesionales no establecidos en el territorio de la Comunidad.

b) Prestaciones de servicios en materia de transporte, de seguro comercial o de banca, ofrecidas por personas establecidas en un país tercero.

La exención de este número quedará condicionada al cumplimiento de los siguientes requisitos:

a) Los impresos deberán llevar de forma visible el nombre del empresario o profesional que produzca, venda o alquile las mercancías o que ofrezca las prestaciones de servicios a que se refieran.

b) Cada envío comprenderá un solo ejemplar de cada documento o, si comprendiese varios ejemplares, el peso bruto total no podrá exceder de un kilogramo.

c) Los impresos no deberán ser objeto de envíos agrupados de un mismo remitente a un mismo destinatario.

3.º Los objetos de carácter publicitario que, careciendo de valor comercial intrínseco, se remitan gratuitamente por los proveedores a sus clientes, siempre que no tengan otra finalidad económica distinta de la publicitaria.

4.º Los bienes que a continuación se relacionan, destinados a una exposición o manifestación similar:

a) Las pequeñas muestras representativas de mercancías.

La exención quedará condicionada a la concurrencia de los requisitos que a continuación se relacionan:

a') Que sean importadas gratuitamente como tales o que sean obtenidas en la manifestación a partir de las mercancías importadas a granel.

b') Que se distribuyan gratuitamente al público durante la manifestación o exposición para su utilización o consumo.

c') Que sean identificables como muestras de carácter publicitario de escaso valor unitario.

d') Que no sean susceptibles de ser comercializadas y se presenten, en su caso, en envases que contengan una cantidad de mercancías inferior a la más pequeña cantidad de la misma mercancía ofrecida efectivamente en el comercio.

Value Added Tax (VAT)

EXTRA COMMUNITY TRANSACTIONS

EXPORTS

VLC → NO UE

IMPORTS

NO UE → VLC

INTERNATIONAL TRADE TRANSACTIONS: (customs&indirect taxes)

INTRA COMMUNITY (EU)TRANSACTIONS

INTRA COMMUNITY (EU) SUPPLIES

VLC → UE

INTRA COMMUNITY (EU)ACQUISITION

UE → VLC

Value Added Tax (VAT)

EXTRA EU EXEMPTIONS

GOODS

EXPORT OF GOODS

VLC → **NON EU**

INVOICE EXEMPT
(NO SPANISH VAT)

Exemption

"exits EU"
- SAD
- Transport doc

Be aware! Exportacions EXW

Taxation at destination

IMPORTS OF GOODS

NON EU → **VLC**

NON EU SUPPLIER INVOICE: without consumption tax (normalx)

EU CUSTOMS: SPANISH VAT

EU CUSTOMS: SPANISH VAT

Taxation at destination

Value Added Tax (VAT)

INTRA EU SUPPLIES EXEMPTIONS

GOODS

INTRA EU DELIVERIES OF GOODS

VLC → **EU**

INVOICE EXEMPT
(NO SPANISH VAT)

Reverse charge mechanism

VAT NUMBER AND VIES

Exemption

1 -– VAT NUMBER AND ROI /VIES
2 - Delivery certificate other EM
extra 1/01/2020

Taxation at destination

INTRA EU ACQUISITIONS OF GOODS

EU → **VLC**

EU SUPPLIER
INVOICE EXEMPT

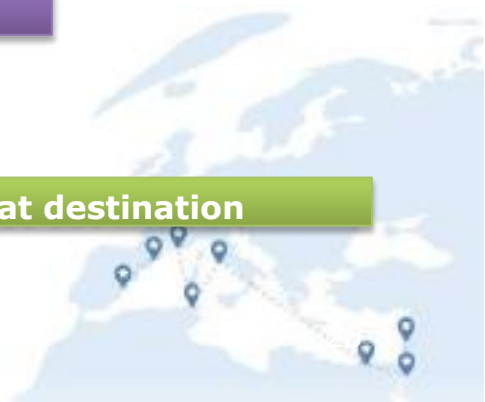
REVERSE CHARGE

Exemption

1 – VAT NUMBER AND ROI/ VIES
2 - Delivery certificate
extra 1/01/2020

VAT NUMBER AND VIES

Taxation at destination



Value Added Tax (VAT)

INTRA EU SUPPLIES EXEMPTIONS

REGISTERED ECONOMIC OPERATORS (ROI)

INTRA EU DELIVERIES → **INTRA EU ACQUISITIONS**

REVERSE CHARGE

VAT NUMBERS AND VIES

1.- INTRA EU DELIVERIES OF GOODS

2.- INTRA EU ACQUISITIONS OF GOODS

3.- INTRA EU PROVISION OF SERVICES

4- INTRA EU ACQUISITION OF SERVICES

5.- SPECIAL REGIMES

Value Added Tax (VAT)

INTRA EU SUPPLIES EXEMPTIONS

APPLY VAT NUMBER AND VIES

036 form Declaración Censal

Declaración censal de alta, modificación y baja en el Censo de Empresarios, Profesionales y Retenedores. Modelo 036

Página 1

** Los códigos sombreados corresponden a las casillas del modelo oficial.

Datos identificativos

N.I.F. [101]

Apellidos y nombre, razón o denominación social [102]

1. CAUSAS DE PRESENTACIÓN

A) Alta

[110] ☐ Solicitud de Número de Identificación Fiscal (N.I.F.)

[111] ☐ Alta en el censo de empresarios, profesionales y retenedores

B) Modificación

[120] ☐ Solicitud de N.I.F. definitivo, disponiendo de N.I.F. provisional.

[121] ☐ Solicitud de nueva tarjeta acreditativa del N.I.F.

[122] ☐ Modificación domicilio fiscal. (páginas 2A, 2B y 2C)

[123] ☐ Modificación domicilio social o de gestión administrativa. (páginas 2A y 2B)

[124] ☐ Modificación domicilio a efectos de notificaciones. (páginas 2A, 2B y 2C)

[125] ☐ Modificación otros datos identificativos. (páginas 2A, 2B y 2C)

[126] ☐ Modificación datos representantes. (página 3)

[127] ☐ Modificación datos relativos a actividades económicas y locales. (página 4)

[128] ☐ Modificación de la condición de Gran Empresa o Admón. Pública de presupuesto superior a 6.000.000 de euros. (página 5)

[129] ☐ ~~Solicitud de inscripción/baja en el registro de devolución mensual. (página 5)~~

[130] ☐ Solicitud de alta/baja en el registro de operadores intracomunitarios. (página 5)

[131] ☐ Modificación datos relativos al impuesto sobre el Valor Añadido. (página 5)

[132] ☐ Modificación datos relativos al impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas. (página 6)

Value Added Tax (VAT)

INTRA EU SUPPLIES EXEMPTIONS

VIES (VAT Information Exchange System) on-the-web

ec.europa.eu/taxation_customs/vies/vieshome.do

It is an electronic mean of validating VAT-identification numbers of economic operators for cross border transactions on goods or services

Value Added Tax (VAT)

VAT identification number

- ✔ this is the unique number that identifies a taxable person (business)
- ✔ Every EU country issues its own national VAT number.
- ✔ This means that business supplying goods or services in several EU countries might be liable to get a VAT number in each of these countries

The importance of VAT numbers

- ✔ Help to identify the place of taxation.
- ✔ Mentioned on invoices

CUSTOMS WAREHOUSES

- TEMPORARY (ADT)

. Warehouse under customs control
. Stay time up to 90 days
. Customs duties (tariff and taxes) exemptiom

- **NON-TEMPORARY (DA)**

Warehouse under customs control
. Unlimited stay time
. Customs duties exemptiom meanwhile (tariff and taxes)
. Partial clearence allowed
. Handlings
. Logístics costs VAT exempts

– **TAX WAREHOUSE (DDA)**

. Warehouse under customs control
. Unlimited stay time
. Tax exemption
. EU goods or community status goods
. Logístics costs VAT exempts

Value Added Tax (VAT)

Where to tax? GOODS (art 68 LIVA)

✔ Supply of goods. The place of taxation is determined by where the goods are supplied.

GOODS

TAI: SPAIN

Taxable transaction

non exempt/ exempt

internal

SPANISH VAT

I.- Art 20 LIVA

OUTSIDE SPAIN

Non taxable transaction

OUTSIDE TRANSPORTATION

MUNICH---- PARIS
TUNIS--- El CAIRE

MOVEMENT GOODS: no transport outside TAI

MOVEMENT GOODS: transport outside TAI

II.- Intra EU Deliveries
III.- Exports

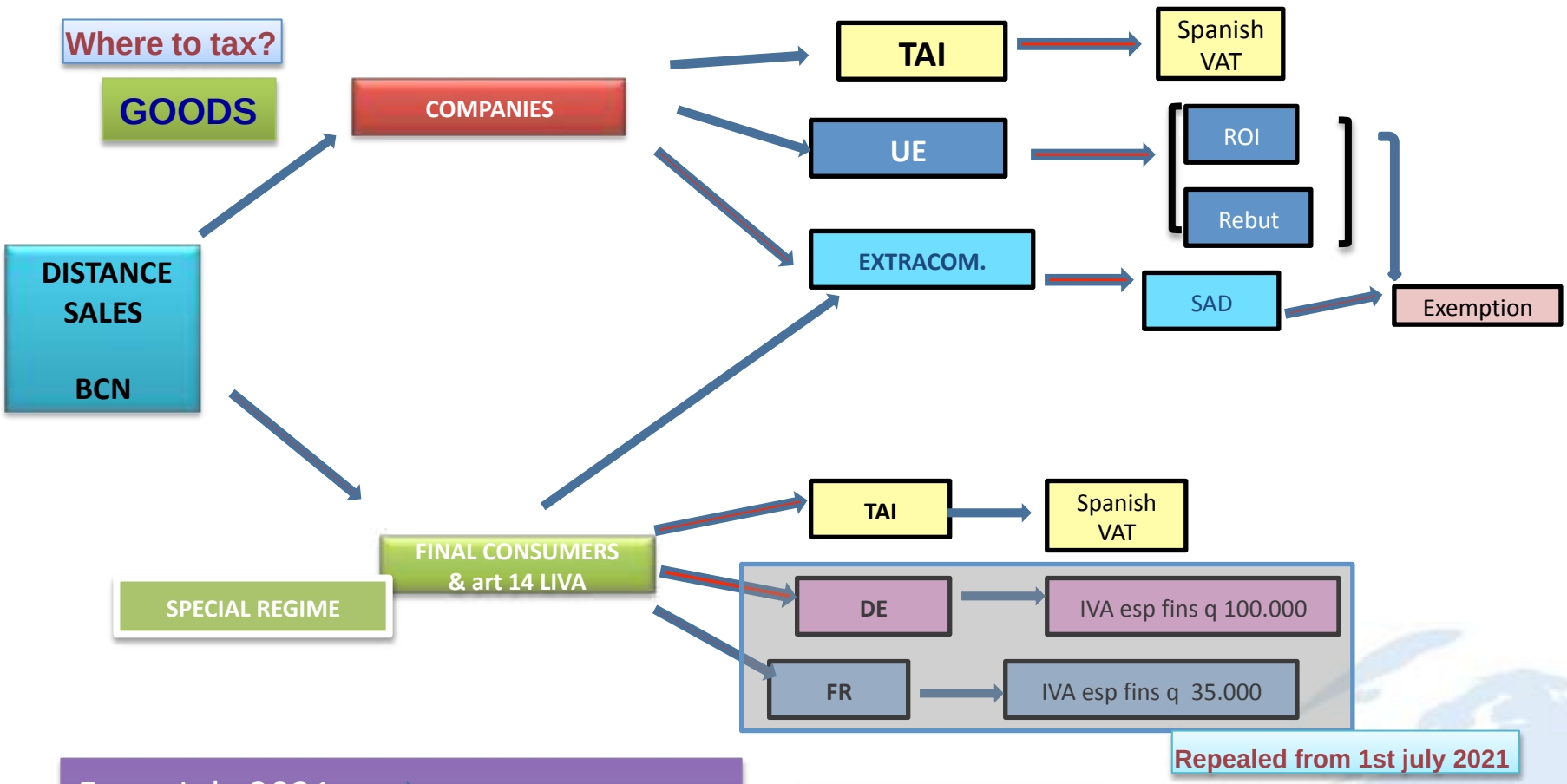
IV.-Distance Selling Regime

VLC → **SEVILLA**

VLC → **GIRONA**

→ **EEUU**

Value Added Tax (VAT)



From July 2021 → OSS one stop-shop 035 & 369 form
(except: excise, transport , equip)

Unic theresold 10000 (TRE&distance sales)

Value Added Tax (VAT)

Where to tax?

GOODS

✔ Intra-EU acquisition of goods. The place of taxation is determined by where the intra-EU acquisition of goods is made (i.e. the Member State where the goods are finally located after transportation from another Member State).

✔ Importation of goods. The importation is in principle taxed in the Member State where the goods are released in free circulation.

Where to tax
Art 69-70
LIVA

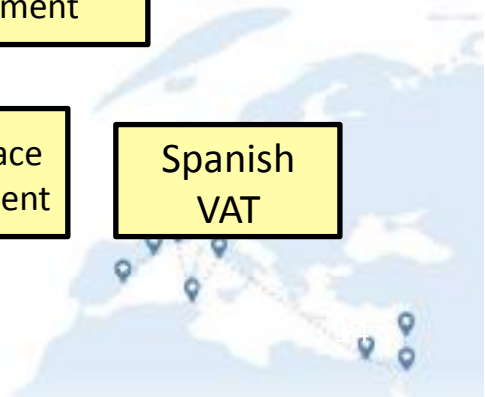
✔ Supply of services. The place of taxation is determined by where the services are supplied. This depends not only on the nature of the service supplied but also on the status of the customer receiving the service

SERVICES

GENERAL RULE

COMPANIES → Customer's place of establishment

PRIVATE INDIVIDUALS → Supplier's place of establishment → Spanish VAT



Value Added Tax (VAT)

Where to tax?

SERVICES

SPECIAL RULES: TRANSPORT OF GOODS

INTRA EU SERVICES

- **BUSINESS** → Customer's place of establishment
- **PRIVATE INDIVIDUALS** → Departure place → Spanish VAT

EXTRA EU SERVICES

- **BUSINESS** → Customer's place of establishment
- **PRIVATE INDIVIDUALS** → Departure place till EUborder

Value Added Tax (VAT)

Where to tax?

--SERVICES--

SPECIAL RULES: TRANSPORT OF GOODS Examples a)

INTRA EU SERVICES

BUSINESS

Customer's place of establishment

Forwarder VLC

Invoice exempted

Invoice

CUSTOMER VLC

Spain Inland transportation in an EXPORT TRANSACTION

Value Added Tax (VAT)

Where to tax?

--SERVICES--

SPECIAL RULES: TRANSPORT OF GOODS Examples b)

INTRA EU SERVICES

BUSINESS

Customer's place of establishment

Forwarder VLC

Invoice exempted

Invoice

CUSTOMER VLC

VLC to EU member transportation

in an intracommunity transaction

Value Added Tax (VAT)

Where to tax?

--SERVICES--

SPECIAL RULES: TRANSPORT OF GOODS Examples c)

INTRA EU SERVICES

BUSINESS

Customer's place of establishment

Forwarder VLC

Invoice exempted

Invoice

CUSTOMER JAPAN

Spain Inland transportation

Value Added Tax (VAT)

Where to tax?

--SERVICES--

SPECIAL RULES: TRANSPORT OF GOODS Examples d)

INTRA EU SERVICES

BUSINESS

Customer's place of establishment

Invoice exempted

Invoice

Forwarder VLC

Spain Inland transportation

VAT NUMBER AND VIES

CUSTOMER FR

REVERSE CHARGE

VAT NUMBER AND VIES

Value Added Tax (VAT)

Where to tax?

--SERVICES--

SPECIAL RULES: TRANSPORT OF GOODS Examples e)

INTRA EU SERVICES

BUSINESS

Customer's place of establishment

Forwarder VLC

SPANISH VAT Invoice

CUSTOMER VLC

Spain Inland transportation in an IMPORT TRANSACTION

Value Added Tax (VAT)

Where to tax?

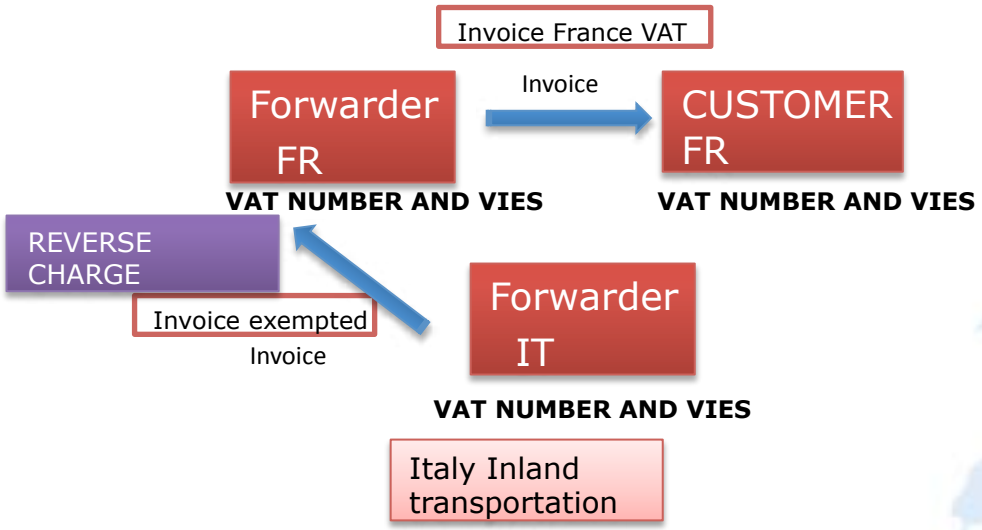
--SERVICES--

SPECIAL RULES: TRANSPORT OF GOODS Examples f)

INTRA EU SERVICES

BUSINESS

Customer's place of establishment



Excise duties

What are excise duties?

✔ Indirect taxes on the sale or use of specific products, such as alcohol, tobacco and energy.

✔ EU countries agreed on common EU rules to make sure that excise duties are applied in the same way and to the same products everywhere in the Union.

✔ This helps prevent trade distortions in the Single Market, ensures fair competition between businesses, and reduces administrative burdens for companies.

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

THANKS FOR YOU ATTENTION

Escola Europea Intermodal Transport
ESCOLAEUROPEA.EU

Morseille Fos
MED ports ASSOCIATION
AQABA Development Corporation
شركة تطوير العقبة
Port de Barcelona
Consell Valencià de la Joventut
FUNDACIÓN VALENCIAPORT
ميناء دمياط
OMMP

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

YEP MED COURSE OT2

ADMINISTRATIVE MANAGEMENT IN FREIGHT FORWARDING COMPANIES

TAXES and TARIFFS

Núria Tobella Esteve

November 23-25th 2022

VALENCIA

Morselle Fos
Escola Europea de Transport Internacional
Ajuntament del Prat de Llobregat
Fundación ValenciaPort
Port de Barcelona
Ajuntament de Barcelona

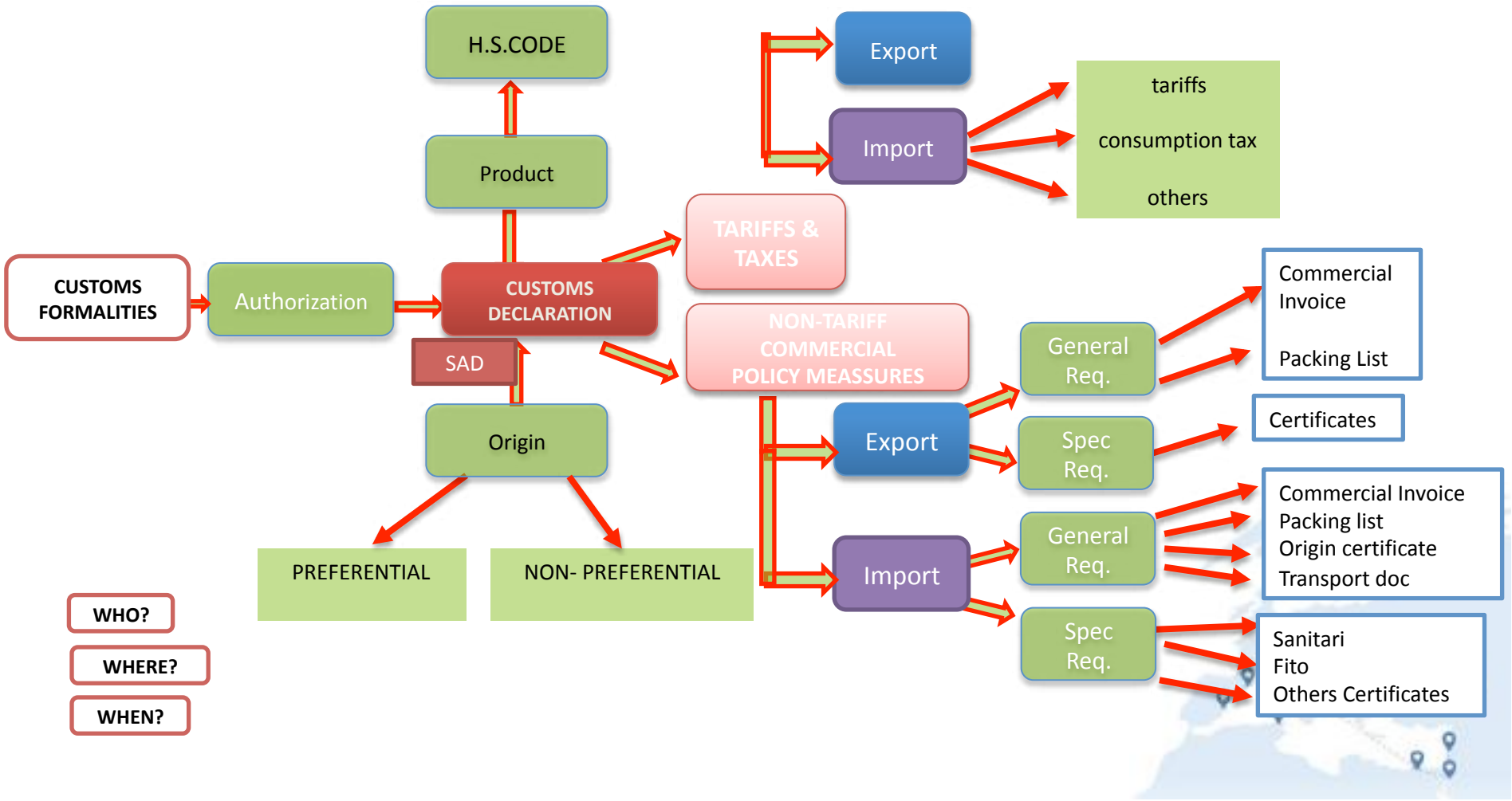
EUROPEAN CUSTOMS UNION

The EU is a single market, based in a customs union, where people, goods, services and money can move around freely. This means that members apply the same regulations and customs duties to goods imported into their territory from the rest of the world, and apply no customs duties internally among members.

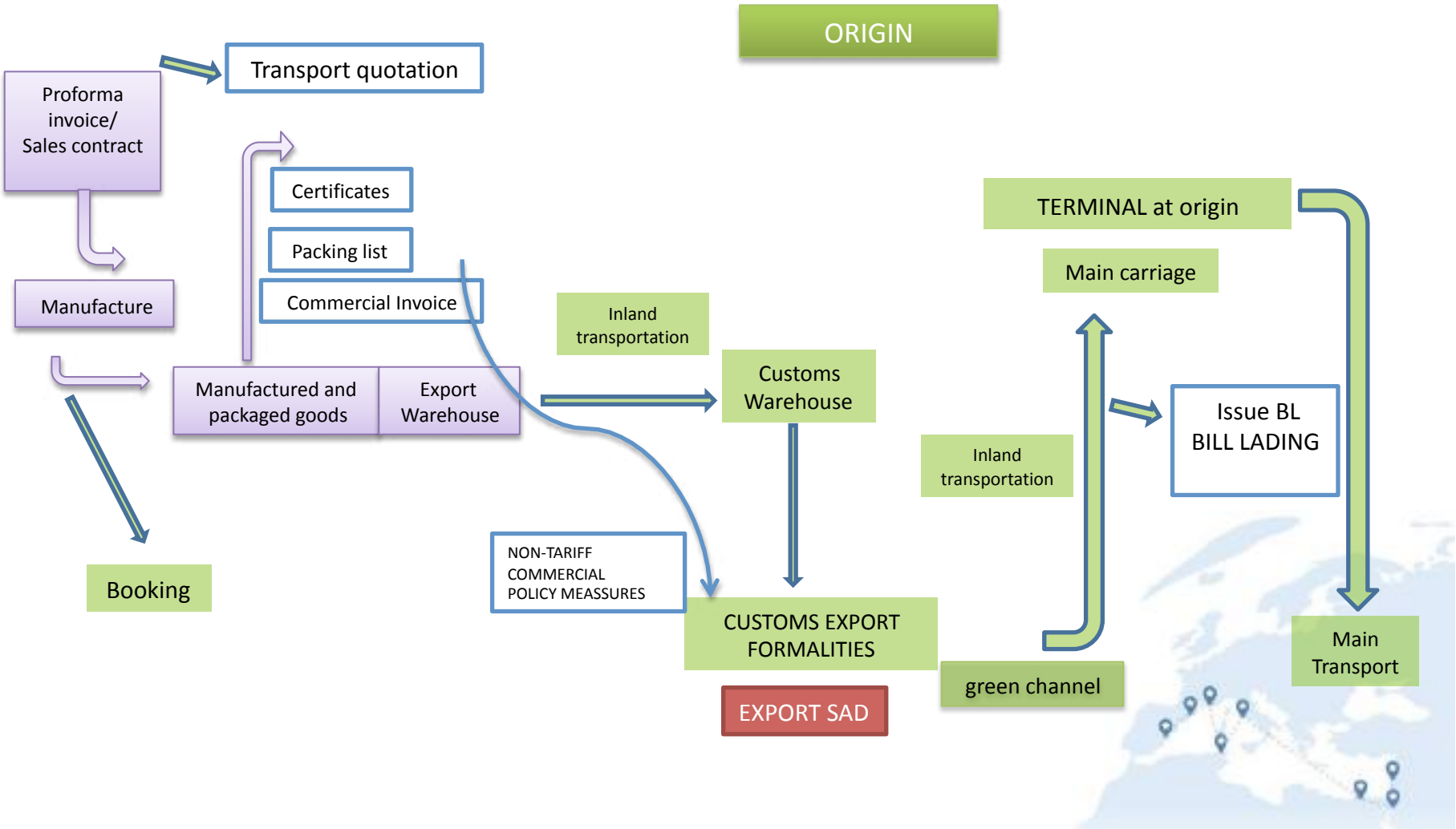
The main indirect taxes are:

VAT and Exice Duties

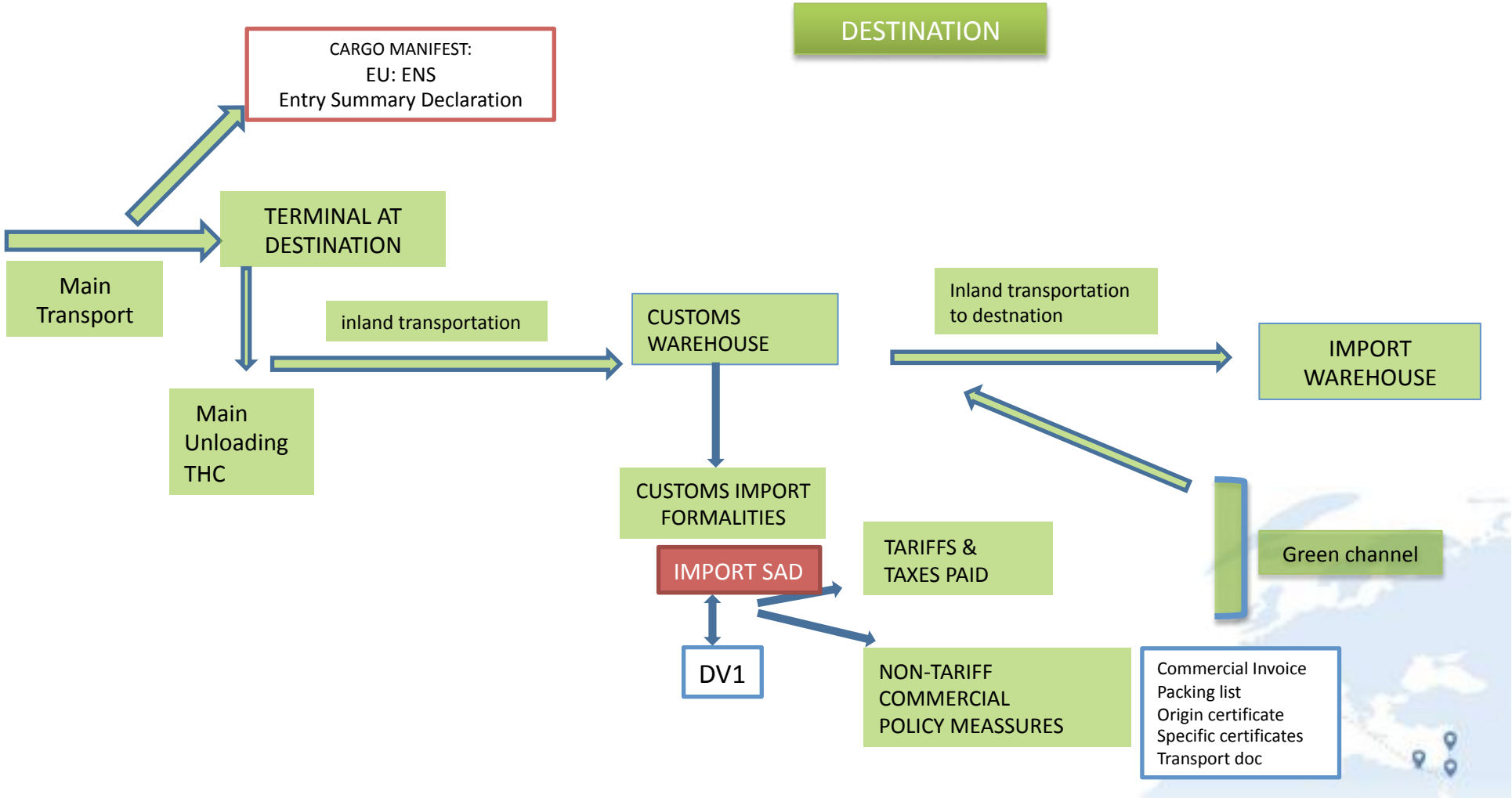
CUSTOMS: SAD


H.S.CODE
Product
CUSTOMS FORMALITIES
Authorization
CUSTOMS DECLARATION
SAD
Origin
PREFERENTIAL
NON- PREFERENTIAL
TARIFFS & TAXES
NON-TARIFF COMMERCIAL POLICY MEASSURES
Export
Import
tariffs
consumption tax
others
Export
Import
General Req.
Spec Req.
General Req.
Spec Req.
Commercial Invoice
Packing List
Certificates
Commercial Invoice
Packing list
Origin certificate
Transport doc
Sanitari
Fito
Others Certificates
WHO?
WHERE?
WHEN?

CUSTOMS EXPORT DECLARATION (A)



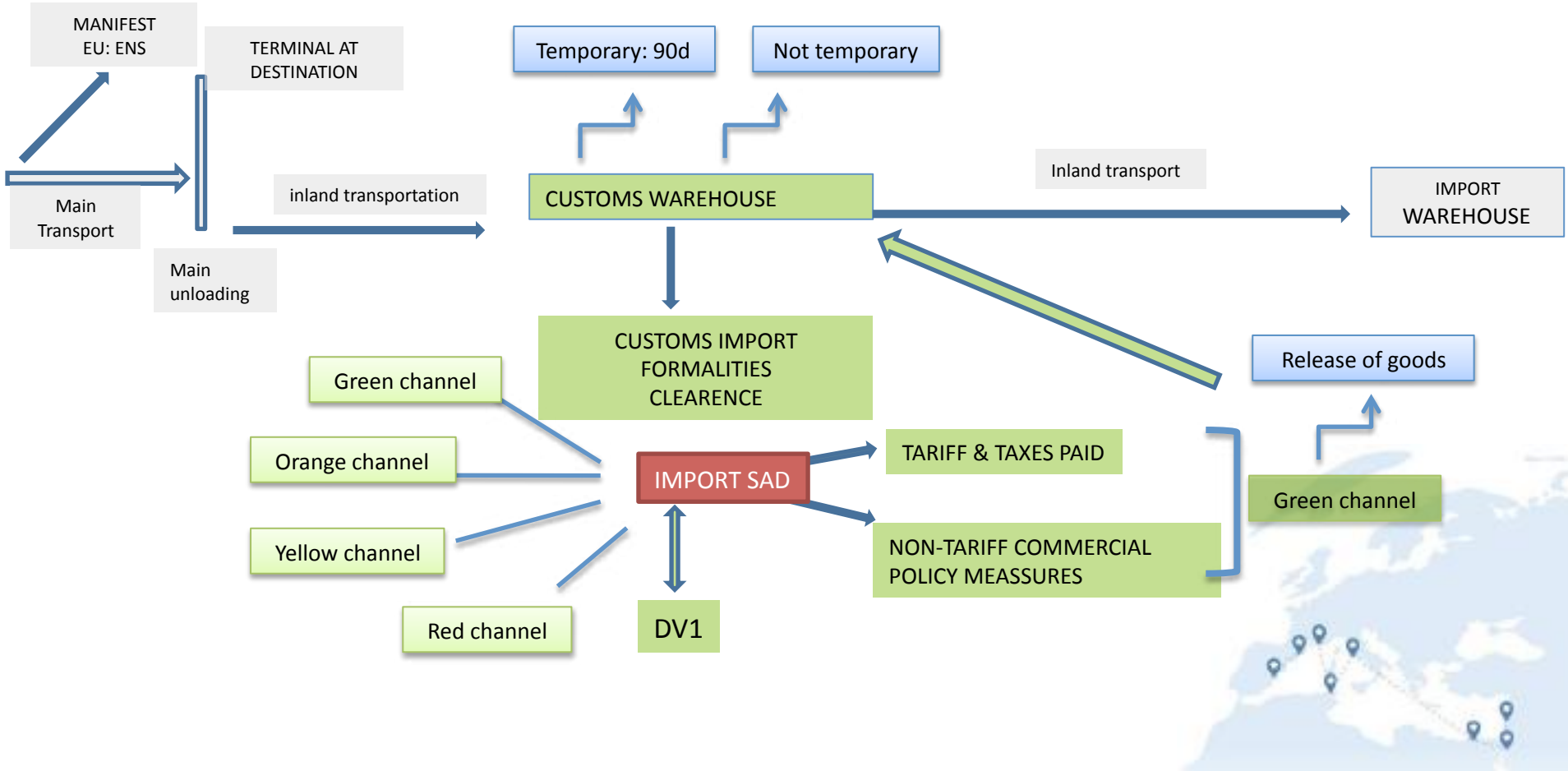
CUSTOMS IMPORT DECLARATION (B)



Customs duties

CUSTOMS IMPORT DECLARATION (B)

CUSTOMS CHANNELS



TRADE AGREEMENTS

MULTILATERALISM → WTO

REGIONALISM → Unilateral: GSP

REGIONALISM → Reciprocal: FTA

TRADE AGREEMENTS

REGIONALISM

. Preferential market access (GSP, EPAs)

https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/en/content/unilateral-arrangements

- Free Trade Agreements (FTAs)

https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/en/non-eu-markets

- Customs Union

https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/en/content/eu-market-0

- Single Market

Freedom of movement of productive factors

https://home-affairs.ec.europa.eu/schengen-borders-and-visa/schengen-visa_en

- Economic and Monetary Union
- https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/euro/countries-using-euro_en

TRADE AGREEMENTS

FTA (FREE TRADE AGREEMENTS)

Start Negotiations → Entry into force → Tariff disarmament

Reciprocal

Maintain borders

They do not lose sovereignty over third countries

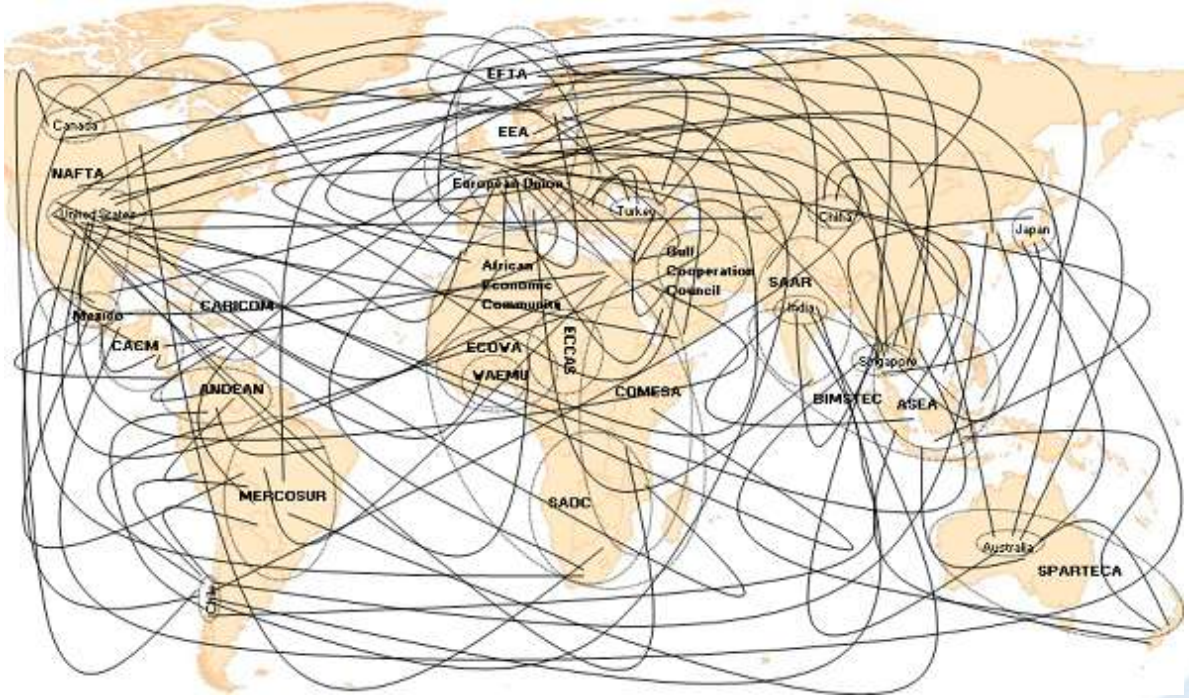
FTA EU:

EEE, Mèxic, Xile, SudÀfrica, Corea del Sur, Perú-Colombia-Ecuador, Països del Mediterrani, Cariforum FTA, South Africa, Pacific EPA, Western Balkans, Canada (CETA), Vietnam, Japó (febrer 2019) Singapur (novembre 2019) EU-UK(january 2021)

http://trade.ec.europa.eu/tradehelp/free-trade-agreements

https://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/negotiations-and-agreements/

FTA SPAGHETTI BOWL



EUROPEAN UNION CUSTOMS BARRIERS (TARIC)

IMPORT

DUTIES

- USUAL TARIFFS
- CONSUMPTION TAXES (EU:VAT)
- OTHER TAXES (excise…)
- OTHER TARIFFS (antidumping..)

NON-TARIFF MEASSURES

- COMMERCIAL MEASSURES: authorizations, licences, certificates
- TECHNICAL RULES
- CONTROL BODIES: Fito, Sanit, Farm, Veter, Soivre …

CUSTOMS REQUIREMENTS

IMPORT

CUSTOMS TARIFFS AND TAXES

I.- USUAL CUSTOMS DUTIES

1.- tariffs:

- ad valorem tariff %
- specific tariff X EUR/ unit
- compound tariff max min
- mixed tariff SUM

2.- Consumption tax: (EU: VAT)

II.-OCCASIONAL DUTIES

1.- Antidumping duties
2.- Safeguard Measures
3.- Excise Tax IIEE

AD VALOREM

Código NC	Designación de la mercancía	Tipo del derecho convencional (%)	Unidad suplementaria
1	2	3	4
6210 30 00	– Las demás prendas de vestir del tipo de las citadas en las subpartidas 6202 11 a 6202 19	12	p/st
6210 40 00	– Las demás prendas de vestir para hombres o niños	12	—
6210 50 00	– Las demás prendas de vestir para mujeres o niñas	12	—
6211	**Conjuntos de abrigo para entrenamiento o deporte (chándales), monos (overoles) y conjuntos de esquí y bañadores; las demás prendas de vestir:**		
	– Bañadores:		
6211 11 00	– – Para hombres o niños	12	p/st
6211 12 00	– – Para mujeres o niñas	12	p/st
6211 20 00	– Monos (overoles) y conjuntos de esquí	12	p/st
	– Las demás prendas de vestir para hombres o niños:		
6211 32	– – De algodón:		
6211 32 10	– – – Prendas de trabajo	12	—
	– – – Conjuntos de abrigo para entrenamiento o deporte (chándales), con forro:		
6211 32 31	– – – – Cuyo exterior esté realizado con un único tejido	12	p/st
	– – – – Los demás:		
6211 32 41	– – – – – Partes superiores	12	p/st
6211 32 42	– – – – – Partes inferiores	12	p/st
6211 32 90	– – – Las demás	12	—
6211 33	– – De fibras sintéticas o artificiales:		

ESPECÍFICOS

		100 kg/net (¹)	—
0402 99 99	– – – – Las demás	1,81 €/kg + 18,5 €/100 kg/net (¹)	—
0403	**Suero de mantequilla (de manteca), leche y nata (crema) cuajadas, yogur, kéfir y demás leches y natas (cremas), fermentadas o acidificadas, incluso concentrados, con adición de azúcar u otro edulcorante, aromatizados o con frutas u otros frutos o cacao:**		
0403 10	– **Yogur:**		
	– – Sin aromatizar y sin frutas u otros frutos ni cacao:		
	– – – Sin adición de azúcar ni otro edulcorante y con un contenido de materias grasas:		
0403 10 11	– – – – Inferior o igual al 3 % en peso	20,5 €/100 kg/net	—
0403 10 13	– – – – Superior al 3 % pero inferior o igual al 6 % en peso	24,4 €/100 kg/net	—
0403 10 19	– – – – Superior al 6 % en peso	59,2 €/100 kg/net	—
	– – – Los demás, con un contenido de materias grasas:		
0403 10 31	– – – – Inferior o igual al 3 % en peso	0,17 €/kg + 21,1 €/100 kg/net (¹)	—
0403 10 33	– – – – Superior al 3 % pero inferior o igual al 6 % en peso	0,20 €/kg + 21,1 €/100 kg/net (¹)	—
0403 10 39	– – – – Superior al 6 % en peso	0,54 €/kg + 21,1 €/100 kg/net (¹)	—

(¹) El derecho por 100 kg de producto será igual a la suma:
a) importe por kg indicado, multiplicado por el peso de la materia láctica contenida en 100 kg de producto, y
b) otro importe indicado.

COMPUESTOS

Código NC	Designación de la mercancía	Tipo del derecho convencional (%)	Unidad suplementaria
1	2	3	4
9102	**Relojes de pulsera, bolsillo y similares, incluidos los contadores de tiempo de los mismos tipos (excepto los de la partida 9101):**		
	– Relojes de pulsera, eléctricos, incluso con contador de tiempo incorporado:		
9102 11 00	– – Con indicador mecánico solamente	4,5 MIN 0,3 € p/st MAX 0,8 € p/st	p/st
9102 12 00	– – Con indicador optoelectrónico solamente	4,5 MIN 0,3 € p/st MAX 0,8 € p/st	p/st
9102 19 00	– – Los demás	4,5 MIN 0,3 € p/st MAX 0,8 € p/st	p/st
	– Los demás relojes de pulsera, incluso con contador de tiempo incorporado:		
9102 21 00	– – Automáticos	4,5 MIN 0,3 € p/st MAX 0,8 € p/st	p/st
9102 29 00	– – Los demás	4,5 MIN 0,3 € p/st MAX 0,8 € p/st	p/st
	– Los demás:		
9102 91 00	– – Eléctricos	4,5 MIN 0,3 € p/st MAX 0,8 € p/st	p/st
9102 99 00	– – Los demás	4,5 MIN 0,3 € p/st MAX 0,8 € p/st	p/st
9103	**Despertadores y demás relojes de pequeño mecanismo de relojería:**		
9103 10 00	– Eléctricos	4,7	p/st
9103 90 00	– Los demás	4,7	p/st

0805 20	– Mandarinas (incluidas las tangerinas y satsumas); clementinas, *wilkings* e híbridos similares de agrios:	
0805 20 10	– – Clementinas:	
	– – – Del 1 de enero al fin de febrero:	
	– – – – Con un precio de entrada por 100 kg de peso neto:	
	– – – – – Superior o igual a 64,9 €	16
	– – – – – Superior o igual a 63,6 €, pero inferior a 64,9 €	16 + 1,3 €/100 kg/net
	– – – – – Superior o igual a 62,3 €, pero inferior a 63,6 €	16 + 2,6 €/100 kg/net
	– – – – – Superior o igual a 61 €, pero inferior a 62,3 €	16 + 3,9 €/100 kg/net
	– – – – – Superior o igual a 59,7 €, pero inferior a 61 €	16 + 5,2 €/100 kg/net
	– – – – – Inferior a 59,7 €	16 + 10,6 €/100 kg/net
	– – – Del 1 de marzo al 31 de octubre	16
	– – – Del 1 de noviembre al 31 de diciembre:	
	– – – – Con un precio de entrada por 100 kg de peso neto:	
	– – – – – Superior o igual a 64,9 €	16
	– – – – – Superior o igual a 63,6 €, pero inferior a 64,9 €	16 + 1,3 €/100 kg/net
	– – – – – Superior o igual a 62,3 €, pero inferior a 63,6 €	16 + 2,6 €/100 kg/net
	– – – – – Superior o igual a 61 €, pero inferior a 62,3 €	16 + 3,9 €/100 kg/net
	– – – – – Superior o igual a 59,7 €, pero inferior a 61 €	16 + 5,2 €/100 kg/net
	– – – – – Inferior a 59,7 €	16 + 10,6 €/100 kg/net

MIXTOS

CUSTOMS REQUIREMENTS

IMPORT

CUSTOMS TARIFFS AND TAXES

REDUCTION ON USUAL TARIFFS

1.- preferential trade agreements

2.- GSP

3- tariffs rate quotas

- certain countries & quantities

4.- tariffs suspensions

- Reduction on conventional rights
- During a certain period
- to a certain commodity

5.- tariffs exemptions

CUSTOMS REQUIREMENTS (information sources)

CUSTOMS TARIFFS AND TAXES

EXPORTS (foreign country custom)

A.-FOREIGN COUNTRY CUSTOMS

Export to Canada
https://www.cbsa-asfc.gc.ca/trade-commerce/tariff-tarif/2020/html/tblmod-1-eng.html
Exports to USA
https://www.cbp.gov/trade/programs-administration/determining-duty-rates#wcm-survey-target-id

B.-EU ACCESS 2MARKETS

https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/en/home

Sparkling wine
Canada 22041010
FREE

IMPORT (EU customs)

ACCESS 2MARKETS	https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/en/home
TARIC	https://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/taric/taric_consultation.jsp?Lang=es

CUSTOMS REQUIREMENTS (information sources)

NON-TARIFF COMMERCIAL POLICY MEASSURES

EXPORT (foreign countru costum)

A.-FOREIGN COUNTRY CUSTOMS

Export to Canada
https://www.cbsa-asfc.gc.ca/timport/checklist-controle-eng.html

B.-EU ACCESS 2MARKETS

https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/en/home

IMPORT (EU customs)

ACCESS 2MARKETS
https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/en/home

Customs duties

What are customs duties?

✔ Are the duties levied on import of goods.

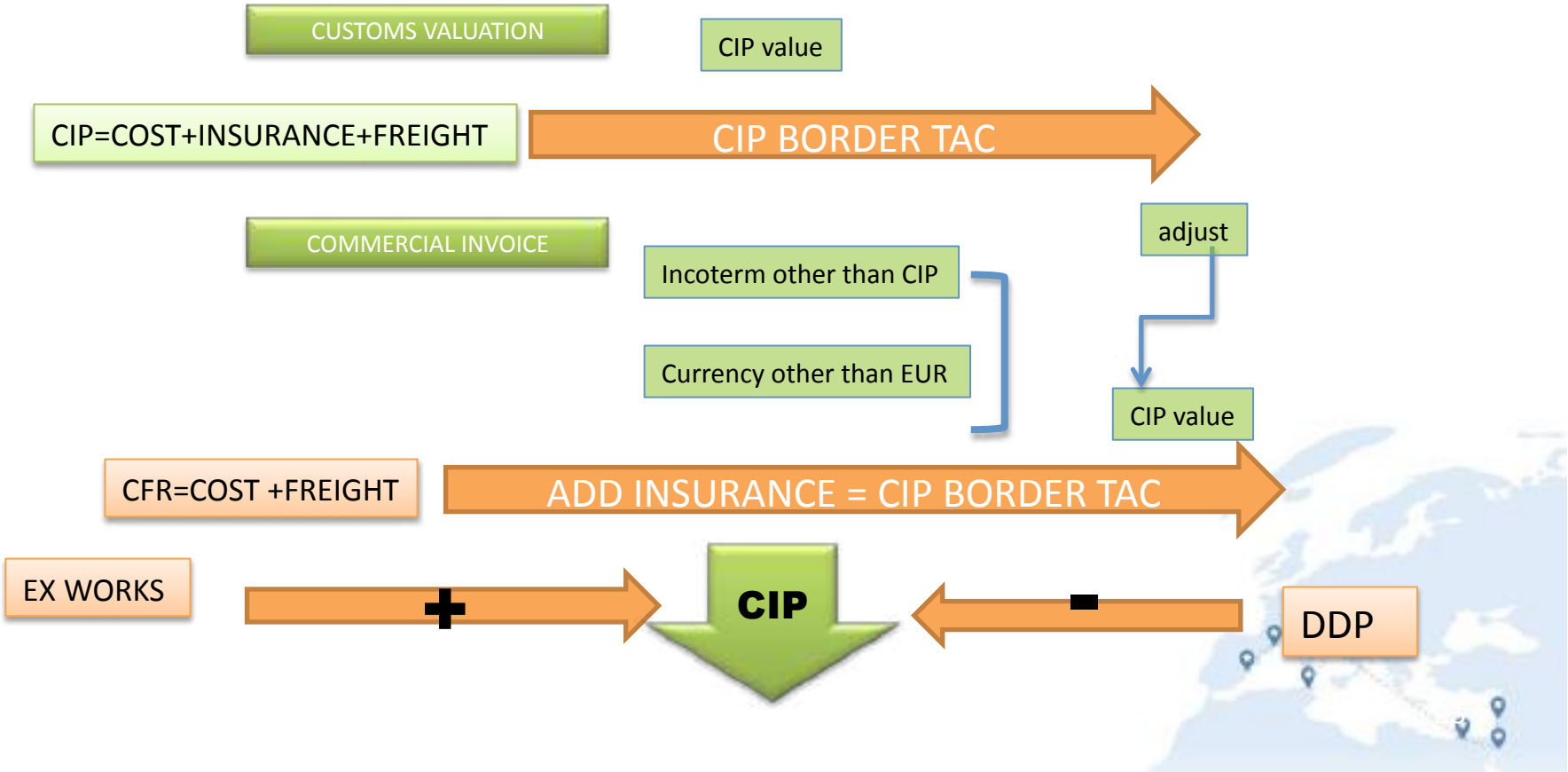
✔ To be able to calculate the customs duties to be paid when trading goods, three factors have to be taken into consideration:

- The value of the goods
- The origin of the goods
- The customs tariff to be applied

Customs duties

What is customs valuation?

✔ Customs Valuation is the determination of the economic value of goods declared for importation. The main method of valuation, based on **transaction value**, establishes that the customs value will generally correspond to the CIP value of the goods at the time of crossing the external border of the EU.



SAD

COMUNIDAD EUROPEA

1 DECLARACIÓN: IM | A

A ADUANA DE DESTINO: 20 ES004641 3 159951 8

CIRCUITO NARANJA

6

2 Expedidor / Exportador N°
TRADING COMPANY
SHANTU
CHINA

3 Formularios

4 List. De carga

5 Partidas: 1

6 Total bultos: 803

7 Número de referencia

Ejemplar para el país de destino

8 Destinatario N° ESB12121234
ANTONIO GARCÍA LÓPEZ S.L.
ALTA,78
12400 SEGORBE
CASTELLÓN

9 Responsable financiero N°

10 País de ~~expedición~~ | 11 País ~~destino~~ | 12 Elementos de valor | 13 P.A.C

14 Declarante / Representante N° ESA46345432
(2) REPRESENTANTE ADUANERO S.A.
DESPACHING RAPIDING S.A.
"O"

15 País de expedición / exportación | 16 Cód. P. ~~expedición~~/export: a CN b | 17 Cód. País de destino: a 12 b

18 Identidad y nacionalidad medio transporte a la llegada: SHONE DEUTSCHALND | 19 Cu: 1

20 Condiciones de entrega: CFR VALENCIA | 1

21 Identidad y nacionalidad medio transporte activo en frontera | DE

22 Divisa e importe total factura: USD | 23 Tipo cambio | 24 Naturaleza: 1 | 1

25 Modo transporte: 1 en frontera | 26 Modo transporte interior | 27 Lugar de descarga

28 Datos financieros y bancarios

6

29 Aduana de entrada | 30 Localización de las mercancías: 4641ADT050

31 Bultos y descripción de las mercancías

Marcas y numeración – N° contenedor(es) – Número y clase

803 BX AGL

40´ CARU 89865986

BASTONES

32 Partida N°

33 Código mercancías: 66020000 | 90

34 Cód. país de origen: a CN b

35 Masa bruta (Kg): 15.000

36 Preferencia: 100

37 REGIMEN: 40 00

38 Masa neta (Kg): 14.900

39 Contingente

40 Documento de cargo / Documento precedente: X 4641 0 003333 00001

41 Unidades suplementarias

42 Precio del artículo: 58.963,00

43 ~~Cód.~~ M.E.

44 Indicaciones especiales / Documentos presentados / Certificados y autorizaciones

N380 CN05007 18/06/2020 (FACTURA)
N705 CNMS CUX 1556685 18/06/2020 (CONOCIMIENTO DE EMBARQUE)
1005 12346985F (AUTORIZACIÓN INDIVIDUAL DE DESPACHO)
N271 CN9956955 (PAKING LIST)
7002 9543 (GASTOS A AÑADIR A BASE DE IVA)
Y024 AEOF 738788814 Z (OEA DECLARANTE)

~~Cód.~~ I.E.

45 Ajuste: + 480

46 Valor estadístico: 49.209,75

47 Cálculo

Clase	Base imponible	Tipo	Importe	MP
A00	49.209´75	2,7	1.328´66	
B00	60.081,42	21	12.617´10	
TotalC			13.945,76	

TARIFF A 00

TAXES (VAT) B00

48 Aplazamientos de pago

49 Identificación depósito

B DATOS CONTABLES

Los tipos de IVA y RE son:
Artículos al tipo general del 21%: recargo del 5,2%
Artículos al tipo reducido del 10%: recargo del 1,4%
Artículos al tipo superreducido del 4%: recargo del 0,5%

50 Obligado principal N° Firma:

(58963 / 1.21) + 480 = 49.209,75 (BASE IMPONIBLE ARANCEL-VALOR ESTADISITICO)

49.209,75 + 1.328´66 + 9.543 = 60.081,42 (BASE IMPONIBLE DE IVA)

representado por
Lugar y fecha:4

C ADUANA DE PARTIDA

DV1

COMUNIDAD EUROPEA DECLARACION DE LOS ELEMENTOS RELATIVOS AL VALOR EN ADUANA **D.V. 1**

1 NOMBRE Y DIRECCION DEL VENDEDOR (en letras de molde)

PARA USO DE LA ADMINISTRACION

2 (a) NOMBRE Y DIRECCION DEL COMPRADOR (en letras de molde)

2 (b) NOMBRE Y DIRECCION DEL DECLARANTE (en letras de molde)

OBSERVACION IMPORTANTE

Al firmar y presentar esta declaración el declarante se compromete en cuanto a la exactitud y la integridad de la información suministrada en el presente formulario, en cualquiera de sus hojas suplementarias que le acompañen y a la autenticidad de todos los documentos presentados en apoyo. El declarante también se responsabiliza de suministrar la información adicional o la documentación necesaria para establecer el valor en aduana de las mercancías.

3 Condiciones de entrega

4 Número y fecha de la factura

5 Número y fecha del contrato

6 Número y fecha de cualquier resolución aduanera relativa a los apartados 7 o 9.

Márquese con X la casilla adecuada

7 (a) ¿Existe VINCULACIÓN entre comprador y vendedor en el sentido del apartado 2 del artículo 148 (1) del Reglamento (CEE) nº. 2454/93? En caso negativo, pásese al apartado 8. ☐ SI ☐ NO

(b) ¿HA INFLUIDO la vinculación en el precio de las mercancías importadas? ☐ SI ☐ NO

(c) (respuesta facultativa) ¿Se APROXIMA MUCHO el valor de transacción de las mercancías importadas a algún valor de los mencionados en la letra (b) del apartado 2 del artículo 20 del Reglamento (CEE) nº. 2913/92? En caso afirmativo, explíquese con detalle. ☐ SI ☐ NO

8 (a) ¿Existe RESTRICCIONES para la cesión o utilización de las mercancías por el comprador, distintas de las que:
- impongan o exijan la ley o las autoridades en la Comunidad,
- limiten la zona geográfica donde puedan revenderse las mercancías, o
- no afecten sustancialmente al valor de las mercancías?

(b) ¿Dependen la venta o el precio de CONDICIONES o PRESTACIONES, cuyo valor no pueda determinarse con relación a las mercancías objeto de valoración? ☐ SI ☐ NO

Especifíquese la naturaleza de las restricciones, condiciones o prestaciones, según el caso: ☐ SI ☐ NO

En el supuesto de que exista vinculación entre el comprador y el vendedor en el sentido del artículo 127 del RECAU deberá declararse dicha vinculación mediante uno de los códigos siguientes:

- **1022 Existe vinculación entre el comprador y el vendedor en el sentido del artículo 127 del RECAU, pero dicha vinculación NO afecta en el precio de las mercancías importadas.**
- **1023 Existe vinculación entre el comprador y el vendedor en el sentido del artículo 127 del RECAU que SI afecta al precio de la mercancía importada por lo que se aplica un método secundario de valoración.**

En el supuesto de que se aplique un método secundario de valoración (artículo 74 del CAU) deberá incluirse el código 1024 y, en la descripción, la clave correspondiente al método aplicado:

- **2 Valor de transacción de mercancías idénticas (art. 74.2 a) CAU)**
- **3 Valor de transacción de mercancías similares (art. 74.2 b) CAU)**
- **4 Valor deductivo (art. 74.2 c) CAU)**
- **5 Valor calculado (art. 74.2 d) CAU)**
- **6 Valor basado en los datos disponibles (método alternativo, art. 74. 3 del CAU)**

Customs duties

DV1

PARA USO DE LA ADMINISTRACIÓN

		P de orden	P de orden	P de orden
A. Base para el cálculo	11 (a) Precio neto en la MONEDA DE FACTURACIÓN (Precio efectivamente pagado o por pagar en el momento a considerar para la determinación del valor en aduana)	29.733,6000		
	(b) Pagos indirectos- Véase apartado 8 (b)			
	Tipo de cambio			
	12 Total A en MONEDA NACIONAL	29.733,6000	0,0000	0,0000
B. ADICIONES Importes en MONEDA NACIONAL INCLUIDOS A (*)	13 Costes soportados por el comprador: (a) Comisiones, excepto las comisiones de compra.....			
	(b) Gastos de corretaje.....			
	© Envases y embalajes.....			
Indíquense A CONTINUACIÓN las posibles declaraciones anteriores de las autoridades aduaneras referentes a estas cuestiones	14 Bienes y servicios suministrados por el comprador, gratuitamente o a precio reducido y utilizados en la producción y venta para la exportación de las mercancías importadas: Los valores indicados se repartirán, si llega el caso, de manera adecuada (a) materiales, componentes, partes y elementos similares incorporados a las mercancías importadas.....			
	(b) herramientas, matrices, moldes y objetos similares utilizados en la producción de las mercancías importadas.....			
	© materiales consumidos en la producción de las mercancías importadas			
	(d) trabajos de ingeniería, de desarrollo artísticos y de diseño, planos y croquis realizados fuera de la Comunidad y necesarios para la producción de las mercancías importadas.....			
	15 Cánones y derechos de licencia - véase apartado 9 (a)			
	16 Producto de cualquier reventa, cesión o utilización posterior, que revierta al vendedor - véase apartado 9 (b).....			
	17 Gastos de entrega hasta (lugar de introducción) (a) Gastos de transporte	243,0000		
	(b) Gastos de carga y de manipulación			
	© Seguro	89,2000		
	Total B.....	332,2000	0,0000	0,0000
C. DEDUCCIONES: Importes en MONEDA NACIONAL INCLUIDOS en A (*)	19 Gastos de transporte posteriores a la llegada al lugar de introducción			
	20 Gastos relativos a trabajos de construcción, instalación, montaje mantenimiento o asistencia técnica, realizados después de la importación.....			
	21 Otros gastos (especifíquense)	0,0000		
	22 Derechos de aduanas y otros gravámenes pagaderos en la Comunidad como consecuencia de la importación o de la venta de las mercancías.....			
	23 Total C	0,0000	0,0000	0,0000
24 VALOR DECLARADO (A+B-C)		30.065,8000	0,0000	0,0000

(*) Cuando los importes son pagaderos en MONEDA EXTRANJERA, indíquese aquí el importe en la moneda extranjera y el tipo de cambio, relativo a cada elemento y partida de orden.

Referencia	Importe	Tipo de cambio
	29.733,6000	0,0000

Customs duties Exercices

TARIFF

CUSTOMS VALUATION & TARIFF

COMMERCIAL INVOICE

FOB

17.300 USD

Freight 455 EUR
Insurance 83 EUR
Tariff = 12%

46 valor estadístico

47 Calculo de los tributos

Clase	BI	Tipo	Importe

Customs duties

VAT taxable amount on imports

✔ The taxable amount on which import VAT is payable when goods are imported from outside the EU is:

- the value for customs purposes of the goods
- duties
- taxes
- incidental expenses such as unloding, commission, packing, transport and insurance costs, incurred up to the first place of destination

Customs duties

TARIFF & TAX

CUSTOMS VALUATION & TARIFF

- Commercial invoice FOB 15000 USD
-Freight 2500 EUR
-Insurance 60 EUR
-Tasa portuaria y THC 95 EUR
-TARIC 6209901090
-Origin Argentina

Clase	BI	Tipo	Importe
		TOTAL	

Customs duties

What is customs debt?

Agencia Tributaria

Página 62

DELEGACIÓN DE BARCELONA

Ejemplar para el INTERESADO

N.I.F.: B60597646
Nº de referencia: DUA 08013 029914

CL LAUREA I
08980 S FELIU LLOB (BARCELONA)

JUSTIFICANTE DE PAGO	MODELO 031
Administración de BARCELONA	Número de referencia: DUA 08013
Titular de la deuda: NIF B	Apellidos y nombre o Razón social: SL
Domicilio: CL I	S FELIU LLOB (BARCELONA)
Representante: C28028598	Apellidos y nombre o Razón social: UNITED PARCEL SERVICE ESPAÑA LTD Y
Concepto: DERECHOS DE IMPORTACION E IMPUESTOS INDIRECTOS	Fecha De Ingreso: 02-08-2019
Importes:	
IVA IMPORT	32,31

- ✔ Customs debt is the technical term for the amount of duty that has to be paid on customs clearance of goods before the release of goods

  Normal case (compliance) it is incurred at the time the release for free circulation is accepted.

- ✔ The person liable for payment of the customs debt is the declarant, and - in the event of indirect representation (i.e. someone acting on his own name but on behalf of another person) also the person represented .

Monthly return regime: Deferred VAT

Customs duties

Suspensive customs arrangements

The customs debt is suspended in the following cases, where the goods are not released for free circulation but instead put under customs suspension:

- temporary storage pending presentation to customs;
- customs warehousing
- a free zone
- inward processing arrangements
- temporary import
- Transit .

Customs duties

What is a customs debt?

Other cases (non-compliance): A customs debt on import shall be incurred through non-compliance with any of the following:

(a) one of the obligations laid down in the customs legislation concerning the introduction of non-Union goods into the customs territory of the Union, their removal from customs supervision, or the movement, processing, storage, temporary storage, temporary admission or disposal of such goods within that territory;

(b) one of the obligations laid down in the customs legislation concerning the end-use of goods within the customs territory of the Union;

(c) a condition governing the placing of non-Union goods under a customs procedure or the granting, by virtue of the end-use of the goods, of duty exemption or a reduced rate of import duty.

Customs duties

Payment of a customs debt

- ✔ Payment may be made by a third person instead of the debtor.
- ✔ The customs authorities shall, upon application by the person concerned and upon provision of a guarantee, authorize deferment of payment of the duty payable during a period fixed by the customs authorities and not exceeding 31 days.
- ✔ Where the amount of import or export duty payable has not been paid within the prescribed period, the customs authorities shall secure payment of that amount by all means available to them under the law of the Member State concerned.

CUSTOMS REGIMES

1.- IMPORT, free circulation
2.- EXPORT
3.- SPECIAL PROCEDURES

3.1.- CUSTOMS TRANSIT
3.2.- CUSTOMS STORAGE WAREHOUSE
3.3.- FREE ZONE
3.4.- TEMPORARY ADMISSION
3.5.- PERFECTION PROCEDURES RPA RPP

Invoices

Invoicing

Information required in all cases

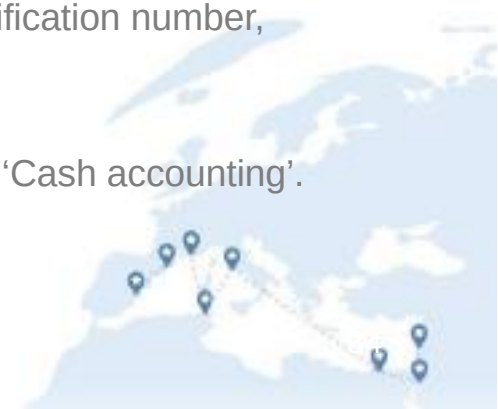
- ✔ Date and place of issue.
- ✔ Unique sequential number identifying the invoice.
- ✔ Customer's VAT identification number (if the customer is liable for the tax on the transaction).
- ✔ Supplier's and Customer's full name & address..
- ✔ Description of quantity & type of goods supplied or type & extent of services rendered.
- ✔ Date of transaction or payment (if different from invoice date).
- ✔ VAT rate applied and VAT amount payable.
- ✔ Breakdown of VAT amount payable by VAT rate or exemption.
- ✔ Unit price of goods or services – exclusive of tax, discounts or rebates (unless

Customs duties

Invoicing

Extra information required in some cases

- ✔ Exempt transactions – a reference to the appropriate (EU or national) legislation exempting it, or any other reference indicating it is exempt.
- ✔ Customer liable for the tax (i.e. under the reverse-charge procedure) – the words ‘Reverse charge’.
- ✔ A margin scheme applies – a reference to the particular scheme involved (e.g. ‘Margin scheme — travel agents’).
- ✔ Self-billing (customer issues invoice instead of supplier) – the words ‘Self-billing’.
- ✔ Person liable for tax is a tax representative – their VAT identification number, full name and address.
- ✔ Supplier is operating a cash-accounting system – the words ‘Cash accounting’.



ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

THANKS FOR YOU ATTENTION

Escola Europea Intermodal Transport
ESCOLAEUROPEA.EU

Morseille Fos
MED ports ASSOCIATION
AQABA Development Corporation
شركة تطوير العقبة
Port de Barcelona
Consell Valencià de la Joventut
FUNDACIÓN VALENCIAPORT
ميناء دمياط
OMMP

ENI CBCMED

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

YEP MED COURSE OT0

ADMINISTRATIVE MANAGEMENT IN FREIGHT FORWARDING COMPANIES

CUSTOMS: IMPORT SAD CASE

Núria Tobella Esteve

November 23-25th, 2022

Valencia

Marseille Fos · Escola Europea de Transport Internacional · Port de Barcelona · Ajuntament del Prat de Llobregat · Ajuntament de Barcelona

The YEP MED Project

PRACTICAL CASE - IMPORT

La empresa importadora ZARAPIEL, SA, domiciliada en Zaragoza, Ctra. de Barcelona, s/n, con el número EORI ESA500130XX ha comprado una partida de “Pieles de vaca enteras al Crust (plena flor, con una superfície igual o inferior a 2,6m2)” (no son vaquillas de la India) a un proveedor de Bangladesh, la empresa Rebir Tannery Ltd., domiciliada en el 20 de Sun Street, Dhaka, Bangladesh.

Al tratarse de una compra procedente de un país tercero, es obligatorio realizar el despacho de importación y el pago de los impuestos correspondientes. El despacho de importación se va a formalizar mediante una declaración aduanera en DUA de tipo “normal”. En concreto, la aduana de gestión del despacho de importación es la de Valencia Marítima (4611) y se trata del DUA núm. 51.5XX del año en curso. El sistema asigna com dígito de control a este DUA el núm 0

El importe de la factura de compraventa asciende a 35.000USD. La operación es una compraventa en firme. La operación de importación se compone de una sola partida de productos que se presenta en 44 bultos (balas comprimidas que se transportan en un solo contenedor). Las unidades suplementaras son 2450 unit

El declarante-representante es la empresa transitaria Transilevante S.L., domiciliada en la Av. del Puerto, 100 de Valencia, con número de EORI ESBXX256847. La representación es indirecta y la autorización del despacho que permite la representación es de tipo global.

El país de expedición/exportacion es bangladesh y la província española de destino de las mercancíases Zaragoza. El medio de transporte a la llegada es el marítimo, en concreto mediante el buque OSC Hanjin New York, de nacionalidad alemana. La mercancía se transporta en contenedor completo, FCL. Las condiciones de entrega son “CFR Puort de Valencia, España”.

El pago de la operación se va a realizar mediante crédito documentario (Letter of Credit) identificado como CI8657XX90. La naviera contratada por el exportador para realizar el transporte entre el puerto de Chittagong (Bangladesh) y Valencia (Españaa) es la Oriental Shipping Company. Se ha solicitado por parte del comprador que se incluyan en el conocimiento de embarque BL los datos de su transitario en el puerto de destino Tansilevante, S.L. que va a actuar como su representante aduaner en el despacho de importación; además, el transitario, gestionará el transporte interior en España hasta la entrega de la mercancía en el domicilio de Zarapiel, en Zaragoza.

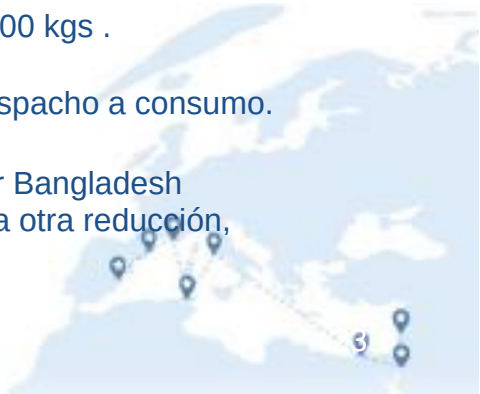
El flete será pagado por el exportador (freight *prepaid*) en consonancia con el Incoterm utilizado en la operación: CFR Puerto de Valencia, España. Al utilizarse el Incoterm CFR, que no cubre el seguro del transporte, Zarapiel ha contratado un seguro de transporte marítimo entre los puertos de salida y de llegada ya que así se lo ha exigido Caixa Bank para la apertura del crédito documentario. El coste del seguro es de 145 EUR. El contenedor es el núm. DMSU2104040 y su precinto se identifica como SN 657XX87 .

Igualmente, teniendo en cuenta el tipo de producto que se importará, Zarapiel ha exigido a su proveedor de Bangladesh un Certificado de inspección al embarque de la mercancía en el puerto de Chittagong emitido por SGS, que pruebe la calidad de las pieles suministradas en cuanto a tamaños, colorido, y ausencia de defectos.

La mercancía se encuentra localizada en el momento de su despacho de importación en el recinto identificado como 4611VLC011. La masa bruta ée de 6.290 kgs y la masa neta es de 6.000 kgs .

La mercancía es originaria de Bangladesh. Se trata de una importación definitiva con despacho a consumo.

La mercancía se acoge a la preferencia arancelaria relativa al origen preferencial per ser Bangladesh país miembro del Sistema de Preferencias Generalizadas (SPG). No se acoge a ninguna otra reducción, ni a contingente alguno.



Se especifica como documento de declaración sumaria (ENS) el identificado con el código: X46113501729/00001.

Los gastos que se producen en el al puerto de llegada en concepto de THC y tasas del puerto de Valencia ascienden a 99,30€

La modalidad de pago de la deuda aduanera es la de “Pago aplazado con presentación de garantia”. La garantía se identifica con el núm. de registro 4XX-G-G-BXX256847-L.

El DUA se emite el 16 de septiembre de 2022 y se aprueba el “Levante” el mismo dia. La autorización de “Levante” se identifica con el núm de registro LXXPJRBML489KQ3S .

TAREAS

-Buscar el código del producto importado: HSC y TARIC
-Calcular la deuda aduanera total.
-Cumplimentar el DUA

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

QUESTIONS?

Centre de Promoció Econòmica
Ajuntament del Prat de Llobregat
Escola Europea Intermodal Transport
ESCOLAEUROPEA.EU
Barcelona Activa
Ajuntament de Barcelona
Chamber of Commerce, Industry and Agriculture
Morseille Fos
MED ports ASSOCIATION
Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale
AQABA Development Corporation
شركة تطوير العقبة
Port de Barcelona
Consell Valencià de la Joventut
FUNDACIÓN VALENCIAPORT
ميناء دمياط
OMMP

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

DANGEROUS GOODS CONCEPT

Escola Europea
Intermodal Transport

Marseille Fos

Port de Barcelona

Reflexiones previas:

- **El Proyecto YEP MED tiene como objetivo desarrollar la capacitación en logística portuaria vinculada a la formación profesional de los jóvenes.**
- **Dentro del transporte marítimo de mercancías, tiene en ocasiones vital importancia el conocimiento de los requisitos necesarios para tramitar las mercancías consideradas como peligrosas, exigidos tanto por las navieras como por los puertos.**
- **Un buen conocimiento de todo lo relacionado con las mercancías peligrosas, puede ser una ventaja competitiva para aquellos jóvenes que opten a un empleo en cualquier empresa relacionada con el mundo del shipping.**
- **Los asistentes a esta clase on-line no vais a adquirir en dos horas ese conocimiento, pero podréis conocer los puntos clave para profundizar sobre ellos y conseguir esa posible ventaja competitiva.**

Empresas relacionadas con el tránsito de mercancías peligrosas por un puerto.

- TERMINALES PORTUARIAS
- EMPRESAS CONSIGNATARIAS DE BUQUES
- EMPRESAS TRANSITARIAS
- EMPRESAS TRANSPORTISTAS POR CARRETERA
- DEPARTAMENTOS DE IMPORT/EXPORT DE EMPRESAS
- OTRAS EMPRESAS Y ORGANISMOS EXISTENTES EN EL PUERTO

Desde los inicios de la navegación, el transporte de mercancías por buque constituye de por sí una Aventura Marítima, sujeta a infinidad de peligros, tanto para el propio buque como para su cargamento:

VARADAS

ABORDAJES

NAUFRAGIOS

ZOZOBRAS

INCENDIOS

TEMPORALES

PIRATERÍA

OTROS

La mercancía también está expuesta a accidentes tanto durante su transporte terrestre o marítimo …..

2015 Agosto. Explosión en Terminal contenedores Puerto Tianjin (China)

más de 170 muertos y más de 1.000 heridos

2020 Agosto. Explosión en almacén del puerto de BEIRUT (Líbano)
202 muertos, más de 6.500 heridos, 9 desaparecidos. 2.750 Toneladas nitrato amónico.

RESTART
NITROPRILL HD
1000
FEM

FEM

2021 Mayo. Explosión, incendio y hundimiento del buque X-PRESS PEARL frente a las costas de Sri-Lanka, causado por una fuga de ácido nítrico (ONU 2081) que transportaba como mercancía peligrosa en un contenedor.

Existen 6 medios de transporte intermodal de las mercancías peligrosas o no.

El transporte marítimo está ligado a los otros 4 (excepto aeronaves)

CARRETERA

VÍA AÉREA

FERROCARRIL

OTROS MEDIOS
GASEODUCTOS
OLEODUCTOS
ETC.

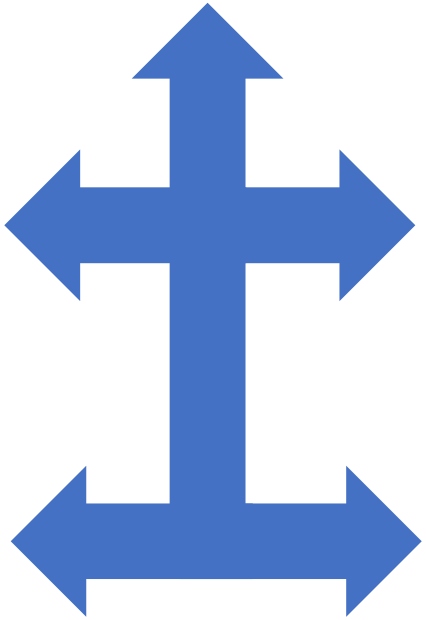
VÍA MARÍTIMA

VÍA FLUVIAL
(RÍOS, LAGOS, ...)

En los puertos se efectúa el cambio de modalidad de transporte entre la vía marítima y el resto de los otros 4 medios.

CARRETERA

FERROCARRIL



OTROS MEDIOS

VÍA FLUVIAL NAVEGABLE

HAZARDOUS SUBSTANCES

Hazardous substances can be defined as:

A product, material or substance that has the potential to be harmful to a person's health , both short and long term.

In short, hazardous substances are substances that are dangerous to a person's health, properties or for the environment.

Each state has its own legislative requirements regarding hazardous substances, generally in the form of a code of practice that supports a regulation and the occupational health and safety acts.

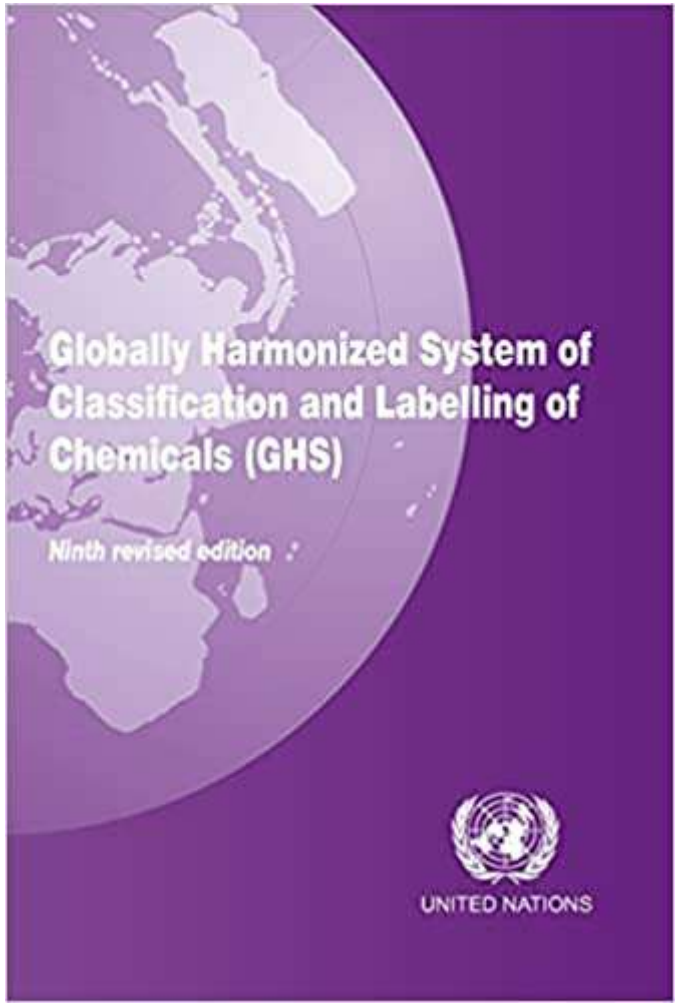
COMMON HAZARDOUS PRODUCTS. DANGERS OF HAZARDOUS PRODUCTS AT HOME

Understand what household products are hazardous, how to handle them and what alternatives are available. Read product labels carefully before you buy and watch for the signal words danger, warning and caution.

Danger means the product is extremely hazardous because it is poisonous, extremely flammable or corrosive.

Warning or caution indicates a product that is somewhat less hazardous but still poses dangers.

El Sistema Globalmente Armonizado de Clasificación y Etiquetado de Productos Químicos (SGA) desarrollado dentro de la estructura de las Naciones Unidas, establece criterios armonizados internacionalmente para la clasificación y el etiquetado de las sustancias y mezclas químicas, así como normas relativas a las fichas de datos de seguridad.



The Globally Harmonised System of Classification and Labelling of Chemicals (GHS), developed within the United Nations structure, sets out internationally harmonised criteria for the classification and labelling of chemicals and rules for safety data sheets.

El SGA abarca todos los productos químicos que presentan peligros. El modo de comunicación del peligro del SGA (por ejemplo, etiquetas, fichas de datos de seguridad) puede variar según la clase de producto o de la fase de su ciclo de vida. La audiencia a la que se dirige el SGA son los consumidores, los trabajadores, incluidos los del sector del transporte, y los servicios que actúan en caso de emergencia.

The GHS covers all hazardous chemicals. The mode of application of the hazard communication elements of the GHS (e.g. labels, safety data sheets) may vary by product category or stage in the life cycle. Target audiences for the GHS include consumers, workers, transport workers, and emergency responders.

Pictogramas y clases de peligro según el GHS

Bomba explosiva
- Explosivos
- Autorreactivas
- Peróxidos orgánicos

Corrosión
- Corrosión de la piel / quemaduras
- Lesiones oculares
- Corrosivo para los metales

Llama sobre un círculo
- Gases oxidantes
- Líquidos oxidantes
- Sólidos oxidantes

Cilindro de gas
- Gases bajo presión

El medio ambiente
- Toxicidad acuática

Calavera sobre dos tibias cruzadas
- Toxicidad aguda (mortal o tóxica)

Signo de exclamación
- Irritación en los ojos o irritación de la piel
- Sensibilizador cutáneo
- Toxicidad aguda
- Efecto narcótico
- Irritación en las vías respiratorias
- Peligroso para la capa de ozono (no obligatorio)

Peligroso para la salud
- Carcinógeno
- Mutagenicidad
- Toxicidad reproductiva
- Sensibilizador respiratorio
- Toxicidad específica de órganos diana
- Toxicidad por aspiración

Llama
- Inflamables
- Pirofóricos
- Desprendimiento de gases inflamables
- Autorreactivas
- Peróxidos orgánicos

GHS - Hazard Pictograms and Related Hazard Classes

Exploding Bomb
- Explosives
- Self-reactives
- Organic Peroxides

Corrosion
- Skin corrosion/burns
- Eye damage
- Corrosive to metals

Flame Over Circle
- Oxidizing gases
- Oxidizing liquids
- Oxidizing solids

Gas Cylinder
- Gases under pressure

Enviroment
- Aquatic toxicity

Skull & Crossbones
- Acute toxicity (fatal or toxic)

Exclamation Mark
- Irritant (eye & skin)
- Skin sensitizer
- Acute toxicity
- Narcotic effects
- Respiratory tract irritant
- Hazardous to ozone layer (non-mandatory)

Health Hazard
- Carcinogen
- Mutagenicity
- Reproductive toxicity
- Respiratory sensitizer
- Target organ toxicity
- Aspiration toxicity

Flame
- Flammables
- Pyrophorics
- Self-heating
- Emits flammable gas
- Self-reactives
- Organic peroxides

THE MOST FREQUENT DANGEROUS PRODUCTS AT HOME ARE

- ✓ **Flammable/combustible**: Can easily be set on fire or ignited.
- ✓ **Explosive/reactive:** Can detonate or explode through exposure to heat, shock or pressure.
- ✓ **Corrosive/caustic:** Can burn skin and eyes.
- ✓ **Toxic/poisonous:** Capable of causing injury or death if swallowed, inhaled or absorbed through skin.
- ✓ **Environmental damage:** Can contaminate rivers, lakes and drinking water, and cause air pollution.

bleach

hydrogen peroxide

cell phone battery

paint

deodorant

insecticide

FOLLOW SAFETY PRECAUTIONS DANGEROUS PRODUCTS AT HOME

- ✓ **Read safety instructions.**
- ✓ **Use proper safety equipment.**
- ✓ **Work outside or in a well-ventilated area.**
- ✓ **Wash hands and clean up after.**
- ✓ **Store products safely.**
- ✓ **Keep products in their original containers.**
- ✓ **Keep out of the reach of children and pets.**

DANGEROUS GOODS CONCEPT

Dangerous goods are hazardous products, materials or substances subject to commerce transport that due to the nature of its physical and chemical properties are capable of causing damage to people's health, to property and/or to the environment.

We should all be familiar with the nine classes of dangerous goods: explosives, gases, flammable liquids, flammable solids, oxidizing agents and organic peroxides, toxic substances, radioactive material, corrosive substances, and miscellaneous dangerous goods.

DIFFERENCE BETWEEN DANGEROUS AND HAZARDOUS SUBSTANCES

The core difference that lies between dangerous goods and hazardous substances is **that dangerous goods present an immediate danger to people, property and the environment**, that may ultimately harm a person's health; on the other hand, hazardous substances are substances that present a **direct risk to a person's health both short and long-term**.

Dangerous goods and hazardous substances **are covered by different legislation**, although some material can be classified as both and requirements for compliance can overlap.

A hazardous substance is defined by its health effects, such as irritation, chemical burns, birth defects, cancer or other diseases.

Where as, a dangerous good is defined by **their immediate physical and chemical effect**, including things like fire, corrosion, explosion, radiation, and poison.

STORING AND HANDLING DANGEROUS GOODS

The Dangerous Goods (Storage and Handling) are regulated by different regulations and recommendations for manufacturers and suppliers, and for occupiers of workplaces where dangerous goods are stored or handled.

The Code of practice for storage and handling of dangerous goods provides practical information on how to comply.

- **Para evitar o minimizar los riesgos de accidente derivados tanto del transporte marítimo, como los provenientes de las mercancías a transportar, se han establecido internacionalmente NORMAS DE SEGURIDAD.**

- **En el transporte marítimo un accidente siempre lleva implícito un daño a bienes, y también, un peligro potencial para las vidas humanas y/o para el medio ambiente.**

REGULATIONS

Laws and regulations on the use and handling of hazardous materials may differ depending on the activity and status of the material.

For example, one set of requirements may apply to their use in the workplace while a different set of requirements may apply to spill response, sale for consumer use, or transportation. Most countries regulate some aspect of hazardous materials.

Transportation of dangerous goods through any route of transport requires a lot of precautionary and safety measures.

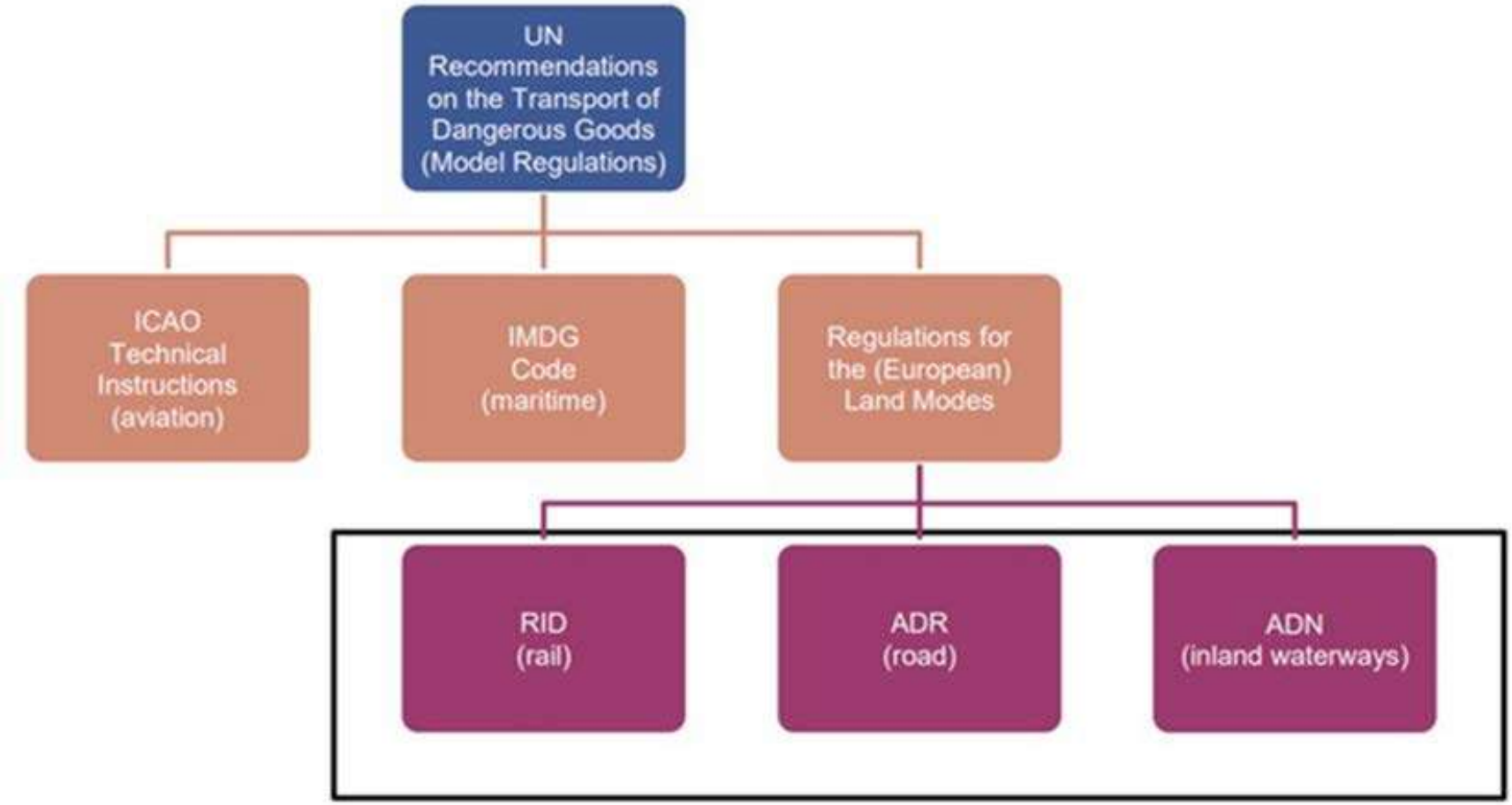
Massive quantities of dangerous goods are transported each day through maritime transport modes.

In order to enforce a proper method of transporting such hazardous materials there is a proper categorisation for them, which ensure utmost safety and precaution.

REGULATIONS FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF DANGEROUS GOODS

The most widely applied regulatory scheme is that for the transportation of dangerous goods.

The United Nations Economic and Social Council issues the UN Recommendations on the Transport of Dangerous Goods, which form the basis for most regional, national, and international regulatory schemes.



REGULATIONS

Las mercancías peligrosas o contaminantes, y los buques que las transportan deben cumplir en los puertos españoles diversas leyes, acuerdos, normas y reglamentos que proceden de distintas fuentes.

NACIONES UNIDAS

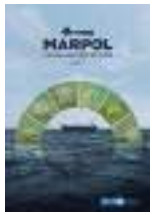
Acuerdo ADR

Acuerdo RID

Acuerdo ADN

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL

Convenio SOLAS



Convenio MARPOL

Convenio FAL

UNIÓN EUROPEA

DIRECTIVA 2002/59/CE
relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo

DIRECTIVA 2010/65/UE
sobre las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos europeos.

LEGISLACIÓN ESPAÑOLA

LEY
De Puertos del Estado y de la Marina Mercante

REAL DECRETO 145/1989
Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos Españoles

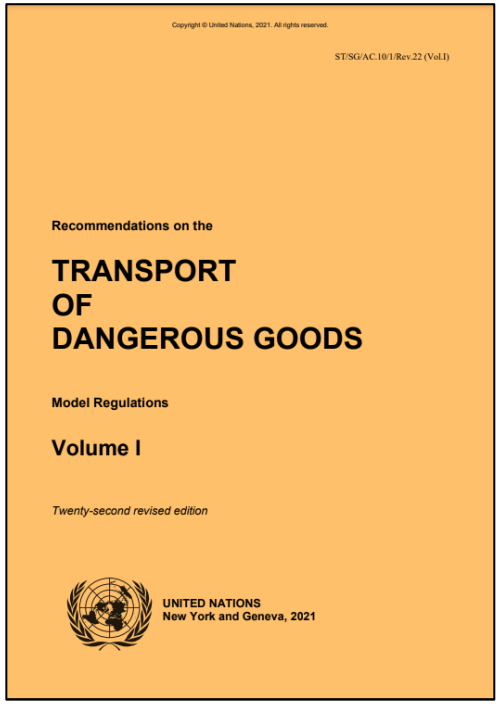
Legislación sobre MM.PP. basada en la Reglamentación Modelo de la ONU

The United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) was set up in 1947 by ECOSOC. It is one of five regional commissions of the United Nations. The others are the :

- Economic Commission for Africa (ECA),
- Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP),
- Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC),
- Economic and Social Commission for Western Asia (ESCWA).

UNECE's major aim is to promote pan-European economic integration. UNECE includes 56 member States in Europe, North America and Asia. However, all interested United Nations member States may participate in the work of UNECE. Over 70 international professional organizations and other non-governmental organizations take part in UNECE activities.

UN Recommendations on the Transport of Dangerous Goods - Model Regulations


Copyright © United Nations, 2021. All rights reserved.

ST/SG/AC.10/1/Rev.22 (Vol.I)

Recommendations on the

TRANSPORT
OF
DANGEROUS GOODS

Model Regulations

Volume I

Twenty-second revised edition

UNITED NATIONS
New York and Geneva, 2021

These Recommendations have been developed by the United Nations Economic and Social Council's Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods in the light of technical progress, the advent of new substances and materials, the exigencies of modern transport systems and, above all, the requirement to ensure the safety of people, property and the environment.

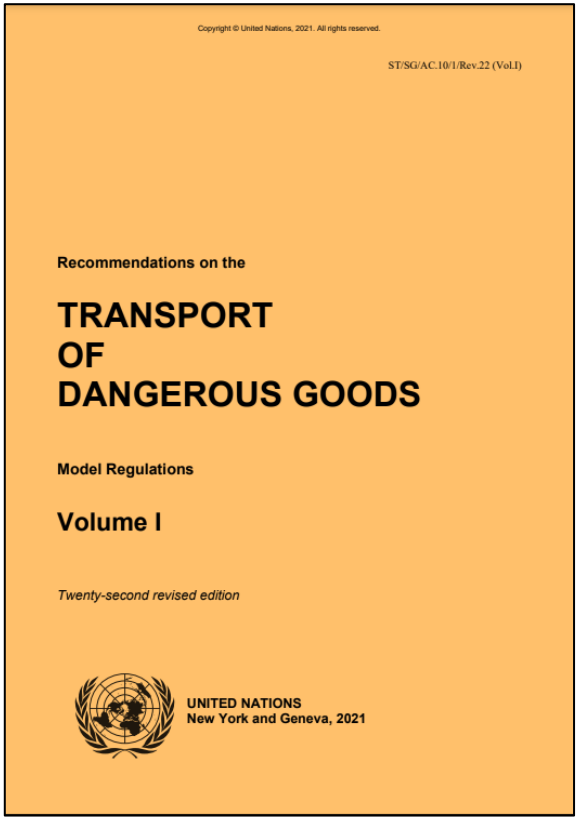
They are addressed to governments and international organizations concerned with the regulation of the transport of dangerous goods. They do not apply to the bulk transport of dangerous goods in sea-going or inland navigation bulk carriers or tank-vessels, which is subject to special international or national regulations.

Números de Naciones Unidas (UN) para identificar mercancías peligrosas.

Los Números UN son los números de cuatro cifras que identifican sustancias peligrosas, preparados y artículos peligrosos en el marco del transporte internacional.

Cada número ONU es asignado por el Comité de Expertos de Naciones Unidas, y publicados en las *Recomendaciones relativas al Transporte de mercancías Peligrosas – Reglamentación Modelo (libro naranja).*

Estas recomendaciones son adoptadas por la organización reguladora responsable de los diversos modos del transporte. En el caso del transporte marítimo, por la OMI en su Código IMDG para el transporte marítimo de mercancías peligrosas en unidades de transporte (no a granel).

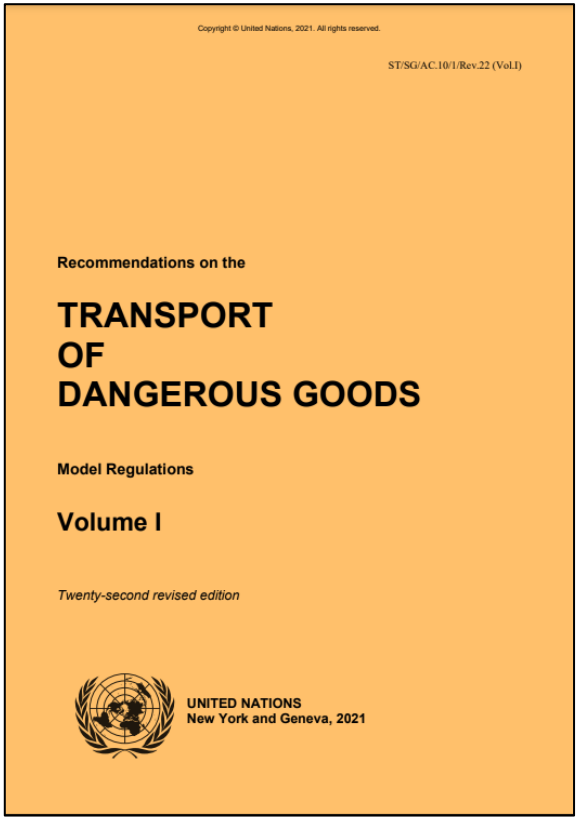


Algunas sustancias peligrosas tienen su propio número ONU por estar bien definidas (por ejemplo: la acrilamida con UN2074). También sucede con grupos de productos (adhesivos, pinturas, productos de perfumería, etc.).

Otras sustancias tienen una naturaleza química o técnica especial, que impiden clasificarlas con una entrada propia (por ejemplo: Líquido Inflamable, N.E.P. “no especificado en otra parte”, que tiene el UN1993). También sucede esto cuando la sustancia satisface los criterios de clasificación de una o más clases.

Un producto químico en su estado sólido puede recibir un número ONU, y otro número ONU en su fase líquida, si se diferencian perceptiblemente sus propiedades peligrosas.

Las sustancias con diversos niveles de la pureza (o de la concentración en la solución) pueden también recibir diversos números ONU.


Copyright © United Nations, 2021. All rights reserved.

ST/SG/AC.10/1/Rev.22 (Vol.I)

Recommendations on the

TRANSPORT
OF
DANGEROUS GOODS

Model Regulations

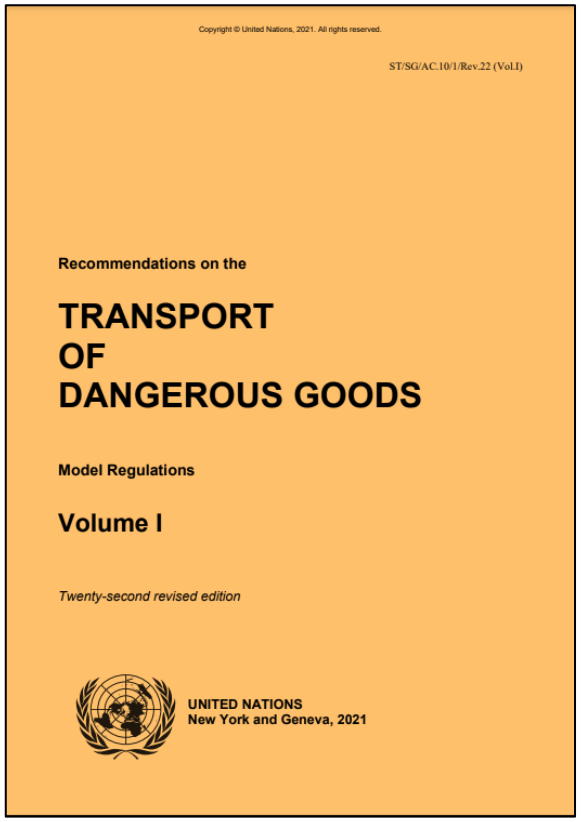
Volume I

Twenty-second revised edition

UNITED NATIONS
New York and Geneva, 2021

Actualmente, la gama de números ONU está entre el UN0001 hasta el UN3526 aproximadamente, aunque algunos de ellos están en desuso por haber sido anulados.

UN numbers are assigned to one or more of the following 9 classes in which dangerous goods are classified.



Class 1	Explosives
Class 2	Gases
Class 3	Flammable liquids
Class 4	Flammable solids
Class 5	Oxidizing substances and organic peroxides
Class 6	Toxic and infectious substances
Class 7	Radioactive material
Class 8	Corrosive substances
Class 9	Miscellaneous dangerous substances and articles

These 9 hazard classes have been established internationally by a United Nations (UN) committee to ensure that all modes of transport (road, rail, air and sea) classify dangerous goods in the same way.

CLASE 1 SUSTANCIAS Y OBJETOS EXPLOSIVOS

Clase 1.1, 1.2 y 1.3

Clase 1.4, 1.5 y 1.6

XX: INDICACIÓN DE LA CLASE Y DIVISIÓN (1.1; 1.2; ó 1.3)
X: INDICACIÓN GRUPO COMPATIBILIDAD (A,B,C,D,E,F,G,H,J,K,L,S)

CLASE 2 GASES

Clase 2.1
GAS INFLAMABLE

Clase 2.2
GAS NO INFLAMABLE Y NO TÓXICO

Clase 2.3
GAS TÓXICO

CLASE 3 LÍQUIDOS INFLAMABLES

CLASE 4 SÓLIDOS Y OTRAS SUSTANCIAS INFLAMABLES

Clase 4.1
SÓLIDOS INFLAMABLES, SUSTANCIAS QUE REACCIONAN ESPONTÁNEAMENTE Y EXPLOSIVOS SÓLIDOS INSENSIBILIZADOS

Clase 4.2
SUSTANCIAS QUE PUEDEN EXPERIMENTAR COMBUSTIÓN ESPONTÁNEA

Clase 4.3
SUSTANCIAS QUE, EN CONTACTO CON EL AGUA, DESPRENDEN GASES INFLAMABLES

CLASE 5 SUST. COMBURENTES Y PERÓXIDOS ORGÁN.

Clase 5.1
SUSTANCIAS COMBURENTES

Clase 5.2
PERÓXIDOS ORGÁNICOS

CLASE 6 SUSTANCIAS TÓXICAS Ó INFECCIOSAS

Clase 6.1
SUSTANCIAS TÓXICAS

Clase 6.2
SUSTANCIAS INFECCIOSAS

CLASE 7 MATERIAL RADIOACTIVO

RÓTULO-ETIQUETA UNIDADES TRANSPORTE

CLASE 8 SUSTANCIAS CORROSIVAS

CLASE 9 SUSTANCIAS Y OBJETOS PELIGROSOS VARIOS

MARCAS COMPLEMENTARIAS

SUSTANCIA CONTAMINANTE DEL MAR

MARCA DE MM.PP. EN CANTIDADES LIMITADAS

SUSTANCIA A TEMPERATURA ELEVADA

YEP MED

ONU:
Recomendaciones relativas al Transporte de mercancías Peligrosas (Reglamentación Modelo)

UN Recommendations on the Transport of Dangerous Goods - Model Regulations

Revisión 22 (2021)

Tomando como base esta Reglamentación, diversas otras reglamentaciones regulan por todo el mundo el transporte de materias peligrosas envasadas, diferenciándose según el modo de transporte.

EUROPA → Acuerdo ADR

EUROPA → Acuerdo RID

EUROPA → Acuerdo ADN

MUNDO → Código IMDG

MUNDO → Reglamentación IATA/ICAO

The YEP MED Project

YEP MED

EUROPA — Acuerdo ADR

Comisión Económica para Europa de la ONU

EUROPA — Acuerdo RID

Comité Internacional de Transportes Ferroviarios

EUROPA — Acuerdo ADN

Comisión Económica para Europa de la ONU

MUNDO — Código IMDG

Organización Marítima Internacional de la ONU

MUNDO — Reglamentación IATA/ICAO

Asociación de Transporte Aéreo Internacional

Organización de Aviación Civil Internacional

ONU: Recomendaciones relativas al Transporte de mercancías Peligrosas (Reglamentación Modelo)

Revisión 22 (2021)

CARRETERA ACUERDO ADR

FERROCARRIL ACUERDO RID

VÍA FLUVIAL ACUERDO ADN

VÍA MARÍTIMA CÓDIGO IMDG

VÍA AÉREA Regulaciones IATA/OACI

Todas las normas para cada tipo de transporte clasifican a las MM.PP. de acuerdo con la Reglamentación Modelo de la ONU. Ésta no es una reglamentación aplicable, y sí es tan solo una referencia, a título de recomendación, que se utiliza para elaborar esas otras normas que sí se aplican.

Todas las mercancías peligrosas están clasificadas atendiendo a sus características químicas y a su grado de peligrosidad. Existen nueve clases diferentes.

Las cinco legislaciones son muy similares, incluso en la propia estructura de los textos desde el año 2001. Existe el reconocimiento mutuo de la documentación, de embalajes o etiquetas con el fin de permitir o facilitar los transportes multimodales.

ESTRUCTURA

DE LAS DISTINTAS REGLAMENTACIONES PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

REGLAMENTACIÓN MODELO

ACUERDO ADR

ACUERDO RID

CÓDIGO IMDG

ACUERDO ADN

PARTE 1		Cada Reglamentación se compone de diversas PARTES (7 por lo general).
	CAPÍTULO 1.1	Cada Partes se subdivide en diversos CAPÍTULOS.
Sección	1.1.1	Cada capítulo se subdivide en diversas SECCIONES.
Párrafo	1.1.1.1	Cada sección puede estar compuesta de diversas SUBSECCIONES.
Disposición	1.1.1.1.1	Cada subsección puede tener diversas DISPOSICIONES.
Punto	1.1.1.1.1.1	Cada disposición puede tener diversos PUNTOS.

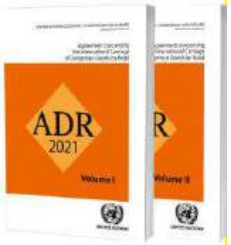
ESTRUCTURA

DE LAS DISTINTAS REGLAMENTACIONES PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

REGLAMENTACIÓN MODELO

RECOMENDACIONES
ANEXO: REGLAMENTACIÓN MODELO
(7 PARTES)

ACUERDO ADR



ANEJO A (7 PARTES)
ANEJO B (2 PARTES)

ACUERDO RID

CONVENIO
ANEXO "C" REGLAMENTO
(7 PARTES)

CÓDIGO IMDG

7 PARTES
2 APÉNDICES

ACUERDO ADN

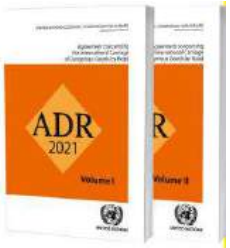
ACUERDO
ANEXO REGLAMENTACIÓN
(9 PARTES)

ESTRUCTURA

DE LAS DISTINTAS REGLAMENTACIONES PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

REGLAMENTACIÓN MODELO

ACUERDO ADR



ACUERDO RID

CÓDIGO IMDG

ACUERDO ADN

ESTRUCTURA COMÚN

PARTE 1
DISPOSICIONES GENERALES

PARTE 2
CLASIFICACIÓN DE LAS MERCANCÍAS PELIGROSAS

PARTE 3
LISTA DE LAS MERCANCÍAS PELIGROSAS Y DISPOSICIONES ESPECIALES

PARTE 4
EMBALAJE, ENVASADO Y CISTERNAS.

PARTE 5
MARCADO , ETIQUETADO Y ROTULADO BULTOS Y UNIDADES TRANSPORTE. DOCUMENTOS.

PARTE 6
PRESCRIPCIONES CONTRUCCIÓN Y ENSAYO EMBA-LAJES, CISTERNAS, CONTENEDORES, ETC. .

PARTE 7
DISPOSICIONES RELATIVAS A LAS OPERACIONES DE TRANSPORTE.

PARTES 8 y 9
ADR: FORMACIÓN Y CONSTRUCCIÓN VEHÍCULOS,
ADN: FORMACIÓN Y CONSTRUCCIÓN EMBARCACIONES.

Las diferentes reglamentaciones imponen distintos grados de prohibiciones o de restricciones en las condiciones de transporte para con respecto a una misma mercancía peligrosa.

El siguiente esquema muestra de menor a mayor, la severidad o graduación de cada reglamentación.

Acuerdo RID

Código IMDG

Acuerdo ADR

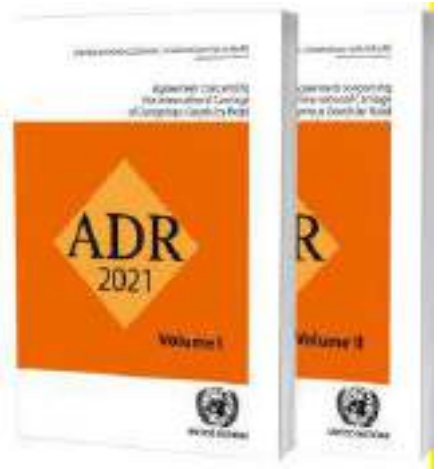
Acuerdo ADN

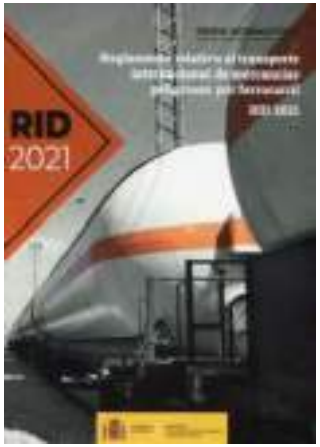
Reglamentación IATA/ICAO

ADR and RID Agreements

ADR and RID stands for the European Agreements Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID) and by Road (ADR) and the Joint meeting of RID Safety Committee and the Working Party on the Transport of Dangerous Goods (WP.15).

The RID Safety Committee and WP.15 administer the European Agreements governing the Regulations Concerning the International Transport of Dangerous Goods by Rail (RID) and Road (ADR), respectively. They meet jointly twice a year in a continuing effort to harmonize the provisions of the two agreements.





ADR and RID Agreements

PANEL NARANJA
Números de identificación del peligro.
Número ONU

ORANGE COLOURED PLATE
Hazard identification numbers
UN number

El número de identificación del peligro comprende dos o tres cifras. En general, indican los peligros siguientes:

2 Emanación de gases resultantes de presión o de una reacción química
3 Inflamabilidad de materias líquidas (vapores) y gases o materia líquida susceptible de autocalentamiento
4 Inflamabilidad de materia sólida o materia sólida susceptible de autocalentamiento
5 Comburente (favorece el incendio)
6 Toxicidad o peligro de infección
7 Radiactividad
8 Corrosividad
9 Peligro de reacción violenta espontánea

NOTA: El peligro de reacción violenta espontánea en el sentido de la cifra 9 comprende la posibilidad, por la propia la naturaleza de la materia, de un peligro de explosión, de descomposición o de una reacción de polimerización seguida de un desprendimiento de calor considerable o de gases inflamables y/o tóxicos.

La duplicación de una cifra indica una intensificación del peligro relacionado con ella.

Cuando el peligro de una materia está indicado suficientemente con una sola cifra, ésta se completa con un cero.

Las combinaciones de cifras siguientes tienen un significado especial: 22, 323, 333, 362, 382, 423, 44, 446, 462, 482, 539, 606, 623, 642, 823, 842, 90 y 99 (véase 5.3.2.3.2 a continuación).

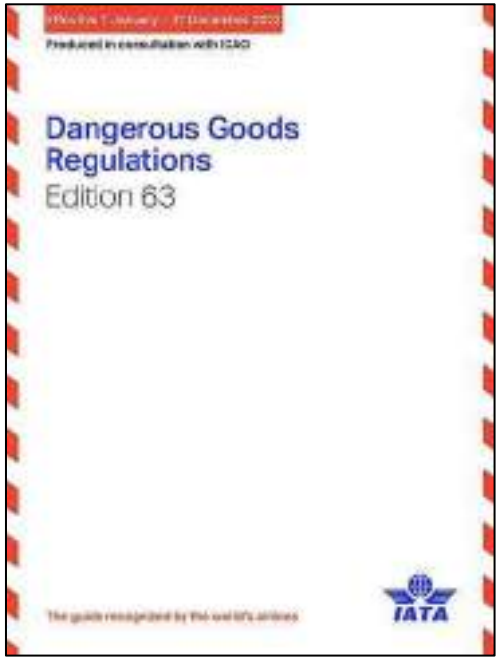
Cuando el número de identificación del peligro está precedido de la letra "X", ésta indica que la materia reacciona peligrosamente con el agua. Para estas materias, el agua sólo puede utilizarse con la aprobación de expertos.

ADN Agreement

The European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways (ADN) was done at Geneva on 26 May 2000 on the occassion of a Diplomatic Conference held under the joint auspices of the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) and the Central Commission for the Navigation of the Rhine (CCNR). It entered into force on 29 February 2008.

OACI (ICAO)

Dangerous goods are carried regularly and routinely by air all over the world. To ensure that they do not put an aircraft and its occupants at risk, ICAO develops international Standards that each State, under the provisions of the Chicago Convention, is required to introduce into their national aviation legislation. This system ensures governmental control over the carriage of dangerous goods by air while delivering worldwide harmonization of safety standards.



THE INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO)

The IMO is a United Nations specialised agency which has developed international legislation dealing with two key issues for the maritime industry:

- The safety of life at sea
- Prevention of pollution from ships

IMO

La Organización Marítima Internacional (OMI, en inglés IMO) es un organismo especializado de las Naciones Unidas que promueve la cooperación entre Estados y la industria de transporte para mejorar la seguridad marítima (safety & security) y para prevenir la contaminación marina.

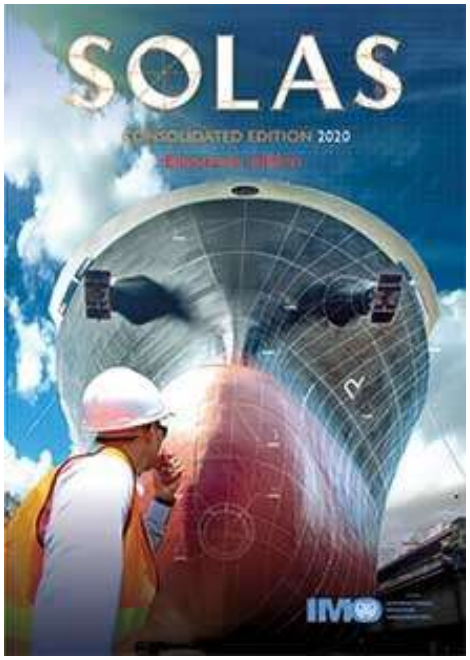
IMO

Actualmente está integrada por 169 Estados Miembros y tres Miembros Asociados.

Los estados miembros suponen la práctica totalidad de naciones costeras y la práctica totalidad de las naciones con flotas navieras.

La OMI ha adoptado unos 40 convenios y protocolos, así como más de 800 códigos y recomendaciones sobre seguridad marítima, prevención de la contaminación y otras cuestiones conexas.

Los dos más importantes, a efectos del transporte marítimo de MM.PP. Son:



El Convenio SOLAS
SAFETY OF LIVE AT SEA
SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR

El Convenio MARPOL
MARINE POLLUTION
CONTAMINACIÓN MARINA

El Convenio SOLAS

Safety of live at sea

Seguridad de la vida humana en el mar

De todos los convenios internacionales que se ocupan de la seguridad marítima, el más importante es el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) de la OMI.

Es también uno de los más antiguos, habiéndose adoptado la primera versión del mismo en una conferencia celebrada en Londres en 1914.

Desde entonces ha habido otros cuatro convenios SOLAS: el segundo fue adoptado en 1929 y entró en vigor en 1933; el tercero se adoptó en 1948 y entró en vigor en 1952; el cuarto fue adoptado (ya bajo los auspicios de la OMI) en 1960 y entró en vigor en 1965; el quinto –con la versión ya actual- se aprobó en 1974 y entró en vigor en 1980.

CAPÍTULOS DEL CONVENIO SOLAS.

I: Disposiciones generales
II-1 : Construcción - Compartimentado y estabilidad, instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas.
II-2 : Construcción - Prevención, detección y extinción de incendios.
III: Dispositivos de salvamento.
IV: Radiocomunicaciones.
V: Seguridad de la navegación.
VI: Transporte de cargas.
VII: Transporte de mercancías peligrosas. (Códigos IMDG, IMSBC, CIQ, CIG)
VIII: Buques nucleares.
IX: Gestión de la Seguridad Operacional de los buques. (Código IGS)
X: Medidas de seguridad aplicables a las naves de gran velocidad.
XI-1: Medidas especiales para incrementar la seguridad marítima.
XI-2: Medidas especiales para incrementar la protección marítima. (Código PBIP)
XII: Medidas de seguridad adicionales aplicables a los graneleros.
XIII: Verificación del cumplimiento.

Enmiendas anuales.

El Convenio MARPOL 73/78

El **Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los Buques** o **MARPOL 73/78** es un conjunto de normativas internacionales con el objetivo de prevenir la contaminación por los buques.

El convenio MARPOL 73/78 (abreviación de contaminación marina ***marine pollution***) se aprobó inicialmente en 1973, pero nunca entró en vigor. La matriz principal de la versión actual es la modificación mediante el Protocolo de 1978 y ha sido modificada desde entonces por numerosas correcciones.

Su objetivo es preservar el ambiente marino mediante la completa eliminación de la contaminación por hidrocarburos y otras sustancias dañinas, así como la minimización de las posibles descargas accidentales al mar por parte de los buques.

El convenio MARPOL consta de una Introducción; y Seis Anexos que contienen reglas que abarcan las diversas fuentes de contaminación por los buques:

Anexo I **Reglas para prevenir la contaminación por Hidrocarburos.**

Anexo II **Reglas para prevenir la contaminación por Sustancias Nocivas Líquidas Transportadas a Granel.**

Anexo III **Reglas para prevenir la contaminación por Sustancias Perjudiciales Transportadas por Mar en Bultos.**

Anexo IV **Reglas para prevenir la contaminación por las Aguas Sucias de los Buques.**

Anexo V **Reglas para prevenir la contaminación por las Basuras de los Buques.**

Anexo VI **Reglas para prevenir la contaminación Atmosférica ocasionada por los Buques.**

O.M.I.
CONVENIOS Y CÓDIGOS

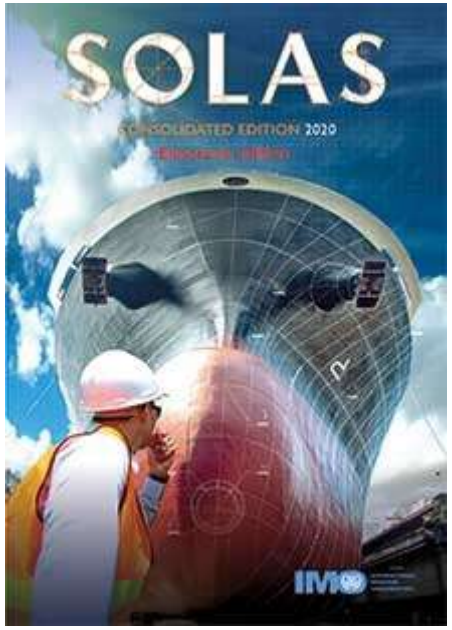
CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LOS CONTENEDORES, 1972
LOS CONTENEDORES UTLIZADOS EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO DEBEN CUMPLIR CON ESTE CONVENIO, ESPECIALMENTE LOS QUE TRANSPORTAN MERCANCÍAS PELIGROSAS.

- **CONVENIO SOLAS**
  - **IMDG** — MERCANCÍA EN BULTOS O EN UNIDADES DE TRANSPORTE
  - **IGC** — GASES LÍQUIDOS A GRANEL
  - **IBC** — LÍQUIDOS QUÍMICOS A GRANEL
  - **IMSBC** — MERCANCÍAS SÓLIDAS A GRANEL
  - **INF** — RADIOACTIVOS A GRANEL
- **CONVENIO MARPOL**
  - **ANEXO I** — HIDROCARBUROS
  - **ANEXO II** — SUSTANCIAS NOCIVAS LÍQUIDAS A GRANEL
  - **ANEXO III** — SUSTANCIAS PELIGROSAS EN BULTOS
  - **ANEXO IV** — AGUAS NEGRAS
  - **ANEXO V** — BASURA
  - **ANEXO VI** — CONTAMINACIÓN AIRE
- **CONVENIO CSC**
- **OTROS CONVENIOS Y CÓDIGOS**

SOLAS CAPÍTULO VII
(CÓDIGOS PARA MERCANCÍAS PELIGROSAS)

Capítulo VII SOLAS TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

Sus disposiciones se dividen en cuatro partes



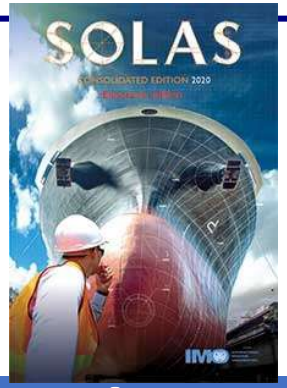
Parte A TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS EN BULTOS (Código IMDG).

Parte A-1 TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS SÓLIDAS A GRANEL (Código de Prácticas de Seguridad relativas a las cargas sólidas a granel: Código de Cargas a Granel; IMSBC Code).

Parte B CONSTRUCCIÓN Y EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS A GRANEL (Código CIQ; IBC Code: International Bulk Chemical Code).

Parte C CONSTRUCCIÓN Y EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN GASES LICUADOS A GRANEL (Código CIG; IGC Code: International Gas Carrier Code).

Parte D PRESCRIPCIONES ESPECIALES PARA EL TRANSPORTE DE COMBUSTIBLE NUCLEAR IRRADIADO, PLUTONIO Y DESECHOS DE ALTA ACTIVIDAD EN BULTOS A BORDO DE BUQUES (Código CNI; INF Code).



CAPÍTULO VII

Las mercancías clasificadas en el Código IMDG, incluidas las radiactivas a las que se hace referencia en el Código CNI.

Las sustancias sólidas referidas en el apéndice B del Código IMSBC

Ahora: Código Marítimo Internacional de cargas sólidas a granel (Código IMSBC)

Las sustancias líquidas peligrosas enumeradas en el capítulo 17 del Código CIQ.

Los gases licuados enumerados en el capítulo 19 del Código CIG.

Las mercancías para cuyo transporte se hayan establecido las condiciones previas apropiadas según lo dispuesto en el apartado 1.1.3 del Código CIQ o del apartado 1.1.6 del Código CIG

Las mercancías clasificadas en el Código IMDG, incluidas las radiactivas a las que se hace referencia en el Código CNI.

RELACIÓN ENTRE LOS CÓDIGOS DEL (CAPÍTULO VII Convenio SOLAS) Y EL Convenio MARPOL (Anexos I, II, y III)

I.M.O.

CONVENTIONS AND CODES ON DANGEROUS AND POLLUTANT GOODS

SOLAS CONVENTION. PART VII (CODES FOR DANGEROUS GOODS)

MARPOL CONVENTION

IMDG CODE
GOODS IN PACKAGES OR IN TRANSPORT UNITS

IGC CODE
LIQUID GASES ON BULK

IBC CODE
CHEMICAL LIQUIDS ON BULK

IMSBC CODE
SOLID GOODS ON BULK

INF CODE
PACKAGED IRRADIATED NUCLEAR FUEL, PLUTONIUM AND HIGH-LEVEL RADIOACTIVE WASTES ON BOARD SHIPS

ANNEX I
POLLUTION BY OIL

ANNEX II
POLLUTION BY LIQUID NOXIOUS SUBSTANCES ON BULK

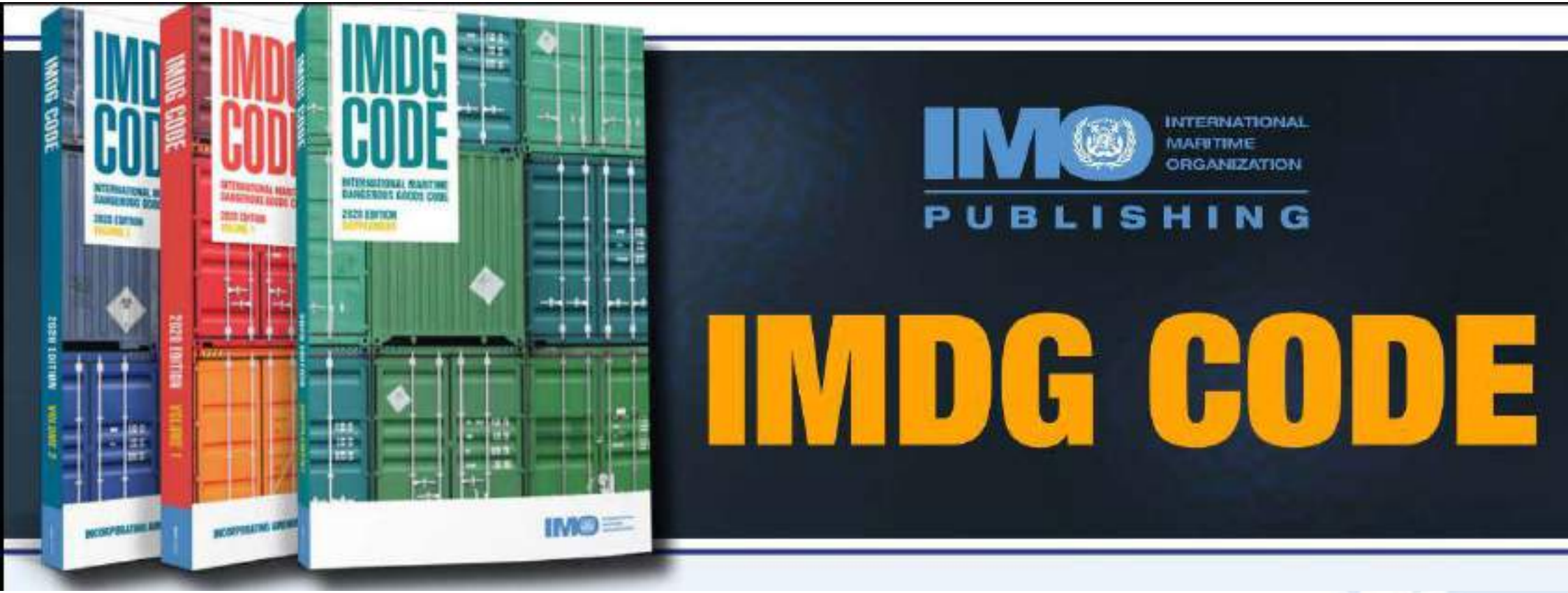
ANNEX III
POLLUTION BY PACKAGED DANGEROUS SUBSTANCES

APLICABILIDAD DE REGLAMENTACIÓN TRANSPORTE MMPP EN PUERTOS EUROPEOS.

	PORT REGULATIONS FOR DANGEROUS GOODS AND	NATIONAL ROAD REGULATIONS FOR DANGEROUS GOODS AND ADR AGREEMENT	NATIONAL RAILWAY REGULATIONS FOR DANGEROUS GOODS AND RID REGULATIONS
IMDG CODE OR ADN AGREEMENT	PACKAGED DANGEROUS GOODS AND THEIR TRANSPORT UNITS		
IMSBC CODE	SOLID DANGEROUS GOODS IN BULK		
IGC CODE OR IBC CODE	LIQUID DANGEROUS GOODS IN BULK		

International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code)

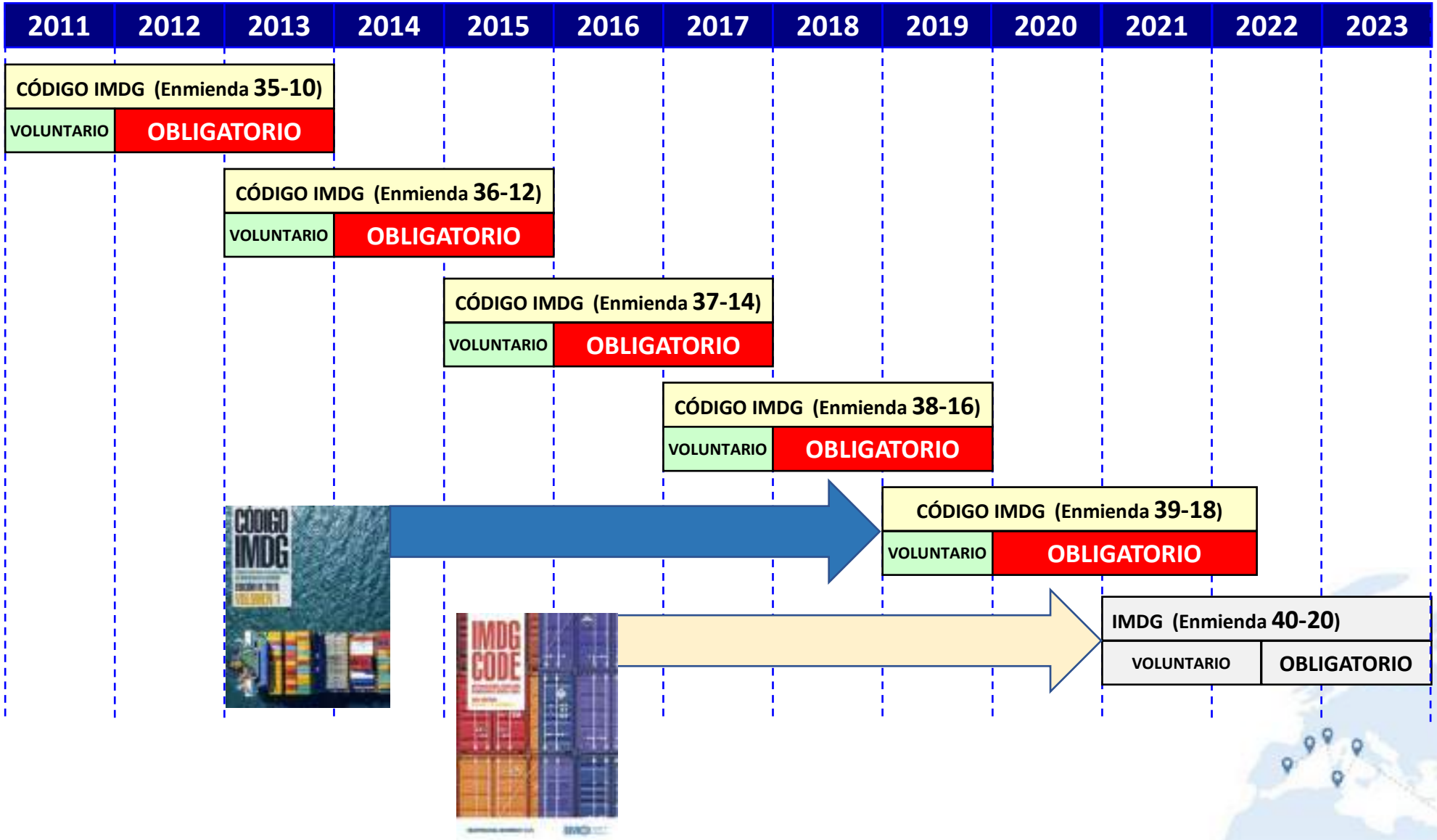
Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG)



THE IMDG CODE IS BASED ON AN INTERNATIONALLY AGREED SYSTEM WHICH

- Groups dangerous goods together based on the hazards they present in transport (classification).
- Contains the dangerous goods in packagings/tanks which are of appropriate strength and which will prevent the goods escaping.
- Uses hazard warning labels and other identifying marks to identify dangerous goods in transport.
- Requires standard documentation to be provided when dangerous goods are being transported.
- Lays down principles for ensuring that dangerous goods which will react dangerously together are kept apart.
- Lays down principles for where to place dangerous goods on board ship to ensure safe transport.
- Provides emergency response advice for dangerous goods involved in a fire or spillage on board ship.

En su 99 periodo de sesiones celebrado en mayo de 2018, el MSC de la OMI adoptó la Enmienda 39-18 al Código IMDG, la cual entró en vigor obligatoriamente el 1 de enero de 2020, y estará vigente hasta el 31 de Mayo de 2022, momento en el que será sustituida por la Enmienda 40-20.



El objetivo del Código IMDG es el de fomentar el transporte marítimo sin riesgos de mercancías peligrosas y al mismo tiempo facilitar el movimiento libre y sin trabas de tales mercancías.

Aplicable sólo a mercancías peligrosas en bultos sueltos o estibadas en unidades de transporte.

Aplicable también a mercancías peligrosas a granel (sólido o líquido) contenidas en unidades de transporte.

IMPORTANT INFORMATION

The IMDG Code establishes for each dangerous goods in what type of packaging it can be transported and what material that packaging must be made of.

BOTTLES

DRUMS AND JERRICANS

BAGS

AEROSOLS

PRESSURE CILYNDERS

BOXES

PALLETS

IBCs FOR LIQUIDS

IBCs FOR SOLIDS

LARGE BOXES

CILYNDERS CRATES

LIQUID/GAS TANK

SEA CONTAINER UNITS

SOLID IN BULK

IMPORTANT INFORMATION

For the IMDG Code a dangerous goods transport unit can be any of the following elements.

SEA CONTAINER UNITS

DRY CARGO

SOLID IN BULK

LIQUID/GAS TANK

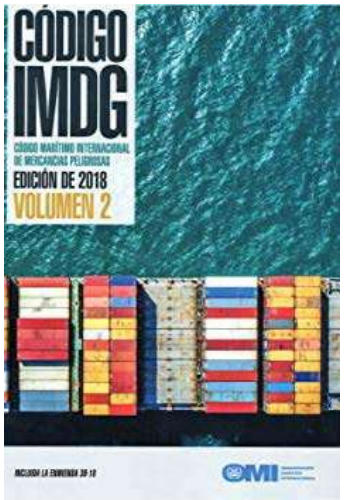
CRATE

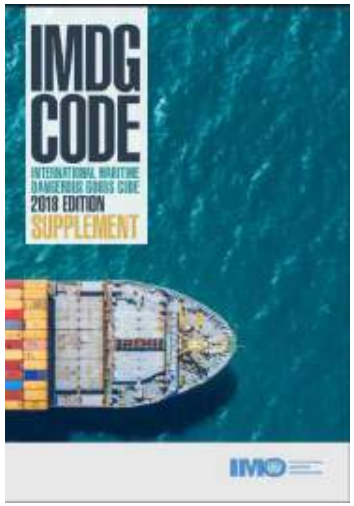
FLAT RACK

HEAVY TRANSPORT VEHICLES

RAILWAY GOODS WAGOONS

IMDG Code, Amendment 39-18
Código IMDG, Enmienda 39-18





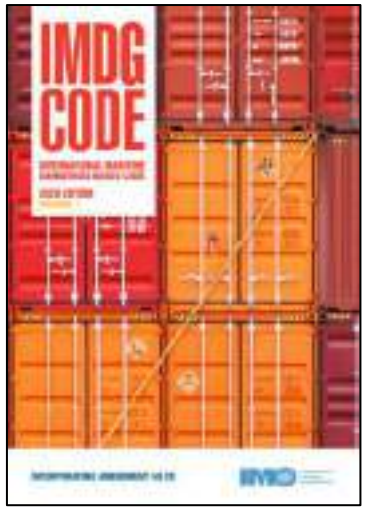
En vigor hasta 31-05-2022

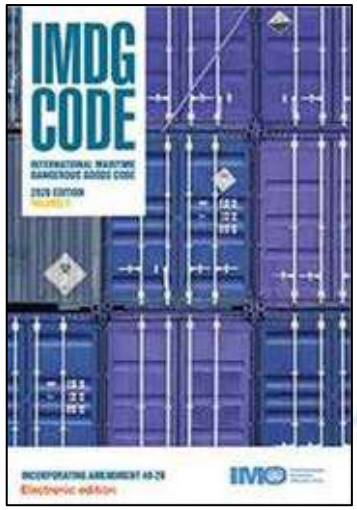
THE CODE COMPRISES 7 PARTS OR CHAPTERS.
It is presented in two books: Volume 1 and Volume 2.
It is necessary to use both books to obtain the required information when shipping dangerous goods by sea.
The Code also contains a Supplement.

UPDATING THE IMDG CODE
The IMDG Code is evolving and is updated every two years to take account of:

- **New dangerous goods which have to be included.**
- **New technology and methods of working with or handling dangerous goods.**
- **Safety concerns which arise as a result of experience.**

IMDG Code, Amendment 40-20
Código IMDG, Enmienda 40-20

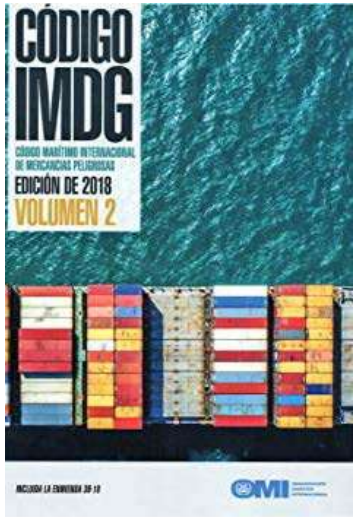




En vigor desde 01-06-2022

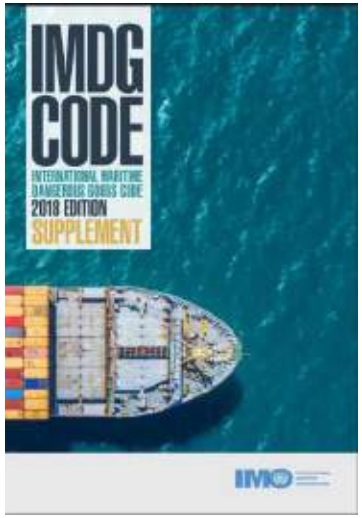
TOMO 1

- **Capítulos 1 a 7 del Código. (Excepto el 3 que figura en el Tomo 2).**



TOMO 2
(Capítulo 3)

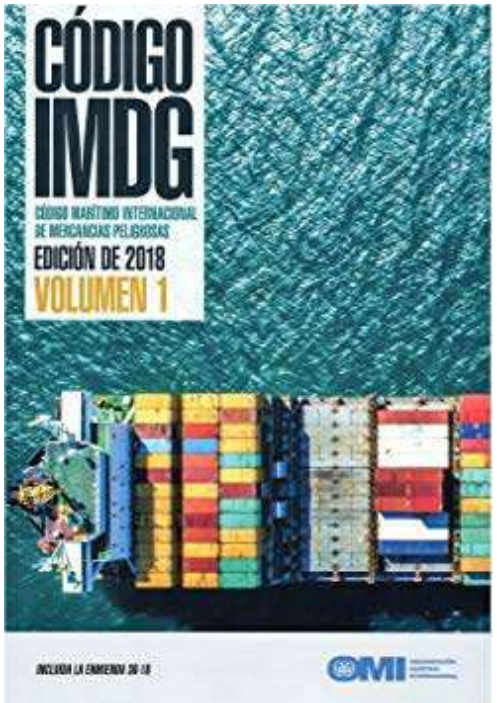
- **Lista de Mercancías Peligrosas ordenadas por número ONU.**
- **ÍNDICE: Lista de sustancias, materias y objetos de mercancías peligrosas ordenada ALFABÉTICAMENTE.**



SUPLEMENTO

- **Procedimientos de intervención de emergencia para buques que transporten mercancías peligrosas. (Fichas contra INCENDIOS y Fichas contra DERRAMES).**
- **Guía de primeros auxilios para uso en caso de accidentes relacionados con mercancías peligrosas.**
- **Otra información**

VOLUME 1 (PARTS 1-2 & 4-7 OF THE IMDG CODE) COMPRISES:



Part 1 General provisions, definitions and training

Part 2 Classification

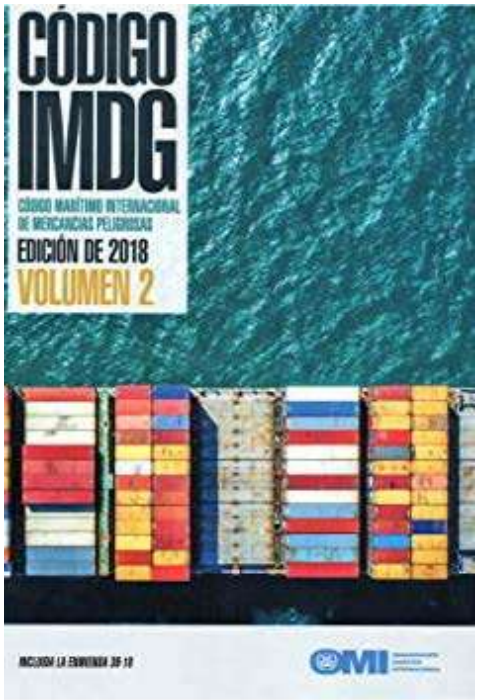
Part 4 Packing and tank provisions

Part 5 Consignment procedures

Part 6 Provisions for the construction and testing of pressure receptacles, aerosol dispensers, small receptacles containing gas (gas cartridges) and fuel cell cartridges containing liquefied flammable gas

Part 7 Requirements concerning transport operations

VOLUME 2 (PART 3 AND THE APPENDICES OF THE IMDG CODE) COMPRISES:



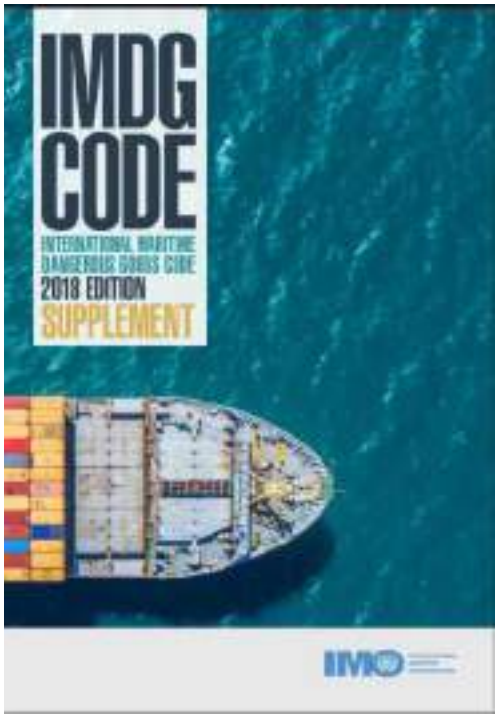
Part 3 Dangerous Goods List (DGL), Special Provisions, and Limited and Excepted Quantities Exceptions

Appendix A List of Generic and N.O.S. (Not Otherwise Specified) Proper Shipping Names

Appendix B Glossary of terms

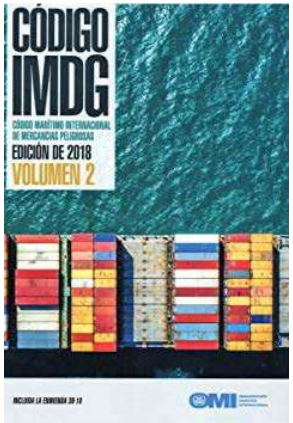
Alphabetical Index

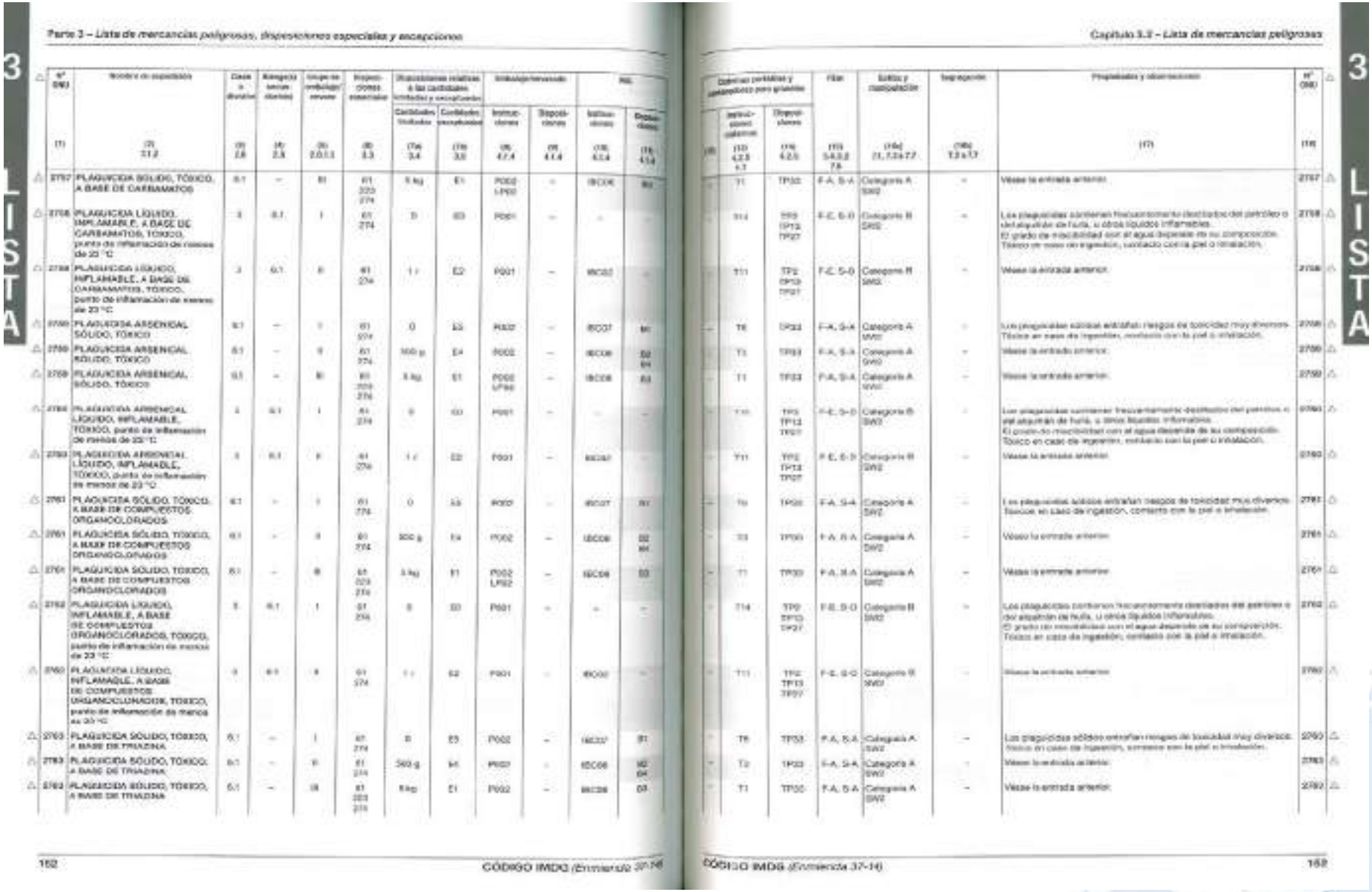
THE SUPPLEMENT CONTAINS THE FOLLOWING TEXTS RELATED TO THE IMDG CODE



- **Emergency Response Procedures for Ships Carrying Dangerous Goods**
- **Medical First Aid Guide**
- **Reporting Procedures**
- **IMO/ILO/ECE Guidelines for Packing Cargo Transport Units**
- **Safe Use of Pesticides in Ships, Cargo Holds and CTUs**
- **International Code for the Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on Board Ships**

Dangerous Goods List (DGL), Special Provisions, and Limited and Excepted Quantities Exceptions





3 LISTA

Parte 3 – Lista de mercancías peligrosas, disposiciones especiales y excepciones

Nº ONU	Nombre de expedición	Clase o división	Riesgo(s) secundario(s)	Grupo de embalaje/envase	Disposiciones especiales	Cantidades limitadas	Cantidades exceptuadas	Instrucciones	Disposiciones	Instrucciones	Disposiciones
(1)	(2) 2.1.2	(3) 2.0	(4) 2.0	(5) 2.0.1.3	(6) 3.3	(7a) 3.4	(7b) 3.5	(8) 4.1.4	(9) 4.1.4	(10) 4.1.4	(11) 4.1.4
2757	PLAGUICIDA SÓLIDO, TÓXICO, A BASE DE CARBAMATOS	6.1	–	III	61 223 274	5 kg	E1	P002 LP02	–	IBC08	B3
2758	PLAGUICIDA LÍQUIDO, INFLAMABLE, A BASE DE CARBAMATOS, TÓXICO, punto de inflamación de menos de 23 °C	3	6.1	I	61 274	0	E0	P001	–	–	–
2759	PLAGUICIDA LÍQUIDO, INFLAMABLE, A BASE DE CARBAMATOS, TÓXICO, punto de inflamación de menos de 23 °C	3	6.1	II	61 274	1 L	E2	P001	–	IBC02	–
2760	PLAGUICIDA ARSENICAL SÓLIDO, TÓXICO	6.1	–	I	61 274	0	E5	P002	–	IBC07	B1
2761	PLAGUICIDA ARSENICAL SÓLIDO, TÓXICO	6.1	–	II	61 274	500 g	E4	P002	–	IBC08	B2 B4
2762	PLAGUICIDA ARSENICAL SÓLIDO, TÓXICO	6.1	–	III	61 223 274	5 kg	E1	P002 LP02	–	IBC08	B3
2763	PLAGUICIDA ARSENICAL LÍQUIDO, INFLAMABLE, TÓXICO, punto de inflamación de menos de 23 °C	3	6.1	I	61 274	0	E0	P001	–	–	–
2764	PLAGUICIDA ARSENICAL LÍQUIDO, INFLAMABLE, TÓXICO, punto de inflamación de menos de 23 °C	3	6.1	II	61 274	1 L	E2	P001	–	IBC02	–
2765	PLAGUICIDA SÓLIDO, TÓXICO, A BASE DE COMPUESTOS ORGANOCLORADOS	6.1	–	I	61 274	0	E5	P002	–	IBC07	B1
2766	PLAGUICIDA SÓLIDO, TÓXICO, A BASE DE COMPUESTOS ORGANOCLORADOS	6.1	–	II	61 274	500 g	E4	P002	–	IBC08	B2 B4
2767	PLAGUICIDA SÓLIDO, TÓXICO, A BASE DE COMPUESTOS ORGANOCLORADOS	6.1	–	III	61 223 274	5 kg	E1	P002 LP02	–	IBC08	B3
2768	PLAGUICIDA LÍQUIDO, INFLAMABLE, A BASE DE COMPUESTOS ORGANOCLORADOS, TÓXICO, punto de inflamación de menos de 23 °C	3	6.1	I	61 274	0	E0	P001	–	–	–
2769	PLAGUICIDA LÍQUIDO, INFLAMABLE, A BASE DE COMPUESTOS ORGANOCLORADOS, TÓXICO, punto de inflamación de menos de 23 °C	3	6.1	II	61 274	1 L	E2	P001	–	IBC02	–
2770	PLAGUICIDA SÓLIDO, TÓXICO, A BASE DE TIRAZINA	6.1	–	I	61 274	0	E5	P002	–	IBC07	B1
2771	PLAGUICIDA SÓLIDO, TÓXICO, A BASE DE TIRAZINA	6.1	–	II	61 274	500 g	E4	P002	–	IBC08	B2 B4
2772	PLAGUICIDA SÓLIDO, TÓXICO, A BASE DE TIRAZINA	6.1	–	III	61 223 274	5 kg	E1	P002	–	IBC08	B3

Cisternas portátiles y contenedores para graneles			Filas	Sólidos y manipulación	Segregación	Propiedades y observaciones	Nº ONU
(9)	Instrucciones especiales (10) 4.2.5 4.7	Disposiciones especiales (11) 4.2.5	(12) 5.4.3.2 7.6	(13a) 7.1.7.2.4 7.7	(13b) 7.2 a 7.7	(17)	(18)
–	T1	TP33	F-A, S-A	Categoría A SW2	–	Véase la entrada anterior.	2757
–	T14	TP2 TP13 TP27	F-E, S-D	Categoría B SW2	–	Los plaguicidas contienen frecuentemente disolventes del petróleo o disolventes de hulla, u otros líquidos inflamables. El grado de inocuidad con el agua depende de su composición. Tóxico en caso de ingestión, contacto con la piel o inhalación.	2758
–	T11	TP2 TP13 TP27	F-E, S-D	Categoría B SW2	–	Véase la entrada anterior.	2759
–	T6	TP33	F-A, S-A	Categoría A SW2	–	Los plaguicidas sólidos entrañan riesgos de toxicidad muy diversos. Tóxico en caso de ingestión, contacto con la piel o inhalación.	2760
–	T1	TP33	F-A, S-A	Categoría A SW2	–	Véase la entrada anterior.	2761
–	T1	TP33	F-A, S-A	Categoría A SW2	–	Véase la entrada anterior.	2762
–	T14	TP2 TP13 TP27	F-E, S-D	Categoría B SW2	–	Los plaguicidas contienen frecuentemente disolventes del petróleo o disolventes de hulla, u otros líquidos inflamables. El grado de inocuidad con el agua depende de su composición. Tóxico en caso de ingestión, contacto con la piel o inhalación.	2763
–	T11	TP2 TP13 TP27	F-E, S-D	Categoría B SW2	–	Véase la entrada anterior.	2764
–	T6	TP33	F-A, S-A	Categoría A SW2	–	Los plaguicidas sólidos entrañan riesgos de toxicidad muy diversos. Tóxico en caso de ingestión, contacto con la piel o inhalación.	2765
–	T3	TP33	F-A, S-A	Categoría A SW2	–	Véase la entrada anterior.	2766
–	T1	TP33	F-A, S-A	Categoría A SW2	–	Véase la entrada anterior.	2767
–	T14	TP2 TP13 TP27	F-E, S-D	Categoría B SW2	–	Los plaguicidas contienen frecuentemente disolventes del petróleo o disolventes de hulla, u otros líquidos inflamables. El grado de inocuidad con el agua depende de su composición. Tóxico en caso de ingestión, contacto con la piel o inhalación.	2768
–	T11	TP2 TP13 TP27	F-E, S-D	Categoría B SW2	–	Véase la entrada anterior.	2769
–	T6	TP33	F-A, S-A	Categoría A SW2	–	Los plaguicidas sólidos entrañan riesgos de toxicidad muy diversos. Tóxico en caso de ingestión, contacto con la piel o inhalación.	2770
–	T3	TP33	F-A, S-A	Categoría A SW2	–	Véase la entrada anterior.	2771
–	T1	TP33	F-A, S-A	Categoría A SW2	–	Véase la entrada anterior.	2772

UN No. (1)	Proper shipping name (PSN) (2) 3.1.2	Class or division (3) 2.0	Subsidiary risk(s) (4) 2.0	Packing group (5) 2.0.4.3	Special provisions (6) 3.3	Limited and excepted quantity provisions: Limited quantities (7a) 3.4	Limited and excepted quantity provisions: Excepted quantities (7b) 3.5	Packing: Instructions (8) 4.1.4	Packing: Provisions (9) 4.1.8	IBC: Instructions (10) 4.1.4	IBC: Provisions (11) 4.1.4
2008	ZIRCONIUM POWDER, DRY	4.2	–	I	–	0	E0	P404	PP31	–	–
△ 2009	ZIRCONIUM POWDER, DRY	4.2	–	II	–	0	E2	P410	PP31	IBC08	B21
△ 2009	ZIRCONIUM POWDER, DRY	4.2	–	III	223	0	E1	P002 LP02	PP31 L4	IBC08	B4
△ 2009	ZIRCONIUM, DRY finished sheets, strip or coiled wire	4.2	–	III	223	0	E1	P002 LP02	PP31 L4	–	–
△ 2010	MAGNESIUM HYDRIDE	4.3	–	I	–	0	E0	P403	PP31	–	–
△ 2011	MAGNESIUM PHOSPHIDE	4.3	6.1	I	–	0	E0	P403	PP31	–	–
△ 2012	POTASSIUM PHOSPHIDE	4.3	6.1	I	–	0	E0	P403	PP31	–	–
△ 2013	STRONTIUM PHOSPHIDE	4.3	6.1	I	–	0	E0	P403	PP31	–	–
2014	HYDROGEN PEROXIDE, AQUEOUS SOLUTION with not less than 20% but not more than 60% hydrogen peroxide (stabilized as necessary)	5.1	8	II	–	1 L	E2	P504	PP10	IBC02	B6
2015	HYDROGEN PEROXIDE, STABILIZED or HYDROGEN PEROXIDE, AQUEOUS SOLUTION, STABILIZED with more than 60% hydrogen peroxide	5.1	8	I	–	0	E0	P501	–	–	–
2016	AMMUNITION, TOXIC, NON-EXPLOSIVE without burster or expelling charge, non-fuzed	6.1	–	–	–	0	E0	P600	–	–	–
2017	AMMUNITION, TEAR-PRODUCING, NON-EXPLOSIVE without burster or expelling charge, non-fuzed	6.1	8	–	–	0	E0	P600	–	–	–
△ 2018	CHLORANILINES, SOLID	6.1	–	II	–	500 g	E4	P002	–	IBC08	B6 B21
2019	CHLORANILINES, LIQUID	6.1	–	II	–	100 mL	E4	P001	–	IBC02	–
2020	CHLOROPHENOLS, SOLID	6.1	–	III	223	5 kg	E1	P002 LP02	–	IBC08	B3
2021	CHLOROPHENOLS, LIQUID	6.1	–	III	–	5 L	E1	P001 LP01	–	IBC03	–
2022	CRESYLIC ACID	6.1	8	II	–	100 mL	E4	P001	–	IBC02	–

Portable tanks and bulk containers: (12)	Portable tanks and bulk containers: Tank instructions (13) 4.2.5 4.3	Portable tanks and bulk containers: Provisions (14) 4.2.5	EmS (15) 5.4.3.2.7 7.8	Stowage and handling (16a) 7.1 7.3–7.7	Segregation (16b) 7.2–7.7	Properties and observations (17)	UN No. (18)
–	T21	TP7 TP33	F-G, S-M	Category D H1	SG36	Amorphous powder. Liable to ignite spontaneously in air. Forms explosive mixtures with oxidizing substances.	2008
–	T3	TP33	F-G, S-M	Category D H1	SG36	See entry above.	2009 △
–	T1	TP33	F-G, S-M	Category D H1	SG36	See entry above.	2009 △
–	–	–	F-G, S-M	Category D H1	SG36	Hard, silvery metal. Liable to ignite spontaneously in air.	2009 △
–	–	–	F-G, S-O	Category E H1	SG26 SG35	White crystals. In contact with water, acids or moisture, evolves hydrogen, which may be ignited by the heat of the reaction.	2010 △
–	–	–	F-G, S-N	Category E SW2 SW3 H1	SG26 SG35	Solid. Reacts with acids or decomposes slowly in contact with water or damp air, evolving phosphine, a spontaneously flammable and highly toxic gas. Reacts violently with oxidizing substances. Toxic if swallowed, by skin contact or by inhalation.	2011 △
–	–	–	F-G, S-N	Category E SW2 SW3 H1	SG26 SG35	Solid. Reacts with acids or decomposes slowly in contact with water or damp air, evolving phosphine, a spontaneously flammable and highly toxic gas. Reacts violently with oxidizing substances. Toxic if swallowed, by skin contact or by inhalation.	2012 △
–	–	–	F-G, S-N	Category E SW2 SW3 H1	SG26 SG35	Solid. Reacts with acids or decomposes slowly in contact with water or damp air, evolving phosphine, a spontaneously flammable and highly toxic gas. Reacts violently with oxidizing substances. Toxic if swallowed, by skin contact or by inhalation.	2013 △
–	T7	TP2 TP6 TP24	F-H, S-Q	Category D Stow	SG16 SG69 SG72	Colourless liquid. Slowly decomposes, evolving oxygen; the rate of decomposition increases in contact with metals, except aluminium. In contact with combustible material, may cause fire or explosion. Causes burns to skin, eyes and mucous membranes. Even though stabilized, these solutions may evolve oxygen.	2014
–	T9	TP2 TP6 TP24	F-H, S-Q	Category D Stow	SG16 SG69	Colourless liquid. Slowly decomposes, evolving oxygen; the rate of decomposition increases in contact with metals, except aluminium. Decomposes vigorously in contact with permanganates. When involved in a fire, mixtures with combustible material may be explosive. Causes burns to skin, eyes and mucous membranes. Even though stabilized, these solutions may evolve oxygen.	2015
–	–	–	F-A, S-A	Category E SW2 H1	–	Contents may evolve toxic fumes or vapour. Gases evolved are toxic by skin contact or by inhalation.	2016
–	–	–	F-A, S-B	Category E SW2 H1	–	Contents may evolve irritant gas or vapour with lachrymatory effects.	2017
–	T3	TP33	F-A, S-A	Category A	–	Crystalline solid. Melting point of pure para-chloroaniline: 70°C approximately. Toxic if swallowed, by skin contact or by dust inhalation.	2018 △
–	T7	TP5	F-A, S-A	Category A	SG35	Colourless liquid. May be a mixture of two of the isomers (e.g. ortho- and meta-) of chloroaniline. Reacts with acids. Toxic if swallowed, by skin contact or by inhalation.	2019
–	T1	TP33	F-A, S-A	Category A	–	A wide range of toxic solids. Toxic if swallowed, by skin contact or by dust inhalation.	2020
–	T4	TP1	F-A, S-A	Category A	–	A wide range of toxic liquids. Toxic if swallowed, by skin contact or by inhalation.	2021
–	T7	TP2 TP13	F-A, S-B	Category B	–	Colourless to brownish-yellow liquid mixture with a phenolic odour. Miscible with water. Toxic if swallowed, by skin contact or by inhalation. Causes burns to skin, eyes and mucous membranes. "Cresylic acid" is a generic name for mixtures of cresols and higher alkylphenols, in varying proportions. It generally contains more than 99% phenolic compounds.	2022

Lista de Mercancías Peligrosas ordenadas por números ONU:

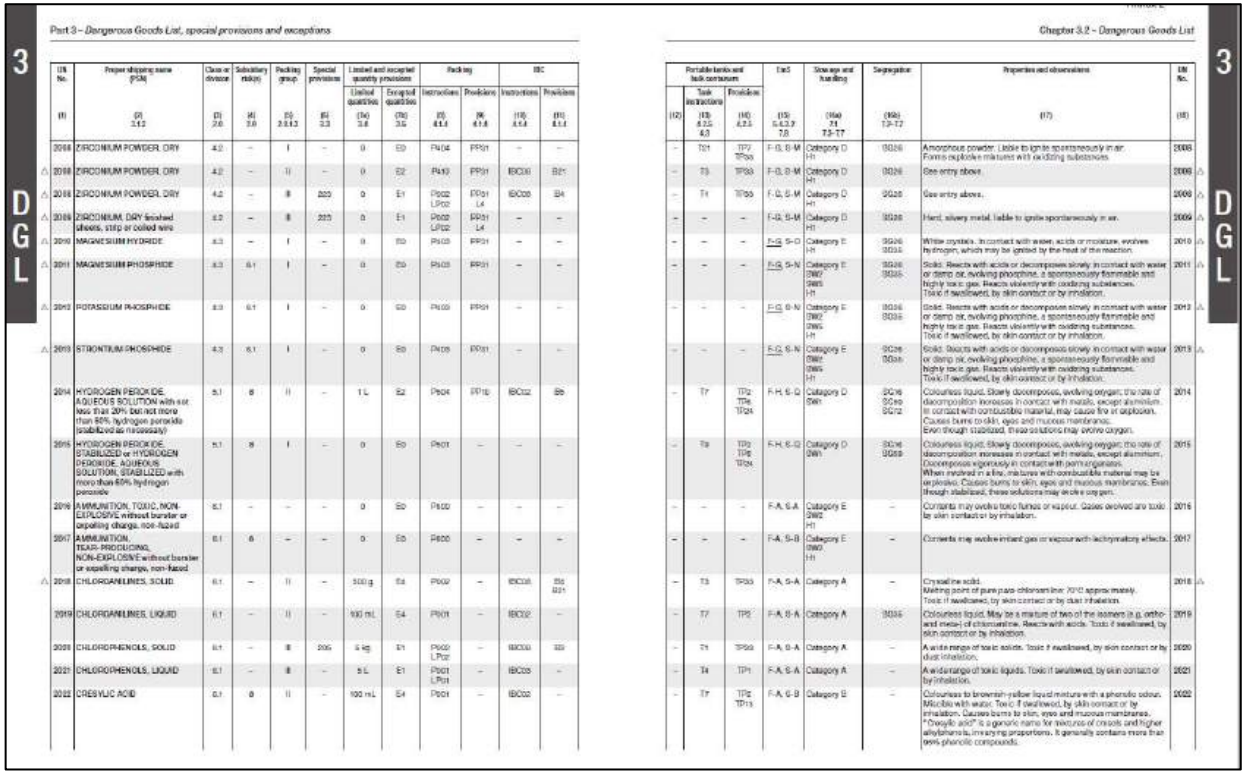
La Lista de mercancías peligrosas está dividida en 18 columnas, a saber:

Columna (1)	N° ONU
Columna (2)	Nombre de expedición
Columna (3)	Clase o división
Columna (4)	Riesgo(s) secundario(s)
Columna (5)	Grupo de embalaje/envase
Columna (6)	Disposiciones especiales
Columna (7a)	Cantidades limitadas
Columna (7b)	Cantidades exceptuadas
Columna (8)	Instrucciones de embalaje/envasado
Columna (9)	Disposiciones especiales de embalaje/envasado
Columna (10)	Instrucciones sobre embalaje/envasado en RIG
Columna (11)	Disposiciones especiales sobre RIG
Columna (12)	[Reservado] No utilizada
Columna (13)	Instrucciones para el transporte en cisternas y contenedores para graneles
Columna (14)	Disposiciones especiales sobre cisternas
Columna (15)	FEm: Fichas de emergencia contra INCENDIOS y DERRAMES
Columna (16a)	Estiba y manipulación
Columna (16b)	Segregación
Columna (17)	Propiedades y observaciones
Columna (18)	N° ONU (igual a la Columna 1)

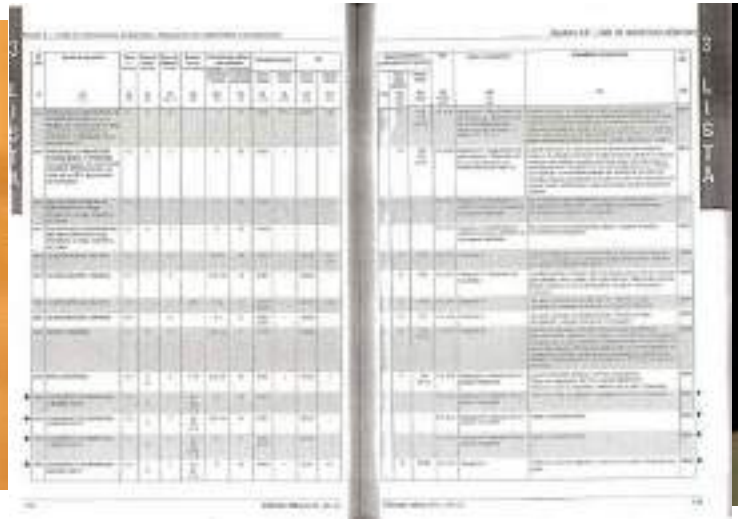
Structure of the Dangerous Goods List

The Dangerous Goods List is divided into 18 columns as follows:

Column 1	UN Number
Column 2	Proper shipping name (PSN)
Column 3	Class or division
Column 4	Subsidiary risk(s)
Column 5	Packing group
Column 6	Special provisions
Column 7a	Limited quantities
Column 7b	Excepted quantities
Column 8	Packing instructions
Column 9	Special packing provisions
Column 10	IBC packing instructions
Column 11	IBC special provisions
Column 12	[Reserved]
Column 13	Tank and bulk container instructions
Column 14	Tank special provisions
Column 15	EmS
Column 16a	Stowage and handling
Column 16b	Segregation
Column 17	Properties and observations
Column 18	UN Number.



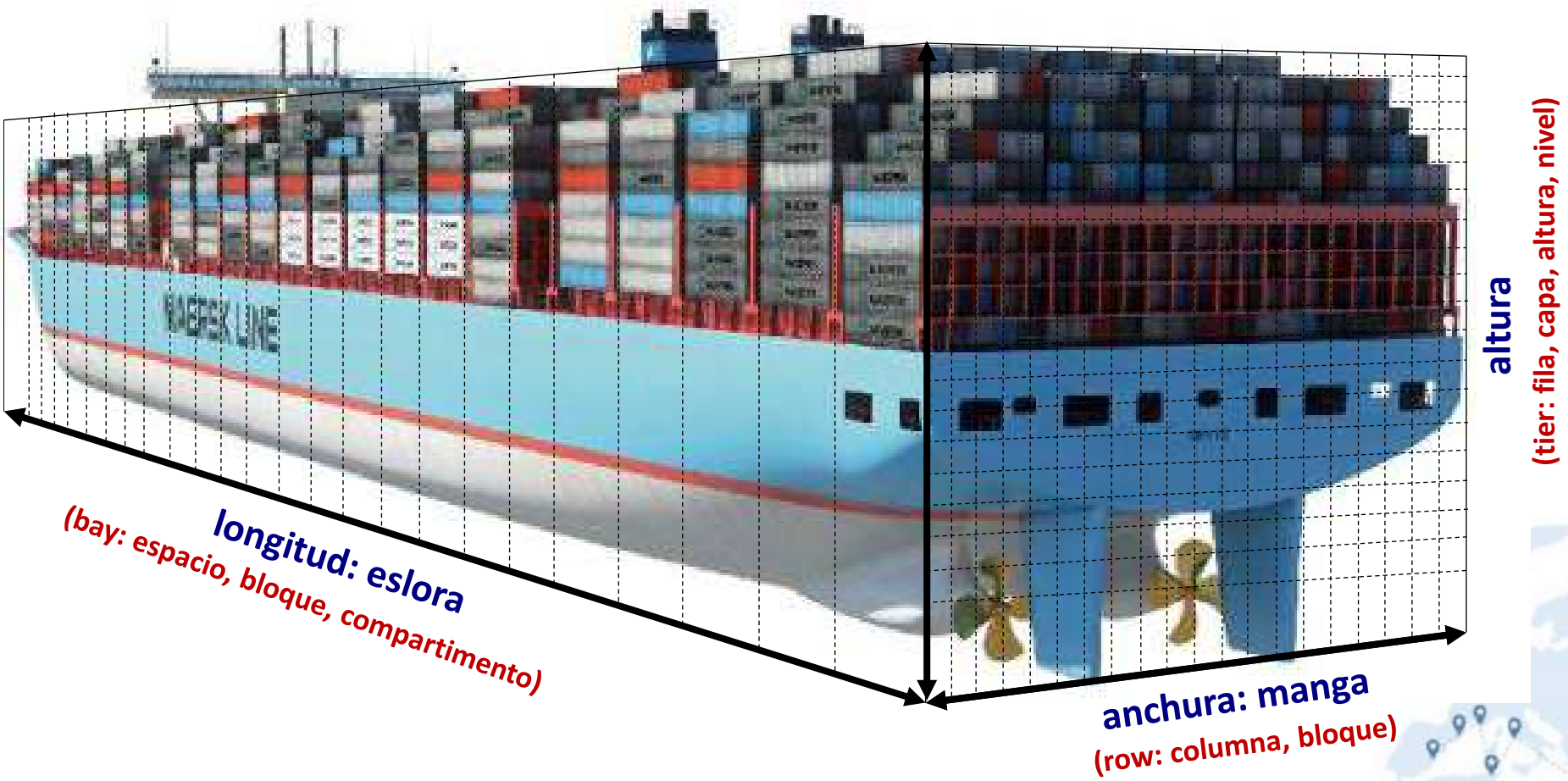
El **conocimiento en la utilización de la Lista de Mercancías Peligrosas del Código IMDG**, al igual que sucede en otras reglamentaciones para el transporte de mercancías peligrosas basadas en la Reglamentación Modelo de las Naciones Unidas (libro naranja), permite conocer fácilmente a todos los actores implicados en la cadena de transporte de las MMPP por vía marítima, **cómo y en qué condiciones debe realizarse el transporte de cada una de las sustancias peligrosas para cumplir con las exigencias del Código IMDG**.



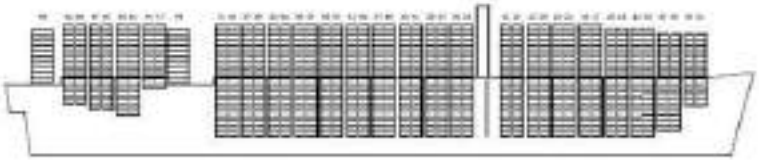
BAY PLAN SYSTEM (ISO 9711-1:1990)

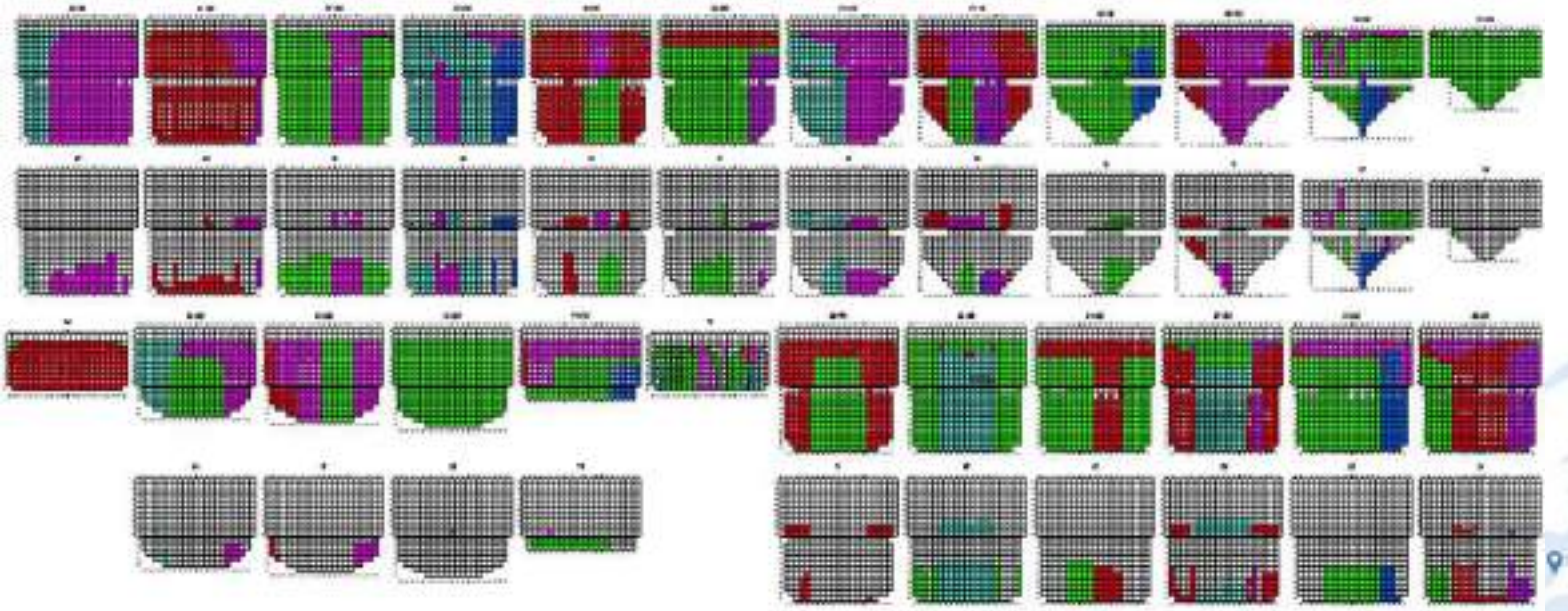
Sistema de coordenadas numéricas Bay-Row-Tier

PLANOS DE ESTIBA



La complejidad de cumplir con las categorías y códigos de estiba y manipulación, así como con las distancias de segregación entre los contenedores con mercancías peligrosas transportados en el buque, hace necesario utilizar programas informáticos para confeccionar en cada puerto un plan de estiba del buque.





Example of provisions for the stowage and segregation of a dangerous goods

UN No. (1)	Proper shipping name (PSN) (2) 3.1.2	Stowage and handling (16a) 7.1 7.3–7.7	Segregation (16b) 7.2–7.7	Properties and observations (17)
3485	CALCIUM HYPOCHLORITE, DRY, CORROSIVE or CALCIUM HYPOCHLORITE MIXTURE, DRY, CORROSIVE with more than 39% available chlorine (8.8% available oxygen)	Category D SW1 SW11	SG35 SG38 SG49 SG53 SG60	White or yellowish corrosive solid (powder, granules or tablets) with chlorine-like odour. Soluble in water. May cause fire in contact with organic material or ammonium compounds. Substances are liable to exothermic decomposition at elevated temperatures. This condition may lead to fire or explosion. Decomposition can be initiated by heat or by impurities (e.g. powdered metals (iron, manganese, cobalt, magnesium) and their compounds). Liable to heat slowly. Reacts with acids, evolving chlorine, an irritating, corrosive and toxic gas. In the presence of moisture, corrosive to most metals. Causes burns to skin, eyes and mucous membranes.

Ejemplo de disposiciones para la estiba y segregación de una mercancía peligrosa

Nº UN (1)	Nombre de expedición (2) 3.1.2	Estiba y manipulación (16a) 7.1, 7.3 a 7.7	Segregación (16b) 7.2 a 7.7	Propiedades y observaciones (17)
3485	HIPOCLORITO CÁLCICO SECO, CORROSIVO o HIPOCLORITO CÁLCICO SECO, CORROSIVO, EN MEZCLA con más de un 39 % de cloro activo (8,8 % de oxígeno activo)	Categoría D SW1 SW11	SG35 SG38 SG49 SG53 SG60	Sólido corrosivo blanco o amarillento (polvo, gránulos o tabletas), con olor a cloro. Soluble en agua. Puede provocar un incendio si entra en contacto con materias orgánicas o con compuestos amónicos. Las sustancias pueden experimentar descomposición exotérmica a temperaturas elevadas, lo cual puede dar lugar a un incendio o provocar una explosión. Puede descomponerse por los efectos del calor o el contacto con impurezas (por ejemplo, metales pulverizados (hierro, manganeso, cobalto, magnesio) y sus compuestos). Puede irse calentando lentamente. Reacciona con los ácidos desprendiendo cloro, que es un gas irritante, corrosivo y tóxico. Corrosivo para la mayoría de los metales en presencia de humedad. Causa quemaduras en la piel, los ojos y las mucosas.

INCENDIOS EN BUQUES CAUSADOS POR EL HIPOCLORITO CÁLCICO (DÉCADA 90's).

Sea Land Mariner
Abril 1998

DG Harmony
Noviembre 1998

Aconcagua
Diciembre 1998

CMA Djakarta
Agosto 1999

CATEGORÍAS DE ESTIBA (Excepto EXPLOSIVOS)

BUQUES DE CARGA (25 PAX O 1 PAX POR CADA 3 M. ESLORA)

BUQUE PASAJE (25 PAX) Ó 1 PAX POR CADA 3 M. ESLORA

BUQUES PASAJE EXCEDIENDO LÍMITE PASAJEROS

A	EN CUBIERTA O BAJO CUBIERTA …. Y TODAS LAS	
B	EN CUBIERTA O BAJO CUBIERTA	EN CUBIERTA SOLAMENTE
C	EN CUBIERTA SOLAMENTE	
D	EN CUBIERTA SOLAMENTE	PROHIBIDO
E	EN CUBIERTA O BAJO CUBIERTA	PROHIBIDO

Category D
SW1
SW11

CÓDIGOS DE ESTIBA

Stowage codes

The stowage codes given in column 16a of the Dangerous Goods List are as specified below:

Stowage code	Description
SW1	Protected from sources of heat.
SW2	Clear of living quarters.
SW3	Shall be transported under temperature control.
SW4	Surface ventilation is required to assist in removing any residual solvent vapour.
SW5	If under deck, stow in a mechanically ventilated space.
SW6	When stowed under deck, mechanical ventilation shall be in accordance with SOLAS regulation II-2/19 (II-2/54) for flammable liquids with flashpoint below 23°C c.c.
SW7	As approved by the competent authorities of the countries involved in the shipment.
SW8	Ventilation may be required. The possible need to open hatches in case of fire to provide maximum ventilation and to apply water in an emergency, and the consequent risk to the stability of the ship through flooding of the cargo spaces, shall be considered before loading.
SW9	Provide a good through ventilation for bagged cargo. Double strip stowage is recommended. The illustration in 7.6.2.7.2.3 shows how this can be achieved. During the voyage regular temperature readings shall be taken at varying depths in the hold and recorded. If the temperature of the cargo exceeds the ambient temperature and continues to increase, ventilation shall be closed down.
SW10	Unless carried in closed cargo transport units, bales shall be properly covered by tarpaulins or the like. Cargo spaces shall be clean, dry and free from oil or grease. Ventilator cowls leading into the cargo space shall have sparking-preventing screens. All other openings, entrances and hatches leading to the cargo space shall be securely closed. During temporary interruption of loading, when the hatch remains uncovered, a fire-watch shall be kept. During loading or discharge, smoking in the vicinity shall be prohibited and fire-fighting appliances kept ready for immediate operation.

Stowage code	Description
SW11	Cargo transport units shall be shaded from direct sunlight. Packages in cargo transport units shall be stowed so as to allow for adequate air circulation throughout the cargo.
SW12	Taking account of any supplementary requirements specified in the transport documents.
SW13	Taking account of any supplementary requirements specified in the competent authority approval certificate(s).
SW14	Category A only if the special stowage provisions of 7.4.1.4 and 7.6.2.8.4 are complied with.
SW15	For metal drums, stowage category B.
SW16	For unit loads in open cargo transport units, stowage category B.
SW17	Category E, for closed cargo transport unit and pallet boxes only. Ventilation may be required. The possible need to open hatches in case of fire to provide maximum ventilation and to apply water in an emergency, and the consequent risk to the stability of the ship through flooding of the cargo space, shall be considered before loading.
SW18	Category A, when transported in accordance with P650.
SW19	For batteries transported in accordance with special provisions 376 or 377, category C, unless transported on a short international voyage.
SW20	For uranyl nitrate hexahydrate solution stowage, category D applies.
SW21	For uranium metal pyrophoric and thorium metal pyrophoric stowage, category D applies.
SW22	For AEROSOLS with a maximum capacity of 1 L: category A. For AEROSOLS with a capacity above 1 L: category B. For WASTE AEROSOLS: category C, clear of living quarters.
SW23	When transported in BK3 bulk container, see 7.6.2.12 and 7.7.3.9.
SW24	For special stowage provisions, see 7.4.1.3 and 7.6.2.7.2.
SW25	For special stowage provisions, see 7.6.2.7.3.
SW26	For special stowage provisions, see 7.4.1.4 and 7.6.2.11.1.1.
SW27	For special stowage provisions, see 7.6.2.7.2.1.
SW28	As approved by the competent authority of the country of origin.
SW29	For engines or machinery containing fuels with flashpoint equal or greater than 23°C, stowage Category A.

Category D
SW1
SW11

CÓDIGOS DE MANIPULACIÓN

Handling codes

The handling codes given in column 16a of the Dangerous Goods List are as specified below:

Handling code	Description
H1	Keep as dry as reasonably practicable.
H2	Keep as cool as reasonably practicable.
H3	During transport, it should be stowed (or kept) in a cool ventilated place.
H4	If cleaning of cargo spaces has to be carried out at sea, the safety procedures followed and standard of equipment used shall be at least as effective as those employed as industry best practice in a port. Until such cleaning is undertaken, the cargo spaces in which the asbestos has been carried shall be closed and access to those spaces shall be prohibited.

Códigos de manipulación

Los códigos de manipulación que figuran en la columna 16a de la Lista de mercancías peligrosas se definen a continuación:

Códigos de manipulación	Descripción
H1	Manténgase lo más seco posible.
H2	Manténgase lo más fresco posible.
H3	Durante el transporte, debería estibarse (o mantenerse) en un lugar fresco y bien ventilado.
H4	Si es preciso limpiar los espacios de carga en el mar, se debe hacer por un procedimiento que ofrezca, por lo menos, igual seguridad y con un equipo de la misma eficacia que el que se utilizaría en un puerto. Mientras no se efectúen las operaciones de limpieza, los espacios de carga en que se haya transportado asbesto permanecerán cerrados, y estará prohibido entrar en ellos.

CUADRO GENERAL DE SEGREGACIÓN

CLASS		1.1 1.2 1.5	1.3 1.6	1.4	2.1	2.2	2.3	3	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	6.1	6.2	7	8	9
Explosives	1.1, 1.2, 1.5	*	*	*	4	2	2	4	4	4	4	4	4	2	4	2	4	X
Explosives	1.3, 1.6	*	*	*	4	2	2	4	3	3	4	4	4	2	4	2	2	X
Explosives	1.4	*	*	*	2	1	1	2	2	2	2	2	2	X	4	2	2	X
Flammable gases	2.1	4	4	2	X	X	X	2	1	2	2	2	2	X	4	2	1	X
Non-toxic, non-flammable gases	2.2	2	2	1	X	X	X	1	X	1	X	X	1	X	2	1	X	X
Toxic gases	2.3	2	2	1	X	X	X	2	X	2	X	X	2	X	2	1	X	X
Flammable liquids	3	4	4	2	2	1	2	X	X	2	2	2	2	X	3	2	X	X
Flammable solids (including self-reactive substances and solid desensitized explosives)	4.1	4	3	2	1	X	X	X	X	1	X	1	2	X	3	2	1	X
Substances liable to spontaneous combustion	4.2	4	3	2	2	1	2	2	1	X	1	2	2	1	3	2	1	X
Substances which, in contact with water, emit flammable gases	4.3	4	4	2	2	X	X	2	X	1	X	2	2	X	2	2	1	X
Oxidizing substances (agents)	5.1	4	4	2	2	X	X	2	1	2	2	X	2	1	3	1	2	X
Organic peroxides	5.2	4	4	2	2	1	2	2	2	2	2	2	X	1	3	2	2	X
Toxic substances	6.1	2	2	X	X	X	X	X	X	1	X	1	1	X	1	X	X	X
Infectious substances	6.2	4	4	4	4	2	2	3	3	3	2	3	3	1	X	3	3	X
Radioactive material	7	2	2	2	2	1	1	2	2	2	2	1	2	X	3	X	2	X
Corrosive substances	8	4	2	2	1	X	X	X	1	1	1	2	2	X	3	2	X	X
Miscellaneous dangerous substances and articles	9	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

The numbers and symbols in the table have the following meanings:

1 **"away from"**
2 **"separated from"**
3 **"separated by a complete compartment or hold from"**
4 **"separated longitudinally by an intervening complete compartment or hold from"**
X **the Dangerous Goods List has to be consulted to verify whether there are specific segregationprovisions**
* **see 7.2.7.1 of this chapter for the segregation provisions between class 1 substances or articles**

.1 "A distancia de";

.2 "Separado de";

.3 "Separado por todo un compartimiento o toda una bodega de";

.4 "Separado longitudinalmente por todo un compartimiento intermedio o toda una bodega intermedia de".

CÓDIGOS DE SEGREGACIÓN

SG35
SG38
SG49
SG53
SG60

Segregation codes

The segregation codes given in column 16b of the Dangerous Goods List are as specified below:

Segregation code	Description
SG01	For packages carrying a subsidiary risk label of class 1, segregation as for class 1, division 1.3.
SG02	Segregation as for class 1.3G.
SG03	Segregation as for class 1.3G.
SG04	Segregation as for class 2.1.
SG05	Segregation as for class 2.
SG06	Segregation as for class 5.1.
SG07	Stow "away from" class 3.
SG08	Stow "away from" class 4.1.
SG09	Stow "away from" class 4.3.
SG10	Stow "away from" class 5.1.
SG11	Stow "away from" class 6.2.
SG12	Stow "away from" class 7.
SG13	Stow "away from" class 8.
SG14	Stow "separated from" class 1 except for division 1.4S.
SG15	Stow "separated from" class 3.
SG16	Stow "separated from" class 4.1.
SG17	Stow "separated from" class 5.1.
SG18	Stow "separated from" class 6.2.
SG19	Stow "separated from" class 7.

Segregation code	Description
SG20	Stow "away from" acids.
SG21	Stow "away from" alkalis.
SG22	Stow "away from" ammonium salts.
SG23	Stow "away from" animal or vegetable oils.
SG24	Stow "away from" arsides.
SG25	Stow "separated from" goods of classes 2.1 and 2.
SG26	In addition, from goods of classes 2.1 and 2 when stowed on deck of a containership a minimum distance of two container spaces athwartship shall be maintained, when stowed on no-no stipous distance of 6 m athwartship shall be maintained.
SG27	Stow "away from" explosives containing chlorates or perchlorates.
SG28	Stow "away from" ammonium compounds and explosives containing ammonium compounds or salts.
SG29	Segregation from foodstuffs as in 7.3.4.2.1, 7.6.2.1.2 or 7.7.3.7.
SG30	Stow "away from" heavy metals and their salts.
SG31	Stow "away from" lead and its compounds.
SG32	Stow "away from" liquid halogenated hydrocarbons.
SG33	Stow "away from" powdered metals.
SG34	When containing ammonium compounds, "away from" chlorates or perchlorates and explosives containing chlorates or perchlorates.
SG35	Stow "separated from" acids.
SG36	Stow "separated from" alkalis.
SG37	Stow "separated from" ammonia.
SG38	Stow "separated from" ammonium compounds.
SG39	Stow "separated from" ammonium compounds other than AMMONIUM PERSULPHATE (UN 1444).
	[illegible] "separated from" ammonium compounds other than chlorates of ammonium and/or potassium persulphates and/or sodium persulphates.
	[illegible] "separated from" animal or vegetable oil.
	[illegible] "separated from" bromates.
	[illegible] "separated from" bromine.
	[illegible] "separated from" CARBON TETRACHLORIDE (UN 1846).
	[illegible] "separated from" chlorates.
	[illegible] "separated from" chlorites.
	[illegible] "separated from" chlorine.
	[illegible] "separated from" combustible material particularly liquids. Combustible material may possibly replenish or damage.
	[illegible] "separated from" cyanides.
	[illegible] from foodstuffs as in 7.3.4.2.1, 7.6.2.1.2 or 7.7.3.6.
	[illegible] "separated from" hypochlorites.
SG52	Stow "separated from" iron salts.
SG53	Stow "separated from" liquid organic substances.
	[illegible] "separated from" mercury and mercury compounds.
	[illegible] "separated from" mercury salts.
	[illegible] "separated from" nitrites.
	[illegible] "separated from" ocean-scavenging cargoes.
	[illegible] "separated from" perchlorates.
	[illegible] "separated from" permanganates.

Segregation code	Description
SG60	Stow "separated from" peroxides.
SG61	Stow "separated from" [illegible].
SG62	Stow "separated from" sulphur.
SG63	Stow "separated longitudinally by an intervening complete compartment or hold from" class 1.
SG64	[Reserved]
SG65	Stow "separated by a complete compartment or hold from" class 1 except for division 1.4.
SG66	[Reserved]
SG67	Stow "separated from" division 1.4 and "separated longitudinally by an intervening complete compartment or hold from" divisions 1.1, 1.2, 1.3, 1.5 and 1.6 except from compatibility group J.
SG68	If flashpoint 60°C c.c. or below, segregation as for class 3 but "away from" class 4.1.
SG69	For NITROGEN with a maximum capacity of 1 L: segregation as for class 5. Stow "separated from" class 1 except for division 1.4. For NITROGEN with a capacity above 1 L: segregation as for the appropriate subdivision of class 2. For MULTI-AEROSOLS: segregation as for the appropriate subdivision of class 2.
SG70	For arsenic sulphides, "separated from" acids.
SG71	Within the appliance, in the case that the dangerous goods as integral parts of the complete fire spring appliance, there is no need to apply the provisions on segregation of substances in chapter 7.2.
SG72	See 7.7.6.1.2.
SG73	[Reserved]
SG74	Segregation as for 1.4S.
SG75	Stow "separated from" strong acids.

SG35 Stow "separated from" acids.
SG38 Stow "separated from" ammonium compounds.
SG49 Stow "separated from" cyanides.
SG53 Stow "separated from" liquid organic substances.
SG60 Stow "separated from" peroxides.

SG35 Estíbese ≪separado de≫ los ácidos.
SG38 Estíbese ≪separado de≫ los compuestos de amonio.
SG49 Estíbese ≪separado de≫ los cianuros.
SG53 Estíbese ≪separado de≫ las sustancias orgánicas líquidas.
SG60 Estíbese ≪separado de≫ los peróxidos.

DISTANCIAS DE SEGREGACIÓN

Las distancias que implican las expresiones

.1 "A distancia de“ “Away from”

.2 "Separado de“ “Separated from”

.3 "Separado por todo un compartimiento o toda una bodega de" “Separated by a complete compartment or hold from”

.4 "Separado longitudinalmente por todo un compartimiento intermedio o toda una bodega intermedia de“ “Separated longitudinally by an intervening complete compartment or hold from”

Son diferentes si se trata de mercancías peligrosas en

Buques portacontenedores

Buques de transbordo rodado

Buques de carga general

DECLARACIÓN DE MERCANCÍAS PELIGROSAS DEL CARGADOR

IMO SHIPPER'S DECLARATION DANGEROUS GOODS DECLARATION (DGD)

Es el documento por el que el expedidor acredita que las mercancías que presenta pueden ser autorizadas para su transporte, pues están adecuadamente embaladas, marcadas y etiquetadas, de conformidad con la normativa vigente.

Debe incluir la información precisa respecto al nombre técnico correcto de la mercancía, número de UN que corresponda, clase y riesgos que entraña, número de bultos y cantidad total que se pretende transportar y el punto de inflamación si procede

DECLARATION OF DANGEROUS GOODS IN CONTAINER & CONTAINER PACKING CERTIFICATE (FOR MULTIMODAL TRANSPORT)

This form meets the requirements of SOLAS 74, chapter VII, regulation 4 ; MARPOL 73/78, Annex III, regulation 4.

SHIPPER'S DECLARATION

CONTAINER / VEHICLE PACKING CERTIFICATE

DANGEROUS GOODS:

IMO Shipper's Declaration is the form used to describe hazardous materials in a container or shipping on a vessel. The IMO shippers declaration form is mandatory for shipments of dangerous goods by sea under the International Maritime Organization regulations.

The shipper must certify that the contents are fully and accurately described by proper shipping name, are classified, packed, marked and labeled, and are in all respects in the proper condition for transport according to the applicable regulations.

IMO SHIPPER'S DECLARATION DANGEROUS GOODS DECLARATION (DGD)

MULTIMODAL DANGEROUS GOODS FORM

This form may be used as a dangerous goods declaration as it meets the requirements of SOLAS, chapter VII, regulation 4; MARPOL, Annex III, regulation 4.

What details should I include on the shipper's declaration?

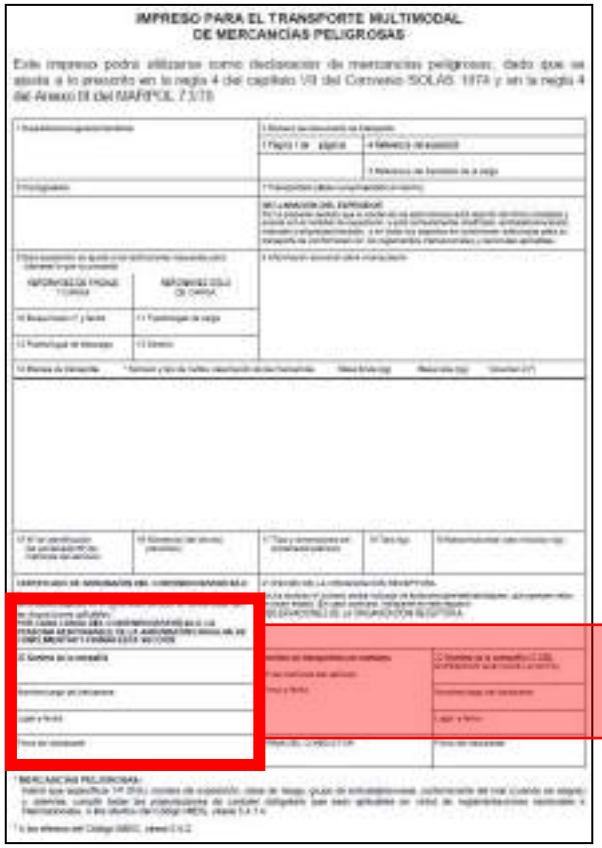
The following information should be included on the shipper's declaration:

- ✓ **Address and contact details of shipper and receiver (consignee)**
- ✓ **Emergency contact details (if required)**
- ✓ **Proper shipping name of the dangerous goods (e.g. Acetone)**
- ✓ **Quantity**
- ✓ **UN number (e.g. UN 1090)**
- ✓ **Class or division (subsidiary hazard)**
- ✓ **Net weight of dangerous goods and total shipment weight (if required)**
- ✓ **DG packing group I, II or III (if required)**
- ✓ **Whether the dangerous goods are radioactive or not**
- ✓ **Additional handling information (if required)**

Código IMDG. Declaración de mercancías peligrosas.

IMPRESO PARA EL TRANSPORTE MULTIMODAL DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

Certificado de arrumazón del contenedor/vehículo.


IMPRESO PARA EL TRANSPORTE MULTIMODAL
DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

CERTIFICADO DE ARRUMAZÓN DEL CONTENEDOR/VEHÍCULO

Declaro que las mercancías descritas anteriormente han sido arrumadas/cargadas en el contenedor/vehículo de conformidad con las disposiciones aplicables.†

POR CADA CARGA DEL CONTENEDOR/VEHÍCULO, LA PERSONA RESPONSABLE DE LA ARRUMAZÓN/CARGA HA DE CUMPLIMENTAR Y FIRMAR ESTA SECCIÓN

20 Nombre de la compañía

Nombre/cargo del declarante

Lugar y fecha

Firma del declarante

NOTA: No se requiere el certificado de arrumazón del contenedor para las cisternas.

Certificado de arrumazón del contenedor/vehículo (1/3).

La persona que firma la casilla 20 del impreso deberá ser la que dirija la operación en el contenedor/vehículo.

CERTIFICA QUE:

- **El contenedor/vehículo estaba limpio y seco y aparentemente en condiciones de recibir las mercancías.**
- **Si las remesas incluyen mercancías de la Clase 1, excepto las de la división 1.4, el contenedor es estructuralmente utilizable.**
- **No se han arrumado juntas en el contenedor/vehículo mercancías incompatibles entre sí, a menos que se cuente con autorización especial de la autoridad competente.**
- **Todos los bultos fueron examinados exteriormente para descubrir posibles daños, y sólo se arrumaron los bultos en buen estado.**
- **Los bidones han sido estibados en posición vertical, a menos que de otro modo lo autorice la autoridad competente.**

Certificado de arrumazón del contenedor/vehículo (2/3).

La persona que firma la casilla 20 del impreso deberá ser la que dirija la operación en el contenedor/vehículo.

SE CERTIFICA QUE:

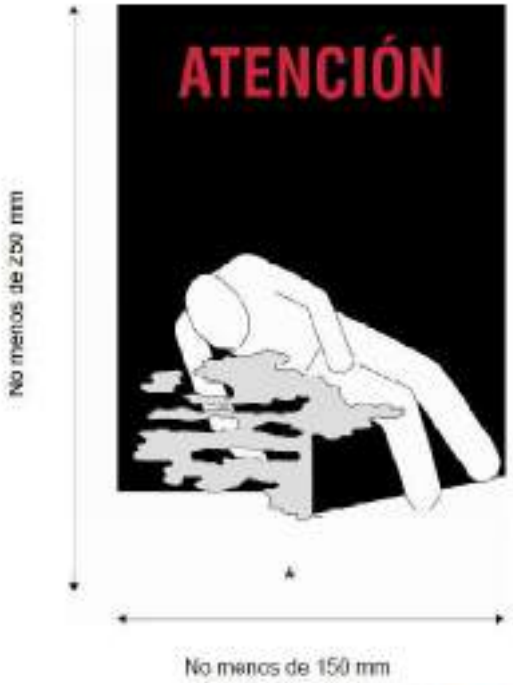
- ❑ **Todos los bultos han sido correctamente arrumados y afianzados en el contenedor/vehículo.**
- ❑ **Si se transportan materias en embalajes/envases para graneles, la carga ha sido repartida de modo uniforme en el contenedor/vehículo.**
- ❑ **Los bultos y el contenedor/vehículo llevan las marcas, etiquetas y rótulos adecuados. Se ha quitado toda marca, etiqueta y rotulo inaplicables.**
- ❑ **Cuando se utilice este impreso de mercancías peligrosas únicamente como certificado de arrumazón del contenedor/vehículo, no como documento de transporte combinado, deberá haberse expedido/recibido una declaración de mercancías peligrosas firmada por el expedidor o proveedor que cubra cada remesa de mercancías peligrosas arrumada en el contenedor.**

Certificado de arrumazón del contenedor/vehículo (3/3) .

La persona que firma la casilla 20 del impreso deberá ser la que dirija la operación en el contenedor/vehículo.

SE CERTIFICA QUE:

- **Cuando con fines de refrigeración se utiliza dióxido de carbono sólido (CO_2 - hielo seco), en el exterior del vehículo o contenedor lleva una marca o etiqueta en lugar bien visible, por ejemplo en el lado en que se encuentra la puerta, con las palabras: "PELIGROSO, CONTIENE CO_2 (HIELO SECO) - VENTILESE BIEN ANTES DE ENTRAR".**



La Ficha de Datos de Seguridad (FDS) Material Safety Data Sheet (MSDS)

Reglamento (CE) n.o 1907/2006 relativo al registro, la evaluación, la autorización y la restricción de las sustancias y preparados químicos (REACH) y por el que se crea la Agencia Europea de Sustancias y Mezclas Químicas

¿Qué es una FDS?

Un documento que contiene información detallada sobre el producto o preparado químico y sobre las sustancias químicas peligrosas componentes: propiedades físicas y químicas, información sobre la salud, seguridad, fuego y riesgos de medio ambiente que el producto químico puede causar

¿Cómo puede ayudarnos una FDS a protegernos de las sustancias químicas?

Aparte de la información sobre la naturaleza de una sustancia química, una FDS también debe facilitar información sobre como trabajar con ellas de una manera segura y que hacer si hay un derrame accidental.

¿Quién es el responsable de preparar la FDS?

Los fabricantes y distribuidores de productos químicos deben preparar y remitir la FDS con el primer envío de cualquier producto químico peligroso y el empresario es responsable de poner estas fichas al alcance de los trabajadores.

¿Para quién es la FDS?

Para los trabajadores que puedan estar expuestos a productos peligrosos.
Para el Servicio de Prevención.
Para el personal de emergencia (por ejemplo, bomberos) quienes posiblemente limpien un derrame o un escape, o deban extinguir un incendio en el que esté la sustancia implicada

La Ficha de Datos de Seguridad (FDS) — Material Safety Data Sheet (MSDS)

FICHA DE DATOS DE SEGURIDAD

Según Reglamentos (CE) nº 1907/2006, nº 648/2004, nº 907/2006 Directivas 1999/45 CE, 67/548/CEE y cumpliendo los criterios de la Directiva 98/24 CE

Lidercel

JUMADI, S.L.
C/ Tucídides, 46
Pq. Emp. Santa Bárbara
29004 Málaga

Producto: **MONZÓN**
Fecha Revisión: **Diciembre 2010**
Nº de Revisión: 00
Página 1 de 8

1.- IDENTIFICACIÓN DEL PREPARADO Y DE LA EMPRESA

1.1. ***Identificación del preparado:*** **MONZÓN**

1.2. ***Uso del preparado:*** **Detergente alcalino para prelavado y lavado textil.**

1.3. ***Identificación de la sociedad:*** **JUMADI, S.L.**
C/ Tucídides, 46 Pq. Emp. Santa Bárbara
29004 Málaga
Tlf.: 952241987
www.lidercel.es

1.4. ***Teléfono de urgencias del Servicio de Información Toxicológica (24 horas) : 915 620 420***

2.- IDENTIFICACIÓN DE LOS PELIGROS

Conforme a la directiva 1999/45 CE:
El preparado está clasificado como peligroso.
Clasificación de peligro: C-Corrosivo
Provoca quemaduras graves en contacto con la piel y los ojos.

Según el tipo de aplicación, observar las medidas de precaución adecuadas.
Ver apartados 8, 10 y 11 para una correcta manipulación y almacenamiento.

Datos adicionales de uso y sugerencias:
Producto para el lavado de ropa. Gran poder saponificante y desengrasante. Contiene agentes secuestrantes de los cationes que suelen interferir en la calidad del lavado (calcio, magnesio, hierro....) y agentes para evitar la redeposición de la suciedad en la ropa y el consecuente agrisamiento de esta.
Se utiliza conjuntamente con nuestro producto MISTRAL en dosificación automática.
Prelavado: En ropa muy sucia se recomienda dosificar de 4 a 8 grs. por Kg. de ropa.
Lavado: Dosificar según el grado de suciedad de 8 a 14 gramos por kilo de ropa.

3.- COMPOSICIÓN/INFORMACIÓN SOBRE LOS COMPONENTES:

Componentes peligrosos:

Nombre	Nº Registro	Nº C E	Nº CAS	Nombre IUPAC	Conc. %	Peligros
Hidróxido sódico		215-185-5	1310-73-2	sodium hydroxide	15-30%	C R: 35
ácido [[(fosfonometil)(etilo)]bis [etanó-2,1-diilnitrilobis(metilen)] tetrakisfosfónico		239-931-4	15827-60-8	[bis[2-[bis(phosphonomethyl)amino]ethyl]amino]methylphosphonic acid	0-1%	Xi R: 41

Más información sobre las frases R de las sustancias en el apartado 16.

4.- PRIMEROS AUXILIOS:

En los casos de duda, o cuando persistan los síntomas de malestar, solicitar atención médica. No administrar nunca nada por vía oral a personas que se encuentren inconscientes.

Por contacto con la piel:
Retirar las ropas contaminadas. Lavar inmediata y abundantemente con agua las zonas afectadas. Acudir a un médico en caso de enrojecimiento o dolor.

Por contacto con los ojos:
Lavar inmediata y abundantemente con agua, manteniendo los párpados abiertos, durante 10-15 minutos y consultar de inmediato al oftalmólogo.

Por ingestión:
Lavar la boca con agua abundante. No provocar el vómito. Requerir asistencia médica. Mantener al afectado en reposo.

¿Qué información debe contener una FDS?

1. **Identificación de la sustancia o preparado y de la sociedad o empresa.**
2. **Identificación de los peligros.**
3. **Composición/información sobre componentes (incluyendo números de identificación CAS de cada sustancia).**
4. **Primeros auxilios.**
5. **Medidas de lucha contra incendios.**
6. **Medidas en caso de vertido accidental.**
7. **Manipulación y almacenamiento.**
8. **Controles de exposición/ protección personal.**
9. **Propiedades físicas y químicas.**
10. **Estabilidad y reactividad.**
11. **Información toxicológica.**
12. **Información ecológica.**
13. **Consideraciones relativas a la eliminación.**
14. **Información relativa al transporte.**
15. **Información reglamentaria.**
16. **Otra información.**

La Ficha de Datos de Seguridad (FDS) Material Safety Data Sheet (MSDS)

The MSDS contain 16 sections:

SECTION 1: Identification of the substance/mixture and of the company/undertaking
1.1. Product identifier
1.2. Relevant identified uses of the substance or mixture and uses advised against
1.3. Details of the supplier of the safety data sheet
1.4. Emergency telephone number

SECTION 2: Hazards identification
2.1. Classification of the substance or mixture
2.2. Label elements
2.3. Other hazards

SECTION 3: Composition/information on ingredients
3.1. Substances
3.2. Mixtures

SECTION 4: First aid measures
4.1. Description of first aid measures
4.2. Most important symptoms and effects, both acute and delayed
4.3. Indication of any immediate medical attention and special treatment needed

SECTION 5: Firefighting measures
5.1. Extinguishing media
5.2. Special hazards arising from the substance or mixture
5.3. Advice for firefighters

SECTION 6: Accidental release measure
6.1. Personal precautions, protective equipment and emergency procedures
6.2. Environmental precautions
6.3. Methods and material for containment and cleaning up
6.4. Reference to other sections

SECTION 7: Handling and storage
7.1. Precautions for safe handling
7.2. Conditions for safe storage, including any incompatibilities
7.3. Specific end use(s)

SECTION 8: Exposure controls/personal protection
8.1. Control parameters
8.2. Exposure controls

SECTION 9: Physical and chemical properties
9.1. Information on basic physical and chemical properties
9.2. Other information

SECTION 10: Stability and reactivity
10.1. Reactivity
10.2. Chemical stability
10.3. Possibility of hazardous reactions
10.4. Conditions to avoid
10.5. Incompatible materials
10.6. Hazardous decomposition products

SECTION 11: Toxicological information
11.1. Information on toxicological effects

SECTION 12: Ecological information
12.1. Toxicity
12.2. Persistence and degradability
12.3. Bioaccumulative potential
12.4. Mobility in soil
12.5. Results of PBT and vPvB assessment
12.6. Other adverse effects

SECTION 13: Disposal considerations
13.1. Waste treatment methods

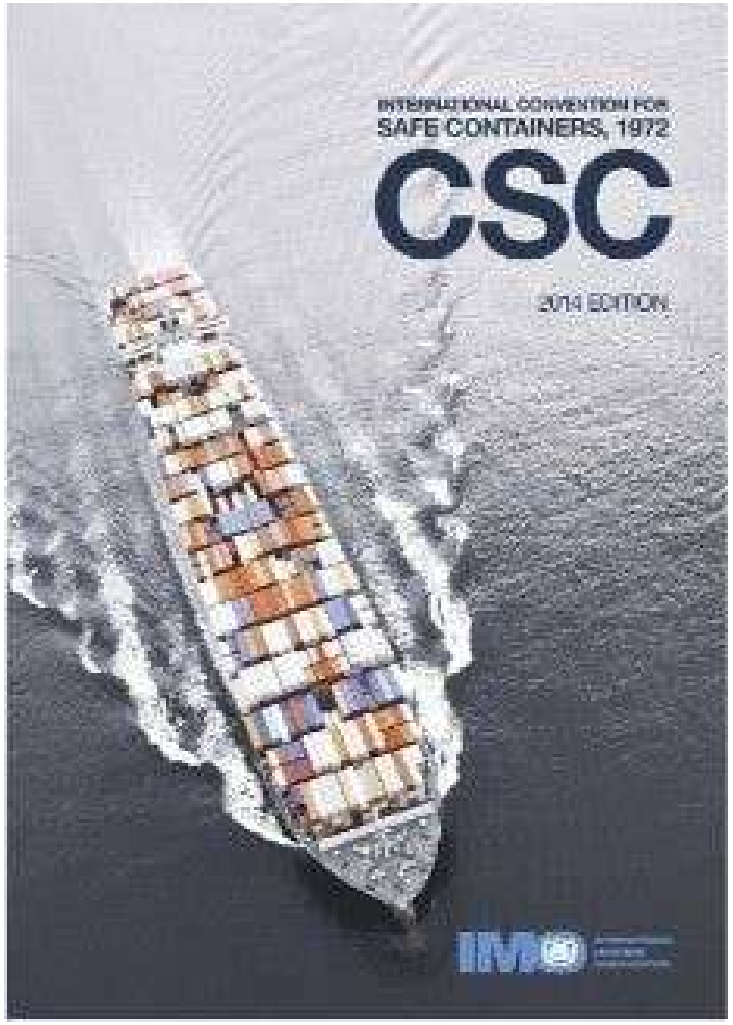
SECTION 14: Transport information
14.1. UN number
14.2. UN proper shipping name
14.3. Transport hazard class(es)
14.4. Packing group
14.5. Environmental hazards
14.6. Special precautions for user
14.7. Transport in bulk according to Annex II of MARPOL[5] and the IBC Code

SECTION 15: Regulatory information
15.1. Safety, health and environmental regulations/legislation specific for the substance or mixture
15.2. Chemical safety assessment

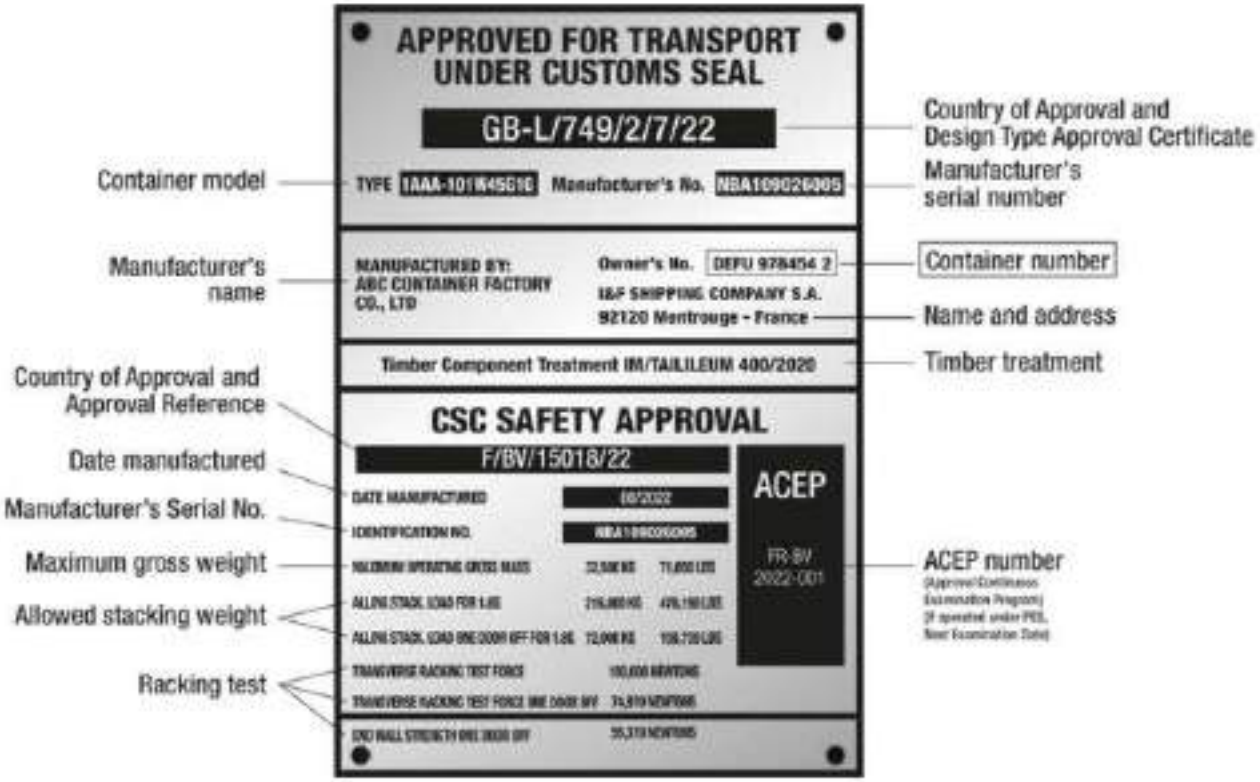
SECTION 16: Other information
16.2. Date of the latest revision of the MSDS

El Convenio Internacional sobre seguridad de los Contenedores (CSC) de la OMI

International Convention for Safe Containers (CSC)



All containers that transport dangerous goods or not must comply with the provisions of this Convention.



Most common types of sea containers that transport dangerous goods

	sea/shipping container	contenedor marítimo
	20' container (twenty feet container)	contenedor de 20 pies de longitud
	40' container (forty feet container))	contenedor de 40 pies de longitud
	TEU (twenty feet equivalent unit)	TEU (unidad equivalente a 20 pies de longitud)
	DC container (dry cargo container) (20'DC / 40'DC)	contenedor DC (contenedor para carga seca) (20'DC / 40'DC)

	DV container (dry van container) (20'DV / 40'DV)	contenedor DV (contenedor para carga seca) (20'DV / 40'DV)
	GP container (general purpose container) (20'GP / 40'GP)	contenedor GP (contenedor para carga seca) (20'GP / 40'GP)
	HC container (high cube container: 9'6") (40'DC HC))	contenedor HC (contenedor de mayor altura que la standard: 9'6") (40'DC HC)
	reefer container refrigerated container	contenedor frigorífico
	tank container	contenedor cisterna

Los contenedores cisterna no entran estrictamente en el campo de aplicación del CSC , y deben cumplir las disposiciones del Código IMDG en cuanto a su utilización.

Most common types of sea containers that transport dangerous goods

swap body tank	cisterna de cuerpo intercambiable
open top container	contenedor con techo abierto
open side container	contenedor con puertas laterales
flat rack container	contenedor plataforma

dry bulk container	contenedor para graneles secos
crate container	contenedor jaula
flexi tank	bolsa flexible para líquidos en interior contenedor DC

Los contenedores cisterna no entran estrictamente en el campo de aplicación del CSC , y deben cumplir las disposiciones del Código IMDG en cuanto a su utilización.

DAMAGES TO CONTAINERS THAT MAKE IMPOSSIBLE THEIR USE FOR THE TRANSPORT OF DANGEROUS GOODS

Type 1

The damage does not endanger the integrity of the cargo or the safety of people.

Type 2

The damage can compromise the integrity of the cargo.

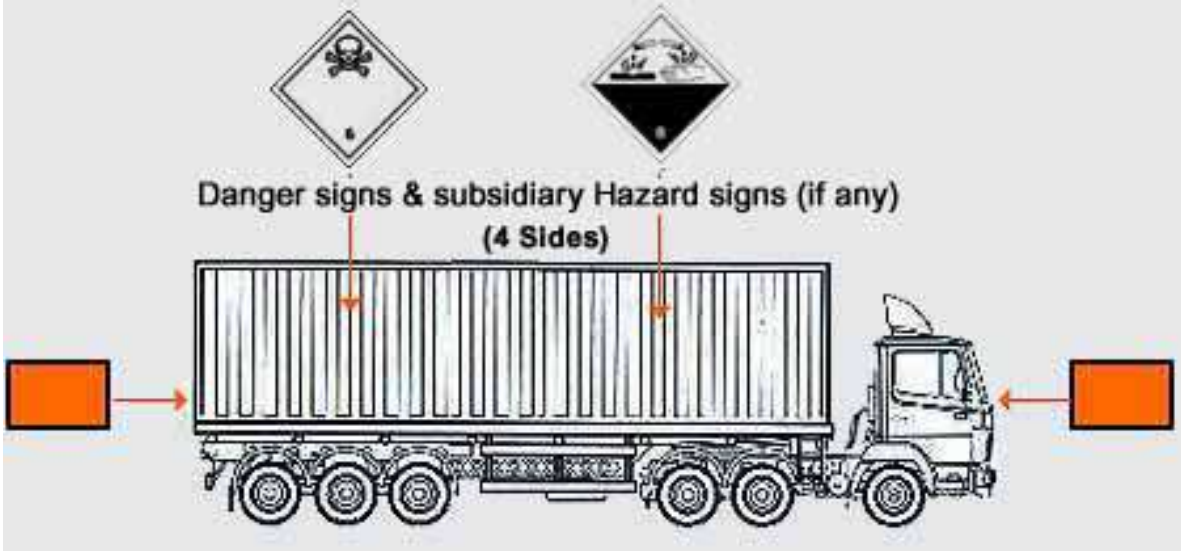
Type 3

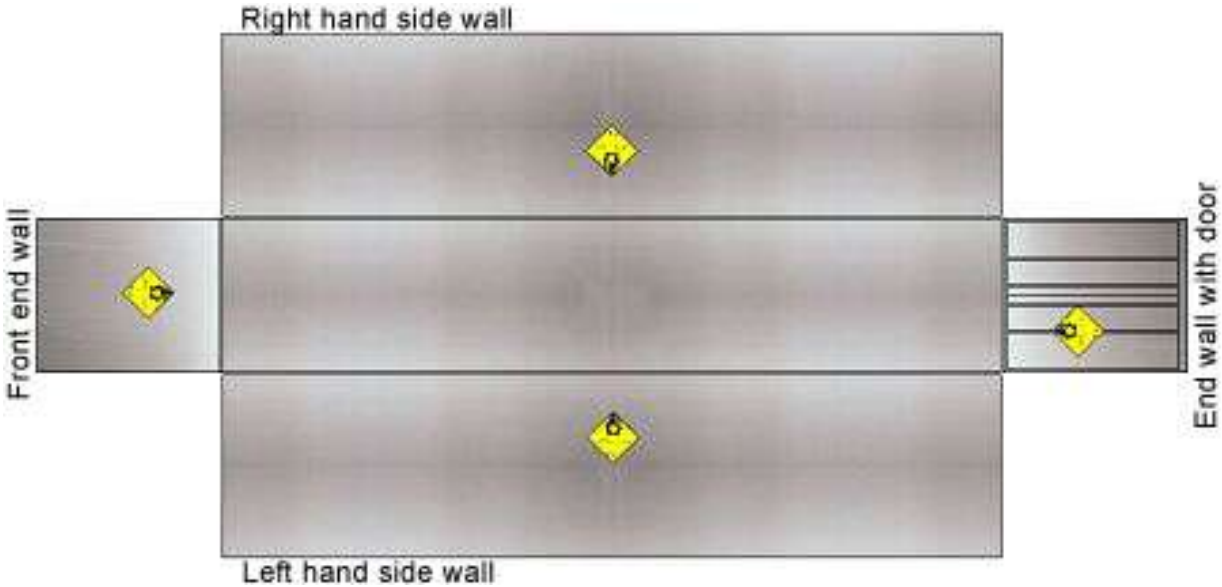
Structural damage. It endangers the safety of people.

Rotulación y marcado de las unidades de transporte.

Sobre las superficies exteriores de la unidad de transporte deberán fijarse etiquetas ampliadas (rótulos) y marcas y letreros, como advertencia de que esa unidad lleva mercancías peligrosas que entrañan riesgos, a menos que las etiquetas y/o marcas de los bultos sean claramente visibles desde el exterior de la unidad.

Rotulación y marcado de las unidades de transporte.



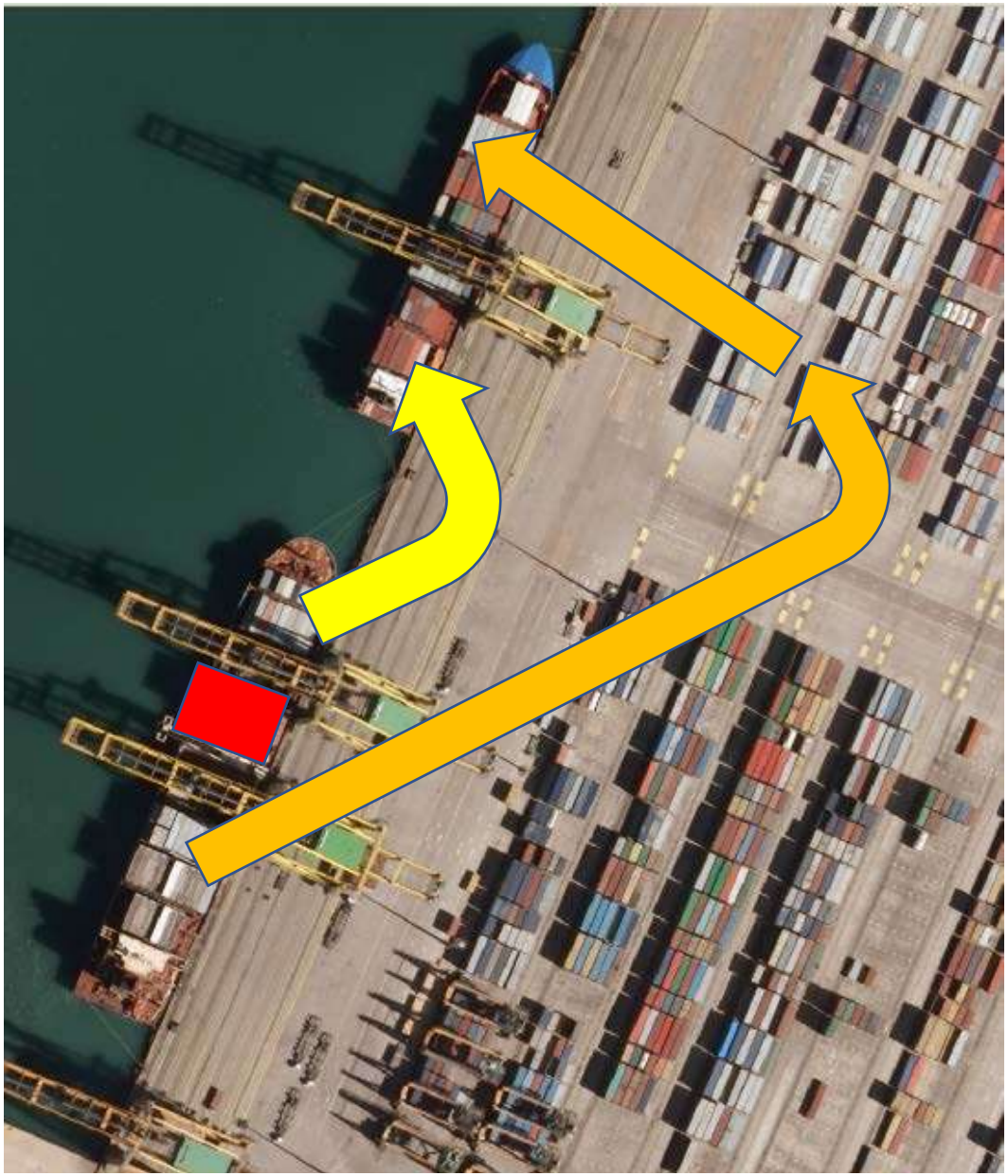


Rotulación y marcado de las unidades de transporte.

In some cases, the UN number and/or the proper shipping name (PSN) must be included in addition to the label.

Each port through which a dangerous merchandise is loaded, unloaded or transits through it, must previously authorize it.

Tipos de operaciones con mercancías en buques.



TRANSBORDO

Transbordo de mercancías: operación de transferencia directa de mercancías de un buque a otro, sin depositarse en los muelles y con presencia simultánea de ambos buques durante la operación.

TRANSITO MARÍTIMO

Tránsito marítimo: operación de transferencia de mercancías o elementos de transporte en el modo marítimo en que éstas son descargadas de un buque al muelle, y posteriormente vuelven a ser cargadas en otro buque, o en el mismo en distinta escala, sin haber salido de la zona de servicio del puerto.

TRANSITO A BORDO

Mercancía entra y sale del puerto a bordo del buque, sin operación alguna (excepto remociones).

El tránsito a bordo, no tiene consideración alguna a efectos aduaneros, ni de tasas portuarias, pero sí a efectos de notificación y autorización si se trata de mercancías peligrosas.

To obtain authorization from the port, the shipping agent must have at least the following documents:

DANGEROUS GOODS DECLARATION (DGD)

DECLARATION OF DANGEROUS GOODS IN CONTAINER & CONTAINER PACKING CERTIFICATE (FOR MULTIMODAL TRANSPORT)

MATERIAL SAFETY DATA SHEET (MSDS)

SAFETY DATA SHEET

Hydrogen Sulfide

Section 1. Identification

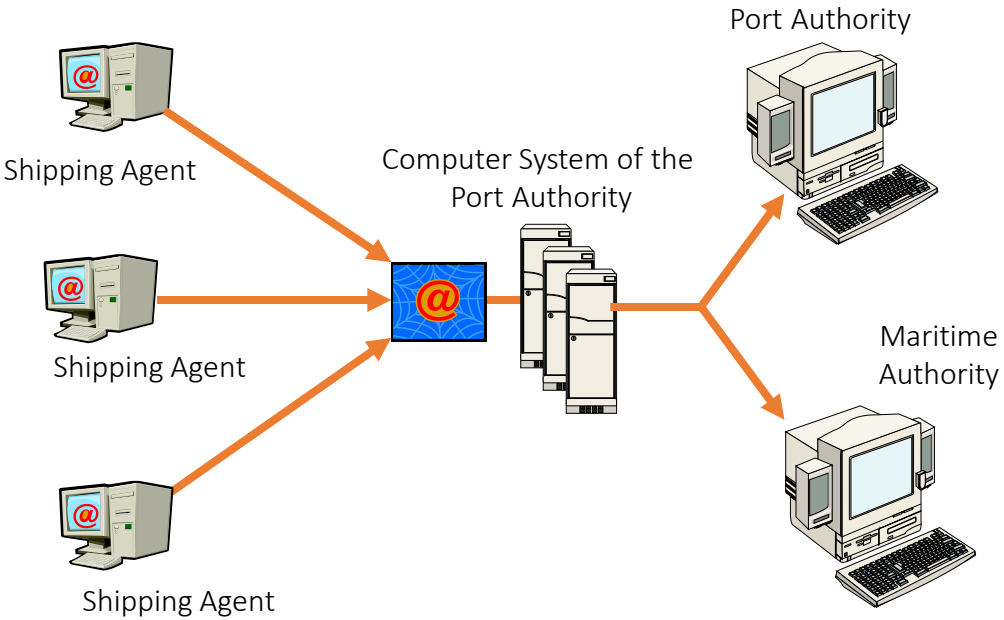
GHS product identifier : Hydrogen Sulfide
Chemical name : hydrogen sulphide
Other means of identification : Hydrogen sulfide; Hydrogen sulfide (H2S); Sulfuretted hydrogen; Sewer gas; Hydrosulfuric acid; dihydrogen sulfide
Product use : Synthetic/Analytical chemistry.
Synonym : Hydrogen sulfide; Hydrogen sulfide (H2S); Sulfuretted hydrogen; Sewer gas; Hydrosulfuric acid; dihydrogen sulfide
SDS # : 061029
Supplier's details :
Emergency telephone number (with hours of operation) :

Section 2. Hazards Identification

OSHA/HCS status : This material is considered hazardous by the OSHA Hazard Communication Standard (29 CFR 1910.1200).
Classification of the substance or mixture : FLAMMABLE GASES - Category 1
GASES UNDER PRESSURE - Liquefied gas
ACUTE TOXICITY (inhalation) - Category 2
SPECIFIC TARGET ORGAN TOXICITY (SINGLE EXPOSURE) (Respiratory tract irritation) - Category 3
AQUATIC HAZARD (ACUTE) - Category 1
GHS label elements
Hazard pictograms :
Signal word : Danger
Hazard statements : Extremely flammable gas.
May form explosive mixtures with air.
Contains gas under pressure; may explode if heated.
May causes frostbite.
Fatal if inhaled.
Extended exposure to gas reduces the ability to smell sulfides.
May cause respiratory irritation.
Very toxic to aquatic life.
Precautionary statements

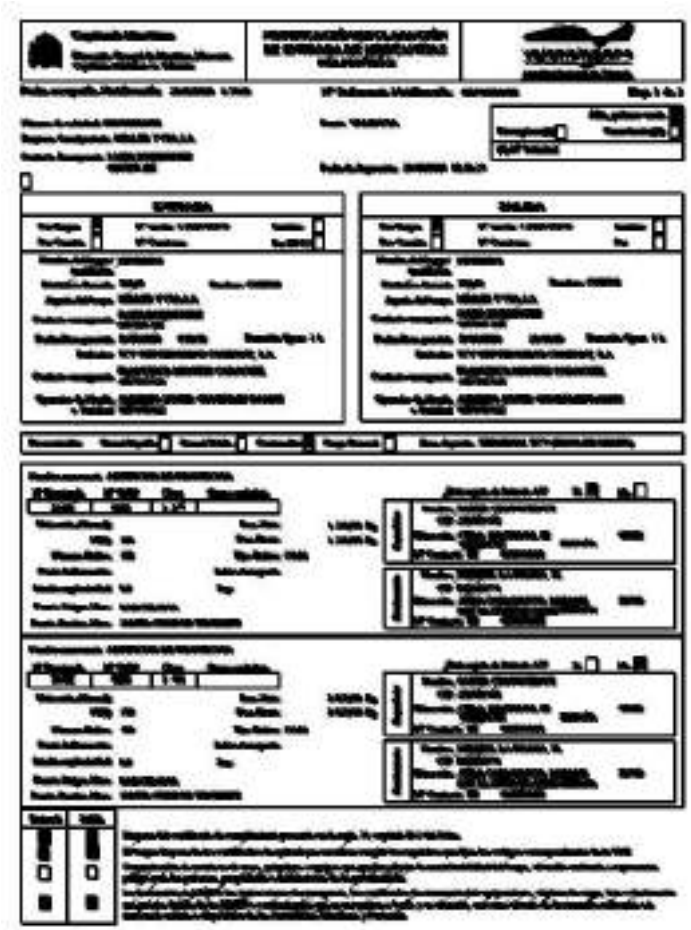
OTHER DOCUMENTS, IF APPLICABLE

Electronic application for the entry of dangerous goods to the port

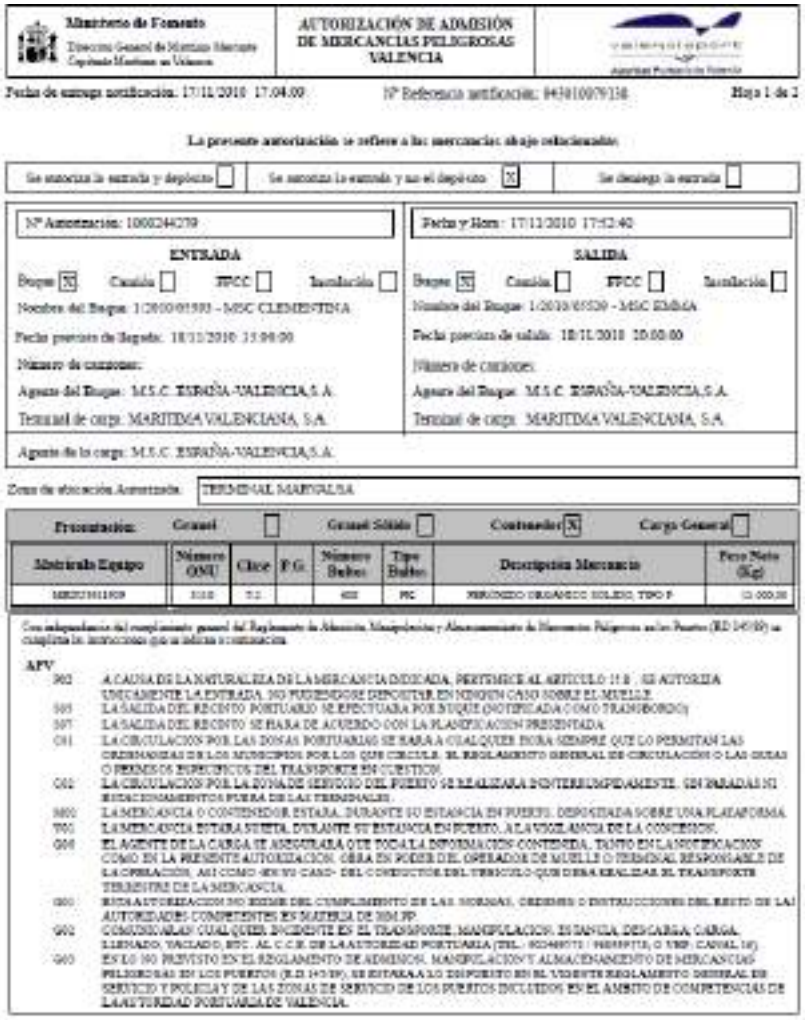


TRANSIT AND TRANSHIPMENT

APPLICATION FOR ENTRY



ENTRY AUTHORIZATION



Ministerio de Fomento
Dirección General de Marina Mercante
Capitanía Marítima de Valencia

AUTORIZACIÓN DE ADMISIÓN DE MERCANCÍAS PELIGROSAS VALENCIA

Fecha de entrega notificación: 17/11/2010 17:04:09 — Nº Referencia notificación: 0430100079116 — Hoja 1 de 2

La presente autorización se refiere a las mercancías abajo relacionadas

Se autoriza la entrada y depósito [ ] — Se autoriza la entrada y no el depósito [X] — Se deniega la entrada [ ]

Nº Autorización: 1000244279	Fecha y Hora: 17/11/2010 17:12:42
ENTRADA	SALIDA
Buque [X] Cambio [ ] FFCC [ ] Instalación [ ]	Buque [X] Cambio [ ] FFCC [ ] Instalación [ ]
Nombre del Buque: 1/2010/01593 - MSC CLEMENTINA	Nombre del Buque: 1/2010/01520 - MSC EMILIA
Fecha previsto de llegada: 18/11/2010 15:00:00	Fecha previsto de salida: 18/11/2010 20:00:00
Número de contenedores:	Número de contenedores:
Agente del Buque: M.S.C. ESPAÑA-VALENCIA,S.A.	Agente del Buque: M.S.C. ESPAÑA-VALENCIA,S.A.
Terminal de carga: MARITIMA VALENCIANA, S.A.	Terminal de carga: MARITIMA VALENCIANA, S.A.

Agente de la carga: M.S.C. ESPAÑA-VALENCIA,S.A.

Zona de ubicación Autorizada: TERMINAL MARVALSA

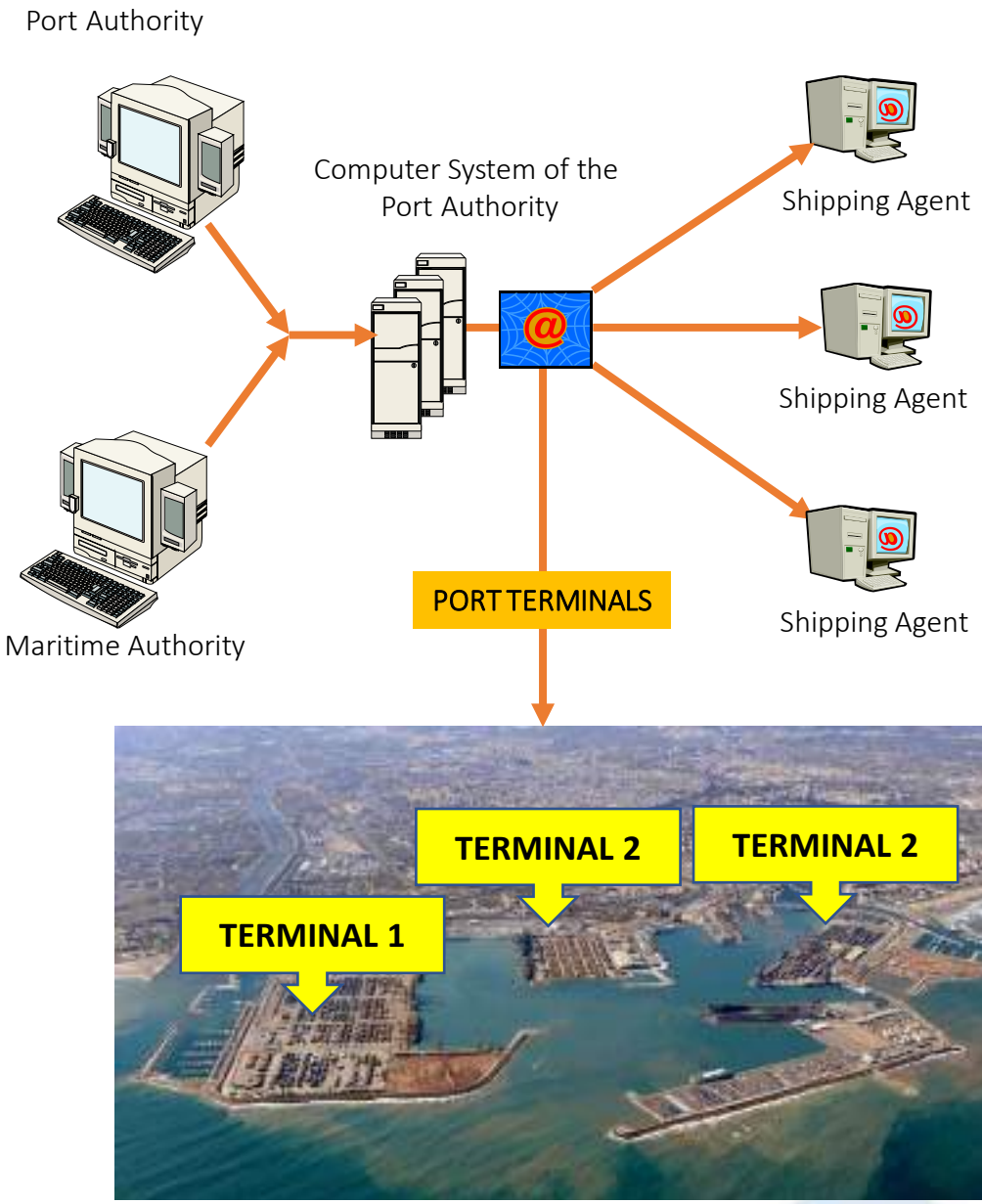
Presentación: Granel [ ] Granel Sólido [ ] Contenedor [X] Carga General [ ]

Matrícula Equipo	Número ONU	Clase	P.G.	Número Bultos	Tipo Bultos	Descripción Mercancía	Peso Neto (Kg)
[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	PERÓXIDO ORGÁNICO SÓLIDO, TIPO F	[illegible]

Con independencia del cumplimiento general del Reglamento de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos (RD 145/89) se cumplirán las instrucciones que se indican a continuación

APV

- 902 A CAUSA DE LA NATURALEZA DE LA MERCANCÍA INDICADA, PERTENECE AL ARTÍCULO 11.8 . SE AUTORIZA UNICAMENTE LA ENTRADA. NO PUDIENDOSE DEPOSITAR EN NINGÚN CASO SOBRE EL MUELLE.
- 905 LA SALIDA DEL RECINTO PORTUARIO SE EFECTUARA POR BUQUE (NO TIPIFICADA COMO TRANSBORDO)
- 907 LA SALIDA DEL RECINTO SE HARA DE ACUERDO CON LA PLANIFICACION PRESENTADA
- C01 LA CIRCULACION POR LAS ZONAS PORTUARIAS SE HARA A CUALQUIER HORA SIEMPRE QUE LO PERMITAN LAS ORDENANZAS DE LOS MUNICIPIOS POR LOS QUE CIRCULE. EL REGLAMENTO GENERAL DE CIRCULACIÓN O LAS GUIAS O PERMISOS ESPECIFICOS DEL TRANSPORTE EN CUESTION.
- C02 LA CIRCULACION POR LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO SE REALIZARA ININTERRUMPIDAMENTE. SIN PARADAS NI ESTACIONAMIENTOS FUERA DE LAS TERMINALES.
- M02 LA MERCANCIA O CONTENEDOR ESTARA, DURANTE SU ESTANCIA EN PUERTO, DISPUESTA SOBRE UNA PLATAFORMA
- T01 LA MERCANCIA ESTARA SUJETA, DURANTE SU ESTANCIA EN PUERTO, A LA VIGILANCIA DE LA CONCESIÓN.
- G04 EL AGENTE DE LA CARGA SE ASEGURARA QUE TODA LA INFORMACION CONTENIDA, TANTO EN LA NOTIFICACION COMO EN LA PRESENTE AUTORIZACION, OBRA EN PODER DEL OPERADOR DE MUELLE O TERMINAL RESPONSABLE DE LA OPERACION, ASI COMO -EN SU CASO- DEL CONDUCTOR DEL VEHICULO QUE DEBA REALIZAR EL TRANSPORTE TERRESTRE DE LA MERCANCIA.
- G00 ESTA AUTORIZACION NO EXIME DEL CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS, ORDENES O INSTRUCCIONES DEL RESTO DE LAS AUTORIDADES COMPETENTES EN MATERIA DE SEG.JP
- G02 COMUNICARAN CUALQUIER INCIDENTE EN EL TRANSPORTE, MANIPULACION, ESTANCIA, DESCARGA, CARGA, LLENADO, VACIADO, ETC. AL C.C.R. DE LA AUTORIDAD PORTUARIA (TEL.: 902449071 / 96399711 O VHF: CANAL 16)
- G03 EN LO NO PREVISTO EN EL REGLAMENTO DE ADMISION, MANIPULACION Y ALMACENAMIENTO DE MERCANCIAS PELIGROSAS EN LOS PUERTOS (R.D 145/89), SE ESTARA A LO DISPUESTO EN EL VIGENTE REGLAMENTO GENERAL DE SERVICIO Y POLICIA Y DE LAS ZONAS DE SERVICIO DE LOS PUERTOS INCLUIDOS EN EL AMBITO DE COMPETENCIAS DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA.



AUTORIZACIÓN

LA AUTORIZACIÓN INCLUYE INSTRUCCIONES A CUMPLIR POR TODAS LAS PERSONAS INVOLUCRADAS EN LA ESTANCIA DE LA MERCANCÍA PELIGROSA EN EL PUERTO.

CAPITÁN BUQUE Y CONSIGNATARIO DEL BUQUE

TERMINAL PORTUARIA

CONDUCTOR CAMIÓN MAQUINISTA TREN

AGENTE DE LA MERCANCÍA PELIGROSA

The Terminal must inform the Port Authority at all times of the position of each dangerous goods that it receives or delivers

ALGUNAS MERCANCÍAS PELIGROSAS DEBEN SER CARGADAS O DESCARGADAS DIRECTAMENTE DESDE O AL EXTERIOR DEL PUERTO.
CARGA
DESCARGA

útiles para cargadores de mercancías peligrosas en el transporte multimodal, que implique una etapa MARÍTIMA.

1 *Consulte previa-mente con la compañía naviera, las posibles restricciones o condiciones que ella imponga para el transporte de la mercancía peligrosa en cuestión.*

La gran mayoría de las navieras de contenedores disponen de procedimientos para la aceptación de mercancías peligrosas en sus buques.

Muchas de ellas tienen un departamento propio que emite previamente la aceptación para este tipo de cargas.

Para algunas cargas , las naviera imponen condiciones más restrictivas que las establecidas en los propios reglamentos internacionales.

MAERSK LINE
China Shipping
MSC MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY
MOL Mitsui O.S.K. Lines
OOCL
CMA CGM
HAMBURG SÜD
CCNI
COSCO
NYK LINE
CSAV
YANG MING
K"K"LINE KAWASAKI KISEN KAISHA, LTD.
EVERGREEN
HANJIN SHIPPING
ARKAS
Hapag-Lloyd Container Line
UASC
ZIM
APL
BALEARIA
Trasmediterránea

2

Emplee envases o embalajes adecuados y homologados, de acuerdo con el Código IMDG, para la clase de sustancia peligrosa que se vaya a embarcar.

3

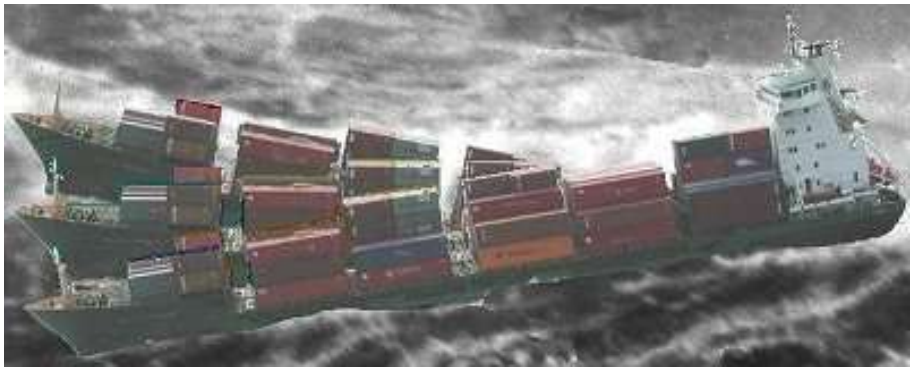
Etiquete los bultos que contienen mercancías peligrosas de conformidad con las disposiciones establecidas para ese transporte.

4

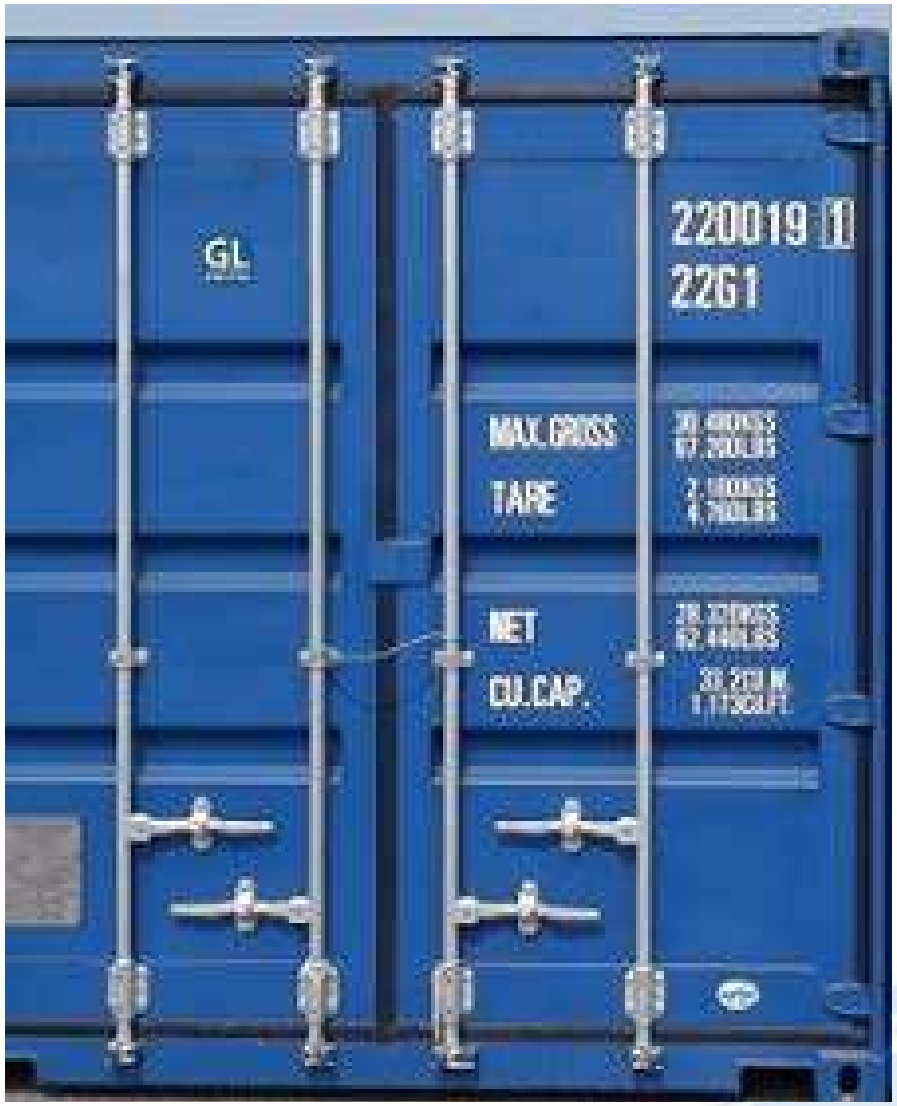
No acepte ningún contenedor que presente daños o deficiencias, y menos si tiene que transportar mercancías peligrosas.

5

Estibe los bultos de manera segura en el contenedor, para evitar roturas de éstos y derrames de la mercancía durante el transporte marítimo.



6 *No exceda el peso máximo que el contenedor puede admitir (MGW). Aporte la información o documentación exigida sobre el VGM (peso bruto verificado / masa bruta verificada).*



- **Desde el 1 de julio de 2016, el *cargador – expedidor – embarcador* es responsable de obtener el (VGM) peso bruto verificado de un contenedor lleno y de comunicarlo a la naviera que efectuará el embarque en el buque.**

7

No estibe en el contenedor mercancías peligrosas incompatibles entre sí.

8

Si se transportan mercancías peligrosas con otras que no lo son, estibe las mercancías peligrosas junto a las puertas del contenedor.

9

Etiquete adecuadamente el contenedor utilizando los rótulos etiquetas (placards) que correspondan.

Si el contenedor no necesita portar de acuerdo con el ADR las etiquetas, y sí de acuerdo con el Código IMDG, entregue las etiquetas al transportista para que éste las coloque en el contenedor en el momento de su entrada al puerto.

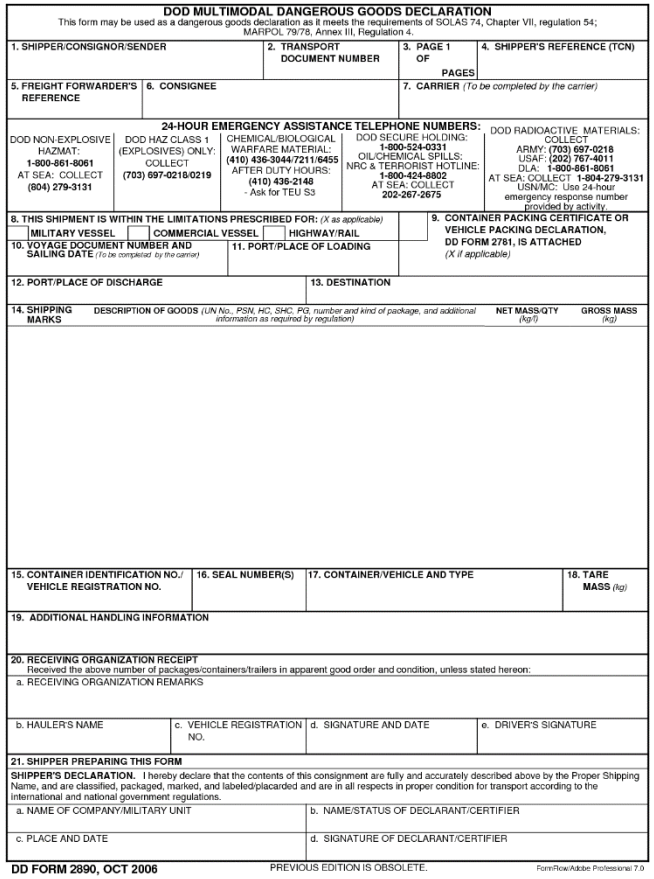
10

Tome fotografías del proceso de carga en el contenedor y del etiquetado del mismo. También de la placa de aprobación CSC.

11

Confeccione y entregue los documentos de transporte declarando todo lo exigible para las mercancías peligrosas.

IMPRESO PARA EL TRANSPORTE MULTIMODAL DE MERCANCÍAS PELIGROSAS



DOD MULTIMODAL DANGEROUS GOODS DECLARATION

This form may be used as a dangerous goods declaration as it meets the requirements of SOLAS 74, Chapter VII, regulation 54; MARPOL 79/78, Annex III, Regulation 4.

1. SHIPPER/CONSIGNOR/SENDER	2. TRANSPORT DOCUMENT NUMBER	3. PAGE 1 OF PAGES	4. SHIPPER'S REFERENCE (TCN)
5. FREIGHT FORWARDER'S REFERENCE	6. CONSIGNEE	7. CARRIER *(To be completed by the carrier)*	

24-HOUR EMERGENCY ASSISTANCE TELEPHONE NUMBERS:

DOD NON-EXPLOSIVE HAZMAT: 1-800-861-8061 AT SEA: COLLECT (804) 279-3131	DOD HAZ CLASS 1 (EXPLOSIVES) ONLY: COLLECT (703) 697-0218/0219	CHEMICAL/BIOLOGICAL WARFARE MATERIAL: (410) 436-3044/7211/6455 AFTER DUTY HOURS: (410) 436-2148 - Ask for TEU S3	DOD SECURE HOLDING: 1-800-524-0331 OIL/CHEMICAL SPILLS: NRC & TERRORIST HOTLINE: 1-800-424-8802 AT SEA: COLLECT 202-267-2675	DOD RADIOACTIVE MATERIALS: COLLECT ARMY: (703) 697-0218 USAF: (202) 767-4011 DLA: 1-800-861-8061 AT SEA: COLLECT 1-804-279-3131 USN/MC: Use 24-hour emergency response number provided by activity.

8. THIS SHIPMENT IS WITHIN THE LIMITATIONS PRESCRIBED FOR: *(X as applicable)* ☐ MILITARY VESSEL ☐ COMMERCIAL VESSEL ☐ HIGHWAY/RAIL		9. CONTAINER PACKING CERTIFICATE OR VEHICLE PACKING DECLARATION, DD FORM 2761, IS ATTACHED *(X if applicable)*
10. VOYAGE DOCUMENT NUMBER AND SAILING DATE *(To be completed by the carrier)*	11. PORT/PLACE OF LOADING	
12. PORT/PLACE OF DISCHARGE	13. DESTINATION	

14. SHIPPING MARKS	DESCRIPTION OF GOODS *(UN No., PSN, HC, SHC, PG, number and kind of package, and additional information as required by regulation)*	NET MASS/QTY *(kg/l)*	GROSS MASS *(kg)*

15. CONTAINER IDENTIFICATION NO./ VEHICLE REGISTRATION NO.	16. SEAL NUMBER(S)	17. CONTAINER/VEHICLE AND TYPE	18. TARE MASS *(kg)*

19. ADDITIONAL HANDLING INFORMATION

20. RECEIVING ORGANIZATION RECEIPT
Received the above number of packages/containers/trailers in apparent good order and condition, unless stated hereon:

a. RECEIVING ORGANIZATION REMARKS

b. HAULER'S NAME	c. VEHICLE REGISTRATION NO.	d. SIGNATURE AND DATE	e. DRIVER'S SIGNATURE

21. SHIPPER PREPARING THIS FORM

SHIPPER'S DECLARATION. I hereby declare that the contents of this consignment are fully and accurately described above by the Proper Shipping Name, and are classified, packaged, marked, and labeled/placarded and are in all respects in proper condition for transport according to the international and national government regulations.

a. NAME OF COMPANY/MILITARY UNIT	b. NAME/STATUS OF DECLARANT/CERTIFIER
c. PLACE AND DATE	d. SIGNATURE OF DECLARANT/CERTIFIER

DD FORM 2890, OCT 2006 PREVIOUS EDITION IS OBSOLETE. FormFlow/Adobe Professional 7.0

También conocido en inglés como.

- **Multimodal Dangerous Goods Form (MDGF)**
  - **Dangerous Goods Declaration + Container Packing Certificate**
- **Dangerous Goods Declaration (DGD)**
- **Dangerous Cargo Declaration (DCD)**
- **Dangerous Goods Note (DGN)**
- **Dangerous Goods Form**
- **Shippers Declaration**

12 *Adjunte con la documentación la Ficha de Datos de Seguridad de la sustancias peligrosa que se pretende transportar, emitida por el fabricante del producto.*

- **Las MM.PP. en cantidades limitadas destinadas al consumidor final no necesitan obligatoriamente aportar la FDS.**

Ficha de Datos de Seguridad, confeccionada de acuerdo con los Reglamentos 1907/2006/CE (REACH), 453/2010/UE, y 2015/830/UE.

FICHA DE DATOS DE SEGURIDAD (FDS)

Material safety data sheet (MSDS)
Safety data sheet (SDS) or
Product safety data sheet (PSDS)

Material Safety Data Sheet

GEL

Section 1:Chemical product and Company Identification

Product name: Gel
Trade Name: Teeth whitening gel
End Use: Teeth whitening
Manufacturer/Supplier: Ouuge Oral Care (Guangzhou) Co., Ltd
Address: No88, Magangling, Shima, Junhe Street, Baiyun District, Guangzhou, P.R. China.
Telephone: +86-20-86299979
Fax: +86-20-86298654
E-mail: ouuge168@gmail.com
Emergency Telephone Number: +86-15989153776

Section 2:Composition/Information on Ingredient

Chemical	CAS No.	EINECS	Weight(%)
Hydrogen peroxide	7722-84-1	231-765-0	6%
Carbomer	9003-57-9	N/A	0.5%

13 *Recuerde que, en última instancia, y a pesar de haber seguido los consejos anteriores, el Capitán del buque en que debe embarcar la mercancía puede rechazar su embarque por diversas causas.*

- **No haber aportado información sobre el VGM (el peso bruto verificado) del contenedor, o que éste sobrepase su peso máximo admisible (MGW).**
- **Carga ya completa en el buque.**
- **Falta de espacio a bordo para segregar el contenedor.**
- **Apreciación de fuga o derrame.**
- **Otras razones.**

ENI CBCMED
Cooperating across borders in the Mediterranean

Project funded by the EUROPEAN UNION

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

YEP MED

thank you very much for your attention

muchísimas gracias por vuestra atención

Escola Europea Intermodal Transport

Chamber of Commerce Industry and Agriculture

Marseille Fos
Le port euroméditerranéen

MED ports ASSOCIATION

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale

AQABA Development Corporation
شركة تطوير العقبة

Port de Barcelona

Consell Valencià de la Joventut

FUNDACIÓN VALENCIAPORT

ميناء دمياط

OMMP
Office de la Marine Marchande et des Ports

Formación profesional Dual

DESCRIPCIÓN BREVE

Esta unidad didáctica recoge el contenido de las materias vinculadas con el módulo 4 del curso de formación profesional dual, inmersión portuaria de la Fundación Valenciaport.

Alexandre Sánchez Pérez

Autor

Índice

1. Introducción 2
2. Tipología de puertos 3
   2.1. Puertos de refugio 4
   2.2. Puertos industriales 4
   2.3. Puertos de pasaje y crucero 5
   2.4. Puertos pesqueros 5
   2.5. Puertos deportivos 5
   2.6. Puertos militares 5
   2.7. Puertos de transbordo o "*hub*" 6
3. Concepto de Hinterland y Foreland 6
4. Áreas de Consumo y Áreas de Producción 11
5. Papel de los puertos en el comercio internacional 15
   5.1. Funciones de los puertos 15
   5.2. Desafíos y tendencias en la gestión portuaria 16
   5.3. Principales puertos del mundo en tráfico de contenedores: 16
   5.4. Principales puertos europeos en tráfico de contenedores: 17
6. Estrategias de desarrollo en el hinterland 19
   6.1. Centros de Transporte 20
   6.2. Plataformas Logísticas Intermodales 20
   6.3. Zonas Francas 21
   6.4. Zonas de Actividades Logísticas 21
      6.4.1. Localización de las Zonas de Actividades Logísticas 22
   6.5. La ZAL del Puerto de Valencia 24
7. Conectividad Marítima 26
8. Conectividad Terrestre 30
9. Razones elección puerto como hub 33
10. Cadenas logísticas estratégicas de la Comunitat Valenciana: 35

1. Introducción

En esta unidad didáctica se aborda el estudio y análisis de los diferentes tipos de puertos, su relación con las áreas de consumo y producción, y la importancia de su desarrollo estratégico para impulsar la competitividad y el crecimiento económico en el ámbito regional y global. En un mundo cada vez más interconectado, el transporte marítimo y la logística desempeñan un **papel fundamental** en el comercio internacional, facilitando el flujo de mercancías y personas entre diferentes países y regiones.

El documento se estructura en nueve secciones, que abarcan desde la tipología de los puertos hasta la conectividad marítima y terrestre, y las cadenas logísticas estratégicas de la Comunitat Valenciana.

En la primera sección, se introduce el tema y se proporciona un contexto general sobre la importancia de los puertos y la logística en el comercio y la economía mundial. La segunda sección se centra en la tipología de puertos, clasificándolos en diferentes categorías según sus funciones y características, como puertos de refugio, industriales, de pasaje y crucero, pesqueros, deportivos, militares y de transbordo o "hub".

La tercera sección introduce los conceptos de Hinterland y Foreland, que hacen referencia a las áreas de influencia de los puertos en términos de abastecimiento y distribución de mercancías, respectivamente. En la cuarta sección, se analizan las áreas de consumo y producción, destacando la importancia de una gestión logística eficiente y sostenible para satisfacer la demanda de bienes y servicios y generar valor añadido en la cadena de suministro.

Una vez descrito lo anterior, la quinta sección presenta diversas estrategias de desarrollo en el hinterland, como la creación de centros de transporte, plataformas logísticas intermodales, zonas francas y zonas de actividades logísticas. Se presta especial atención a la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Puerto de Valencia.

Por su parte, en la sexta sección, se aborda la conectividad marítima y su papel en la optimización del transporte y la logística a nivel internacional, incluyendo la importancia de los canales de navegación y los principales corredores comerciales.

Tras conocer la importancia de la conectividad marítima, la séptima sección examina la conectividad terrestre, destacando la importancia de las infraestructuras y los medios de transporte, como el ferrocarril y el transporte por carretera, para garantizar una distribución eficiente y sostenible de las mercancías.

Por su parte, la octava sección, se discuten las razones para elegir un puerto como "hub" o centro de transbordo, considerando factores como la ubicación geográfica, las infraestructuras, los servicios y las políticas comerciales y regulatorias.

Por último, en la novena sección, se analizan las cadenas logísticas estratégicas de la Comunitat Valenciana, resaltando la importancia de los sectores clave y el papel de los puertos y la logística en su crecimiento y competitividad en el mercado global.

2. Tipología de puertos

Los intercambios comerciales entre países han dado lugar a cadenas de suministro, aprovisionamiento y distribución cada vez más amplias, donde intervienen múltiples actores, medios de transporte y plataformas de información. Los puertos, como uno de los principales nodos generadores y atractores de carga, deben atender todos estos flujos comerciales prestando una serie de servicios como por ejemplo las obras de abrigo y protección de buques o los servicios de manipulación, almacenaje y logística.

En este contexto, existen diferentes definiciones de puertos según el marco legal que se contemple. Algunas de estas son:
España – Ley de Puertos y Marina Mercante: “conjunto de espacios terrestres, aguas marítimas e instalaciones que, situado en la ribera de la mar o de las rías, reúna condiciones físicas, naturales o artificiales y de organización que permitan la realización de operaciones de tráfico portuario, y sea autorizado para el desarrollo de estas actividades por la Administración competente”.

Unión Europea: “una zona de tierra y agua dotada de unas obras y equipo que permitan principalmente la recepción de buques, su carga y descarga, y el almacenamiento, recepción y entrega de mercancías, así como el embarco y desembarco de pasajeros”.

UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development): "son interfaces entre los distintos modos de transporte y son típicamente centros de transporte combinado. En suma, son áreas multifuncionales, comerciales e industriales donde las mercancías no solo están en tránsito, sino que también son manipuladas, manufacturadas y distribuidas. En efecto, los puertos son sistemas multifuncionales, los cuales, para funcionar adecuadamente, deben ser integrados en la cadena logística global. Un puerto eficiente requiere no solo infraestructura, superestructura y equipamiento adecuado, sino también buenas comunicaciones y, especialmente, un equipo de gestión dedicado y cualificado y con mano de obra motivada y entrenada".

Además de lo anterior, en el caso del sistema portuario español, los puertos pueden ser considerados **de interés general** en atención a la relevancia de su función para el conjunto del país.

Asimismo, según las **actividades predominantes**, las infraestructuras que se requieren en los distintos recintos y en función de cómo se utiliza el espacio portuario, los puertos pueden clasificarse en distintas categorías. Estas tipologías se describen en los siguientes epígrafes y no son excluyentes entre sí. Es decir, un mismo puerto puede tener más de una actividad y, por tanto, ser considerado en más de una categoría.

2.1. Puertos de refugio

Son aquellos que ofrecen una mayor protección frente a las inclemencias de la naturaleza que pudieran obstaculizar las operaciones de intercambio o poner en riesgo a las personas, las mercancías y los propios buques.

Asimismo, este tipo de instalaciones adoptan la función de acogida de buques necesitados de asistencia, de forma que se reduzcan los riesgos para la navegación, protección de la vida humana en el mar y el medio ambiente.

El Director General de Marina Mercante puede tomar la decisión e incluso imponer a un buque su estancia en este tipo de puertos siempre que se considere que tal acogida es la mejor solución para la protección de la vida humana y el medio ambiente marino.

2.2. Puertos industriales

Son aquellos que, por razones de oportunidad del momento, acogen instalaciones industriales de producción dentro de su recinto portuario. Tal es el caso, por ejemplo, del puerto de Tarragona (España) cuyas instalaciones dedicadas a la industria química y petroquímica han supuesto inversiones importantes en bienes inmuebles.

La ubicación de este tipo de plantas en la zona de servicio del puerto asegura un tráfico vinculado muy estable y supone un importante ahorro de costes de transporte para las empresas industriales.

2.3. Puertos de pasaje y crucero

Son aquellos recintos cuyas instalaciones o parte de ellas están dedicadas a la atención del pasaje en régimen de transporte y a cruceros.

Los viajeros en régimen de transporte pueden hacerlo acompañados de un vehículo, utilizando en este caso buques tipo Ferry, que permiten embarcar en sus bodegas los vehículos cargados con sus equipajes.

Los pasajeros de crucero turístico suelen embarcar acompañados de un apreciable número de equipajes y frecuentemente desembarcan en el mismo puerto en que embarcaron, una vez finalizado el viaje turístico; es el llamado puerto base de cruceros.

Los principales servicios portuarios prestados al pasaje son el embarque y desembarque de pasajeros, la carga y descarga de equipajes, y la de vehículos en régimen de pasaje.

2.4. Puertos pesqueros

De acuerdo con la definición que se establece en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, los puertos pesqueros “son los destinados exclusiva o fundamentalmente a la descarga de pesca fresca desde los buques utilizados para su captura, o a servir de base de dichos buques, proporcionándoles algunos o todos los servicios necesarios de atraque, fondeo, estancia, avituallamiento, reparación y mantenimiento”.

2.5. Puertos deportivos

Son aquellas instalaciones que acogen embarcaciones deportivas o de recreo, generalmente de pequeño tamaño. Este tipo de puertos no realizan operaciones comerciales de transporte de mercancías puesto que su función principal es lúdica, albergando en ocasiones determinadas escuelas o centros educativos relacionados con las actividades náuticas.

2.6. Puertos militares

Son aquellos recintos cuyas instalaciones están preparadas y acondicionadas para atender buques de guerra y otras embarcaciones de carácter militar.

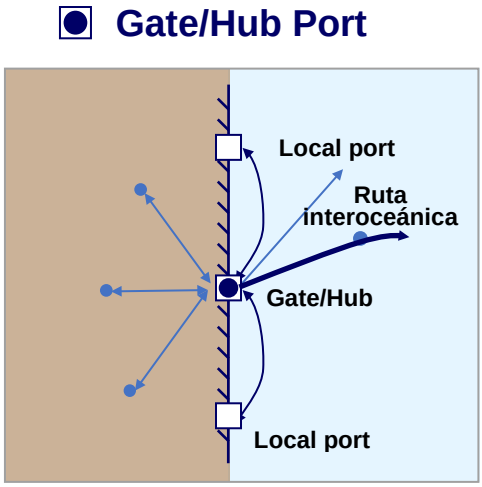
2.7. Puertos de transbordo o "*hub*"

Los puertos de transbordo o "*hub*" son aquellos que reciben escalas de los grandes buques interoceánicos y sirven como punto central de distribución a otros puertos cercanos mediante buques más pequeños o *feeder*.

Este tipo de puertos precisan de una buena posición geoestratégica e infraestructuras portuarias adecuadas (suficiente línea de atraque, calados suficientes, superficies para acopio, suficiente dotación de grúas, equipos de tierra, etc.) para atender eficientemente a estos grandes buques.

3. Concepto de Hinterland y Foreland

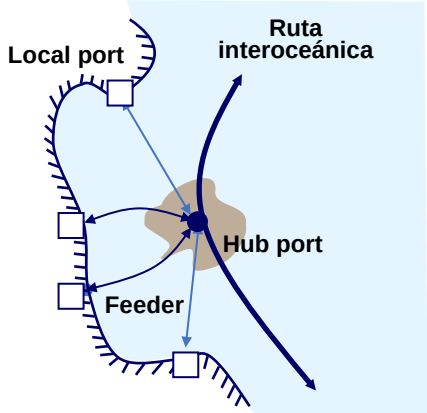
Por como los puertos se integren en las rutas marítimas, estos pueden clasificarse en puertos gate/hub, hub o gate/local.



El gate/hub port se caracteriza por un mayor volumen de *import/export* que de trasbordo, buenas infraestructuras con el hinterland que hacen al puerto nodo principal logístico, con conexiones interoceánicas directas atendidas por grandes navieras y operadores de terminales.

Los factores claves de éxito radican en su posición geoestratégica, sus infraestructuras portuarias, las infraestructuras y conexiones con el hinterland, es decir de su tráfico *import/export,* y de la competitividad de los servicios portuarios.

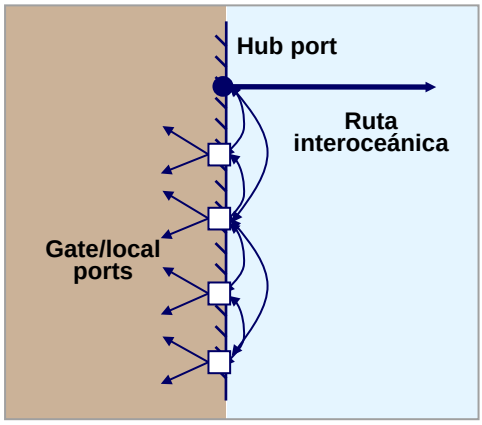
● Hub Port



El puerto hub puro se caracteriza por ser un foco principal el trasbordo (suele representar más del 50% de su tráfico), que precisa de buenas infraestructuras portuarias para servir a las conexiones interoceánicas directas prestadas por grandes navieras y operadores de terminales.

Su éxito se fundamenta en su posición geoestratégica, sus infraestructuras portuarias, la competitividad de los servicios portuarios y la creación progresiva de hinterland.

☐ Gate/Local Port



El puerto gate/local tiene como principales características una falta de infraestructuras portuarias y un volumen de carga generado por el hinterland que no justifica líneas directas interoceánicas.

No puede hablarse en propiedad de tener ventajas competitivas sostenibles puesto que la carga local a la que sirve se ve penalizada en coste y tiempo de tránsito al requerir conectar con las grandes líneas interoceánicas en otros puertos, por lo que la competitividad de su territorio de influencia se deteriora a largo plazo respecto al que tiene la opción de conectar directamente con un puerto gate/hub.

El concepto de **"hinterland"** se refiere al área geográfica que se encuentra detrás de un puerto, desde donde este recibe y distribuye mercancías. Es la región que se beneficia directa e indirectamente de la actividad portuaria, ya que es donde se originan o tienen como destino las cargas que pasan por el puerto. El hinterland incluye centros de producción y consumo, zonas industriales, plataformas logísticas y centros de distribución, así como redes de transporte terrestre que conectan el puerto con estas áreas.

Por otro lado, el **"foreland"** es la región geográfica que se encuentra frente al puerto, en términos de comercio marítimo e intercambio de mercancías. En otras palabras, el foreland comprende las áreas y puertos con los que un puerto en particular se conecta a través de rutas marítimas, ya sea para importar o exportar mercancías. El foreland puede incluir puertos regionales e internacionales, y su extensión depende de la conectividad marítima y las alianzas comerciales del puerto en cuestión.

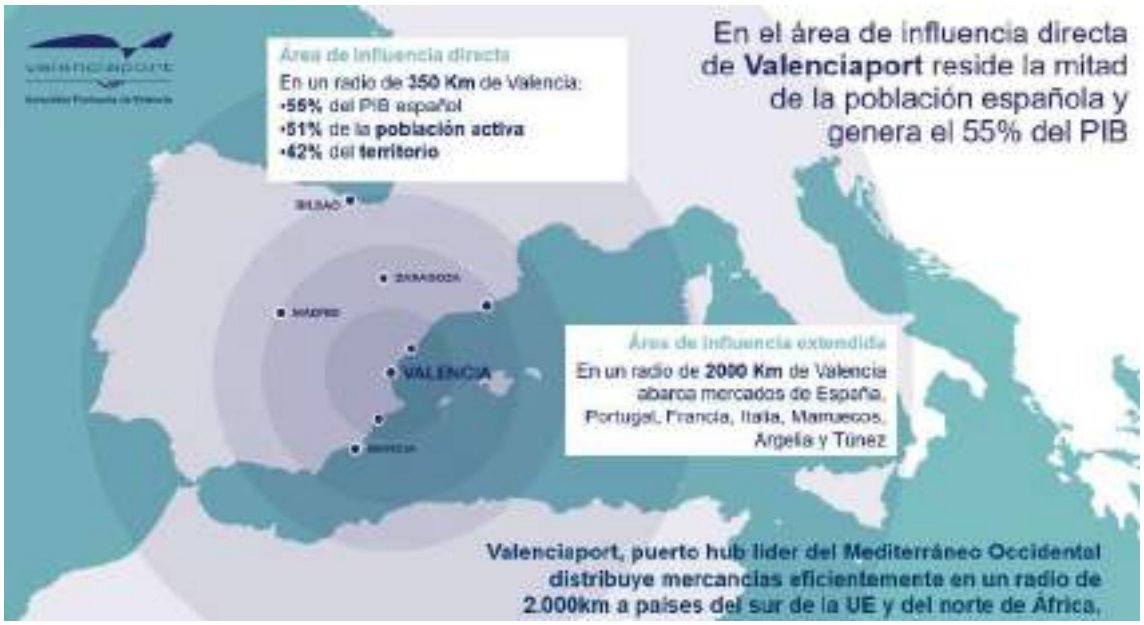
El Puerto de Valencia, uno de los más importantes de España y del Mediterráneo, cuenta con un hinterland que abarca gran parte del territorio nacional, especialmente la Comunidad Valenciana y las regiones colindantes como Madrid, Murcia, Castilla-La Mancha y Aragón. También se extiende hacia otros países europeos a través de corredores ferroviarios y de transporte por carretera, como el Corredor Mediterráneo, que conecta el puerto con el sur de Francia y otros países europeos.

El hinterland del Puerto de Valencia es relevante en términos de PIB y población. La Comunidad Valenciana, con una población de aproximadamente 5 millones de habitantes, representa alrededor del 10% del PIB español. Además, las regiones colindantes que forman parte del hinterland del puerto también tienen un peso significativo en la economía nacional. Por ejemplo, la Región de Murcia aporta alrededor del 3% del PIB español, mientras que Castilla-La Mancha y Aragón contribuyen con aproximadamente el 3,5% y el 3,3% respectivamente.

Madrid, como parte del hinterland del Puerto de Valencia, también juega un papel importante en la economía nacional, al ser el centro político y económico de España. Con una población de más de 6 millones de habitantes en la Comunidad de Madrid, esta región contribuye con alrededor del 19% del PIB español.

La conexión del Puerto de Valencia con Madrid a través de infraestructuras ferroviarias y viarias permite el flujo eficiente de mercancías entre el puerto y la capital, lo que facilita el comercio y la distribución de productos en el mercado nacional e internacional.

Figura 1. Hinterland y Foreland del Puerto de Valencia



Fuente: Autoridad Portuaria de Valencia

En cuanto al foreland del Puerto de Valencia, este incluye una amplia gama de destinos marítimos tanto en Europa como en el resto del mundo. El puerto mantiene conexiones marítimas con otros puertos del Mediterráneo, como los de Italia, Grecia y Turquía, así como con puertos del norte de Europa, como los de Alemania, Bélgica y los Países Bajos. Además, el Puerto de Valencia tiene conexiones con puertos de África, América, Asia y Oceanía, gracias a su participación en rutas de comercio internacional y alianzas con otras terminales y navieras. En total, el puerto de Valencia tiene conexiones marítimas directas con **más de 1.000 puertos** alrededor del mundo, siendo el puerto con mejor conectividad marítima de España y uno de los principales de Europa.

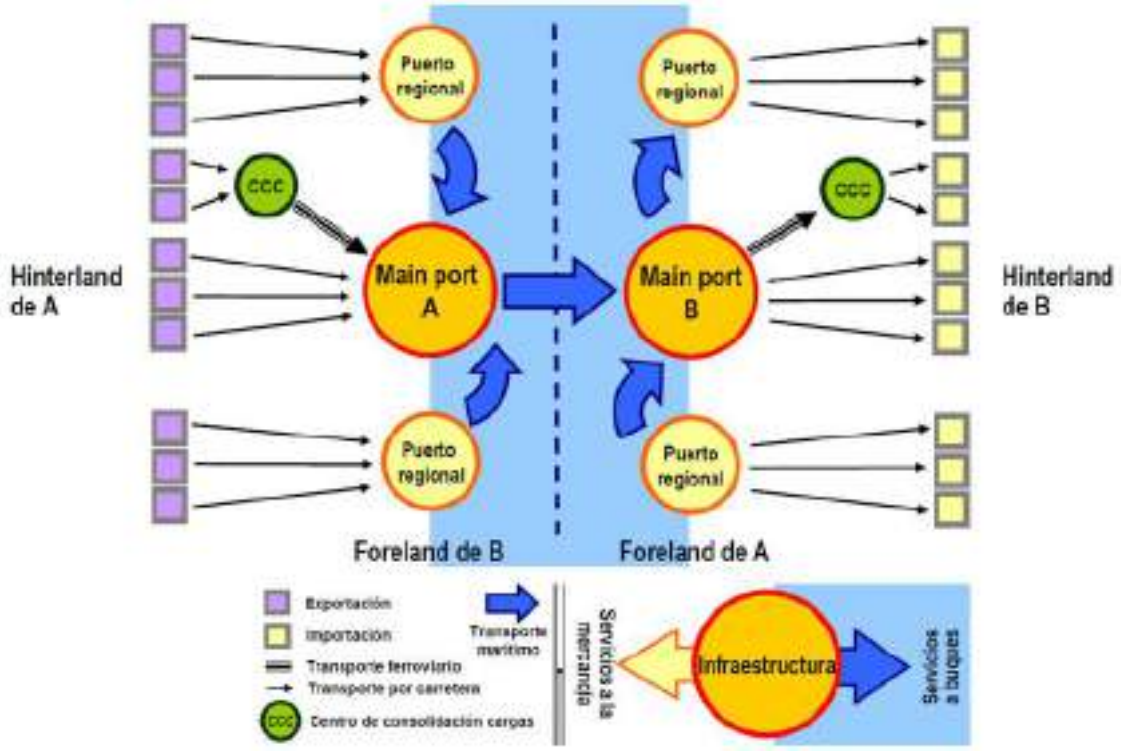
En resumen, el hinterland del Puerto de Valencia comprende una extensa área geográfica que incluye la Comunidad Valenciana y otras regiones de España, así como conexiones terrestres con otros países europeos. Su foreland abarca destinos marítimos en Europa y el resto del mundo, lo que refleja su importancia como nodo logístico en el comercio global. El Puerto de Valencia desempeña un papel crucial en la economía regional y nacional, siendo un motor de crecimiento y generación de empleo, y facilitando el intercambio comercial entre España y sus socios internacionales.

Siguiendo con lo anterior, el Puerto de Valencia ha experimentado un crecimiento constante en los últimos años, lo que ha permitido aumentar su capacidad de carga y mejorar sus instalaciones. La expansión de su hinterland y foreland ha sido un factor clave en este

crecimiento, ya que ha posibilitado un mayor flujo de mercancías y un incremento en la diversificación de sus rutas comerciales.

La diversificación de su hinterland y foreland también ha permitido al Puerto de Valencia enfrentar de manera más eficiente las fluctuaciones en la demanda y los cambios en las tendencias del comercio mundial. Esto ha sido especialmente relevante en el contexto de la globalización y la creciente interdependencia económica entre países y regiones, donde una sólida red de conexiones marítimas y terrestres es esencial para mantener la competitividad y la resiliencia frente a los desafíos del mercado.

Figura 2. Redes de conexiones marítimas y terrestres entre puertos y sus hinterland



Fuente: Jean Paul Rodrigue, 2009

La inversión en infraestructuras y la cooperación entre el Puerto de Valencia y los diferentes actores de la cadena logística, tanto a nivel local como internacional, han sido fundamentales para fortalecer su hinterland y foreland. Las mejoras en la conectividad terrestre, como la ampliación y modernización de las redes viarias y ferroviarias, han permitido una distribución

más eficiente y sostenible de mercancías entre el puerto y sus áreas de influencia. Además, las alianzas con otros puertos y navieras han facilitado el establecimiento de rutas comerciales y la integración de servicios logísticos en el foreland del puerto.

En conclusión, el hinterland y el foreland del Puerto de Valencia son elementos cruciales en su éxito como nodo logístico y motor económico para la Comunidad Valenciana y España en su conjunto. La inversión en infraestructuras y la cooperación entre los diferentes actores de la cadena logística han permitido expandir y diversificar estas áreas de influencia, lo que se traduce en un mayor flujo de mercancías, crecimiento económico y generación de empleo en la región. La continua mejora de la conectividad marítima y terrestre, así como el fortalecimiento de las alianzas comerciales, serán esenciales para mantener la competitividad y resiliencia del Puerto de Valencia en el cambiante escenario del comercio global.

4. Áreas de Consumo y Áreas de Producción

Desde el primer tercio de la década de los noventa nos enfrentamos a un panorama comercial en constante evolución, caracterizado por la expansión de las cadenas de suministro y la creciente interacción entre las economías nacionales. En este contexto, el transporte marítimo y los puertos desempeñan un papel fundamental como nodos clave en las cadenas logísticas que conectan áreas de producción y consumo, asegurando la eficiencia y la competitividad de las economías a nivel global.

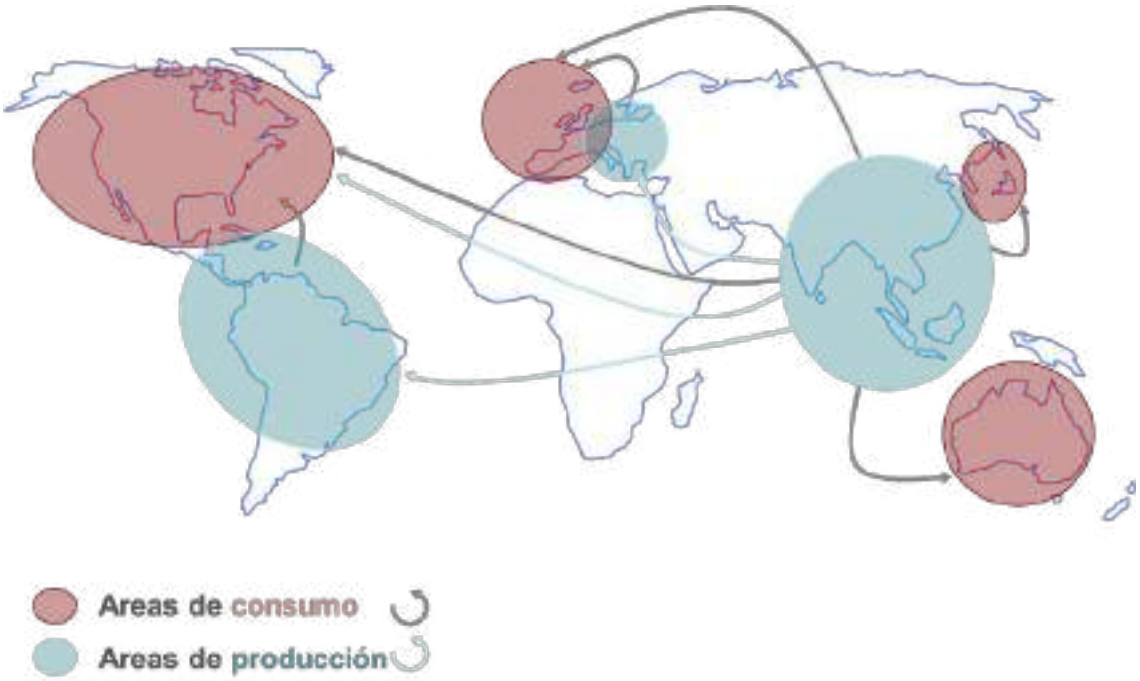
El comercio internacional se basa en la producción y el consumo de bienes y servicios, y la eficiencia de estos procesos es crucial para el éxito económico y la competitividad de las naciones. La creación de valor en el comercio global depende en gran medida de la capacidad de los países para producir bienes y servicios de manera eficiente y para transportarlos a áreas de consumo en todo el mundo.

El transporte marítimo es el método principal para mover mercancías a través de las fronteras, con **más del 80% del comercio mundial** en términos de volumen y más del 70% en términos de valor transportados por mar (UNCTAD, 2020). Los puertos, como nodos clave en las cadenas logísticas, facilitan este transporte y desempeñan un papel esencial en la eficiencia y la competitividad del comercio global.

En este contexto, las áreas de consumo y producción son fundamentales para el comercio internacional, ya que determinan la demanda y la oferta de bienes y servicios en el mercado mundial. El comercio internacional implica el intercambio de bienes y servicios entre diferentes

áreas de consumo y producción a nivel mundial, permitiendo que las economías se beneficien de las ventajas comparativas y la especialización.

Figura 3. Principales áreas de producción y áreas de consumo



Fuente: Elaboración propia

Las **áreas de consumo** son aquellas en las que se demandan bienes y servicios, y suelen coincidir con áreas de alta densidad de población y niveles de ingresos. Algunos ejemplos de importantes áreas de consumo incluyen Estados Unidos, la Unión Europea, China, India y Brasil. Estas áreas tienen una alta demanda de bienes y servicios, lo que impulsa el comercio internacional y la necesidad de transporte marítimo eficiente.

Por otro lado, las **áreas de producción** son aquellas en las que se generan bienes y servicios. Estas áreas pueden variar en función de factores como la disponibilidad de recursos, la infraestructura, la mano de obra y la tecnología, así como las políticas gubernamentales y las condiciones económicas. El comercio internacional permite a los países especializarse en la producción de bienes y servicios en los que tienen ventajas comparativas, lo que conduce a una asignación más eficiente de recursos y a un aumento en la prosperidad global (Krugman & Obstfeld, 2009).

Algunos ejemplos de áreas de producción y consumo importantes en el comercio mundial incluyen:

- **China**, como principal productor y exportador de manufacturas y bienes electrónicos (World Bank, 2021). La rápida industrialización y la gran cantidad de mano de obra disponible han permitido a China convertirse en la "fábrica del mundo", y es responsable de aproximadamente el 28% de la producción mundial de manufacturas (World Bank, 2021).
- **Estados Unidos**, como principal importador de bienes y servicios y líder en la producción de tecnología avanzada (U.S. Census Bureau, 2021). Con una economía diversificada y una demanda interna fuerte, Estados Unidos es un mercado clave para los productores de todo el mundo.
- **La Unión Europea**, como una importante área de producción y consumo, especialmente en lo que respecta a la industria automotriz y la manufactura de maquinaria (Eurostat, 2021). Los países europeos han desarrollado una sólida base industrial y han establecido alianzas comerciales que fomentan la cooperación económica y la integración en la región.
- **Japón**, como líder en la producción de automóviles y productos electrónicos de alta calidad (Japan External Trade Organization, 2021). La calidad y la innovación son características clave de la producción japonesa, lo que le permite competir en mercados internacionales a pesar de su pequeño tamaño geográfico y sus recursos naturales limitados.
- **Los países de la OPEP**, como principales productores y exportadores de petróleo y gas (OPEC, 2021). Los recursos energéticos son fundamentales para la economía mundial, y la OPEP desempeña un papel central en el mercado energético internacional.

Siguiendo con lo anterior, el transporte marítimo no solo es esencial para conectar áreas de producción y consumo, sino que también ha sido fundamental en la historia de la humanidad, facilitando la expansión de las civilizaciones y el intercambio cultural y económico entre regiones.

En este sentido, el transporte marítimo ofrece varias ventajas en comparación con otras formas de transporte, como el aéreo, terrestre o ferroviario, entre las que se incluyen:

- Capacidad de carga: Los buques pueden transportar grandes volúmenes de mercancías a la vez, lo que reduce los costes de transporte por unidad y permite la economía de escala (UNCTAD, 2020). Los portacontenedores modernos pueden transportar más de 24,000 TEUs (contenedores de 20 pies) a la vez (MSC Micol & MSC Turkiye)[1].
- Costes: El transporte marítimo suele ser más económico que otras formas de transporte, especialmente para distancias largas y para mercancías que no son perecederas ni sensibles al tiempo (Rodrigue, 2017). Esto es especialmente relevante para los países en desarrollo, ya que el transporte marítimo asequible es fundamental para su integración en el comercio mundial.

[1] https://www.youtube.com/watch?v=LyDP5UAsMjE

- Flexibilidad: Los buques pueden transportar una amplia variedad de carga, desde productos a granel hasta mercancías en contenedores y vehículos. Además, el transporte marítimo puede adaptarse a cambios en las rutas comerciales y a la evolución de las demandas del mercado.

En cuanto a las principales rutas marítimas, estas son vitales para el comercio mundial, ya que facilitan el transporte de mercancías entre las áreas de producción y consumo. Algunas de las rutas marítimas más importantes incluyen:

- Ruta Asia-Europa: Esta es la ruta marítima más transitada del mundo, ya que conecta los principales centros de producción en Asia con los mercados de consumo en Europa. El Canal de Suez es un punto clave en esta ruta, ya que permite el tránsito rápido entre el Mar Mediterráneo y el Océano Índico.
- Ruta Asia-América del Norte: Esta ruta conecta los países asiáticos, especialmente China, con los mercados de América del Norte. El Canal de Panamá es un punto de tránsito esencial en esta ruta, permitiendo el paso de buques entre el Océano Pacífico y el Atlántico.
- Ruta intra-asiática: Esta ruta incluye el comercio entre países asiáticos y es fundamental para la integración económica regional y la cooperación entre las economías asiáticas.
- Ruta Europa-América del Norte: Esta ruta conecta los mercados de Europa y América del Norte y es importante para el comercio entre estos dos bloques económicos.
- Ruta América del Sur-Asia: Esta ruta es clave para el comercio de recursos naturales

Figura 4. Principales rutas marítimas

Fuente: World Shipping Council, 2016

Además de las rutas marítimas, es importante destacar el papel de los **canales de navegación**, como el Canal de Suez, el Canal de Panamá y el Estrecho de Malaca, los cuales desempeñan un papel crucial en el comercio mundial, ya que permiten un tránsito más rápido y eficiente entre las principales áreas de producción y consumo. Estas rutas estratégicas reducen significativamente las distancias y los tiempos de tránsito, lo que a su vez disminuye los costes de transporte y aumenta la eficiencia en el comercio internacional.

El Canal de Suez, por ejemplo, permite que los buques eviten el largo y costoso viaje alrededor del Cabo de Buena Esperanza en África, conectando directamente el Mar Mediterráneo con el Mar Rojo y el Océano Índico. Este canal es especialmente importante para la ruta comercial Asia-Europa, ya que agiliza el flujo de mercancías entre estos dos centros económicos.

El Canal de Panamá, por otro lado, conecta el Océano Pacífico con el Atlántico, permitiendo que los buques eviten el viaje alrededor del Cabo de Hornos en América del Sur. Esto es esencial para la ruta comercial Asia-América del Norte, así como para el comercio entre la costa este de América del Sur y Asia.

El Estrecho de Malaca, situado entre la península malaya y la isla indonesia de Sumatra, es una de las rutas marítimas más importantes y transitadas del mundo, ya que conecta el Océano Índico con el Mar de China Meridional y el Pacífico. Su ubicación estratégica lo convierte en un punto clave para el transporte de bienes y recursos entre Asia, Europa y África.

La presencia de estos canales y estrechos estratégicos destaca la importancia del transporte marítimo en el comercio mundial y subraya la necesidad de una infraestructura adecuada y una gestión eficiente de estas rutas para garantizar un flujo constante y eficiente de mercancías.

5. Papel de los puertos en el comercio internacional

Los puertos desempeñan un papel fundamental en las cadenas logísticas, ya que actúan como puntos de conexión entre el transporte marítimo y otros modos de transporte, como el ferroviario y el terrestre. Además, los puertos son centros de actividad económica, ya que facilitan el comercio, la inversión y la creación de empleo en las regiones en las que se encuentran. La eficiencia y la capacidad de los puertos son esenciales para garantizar la fluidez del comercio mundial y para mantener la competitividad de las economías nacionales e internacionales.

5.1. Funciones de los puertos

Los puertos realizan diversas funciones en las cadenas logísticas, entre las que se incluyen:

Transferencia de carga: Los puertos son puntos de transbordo donde las mercancías se descargan de los buques y se cargan en otros medios de transporte, como trenes, camiones o barcazas. La eficiencia en la transferencia de carga es crucial para minimizar los tiempos de tránsito y los costes logísticos.

Almacenamiento y consolidación: Los puertos ofrecen instalaciones de almacenamiento para las mercancías mientras esperan ser transportadas a sus destinos finales. Además, los puertos pueden servir como centros de consolidación, donde se agrupan mercancías de diferentes proveedores para ser transportadas juntas, lo que mejora la eficiencia y reduce los costes de transporte.

Servicios aduaneros y de inspección: Los puertos actúan como puntos de entrada y salida para el comercio internacional y, por lo tanto, son lugares donde se realizan controles aduaneros, de seguridad e inspecciones sanitarias y fitosanitarias.
Servicios a los buques: Los puertos proporcionan servicios esenciales a los buques, como el abastecimiento de combustible y agua, la reparación y el mantenimiento, y la asistencia en la navegación y el atraque.

5.2. Desafíos y tendencias en la gestión portuaria

La gestión eficiente de los puertos es esencial para mantener la competitividad de las cadenas logísticas y garantizar la fluidez del comercio mundial. Algunos de los desafíos y tendencias actuales en la gestión portuaria incluyen:

Aumento del tamaño de los buques: Los buques de carga modernos son cada vez más grandes y requieren infraestructuras y equipamientos adecuados en los puertos, como grúas y muelles de mayor tamaño. Los puertos deben adaptarse a estas necesidades y realizar inversiones significativas para mantener su competitividad.

Sostenibilidad y medio ambiente: La industria del transporte marítimo y los puertos enfrentan una creciente presión para reducir su impacto ambiental y adoptar prácticas más sostenibles. Esto incluye la implementación de tecnologías más limpias, la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y la minimización del impacto en los ecosistemas locales.

Digitalización y automatización: La adopción de tecnologías digitales y de automatización en la gestión portuaria puede mejorar la eficiencia y reducir los costes operativos.

5.3. Principales puertos del mundo en tráfico de contenedores:

Puerto de Shanghái (China): Este es el puerto más grande del mundo en términos de tráfico de contenedores, con más de 43 millones de TEUs movilizados en 2020 (World Shipping Council,

2021). Shanghái es un centro clave en la cadena de suministro global, ya que conecta a los principales productores de Asia con los mercados de consumo en todo el mundo.

Puerto de Singapur (Singapur): Singapur es el segundo puerto más grande en términos de tráfico de contenedores, con más de 37 millones de TEUs en 2020 (World Shipping Council, 2021). Su ubicación estratégica en el Estrecho de Malaca lo convierte en un punto de transbordo clave para el comercio entre Asia, Europa y África.

Puerto de Ningbo-Zhoushan (China): Este puerto chino ocupó el tercer lugar en 2020, con un tráfico de contenedores de aproximadamente 29 millones de TEUs (World Shipping Council, 2021). Su ubicación cercana a Shanghái lo convierte en otro importante centro de producción y distribución en Asia.

5.4. Principales puertos europeos en tráfico de contenedores:

Puerto de Róterdam (Países Bajos): El puerto de Róterdam es el puerto más grande de Europa en términos de tráfico de contenedores y el décimo en el mundo, con más de 14 millones de TEUs en 2022 (ver Figura 5). Es un punto de entrada clave para las mercancías que se dirigen a Europa y un importante centro logístico y de distribución.
Puerto de Amberes (Bélgica): El puerto de Amberes es el segundo puerto más grande de Europa, con un tráfico de contenedores de aproximadamente 14 millones de TEUs en 2022. Al igual que Róterdam, Amberes es un importante centro logístico y de distribución para el comercio europeo.

Figura 5. Top 15 puertos de contenedores en Europa (2022)

Fuente: Port Economics

Por su parte, el **Puerto de Hamburgo** (Alemania) es el tercer puerto de contenedores más grande de Europa y el más grande de Alemania. En 2022, el puerto movió alrededor de 8,5 millones de TEU.

En cuanto al **puerto de Valencia**, lo encontramos en el cuarto puesto a nivel europeo, siendo también el principal puerto de España en términos de tráfico de contenedores con más de 5 millones de TEUs en 2022. Su ubicación estratégica en el Mediterráneo lo convierte en un punto de entrada importante para las mercancías que se dirigen a España y al sur de Europa. Además, el puerto de Valencia es un punto clave en las rutas comerciales entre Europa, África y América Latina.

El puerto de Valencia desempeña un **papel fundamental** en el tejido económico de España, ya que facilita el comercio exterior y la inversión, y genera empleo y desarrollo económico en la región. El puerto es un motor económico para la Comunidad Valenciana y el país en general, ya que contribuye al crecimiento de sectores clave como la industria, el transporte y la logística.

Otros puertos importantes en España incluyen el puerto de Algeciras y Barcelona.

6. Estrategias de desarrollo en el hinterland

Como hemos visto en capítulos anteriores, el transporte marítimo está notablemente influido por dos nodos operativos cada vez más importantes: los puertos y las Zonas de Actividades Logísticas (ZAL). Lejos de operar de manera independiente entre sí, ambos nodos deben conectarse de manera fluida con el objetivo de agilizar las operaciones y aportar un mayor valor agregado al movimiento general de las cargas.

En este sentido, los puertos disponen de una serie de **políticas de desarrollo logístico**, las cuales requieren de un diseño y una planificación ordenada de las diferentes actuaciones.

En el marco de estas estrategias de desarrollo logístico, uno de los ejes centrales de actuación es la definición y diseño de infraestructuras nodales o **áreas logísticas**, las cuales se articulan inicialmente como:

- Solución a problemas o carencias específicas,
- Elemento dinamizador del propio sector logístico y de mejora de la competitividad de los sectores productivos de la economía,
- Importante instrumento de reequilibrio territorial

Asimismo, desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental del sistema de transporte, las áreas logísticas juegan un papel fundamental en:

- la creación de puestos de trabajo, dinamizando las zonas y barrios próximos al recinto portuario,
- la fidelización del tráfico portuario al permitir la instalación de empresas logísticas en las proximidades al puerto, incrementando el tráfico portuario en el segmento Export/Import
- la reducción de la dispersión de los tráficos, facilitando su gestión y permitiendo mayores eficiencias mediante la consolidación de cargas,
- la ordenación territorial, siendo una importante herramienta para el desarrollo de las estrategias territoriales,
- el fomento del transporte intermodal, convirtiéndose también en una herramienta fundamental para el desarrollo de las políticas dirigidas al desarrollo de un sistema de transporte más sostenible

Por tanto, las áreas logísticas no deben ser entendidas como simples operaciones inmobiliarias sino como acciones para favorecer la intermodalidad, el reequilibrio territorial, el desarrollo del sector logístico y la competitividad de los sectores productivos de un determinado territorio.

Asimismo, las áreas logísticas son una oportunidad para el progreso económico del país, facilitando la integración de los flujos de transporte y ofreciendo a las empresas la aplicación de economías de escala para reducir sus costes de operación.

A su vez, la configuración de una red integrada de áreas logísticas ayuda a reforzar los criterios de sostenibilidad del modelo español de transporte de mercancías, contribuyendo al necesario reajuste del patrón modal y facilitando un mejor cumplimiento de los objetivos europeos al respecto. En línea con los anterior, las principales áreas logísticas donde invierten los puertos son: **Centros de Transporte**, **Plataformas Logísticas Intermodales**, **Zonas Francas** y **Zonas de Actividades Logísticas.**

6.1. Centros de Transporte

Según el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, los centros de transporte son "plataformas logísticas centradas en el transporte por carretera. Su ámbito suele ser metropolitano/provincial. Su vocación va más allá de la de dar un servicio, principalmente, a los transportistas de carretera (finalidad de los centros de carretera).

En la práctica, implican a todas las empresas del sector transporte, por lo que cuentan con un área logística bien consolidada y un área de servicios completa pues incluye tanto los servicios a las personas y los vehículos como centros administrativos de las empresas de transporte, centros de contratación de cargas, etc.

6.2. Plataformas Logísticas Intermodales

Las plataformas logísticas intermodales o "puertos secos" son terminales de mercancías situadas en el interior de un país con un enlace directo con uno o más puertos marítimos.

Generalmente, este tipo de áreas logísticas cuentan con vías para atender ferrocarriles y espacios para la recepción y entrega de mercancías a camiones.

Siguiendo con lo anterior, es muy común que las Autoridades Portuarias inviertan en este tipo de áreas logísticas en el marco de sus estrategias de "**puertas extendidas**". Es este sentido, es habitual que un puerto construya o participe en la puesta en marcha de este tipo de áreas logísticas intermodales en las proximidades a zonas de consumo/producción del país, de forma que el tráfico de importación o exportación que se genera en estos territorios pueda canalizarse a través del puerto inversor.

Asimismo, el carácter multimodal de este tipo de terminales interiores hace que se consiga un incremento en el uso del ferrocarril frente a la carretera.

6.3. Zonas Francas

Las **Zonas Francas** son destinos aduaneros donde es posible almacenar productos exentos de gravámenes y donde se permite la manipulación de las mercancías hasta que lleguen a su punto de destino, pudiendo ser objeto de perfeccionamiento activo o de transformación en la Zona Franca.

La Zona Franca, dadas las ventajas fiscales y aduaneras (exención de gravámenes y simplificación de formalidades) que ofrece para el usuario, aparece como un atractivo adicional para el desarrollo de un puerto, pudiendo contar con un área donde se concentran actividades de comercio exterior, donde no se aplican los impuestos aduaneros ni los restantes impuestos interiores.

- Por norma general, el suelo está administrado en su totalidad por un Consorcio Zona Franca, con un reglamento de régimen interior y bajo un sistema contable e informático para la gestión de la Zona Franca.

- El acceso a la Zona Franca está subordinado al consentimiento de la Autoridad Aduanera. De hecho, en las Zonas Francas, el control sobre la mercancía no debe hacerse dentro, sino a su entrada y salida.

- No todos los operadores logísticos están interesados en situarse en una ZONA FRANCA, ya que están sujetos a un control de la entrada y de la salida de mercancías por parte del departamento de Aduanas e Impuestos Especiales o a través de un Agente de Aduanas. Lo que puede ser una ventaja para algunos, se podría convertir en un inconveniente para otro tipo de clientes más ligados con operaciones marítimas de consolidación/desconsolidación de mercancías.

- La ventaja específica de una Zona Franca es el diferimiento del pago de impuestos aduaneros, y esta ventaja se puede obtener también en otros desarrollos logísticos por la posibilidad de obtener una autorización de depósito franco (sin necesidad de estar en una Zona Franca propiamente dicha).

6.4. Zonas de Actividades Logísticas

Las **Zonas de Actividades Logísticas** son áreas próximas a los puertos donde se albergan actividades generalmente destinadas al transporte marítimo. Su implantación responde a los requerimientos de manipulación y distribución de los diferentes bienes de consumo desde y hacia el *hinterland* o zona de influencia del puerto.

En este sentido, los recintos portuarios, como puntos de intercambio modal y de concentración de tráficos, suelen albergar este tipo de áreas puesto que la situación próxima a estos recintos garantiza la competitividad de las operaciones y la seguridad de las actividades de valor añadido que se realizan en estas zonas (ej. Etiquetado, Paletizado, consolidación/desconsolidación…).

6.4.1. Localización de las Zonas de Actividades Logísticas

Como se mencionaba anteriormente, los puertos desarrollan una importante labor comercial y de desarrollo logístico con el fin de atraer empresas de comercio exterior a las proximidades al recinto portuario. Esta captación de clientes que se instalan cerca del puerto genera tráfico marítimo regular y beneficia al resto de empresas que desarrollan el transporte y la logística (ej. Navieras, transitarios, transportistas, representantes aduaneros…).

En este sentido, para impulsar el desarrollo de Zonas de Actividades Logísticas, los puertos realizan **estudios de localización** que permiten determinar las mejores ubicaciones donde establecer este tipo de áreas logísticas.

Este tipo de estudios parten, habitualmente, de una etapa de **Diagnóstico** donde se realizan estudios de la demanda y caracterización del transporte de mercancías, incluyendo el análisis de la oferta actual de infraestructuras del transporte y su previsión de crecimiento. A continuación, tras conocer la situación actual de las infraestructuras y determinar las zonas de producción y consumo que se localizan cerca de los puertos, se realiza una **Selección de zonas óptimas** en función del tiempo máximo de desplazamiento que se haya determinado como limitante del área a analizar. Posteriormente, a partir de los resultados obtenidos en la etapa de diagnóstico y, conociendo las zonas óptimas, se realiza una **Selección de puntos concretos** donde es viable establecer una ZAL en base a una serie de criterios establecidos.

Siguiendo con lo anterior, las propuestas de puntos concretos deberán estar en línea con otras iniciativas o programas estratégicos que puedan tener los distintos entes públicos (ej. Concejalías de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración el Territorio, Ayuntamientos, etc.) y las múltiples empresas privadas que prestan sus servicios a través de los puertos gestionados por la Autoridad Portuaria que está emprendiendo el desarrollo de la ZAL. En este sentido, antes de comenzar con la valoración de alternativas, será determinante validar y ajustar las propuestas realizadas en base a la opinión de todos estos actores.

Una vez finalizada la fase de consulta con organismos y empresas privadas, se revisan las propuestas realizadas y se realiza una **Valoración de alternativas**, mediante un análisis multicriterio, de forma que se pueda determinar sus características y efectuar un primer diseño físico preliminar. Como resultado de todo lo anterior, se obtiene un primer documento provisional del Estudio, el cual se evalúa en unas jornadas de reflexión y validación de las propuestas y resultados obtenidos.

En base a las conclusiones obtenidas en esta última etapa, se procede a realizar la **Tramitación y desarrollo** de las distintas actuaciones seleccionadas, determinando las fases y procesos necesarios para su puesta en marcha. Tras lo anterior, se elaborará el **Documento definitivo del Estudio** dando por terminados los trabajos.

El potencial de los diferentes emplazamientos logísticos viene condicionado tanto por los aspectos ligados a la localización como por variables propias de su caracterización funcional. Por ejemplo, un aspecto muy importante en la elección de un emplazamiento tipo ZAL es el tiempo máximo desde/hasta cada puerto. En este sentido, para delimitar el área a analizar se realiza una aproximación a los umbrales óptimos, estableciendo el tiempo máximo al que la futura ZAL debería encontrarse.

En este sentido, algunos estudios sugieren **60 minutos** como el límite máximo para establecer una zona de actividades logísticas.

En este sentido, los criterios a utilizar son los que se enumeran a continuación:

- **Disponibilidad de espacio**: es conveniente que los puntos concretos donde ubicar la ZAL tengan una superficie mínima de 300 hectáreas y con una superficie adicional disponible unas 200 hectáreas para futuras ampliaciones. Esto es así ya que la mayoría de los posibles consumidores de este suelo logístico son grandes corporaciones logísticas (ej. Inditex, Amazon, El Corte Inglés…) con grandes volúmenes y distribución en toda España.
- **Análisis del planeamiento urbanístico**: el punto donde ubicar la ZAL no debe estar incluido en ningún plan en que se le vaya a dar un uso diferente del requerido para la ZAL. Además, conviene que sea suelo urbanizable industrial o no urbanizable (aunque podrían ser posibles otras clasificaciones).
- **Análisis de los condicionantes ambientales**: Las Zonas de Actividades Logísticas deben, preferiblemente, instalarse en aquellos lugares con impactos admisibles para el ecosistema y el entorno residencial, teniendo en cuenta lo que existe hoy en día en ese punto, las actividades que se van a desarrollar en el futuro (en caso de convertirse en ZAL) y las infraestructuras a desarrollar (naves, viales, zonas verdes, accesos, …).
- **Condicionantes hidrológicos y de inundabilidad**: deberemos tener en cuenta el Plan de Acción Territorial sobre Prevención del Riesgo de Inundación establecido por la correspondiente Comunidad Autónoma.
- **Accesibilidad viaria**: teniendo en cuenta que conviene que sea buena tanto con el puerto como con las zonas productivas y de consumo a las que va a dar servicio. Casi seguro que será necesario realizar accesos nuevos o adaptar los existentes al tráfico previsto, pero conviene que haya alguna vía de alta capacidad cerca. Será conveniente también tener en cuenta el tráfico existente en las inmediaciones y el efecto que puede suponer el tráfico de la ZAL.

- **Accesibilidad ferroviaria**: aunque no es esencial que en la propia ZAL haya una terminal intermodal, sí que es algo deseable teniendo en cuenta la apuesta por la intermodalidad de las Autoridades Portuarias y, en cualquier caso, convendrá que haya alguna estación de mercancías cercana y con buena accesibilidad al emplazamiento.
- **Entorno**: habrá que tener en cuenta cuál es el entorno actual, estudiando la posibilidad de sinergias con áreas de actividad productiva u otras áreas logísticas, pero también los planes existentes para las zonas colindantes con posibles incompatibilidades o sinergias.
- **Económicos**: habrá que tener en cuenta el coste de implantación, incluyendo el coste de las expropiaciones o la compra de terrenos en caso de que ya esté parcialmente urbanizado, y los costes de acondicionamiento incluyendo la urbanización, los accesos y los costes de transporte hasta / desde el puerto. La orografía incidirá tanto a nivel de impacto ambiental como de costes de urbanización.
- **Consenso administrativo**: teniendo en cuenta los estudios, directrices y políticas vigentes, tanto a nivel municipal como autonómico. Tendremos especial interés en el Estudio del Sector Logístico de la Comunidad Autónoma correspondiente, así como el Inventario de suelo urbanizable y la Ley de Áreas Empresariales.

El resultado final de esta actividad será la **delimitación de unos puntos** en los que podría instalarse una ZAL que dé servicios al puerto o puertos del estudio. La definición de estos puntos concretos se realizará en un mapa y de forma analítica, con información de la superficie disponible, la clasificación del suelo, del municipio al que pertenece, del riesgo de inundación y de la accesibilidad a los puertos, etc. En caso de que el punto sea la suma de varios terrenos con diferentes características, se dará la información terreno a terreno.

6.5. La ZAL del Puerto de Valencia

La Zona de Actividades Logísticas del Puerto de Valencia es un área estratégica que comprende una zona de 68 hectáreas, adyacente al recinto portuario, dedicada a la logística de la mercancía marítima, particularmente la containerizada. Está situada junto al puerto, lo que permite una fácil conexión entre las instalaciones portuarias y las empresas de logística y transporte. En concreto, la ZAL se ubica al sur del núcleo urbano de Valencia, en la zona denominada La Punta y se encuentra delimitada al norte por el suelo urbano de Nazaret, al Sur por el nuevo cauce del río Turia, al este por la zona de servicio del Puerto y, al oeste, por el barrio de Pinedo, la calla Jesús Morante y Borrás y la línea férrea.

La ZAL, se encuentra totalmente urbanizada y dotada de las infraestructuras necesarias para una correcta puesta en funcionamiento, al contar con sistema viario, redes de servicios (abastecimiento de agua, saneamiento, alumbrado público y energía eléctrica), zonas verdes, espacios libres, aparcamientos y conexión a importantes vías de comunicación entre las que

destacan por su nivel jerárquico las autovías V-15 (Valencia-Saler), V30 (Circunvalación Sur) y las carreteras N-335, vía penetración al Puerto y CV-5010, de Nazaret-Oliva.

La ZAL del Puerto de Valencia ofrece una amplia variedad de servicios e infraestructuras para facilitar las operaciones de las empresas en la cadena de suministro. Estas incluyen:

- Espacios para almacenes y centros de distribución: La ZAL cuenta con una amplia oferta de espacios para almacenar mercancías y gestionar la distribución de productos. Las empresas pueden optar por construir sus propias instalaciones o alquilar espacios disponibles en función de sus necesidades logísticas.
- Infraestructuras de transporte: La ZAL está bien conectada con las principales redes de transporte de la región, incluidas carreteras y ferrocarriles. Esta conectividad facilita el transporte de mercancías desde el puerto a otras áreas dentro de España y Europa. Además, la proximidad de la ZAL al Puerto de Valencia permite un acceso rápido y eficiente a las instalaciones portuarias, reduciendo los tiempos de tránsito y los costes logísticos.
- Servicios aduaneros: La ZAL del Puerto de Valencia cuenta con un recinto aduanero, lo que facilita las operaciones de importación y exportación de mercancías. Las empresas pueden beneficiarse de procedimientos simplificados y una mayor agilidad en la tramitación aduanera.
- Servicios auxiliares: La ZAL también ofrece una gama de servicios auxiliares, como mantenimiento de vehículos, servicios de seguridad y catering, para apoyar las operaciones de las empresas que operan en la zona.

Figura 6. La ZAL del Puerto de Valencia

Fuente: Autoridad Portuaria de Valencia

La ZAL del Puerto de Valencia es un componente clave en la cadena logística de la región, ya que proporciona infraestructuras y servicios esenciales para facilitar el flujo eficiente de mercancías entre el puerto y los mercados nacionales e internacionales. Además, la ZAL contribuye al crecimiento económico de la Comunidad Valenciana, atrayendo inversiones y generando empleo en el sector logístico.

7. Conectividad Marítima

El último índice sobre la **conectividad del transporte marítimo** (*Liner Shipping Connectivity Index*) publicado por la UNCTAD revela que España juega un papel especialmente destacado en el comercio mundial a partir de su óptima conectividad en lo que a las líneas marítimas de transporte de contenedores se refiere, ocupando la undécima posición entre los países objeto del estudio; es decir, aquellos que cuentan con mayor número de buques que escalan en sus

puertos, con la mayor capacidad unitaria por buque y con el mayor número de servicios regulares.

El índice de la UNCTAD está generado a partir de los cronogramas (*schedules*) de la flota mundial de buques portacontenedores.

El Liner Shipping Connectivity Index (LSCI) abarca 162 países costeros y está integrado por cinco elementos, a saber:

a) el número de buques;
b) la capacidad de transporte de contenedores de dichos buques;
c) el número de empresas;
d) el número de los servicios prestados; y
e) el tamaño máximo de los buques que visitan los puertos marítimos de cada país

En el mundo globalizado actual, la industria y el comercio dependen en gran medida de la conectividad. Es decir, de las pocas o muchas posibilidades que tienen las personas y/o empresas de un determinado territorio por conectarse e intercambiar bienes con otras ubicadas en otros países.

En este contexto, los puertos, como nodos distribuidores de la cadena logística, asumen un rol estratégico fundamental en el desarrollo de la conectividad de un país. Por ello, uno de los factores claves en la competitividad portuaria es la conexión tanto con los demás puertos como con el área de influencia a la cual se dirige la carga que entra por el puerto (*hinterland*) o a la que se dirigen las mercancías embarcadas en el mismo (*foreland*).

La **conectividad portuaria** es una variable importante para los agentes de la comunidad portuaria en su decisión de elección de puerto. Del mismo modo, un puerto que ofrece una alta frecuencia de servicios aumenta la probabilidad de ser elegido por cargadores y operadores logísticos debido a la importancia de reducir los plazos de entrega de la mercancía al cliente. Por otro lado, un mayor número de puertos extranjeros con servicios que los conectan con el puerto de origen convierte al puerto en una alternativa real tanto para cargadores y transitarios como para navieras.

En línea con lo anterior, numerosos estudios afirman que la conectividad marítima no solo refuerza la posición competitiva del puerto en sí mismo sino que contribuye a **reducir los costes comerciales y tiene un impacto directo y positivo en el desempeño comercial de un país, aumentando los volúmenes comerciales transportados.** Un ejemplo de lo anterior lo podemos encontrar en el último informe de la UNCTAD (*Review of Maritime Transport 2017*). En este documento se señala que:

- Un aumento de una unidad (variación de 0.01) en el *Liner Shipping Connectivity Index*, se asocia con un aumento del 3% del valor de las exportaciones de bienes en contenedores.
- La falta de una conexión marítima directa con un socio comercial está asociada con valores de exportación más bajos; cualquier transbordo adicional está asociado con un valor de exportación bilateral 40% más bajo.
- Cada destino directo adicional se asocia con un valor de exportación bilateral un 5% más elevado.
- Se puede lograr una reducción de los costes del comercio de 9 puntos porcentuales cuando dos países añaden una conexión marítima directa entre ellos.

Por otro lado, en este mismo informe se menciona que, entre aquellos países no conectados entre sí mediante servicios directos, **la media de transbordos necesarios para transportar un contenedor de un país a otro ha aumentado en los últimos años**. Esto implica que aquellos cargadores que lleven sus productos por un puerto que no sea *hub* de alguna naviera (o alianza) tendrá que asumir tiempos de tránsito más largos y, previsiblemente, mayores complicaciones que si los transporta por un puerto *hub*. Por tanto, la apuesta de las grandes alianzas por la construcción de megabuques y la elección de megahubs refleja la imperiosa necesidad de los puertos líderes como Valencia por optimizar constantemente sus redes de líneas marítimas de forma que puedan mantener una posición sólida en su zona geográfica y un servicio atractivo para los clientes.

En línea con lo anterior, el crecimiento de países como Marruecos en el *Liner Shipping Connectivity Index* es un elemento a tener en muy cuenta, en especial para aquellos países y puertos como los de España que actualmente ostentan una posición de dominio en las líneas marítimas que transitan por la zona del Mediterráneo Occidental y el Estrecho de Gibraltar.

Una vez visto lo anterior, es importante mencionar que la Fundación Valenciaport viene elaborando desde hace algunos años un **índice enfocado a la conectividad de los puertos españoles (ICP)**. Este indicador, a diferencia del realizado por la UNCTAD, mide la conectividad de los puertos españoles considerando exclusivamente los servicios regulares de transporte marítimo de corta distancia (TMCD) según la definición de la *European Shortsea Network.* Es decir, los servicios regulares que conectan los puertos españoles con los puertos de países miembros de la Unión Europea o con los situados en países no europeos con una línea de costa en los mares ribereños que rodean Europa.

El ICP mide la conectividad entre puertos, distinguiendo entre carga rodada y contenedor. En este sentido, para completar los datos del índice de la UNCTAD y dada la riqueza de datos disponibles en la base de datos LinePort, se ha considerado oportuno incluir en el índice de la

Fundación Valenciaport dos variables clave para la competitividad como son: la frecuencia de servicios y el número de puertos de destino con que conectan los puertos españoles.

Partiendo de los datos disponibles en LinePort y, analizando los tráficos en contenedor, el puerto de Valencia ocupa la primera posición en el ranking del índice de conectividad portuaria. Esto es debido a que Valencia cuenta con el mayor número de navieras que operan en el enclave, ofreciendo el mayor número servicios con el número de salidas a la semana más elevado y conectando con el mayor número de puertos de destino, es decir, el puerto de Valencia presenta los valores más elevados en la mayoría de los componentes que forman el índice.

El puerto de Algeciras ocupa la segunda posición en el ICP con un resultado de conectividad de 89,65 y Barcelona ocupa la tercera con 89,13.

Figura 7. Índice de Conectividad Portuaria, ICP

Fuente: Fundación Valenciaport y Autoridad Portuaria de Valencia

La conclusión que nos muestra el ICP es que, en términos de conectividad portuaria, los puertos de Valencia, Barcelona y Algeciras ostentan las primeras posiciones del ICP, tanto para tráficos de carga rodada como para contenedor.

Finalmente, en un entorno en el que los puertos están obligados a mejorar su competitividad por la alta competencia inter-portuaria y la concentrada industria naviera, la **conectividad se convierte en un factor cada vez más importante para seguir siendo atractivo para los clientes**.

Por ello, los puertos deben identificar las necesidades de sus clientes y mejorar los factores que son fundamentales para ellos a fin de ser una alternativa real frente a sus competidores. Esto implica que el puerto de Valencia debe seguir reforzando la labor de atraer navieras, para que escalen sus líneas en el puerto y de este modo continuar siendo una alternativa competitiva para los transitarios y cargadores al aumentar el número de líneas y puertos de destino ofertados.

Para conseguir este fin, además de ser competitivos en costes, es cada vez más importante la posibilidad de ofrecer buenas conexiones con el hinterland, garantías de servicio y compromisos de calidad, facilidades tecnológicas que agilicen el paso de las mercancías por el puerto, así como altos niveles de productividad que minimicen el tiempo de estancia del buque en puerto.

8. Conectividad Terrestre

La **conectividad terrestre** es un elemento clave en el desarrollo y éxito de los puertos, ya que facilita el transporte y la distribución de mercancías entre estos nodos logísticos y sus áreas de influencia, también conocidas como hinterland. La eficiencia y calidad de las redes viarias y ferroviarias, los accesos a los puertos y los corredores de transporte influyen directamente en la competitividad y el rendimiento de la cadena logística. Un puerto sin una conectividad terrestre adecuada se ve aislado y limitado en su capacidad para acceder a su hinterland, lo que puede tener consecuencias negativas en su desempeño económico y en el crecimiento de la región.

Las **redes viarias** son fundamentales para garantizar el flujo eficiente de mercancías y personas entre los puertos y sus *hinterlands*. Una red viaria bien desarrollada y mantenida reduce los tiempos de tránsito, los costes de transporte y las emisiones de gases contaminantes, al tiempo que mejora la seguridad y la calidad del servicio. Además, la existencia de carreteras de alta capacidad y autopistas permite el tránsito de vehículos de gran tonelaje, lo que incrementa la capacidad de transporte y reduce los costes logísticos.

En paralelo, las **redes ferroviarias** desempeñan un papel crucial en la conectividad terrestre de los puertos, al ofrecer una alternativa de transporte eficiente, sostenible y de gran capacidad

para el movimiento de mercancías a larga distancia. El transporte ferroviario es especialmente relevante en el ámbito del comercio internacional y en la conexión de los puertos con regiones interiores y otros países. Además, el ferrocarril permite la intermodalidad con otros medios de transporte, como el transporte marítimo y el transporte por carretera, lo que aumenta la flexibilidad y la eficiencia de la cadena logística.

Los **accesos a los puertos** son otro factor determinante en la conectividad terrestre, ya que garantizan la entrada y salida fluida de vehículos y trenes de carga a las instalaciones portuarias. Un diseño adecuado y una buena gestión de los accesos pueden reducir la congestión, los tiempos de espera y los costes logísticos, al tiempo que incrementan la seguridad y la calidad del servicio.

Figura 8. Accesos al puerto de Valencia

Fuente: Elaboración propia

Entre las medidas que pueden implementarse para mejorar los accesos a los puertos se encuentran la construcción de vías de acceso exclusivas, la ampliación y mejora de las infraestructuras existentes y la implementación de sistemas de gestión de tráfico y de información en tiempo real.

Los **corredores de transporte** son rutas estratégicas que conectan regiones y países a través de redes viarias y ferroviarias, y que permiten el flujo eficiente y sostenible de mercancías y personas en el ámbito regional e internacional. Estos corredores se caracterizan por su alta capacidad y su intermodalidad, lo que facilita la integración de los diferentes medios de

transporte y la optimización de la cadena logística. Además, los corredores de transporte fomentan la cooperación y la coordinación entre los diferentes actores del sector, como los gobiernos, las empresas y las entidades de infraestructuras.

En este contexto, la Unión Europea ha reconocido la importancia de la conectividad terrestre y ha impulsado importantes inversiones en infraestructuras ferroviarias a través de los fondos de resiliencia y otros mecanismos de financiación. Estas inversiones tienen como objetivo mejorar y modernizar las redes ferroviarias, incrementar su capacidad y eficiencia, y promover la intermodalidad y la sostenibilidad en el transporte de mercancías y personas.

Uno de los ejemplos más destacados de estas inversiones es el desarrollo de la **Red Transeuropea de Transporte (TEN-T)**, que busca conectar las principales áreas económicas y poblacionales de Europa a través de nueve corredores multimodales que integran las redes viarias, ferroviarias, marítimas y fluviales. Estos corredores están diseñados para mejorar la conectividad entre los puertos, los aeropuertos, las plataformas logísticas y las zonas industriales, y para facilitar el acceso a los mercados y la competitividad de las empresas europeas.

Además, la Unión Europea ha promovido la implementación de proyectos específicos de infraestructuras ferroviarias, como la construcción de nuevas líneas de alta velocidad, la electrificación y modernización de las vías existentes, y la adopción de tecnologías de señalización y comunicación avanzadas, como el Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS). Estas iniciativas contribuyen a aumentar la capacidad y la calidad del servicio, reducir los tiempos de tránsito y los costes logísticos, y disminuir las emisiones de gases contaminantes y la huella de carbono del transporte ferroviario.

En resumen, la conectividad terrestre es un factor clave para el éxito de los puertos y la cadena logística en su conjunto. Las redes viarias y ferroviarias, los accesos a los puertos y los corredores de transporte desempeñan un papel fundamental en la distribución eficiente y sostenible de mercancías y personas entre los puertos y sus hinterlands, y en la integración de los diferentes medios de transporte. Un puerto sin una conectividad terrestre adecuada se ve aislado y limitado en su capacidad para acceder a su hinterland, lo que puede tener consecuencias negativas en su desempeño económico y en el crecimiento de la región. Por tanto, es fundamental seguir invirtiendo en el desarrollo y mejora de las infraestructuras terrestres, y en la promoción de la cooperación y la coordinación entre los diferentes actores del sector logístico, a nivel regional e internacional.

9. Razones elección puerto como hub

Una vez visto lo anterior, una de las cuestiones clave para los puertos es posicionarse como instalaciones atractivas para que las compañías navieras decidan elegir a dichos puertos como sus centros de operaciones o *hub*.

En este sentido, la elección de un puerto como hub depende de múltiples factores:

RAZONES POR LAS QUE UN ARMADOR ELEGIRÍA UN PUERTO COMO HUB

1. Disponer de buenas infraestructuras dentro y fuera del puerto que permitan una buena conectividad.
2. Es muy importante que dicho puerto tenga un amplio hinterland que permita asegurar un tráfico amplio y regular import-export.
3. Contar con una red de suministro a buques y de instalaciones de Gas Natural Licuado (GNL), hidrogeno, etc.
4. Disponer de un Port Community System que integre a todos los actores y empresas de la comunidad portuaria. Además esta plataforma informática debe ser moderna, flexible, rápida, completa y debe permitir una rápida adaptación al cambio (nueva legislación, documentos electrónicos, etc.).
5. Debe estar situado en una posición geoestratégica envidiable (intersección de las principales rutas y flujos marítimos).
6. Disponer de depósitos aduaneros, puestos de inspección fronterizos, scanner, áreas de depósito de mercancías peligrosas, almacenes para consolidar y desconsolidar, almacenes de mercancías refrigeradas, etc.
7. Disponer de las más modernas y óptimas terminales portuarias de contenedores (TPC) que permitan operar con rapidez y eficiencia los más modernos y grandes buques portacontenedores en el mercado (24,000 TEU-class vessel). Es decir, las TPC deben tener muelles amplios, con calado suficiente y grúas con las dimensiones necesarias para operar esta nueva generación de portacontenedores con los menores movimientos posibles.
8. Un puerto HUB debe tener un infalible y actual sistema de seguridad integral que garantice la máxima seguridad de las personas e instalaciones. Además, es necesario que el puerto cuente con la más avanzada tecnología así como con avanzados sistemas de seguridad en los accesos, evitando la entrada/salida de contenedores o mercancía radioactiva, drogas, armas, contenedores supuestamente vacíos pero con falsas paredes y dobles fondos, etc.
9. Un puerto HUB debe tener una Aduana moderna, eficaz y rigurosa que permita la máxima rapidez en los controles y trámites aduaneros.

10. Debe estar situado en un país con bajo riesgo político y social en el que no se produzcan incertidumbres y paros. Sistema político serio, estable y capaz.
11. Debe contar con instalaciones y empresas bajo un sistema de calidad total acreditado por algún organismo internacional (por ejemplo: ISO, marca de garantía, etc.).
12. Tener cerca un aeropuerto internacional que tenga conexiones directas con los principales aeropuertos y países del mundo (muy importante para potenciar el tráficos de cruceros).
13. Un puerto HUB debe estar gestionado por los mejores y más capaces profesionales del sector que garanticen, además de lo anterior, las mejores inversiones productivas, mantener un cierto musculo financiero y el máximo rigor y ética en las concesiones públicas (si es un puerto bajo el sistema LandLord).

Si un armador busca un puerto exclusivamente para **funciones HUB** (transbordo), en ese caso las razones serían:

1. Ubicación geográfica: mínimos desvíos en las rutas marítimas y país con bajo riesgo

2. Infraestructuras (condición necesaria)

3. Garantías de prestación de servicio sin esperas. Ausencia de conflictividad. El barco llega, atraca y comienza a trabajar ininterrumpidamente hasta que acaba operaciones.

4. Productividad: movimientos-hora garantizados

5. Coste global de los servicios portuarios

6. Conexiones feeder

7. Seguridad del puerto

No obstante, el armador valoraría muy positivamente sumar en el mismo puerto la función de HUB y la **función de Mainport**. En este caso, además de las razones anteriores, habría que sumar:

1. Potencia del Hinterland: mercado potencial

2. "In-balance" de contenedores: equilibrio import-export, por tipo de contenedor

3. Conexiones y servicios con el Hinterland: accesos no congestionados, transporte terrestre liberalizado y competitivo, servicios ferroviarios eficientes

4. Aduana y servicios "para aduaneros" eficientes

5. Port Community System

6. Sistemas de calidad globales

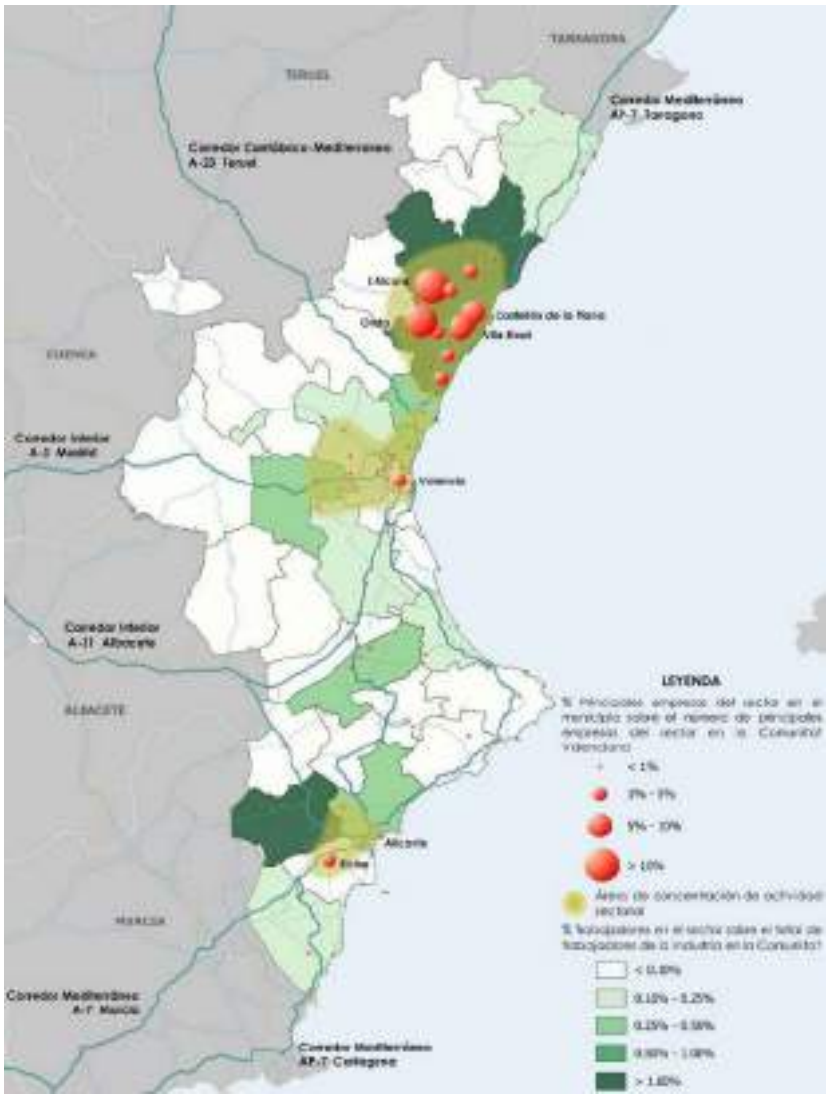
10. Cadenas logísticas estratégicas de la Comunitat Valenciana:

La Comunidad Valenciana cuenta con una sólida base industrial y agrícola, lo que la convierte en un centro neurálgico de producción y exportación en el país. En esta región, tres sectores destacan por su importancia en la economía local y sus cadenas logísticas: el sector cerámico, el sector de automoción y el sector agroalimentario. La eficiencia y competitividad de estos sectores dependen en gran medida de la capacidad de los puertos de la región para manejar sus mercancías de manera óptima, reduciendo los costes logísticos y facilitando su acceso a mercados internacionales.

Sector cerámico

El sector cerámico es uno de los pilares económicos de la Comunidad Valenciana, siendo la provincia de Castellón el principal núcleo productor de cerámica en España. Esta industria se centra en la fabricación de azulejos, pavimentos y revestimientos, así como en la producción de materiales de construcción y sanitarios. La cerámica valenciana es altamente valorada en el mercado internacional por su calidad, innovación y diseño.

Figura 9. Localización geográfica de empresas del Clúster cerámico



Fuente: Estudio Sector Logístico de la CV, Generalitat Valenciana

La logística juega un papel crucial en el sector cerámico, ya que las empresas deben transportar tanto sus materias primas, como el feldespato, arcilla y caolín, como sus productos terminados a diferentes destinos en todo el mundo. La mayoría de las exportaciones de cerámica valenciana se dirigen a Europa, América y Asia, lo que hace que la eficiencia en el transporte marítimo sea esencial para mantener la competitividad del sector.

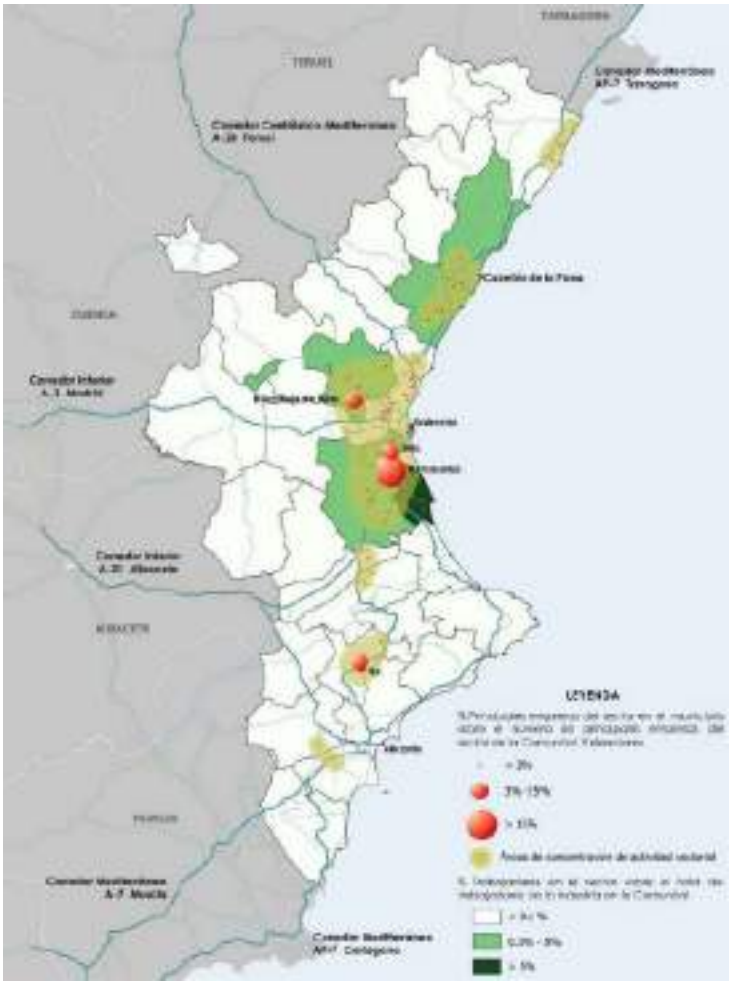
El puerto de Valencia, como principal puerto de la región, es vital para el sector cerámico. Sus modernas instalaciones y servicios, como el almacenamiento, la consolidación de carga y la gestión aduanera, permiten a las empresas cerámicas reducir sus costes logísticos y acceder a

los mercados internacionales de manera más eficiente. Además, el puerto de Valencia ofrece conexiones intermodales con otros medios de transporte, como el ferrocarril y el transporte por carretera, lo que facilita la distribución de productos cerámicos en todo el territorio nacional y europeo.

Sector de automoción

La industria de automoción es otro sector clave en la economía valenciana, con varias plantas de producción de automóviles y componentes ubicadas en la región. Entre las empresas más destacadas se encuentran Ford, que tiene su principal planta de producción en Almussafes, y Grupo Segura, que se dedica a la fabricación de componentes y sistemas para la industria automotriz.

Figura 10. Localización geográfica de empresas del Clúster de la automoción



Fuente: Estudio Sector Logístico de la CV, Generalitat Valenciana

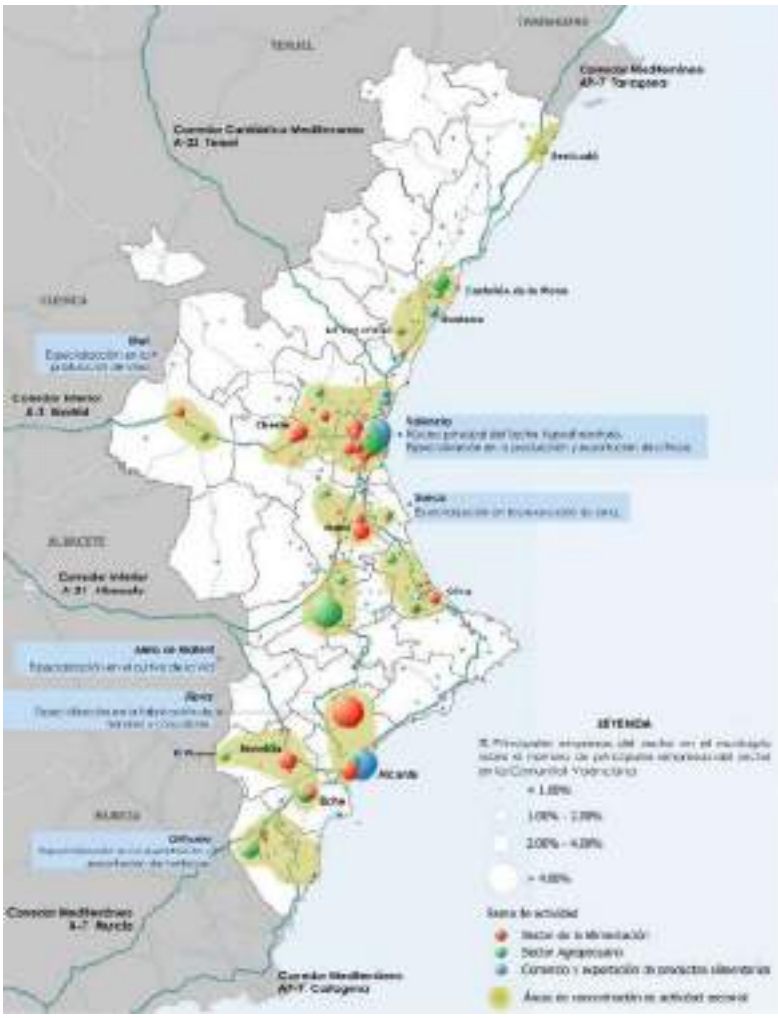
La logística es fundamental en la cadena de suministro de la industria automotriz, ya que las empresas deben coordinar el transporte de componentes y vehículos terminados entre sus plantas de producción y los mercados de destino. El transporte marítimo es especialmente importante en el caso de la exportación de vehículos y componentes a mercados internacionales fuera de Europa, como América del Norte y Asia.

El puerto de Valencia, nuevamente, desempeña un papel crucial en el sector de automoción de la Comunidad Valenciana. Sus instalaciones especializadas en el manejo de vehículos y carga rodada, así como sus conexiones intermodales, permiten a las empresas automotrices transportar sus productos de manera eficiente y económica. Además, el puerto de Valencia cuenta con servicios aduaneros y de inspección que facilitan el proceso de exportación e importación de vehículos y componentes, reduciendo los tiempos de tránsito y los costes logísticos asociados.

Sector agroalimentario

El sector agroalimentario es otro pilar económico en la Comunidad Valenciana, que se caracteriza por la producción de frutas, verduras, aceite de oliva, vino y otros productos alimenticios de alta calidad. La región es conocida por sus cítricos, especialmente las naranjas y mandarinas, que se exportan a numerosos países en Europa y otros continentes.

Figura 11. Localización geográfica de empresas del Clúster agroalimentario



Fuente: Estudio Sector Logístico de la CV, Generalitat Valenciana

Dado que muchos productos agroalimentarios son perecederos, la logística y el transporte eficiente y rápido son esenciales para garantizar la calidad y frescura de los productos en los mercados de destino. El transporte marítimo es un modo de transporte clave para la exportación de productos agroalimentarios valencianos, especialmente a destinos fuera de Europa.

El puerto de Valencia desempeña un papel fundamental en el sector agroalimentario de la Comunidad Valenciana, ya que ofrece **instalaciones y servicios especializados en el manejo de productos perecederos**. Estos incluyen cámaras frigoríficas y áreas de almacenamiento controladas por temperatura, así como servicios de inspección sanitaria y fitosanitaria que garantizan el cumplimiento de las regulaciones y estándares internacionales.

La eficiencia en el manejo de productos agroalimentarios en el puerto de Valencia permite a las empresas reducir sus costes logísticos y mejorar su competitividad en los mercados internacionales. Además, las conexiones intermodales del puerto facilitan la distribución de productos agroalimentarios tanto a nivel nacional como europeo, lo que refuerza la posición de la Comunidad Valenciana como un importante centro de producción y exportación de alimentos de calidad.

En este sentido, la Comunidad Valenciana es una región con una economía diversificada y en crecimiento, en la que los sectores cerámico, automoción y agroalimentario desempeñan un papel fundamental. La competitividad de estas industrias depende en gran medida de la capacidad de los puertos de la región, especialmente el puerto de Valencia, para manejar sus mercancías de manera eficiente y económica.

El puerto de Valencia actúa como un catalizador para el comercio y la exportación de estos sectores, ofreciendo instalaciones y servicios especializados que permiten **reducir los costes logísticos y facilitar el acceso a mercados internacionales**. Además, las conexiones intermodales del puerto con otros medios de transporte, como el ferrocarril y el transporte por carretera, garantizan una distribución eficiente de los productos valencianos a nivel nacional e internacional.

Estas ventajas logísticas son fundamentales para mantener y fortalecer la posición de la Comunidad Valenciana como un centro de producción y exportación competitivo en el panorama económico global. Por lo tanto, es crucial seguir invirtiendo en el desarrollo y la modernización de las infraestructuras portuarias y logísticas de la región, con el fin de garantizar un futuro próspero y sostenible para sus industrias y sus ciudadanos.

El éxito de la logística en la Comunidad Valenciana también depende de la colaboración entre los diferentes actores involucrados en las cadenas de suministro, como las empresas productoras, los operadores logísticos, las autoridades portuarias y las entidades gubernamentales. Es esencial trabajar en conjunto para identificar y abordar los desafíos y oportunidades en el ámbito logístico, como la digitalización, la sostenibilidad y la adaptación a las tendencias del comercio internacional.

La importancia de la Sostenibilidad

Una de las tendencias clave en la logística global es la creciente atención a la sostenibilidad y la reducción del impacto ambiental de las operaciones de transporte y almacenamiento. Por ello, el puerto de Valencia ha establecido un objetivo de ser neutral en carbono para el año 2030. Este objetivo de "Cero Emisiones Netas 2030" incluye una serie de medidas para minimizar las emisiones de gases de efecto invernadero, optimizando el uso de recursos y promoviendo la economía circular y los combustibles alternativos en sus operaciones logísticas.

La importancia de la Digitalización

Además, la digitalización y la adopción de nuevas tecnologías pueden mejorar la eficiencia y la transparencia de las cadenas logísticas en la Comunidad Valenciana. La implementación de sistemas de información y comunicación, como la tecnología blockchain o el Internet de las cosas (IoT), puede facilitar el seguimiento y la gestión de las mercancías, reducir los tiempos de tránsito y optimizar la utilización de recursos en las operaciones portuarias y logísticas.

Finalmente, es importante considerar el impacto de las tendencias en el comercio internacional, como la diversificación de las rutas comerciales y la creciente importancia de los mercados emergentes. La Comunidad Valenciana y sus puertos deben adaptarse a estos cambios y buscar nuevas oportunidades de negocio, estableciendo alianzas con otros actores y desarrollando estrategias de exportación que les permitan acceder a nuevos mercados y consolidar su posición en el escenario económico global.

Elementos de competitividad

Para mantener y mejorar la competitividad de la Comunidad Valenciana en el futuro, es fundamental seguir enfocándose en la innovación y en la diferenciación de sus productos y servicios, con el fin de mantener su ventaja competitiva y atraer inversiones nacionales e internacionales.

La automatización y la digitalización de las operaciones logísticas y portuarias también representan desafíos y oportunidades para la Comunidad Valenciana. La adopción de tecnologías emergentes, como la inteligencia artificial, la robótica y los vehículos autónomos, puede contribuir a mejorar la eficiencia y la seguridad en el transporte y almacenamiento de mercancías. Sin embargo, también es fundamental considerar el impacto de la automatización en el empleo y en la formación de los trabajadores del sector logístico, así como en la protección de los datos y la privacidad de la información.

La integración regional y la colaboración entre las diferentes regiones de España y Europa también son factores clave para el desarrollo logístico de la Comunidad Valenciana. La participación activa en redes de transporte y logística regionales, como la Red Transeuropea de

Transporte (TEN-T) y el Corredor Mediterráneo, puede mejorar las conexiones de la región con otros centros económicos y facilitar el flujo de mercancías y personas.

Además, la promoción del comercio justo y equitativo, así como la adopción de prácticas empresariales éticas y sostenibles, es esencial para garantizar un crecimiento económico inclusivo y sostenible en la Comunidad Valenciana. La colaboración con organizaciones y entidades internacionales, como la Organización Mundial del Comercio (OMC) y la Unión Europea, puede contribuir a la adopción de políticas y regulaciones que fomenten un entorno comercial justo y equitativo para todos los actores involucrados.

En conclusión, la Comunidad Valenciana cuenta con una economía diversificada y en crecimiento, con sectores como el cerámico, el de automoción y el agroalimentario que dependen en gran medida de la eficiencia y la competitividad de sus cadenas logísticas. El puerto de Valencia desempeña un papel fundamental en el apoyo a estas industrias, ofreciendo servicios e infraestructuras especializadas que reducen los costes logísticos y facilitan el acceso a los mercados internacionales.

Para enfrentar los desafíos y aprovechar las oportunidades que surjan en el futuro, la Comunidad Valenciana debe seguir invirtiendo en el desarrollo de sus infraestructuras logísticas y portuarias, promover la colaboración entre los diferentes actores involucrados en las cadenas de suministro, y adoptar nuevas tecnologías y prácticas sostenibles que mejoren la eficiencia y la resiliencia de sus operaciones logísticas. Además, es fundamental que la región se adapte a las tendencias y cambios en el entorno económico y tecnológico global, como la globalización, la automatización, la integración regional y la promoción del comercio justo y equitativo.

COMUNIDADES Y CLÚSTERES PORTUARIOS

MATERIAL DIDÁCTICO

Profesores: Arturo Monfort Mulinas

Noemí Monterde Higuero

ÍNDICE:

ÍNDICE DE FIGURAS 5

ÍNDICE DE TABLAS 7

ÍNDICE DE GRÁFICOS 8

ABREVIATURAS 9

OBJETIVOS DEL CURSO 10

1 LOS PUERTOS EN LAS CADENAS DE SUMINISTRO 11

1.1 Objetivos 11

1.2 Las cadenas de suministro 11

1.3 El papel de los puertos 13

1.3.1 Funciones "DE" de los puertos 14

1.3.2 Funciones "EN" los puertos 16

1.3.3 Evolución de los puertos 20

1.4 Los operadores logísticos 21

1.5 Los servicios portuarios 24

1.5.1 Clasificación de los servicios portuarios 24

1.5.2 Servicios generales 25

1.5.3 Servicios portuarios específicos 28

1.5.4 Actividades comerciales y productivas 35

2 LA COMUNIDAD PORTUARIA Y EL CLÚSTER PORTUARIO 37

2.1 Objetivos 37

2.2 Modelos de titularidad y gestión: modelos portuarios 37

2.2.1 Titularidad del puerto 40

2.2.2 Gestión del puerto 40

2.2.3 Modelos portuarios 42

2.3 Concepto de "stakeholder" o grupo de interés 46

2.4 Concepto de Comunidad Portuaria 49

2.5 Concepto de Clúster Portuario 50

2.5.1 Función de Clúster Manager 51

3 LOS CLIENTES DE LOS PUERTOS 55

3.1 Objetivos 55

3.2 Los buques 55

3.3 Las mercancías 63

3.4 El pasaje 65

4 LOS AGENTES DE LA COMUNIDAD PORTUARIA 67

4.1 Objetivos 67

4.2 Los agentes de la Comunidad Portuaria 67

4.2.1 Aduana (Custom-house, customs) 67

4.2.2 Representante aduanero (*Customs representative*) 68

4.2.3 Armador (Shipowner) 68

4.2.4 Autoridad Portuaria (*Port Authority*): 68

4.2.5 Capitán (Master o Shipmaster): 69

4.2.6 Capitanía Marítima (*Harbour Master*) 69

4.2.7 Consignatario del buque (Ship's Agent o Agente Marítimo): 70

4.2.8 Consignatario de la mercancía /Destinatario (*Consignee*) 70

4.2.9 Empresa de amarre y desamarre (*Mooring and unmooring Company*) 71

4.2.10 Empresa estibadora (*Stevedoring company*) 71

4.2.11 Empresa de remolque (*Tug Company*) 71

4.2.12 Exportador (*Exporter*) 72

4.2.13 Importador (*Importer*) 72

4.2.14 Naviero 72

4.2.15 Operador Ferroviario 73

4.2.16 Operador logístico (*logistic supplier*) 73

4.2.17 Organismos Oficiales de Inspección (*Official Inspection Services*) 73

4.2.18 Prácticos del puerto (*pilot service*) 73

4.2.19 Provisionista de buques (*supplier*) 74

4.2.20 Transitario (freight forwarder) 74

4.2.21 Transportista Terrestre *(haulier)* 75

4.3 El flujo documental de las mercancías 75

5 CASO PRÁCTICO: CLUSTER PORTUARIO DE VALENCIAPORT 78

5.1 Gobernanza del clúster 78

5.1.1 El Proyecto PCGC (2009) 80

5.2 La gestión del espacio portuario: infraestructuras y concesiones 81

5.3 Relación puerto-ciudad: 84

5.3.1 Actividades culturales 85

5.4 Formación e innovación: del IPEC (1991) a la Fundación Valenciaport (2004-…): 87

5.4.1 Jornadas de Innovación en el Clúster Portuario (2007 a 2014) 87

5.4.2 Fondo Ports 4.0 (2019-…) 88

5.4.3 #SuperLabPorts (2019-…) 88

5.5 Tecnologías de la Información y la Comunicación –TIC- (1991-…) 89

5.6 Servicios portuarios (1994) 90

5.6.1 Marca de garantía (1993-…) 90

5.6.2 Productividad y automatización 91

5.7 Gestión ambiental: ECOPORT (a partir de1997) 92

5.8 Responsabilidad Social Corporativa (2005 - …) 92

5.9 Comunicación 94

6 BIBLIOGRAFÍA 95

7 ACCESO A VÍDEOS 99

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Cadena de Suministro global....12
Figura 2: Percepción del servicio por parte de los clientes de un puerto....13
Figura 3: Generaciones en la evolución de los puertos....20
Figura 4: Categorías de operadores logísticos....21
Figura 5: Operador logístico: integración vertical y horizontal....22
Figura 6: Operadores de terminales de contenedores: ranking 2018....24
Figura 7: Servicio de Policía Portuaria (Autoridad Portuaria de Santander)....27
Figura 8: Transformación del Puerto de Hamburgo....39
Figura 9: Modelo actual de finanzas del Puerto de Hamburgo....39
Figura 10: Titularidad y gestión portuaria pública y privada....41
Figura 11: Modelos Landlord: grado de participación de la APV....45
Figura 12: Concepto de Stakeholder....48
Figura 13: Comunidad Portuaria del Puerto de Valencia....49
Figura 14: De la Comunidad Portuaria al Clúster Portuario....50
Figura 15: Gobernanza del Desarrollo Sostenible de la actividad portuaria....51
Figura 16: Evolución de la visión de los puertos - *Clúster* Portuario....52
Figura 17: Evolución de las funciones de los puertos....53
Figura 18: Iniciativas del *Cluster Manager*....53
Figura 19: Buque petrolero Batillus (553.662 TPM)....56
Figura 20: Buque *bulk carrier* MS Berge Stahl (364,767 TPM)....57
Figura 21: Buque de LNG Arctic Princess....58
Figura 22: Bodega de un buque de carga convencional (paletizada)....59
Figura 23: Evolución del tamaño de los buques portacontenedores (2013-2019)....60
Figura 24: MSC Gülsün, el mayor buque portacontenedores a fecha de julio 2019....61
Figura 25: Buque Ro-Ro Leo Leader....61
Figura 26: Crucero MS Azura....62
Figura 27: *Ferry* Cape Finistere....62
Figura 28: Pasajeros y vehículos embarcando en un Ferry....65
Figura 29: Pasajeros de crucero en visita turística en el Puerto de Valencia....66
Figura 30: Procesos asociados a la operación de transporte marítimo....76
Figura 31: Flujos físico y de información en una operación de compraventa internacional....77
Figura 32: Flujos físico y de información del caso del contenedor....77
Figura 33: Mapa del Plan Estratégico 2002-2015....79

Figura 34: Resumen del Plan Estratégico actualizado al horizonte 2020 79
Figura 35: Hitos de gestión del Clúster Portuario de Valenciaport 80
Figura 36: Plano del Puerto de Valencia: terminales por tipología 82
Figura 37: Agentes de la comunidad portuaria por Ortifus 86
Figura 38: Intercambio de flujos de información entre los agentes 89
Figura 39: Hitos de la evolución de la Marca de Garantía 91
Figura 40: Valenciaport apuesta por la innovación y sostenibilidad en la campaña gráfica 2020 94

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Modelos de titularidad y gestión portuarios (I) 42
Tabla 2: Modelos de titularidad y gestión portuarios (II) 43
Tabla 3: Clasificación de mercancía general y su forma de presentación 63
Tabla 4: Forma de manipulación según la forma de presentación de las mercancías 64

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Riesgo e importancia de regulación de los modelos de gestión portuaria.....43

ABREVIATURAS

AP	Autoridad Portuaria
CGLU	Ciudades y Gobiernos Locales Unidos
Código PBIP (ISPS)	Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (En inglés: International Ship and Port facilities Security
CSCMP	Council of Supply Chain Management Proffesionals
GT	Gross Tonnage
OMI	Organización Marítima Internacional
SOLAS	Safety Of Life At Sea
PEC	Pilotage Exception Certificate
3PL	Third Party Logistic
TRLPEMM	Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante
UNCTAD	United Nations Conference for Trade And Development
VTS	Vessel Traffic System

OBJETIVOS DEL CURSO

El **objetivo del curso** es de **comprender el papel que despliegan las comunidades portuarias, en las cadenas de suministro y las funciones que desarrollan los agentes que las componen**.

Este objetivo general se divide en los siguientes **objetivos específicos**:

- Introducir el **papel de los puertos y de los servicios portuarios en las cadenas de suministro**
- Entender la **diferencia entre el concepto de comunidad portuaria y el de clúster portuario**
- **Identificar los principales clientes de los puertos**
- **Identificar los agentes portuarios** que conforman la **Comunidad Portuaria y sus funciones**
- Presentar el **caso práctico del clúster portuario de Valenciaport**

Cada uno de estos objetivos se desarrolla en un capítulo independiente. Al comienzo de cada capítulo se detalla el objetivo en cuestión.

1 LOS PUERTOS EN LAS CADENAS DE SUMINISTRO

1.1 Objetivos

En este primer capítulo se aborda el papel de los puertos en las cadenas de suministro. Para ello, primeramente, se introduce el concepto de cadena de suministro, se aborda el rol de los puertos y sus funciones en tal contexto. Finalmente se presenta el concepto de operador logístico y su papel en la conformación de las cadenas de suministro.

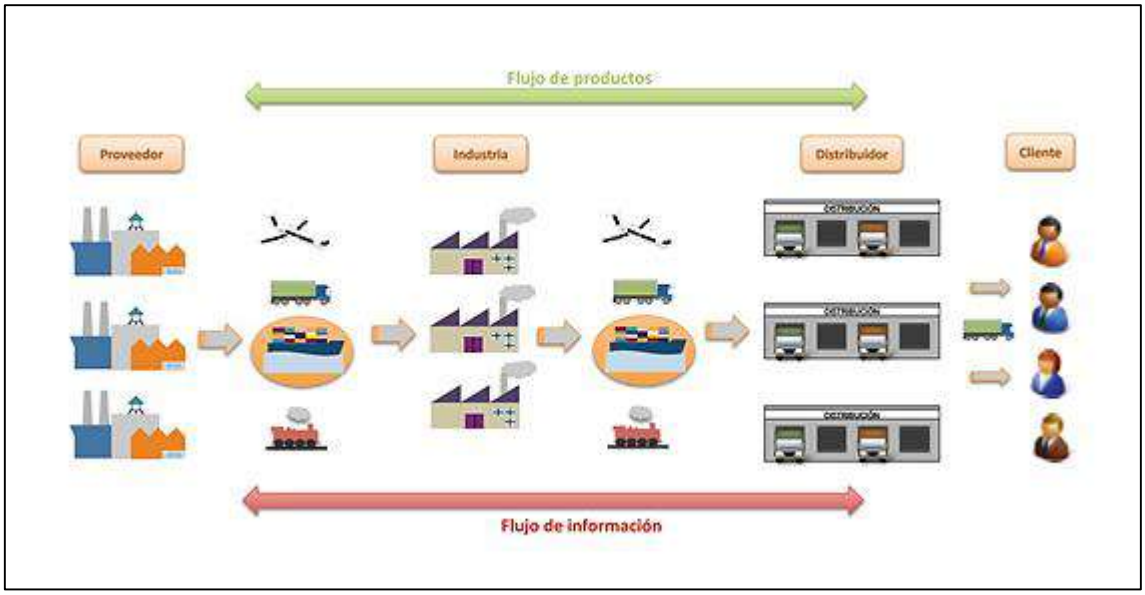
En este sentido, los **objetivos del capítulo 1** son:

- Conocer el concepto de **cadena de suministro**, imprescindible para disponer de una visión integral del comercio de mercancías.
- Reconocer las **funciones "de" los puertos** y el papel de los mismos en las cadenas de suministro con un tramo de transporte marítimo.
- Comprender las **funciones "en" los puertos**, como paso previo para poder definir los modelos de titularidad y gestión portuaria.
- Introducir la figura de **operador logístico** como protagonista en la consolidación de las cadenas de suministro.

1.2 Las cadenas de suministro

La **Cadena de Suministro**, según el Council of Supply Chain Management Professionals (CSCMP, 2013) es la que eslabona a todas las empresas (proveedores de bienes y servicios y clientes), desde la adquisición de materias primas hasta la entrega del producto terminado, incluyendo los procesos de elaboración del mismo. La **logística** es la parte del proceso de gestión de la cadena de suministro que se encarga de planificar, implementar y controlar de forma eficiente y efectiva el almacenamiento y los flujos directo e inverso de los bienes y servicios, y toda la información relacionada con estos, entre el punto de origen y el punto de consumo de dichos bienes y servicios, con el propósito de satisfacer las expectativas del consumidor. En consecuencia, se define la **Cadena Logística** como la que, mediante la coordinación secuencial de recursos, organiza y cubre el transporte desde el proveedor hasta el cliente final. Para ello, el flujo de productos debe ir acompañado de un flujo de información que lo posibilita y controla, y que permite coordinar los distintos medios y nodos de transporte que participan en ella (**Figura 1**).

Figura 1: Cadena de Suministro global



Fuente: Monfort et al. (2011a)

Los clientes finales de la cadena de suministro global no ven a los puertos como elementos aislados, sino como un eslabón más de la cadena logística, con su cometido, peso y responsabilidad en la **calidad de servicio global** percibida por el cliente final.

Los clientes directos del puerto –el buque, el pasaje y la mercancía–, tampoco valoran los servicios portuarios de forma aislada, pues ellos trasladan el concepto de servicio global al puerto.

EJEMPLO

Para un comprador de haba de soja de China, no se trata de si el practicaje en el Puerto de Buenos Aires, el canal de acceso, o la edad de los medios mecánicos del puerto son los adecuados. Sencillamente tendrá una percepción global del Puerto de Buenos Aires, mejor o peor que de la competencia, en función de factores externos o internos al propio puerto.

Así, para las navieras y los cargadores (exportadores e importadores) el puerto es lo que la cadena de suministro para los clientes finales de la misma: un único servicio, con una propuesta de valor (precio, calidad, disponibilidad, selección, funcionalidad, servicio, asociación y marca) integral (**Figura 2**).

Figura 2: Percepción del servicio por parte de los clientes de un puerto

Fuente: Fundación Valenciaport

Sin embargo, tanto la propia cadena de suministro como los **servicios portuarios** se basan en un entramado de diferentes agentes públicos y privados que interactúan ofreciéndose servicios entre ellos de forma encadenada –donde en cada servicio uno ejerce como cliente y otro como proveedor– hasta conformar el servicio final conjunto al comercio internacional, y en particular al buque, a la mercancía y al pasaje, considerando por tanto a los puertos como nodos dentro de las cadenas de suministro.

En una concepción moderna de los puertos, y en concreto de las terminales portuarias, se entiende que éstos son **nodos de las cadenas logísticas y de suministro** que pasan por ellos y, por tanto, **puntos en los que se desarrollan actividades logísticas**. Los puertos intervienen al principio y al final de cada tramo de transporte marítimo que se produce a lo largo de dichas cadenas. A las cadenas cuyo transporte principal transcurre por vía marítima o fluvial se las denomina cadenas logístico-portuarias.

VÍDEOS

Cadena logística del contenedor

https://www.youtube.com/watch?v=wWoucBHCJoY

1.3 El papel de los puertos

En una concepción moderna de los puertos, y en concreto de las terminales portuarias, se entiende que éstos son nodos de las cadenas logísticas y de suministro que pasan por ellos y, por tanto, puntos en los que se desarrollan actividades logísticas. Los puertos intervienen al principio y al final de cada tramo de transporte marítimo que se produce a lo largo de dichas cadenas. A las cadenas cuyo transporte principal transcurre por vía marítima o fluvial se las denomina cadenas logístico-portuarias.

1.3.1 Funciones "DE" de los puertos

Desde tiempos remotos, el concepto de puerto evoca la idea de seguridad, y así se dice eso de "llegar a buen puerto", porque tal **función de** refugio es una de las más primitivas, junto con la comercial, la de pesca, la militar o la de construcción naval. A estas siguieron la función de pasaje y de crucero, la industrial y más recientemente la de la logística de transbordo como "puerto hub".

IMPORTANTE

Funciones "DE" un puerto:

Describen las actividades de los puertos y cómo estas se integran en su entorno.

IMPORTANTE

Funciones "DE" los puertos:

- *De refugio*
- *Comercial … Intermodal … logística*
- *De construcción naval*
- *Industrial*
- *De pasaje*
- *De crucero*
- *Pesquero*
- *Deportivo*
- *Militar*
- *De transbordo o "hub"*

Fuente: (Monfort, 2012a)

Es habitual que dentro de un puerto coexistan diversas funciones.

Debido al objetivo de este curso, este está orientado a los puertos comerciales.

1.3.1.1 Puertos comerciales

La función comercial de los puertos describe los servicios que prestan multitud de agentes, no solo dentro de los propios puertos, sino cualquier actividad vinculada al puerto y a la cadena de suministro en su paso por los puertos.

Los **puertos comerciales**, los que tienen esta función (en adelante, los puertos), son los **nodos de las cadenas logísticas con un tramo de transporte marítimo que permiten el intercambio modal de mercancías y personas entre los buques y los medios de transporte terrestre**: el ferrocarril y el camión.

A continuación, se recogen las definiciones de puerto de algunos marcos legales.

EJEMPLOS

Definiciones de puerto

UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development): "*son interfaces entre los distintos modos de transporte y son típicamente centros de transporte combinado. En suma, son áreas multifuncionales, comerciales e industriales donde las mercancías no solo están en tránsito, sino que también son manipuladas, manufacturadas y distribuidas. En efecto, los puertos son sistemas multifuncionales, los cuales, para funcionar adecuadamente, deben ser integrados en la cadena logística global. Un puerto eficiente requiere no solo infraestructura, superestructura y equipamiento adecuado, sino también buenas comunicaciones y, especialmente, un equipo de gestión dedicado y cualificado y con mano de obra motivada y entrenada*".

Unión Europea: "*una zona de tierra y agua dotada de unas obras y equipo que permitan principalmente la recepción de buques, su carga y descarga, y el almacenamiento, recepción y entrega de mercancías, así como el embarco y desembarco de pasajeros*".

España - LPMM: "*conjunto de espacios terrestres, aguas marítimas e instalaciones que, situado en la ribera de la mar o de las rías, reúna condiciones físicas, naturales o artificiales y de organización que permitan la realización de operaciones de tráfico portuario, y sea autorizado para el desarrollo de estas actividades por la Administración competente*".

Para llevar a cabo su misión los puertos procuran servicios al buque, a la mercancía y al pasaje, que, como expone el **Capítulo 3**, son los clientes finales o principales del puerto en su dimensión comercial. Es a través de ellos que el puerto sirve también a la cadena de suministro global.

1.3.2 Funciones "EN" los puertos

En paralelo, para entender mejor la misión y cometidos de los puertos, y admitiendo que pueden considerarse muchas otras divisiones, muchos trabajos académicos de expertos han establecido lo que se denomina **funciones "en" los puertos**.

IMPORTANTE

Funciones "EN" un puerto

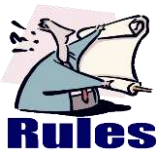
Describen las actividades necesarias para que el puerto pueda llevar a cabo su misión de forma sostenible, en condiciones óptimas de eficiencia, seguridad y respeto al medioambiente.

Las funciones en los puertos son las siguientes:

IMPORTANTE

Funciones "EN" un puerto

- Funciones **reguladoras**



- Funciones de **propietario del espacio o "landlord"**

- Funciones **operativas**

Adicionalmente existe una cuarta función: la Función de **Clúster Manager.**

Como ya se ha argumentado en el apartado anterior, la gestión portuaria entendida como el ejercicio de las funciones en los puertos debe abordarse desde el desarrollo sostenible; no solo teniendo en cuenta los requisitos de los clientes económicos del puerto, sino también las necesidades de la sociedad y el medioambiente.

Por otro lado, desde la perspectiva de la gestión portuaria, estas funciones tienen en común la necesidad de monitorizar o **medir su desempeño**. La regulación de una actividad requiere de un control para velar por su cumplimiento, y para ello es necesario establecer mediciones. De igual modo, la gestión de la propiedad, ya sea pública o privada, cuando se "concesiona" o "cede" a otros para su explotación, debe establecer términos y condiciones medibles que permitan garantizar el buen uso de la misma. Y finalmente, cuando se prestan servicios en forma de operaciones portuarias, se debe poder medir para poder dirigirlas en busca de una mejora del rendimiento operacional.

A continuación, se describen cada una de las funciones en los puertos.

1.3.2.1 Función reguladora

Como es sabido, en el espacio portuario tiene lugar una importante actividad para la economía de la región o país, y en general son muchas las empresas e instituciones que participan en la misma, prestando sus servicios o realizando los cometidos que tiene encomendados. Para asegurar el desarrollo de las actividades portuarias en condiciones óptimas de eficiencia, seguridad y respeto al medioambiente, es necesario un cierto nivel de regulación, al igual que ocurre en otros sectores económicos.

La regulación de actividades se realiza a varios niveles. Un primer nivel es el de las leyes, y disposiciones de igual rango, de ámbito nacional o regional; otros niveles de regulación incluyen disposiciones de rango inferior pero de ámbito general; finalmente, existe una actividad reguladora ejercida por la autoridad cuya competencia se extiende al ámbito del puerto. Esta función reguladora consiste en **establecer las condiciones en que deben desarrollarse las actividades en el puerto**, dentro del marco legal general, y se realiza a través de reglamentos, ordenanzas y resoluciones del órgano supremo de dirección de la entidad.

Además de la función de elaboración y aprobación de normas, existen otras actividades que pueden también incluirse en la regulación en sentido genérico, como son las acciones reguladoras de carácter ejecutivo y la supervisión del cumplimiento de las normas. Pueden citarse entre otras:

- **Servicios de Policía Portuaria**: En colaboración con los cuerpos de seguridad, velan por el orden público, controlan el tráfico terrestre de vehículos dentro del puerto y supervisan que las actividades se realicen en el puerto con las debidas autorizaciones y según las normas vigentes.
- **Servicio de tráfico marítimo**: Conocido a nivel internacional por VTS (*Vessel Traffic Service*). Se entiende en el ámbito de la zona de servicio del puerto, es decir se trata de un VTS portuario frente a otros de ámbito costero. Mediante la interacción

con los buques facilita la navegación en el puerto y sus accesos, suministrando información y, en su caso, dando instrucciones.

- **Servicios de inspección**: Se incluyen aquí todo tipo de inspecciones, tanto las de las mercancías desde el punto de vista aduanero o sanitario, como las inspecciones de tipo medioambiental, las de los buques para verificar su seguridad según acuerdos internacionales, o las inspecciones contra amenazas de terrorismo, implantadas ya en todos los puertos de cierta importancia o con tráficos internacionales. En general, las diversas inspecciones son realizadas por organismos de las administraciones competentes.
- **Supervisar la prestación de los servicios**: Cuando los servicios no son prestados directamente por la autoridad competente del puerto, debe esta velar por su adecuación, en rendimientos, calidad y precio, de acuerdo con las normas de prestación.
- **Servicios de emergencias**: Se trata de servicios de intervención frente a cualquier incidente que pueda producirse. En general intervendrán varios organismos de las distintas administraciones competentes y es necesaria una eficaz coordinación entre los mismos.

1.3.2.2 Funciones de propietario del espacio portuario o "landlord"

Un cometido esencial de quien ostenta la propiedad, o tiene **autoridad sobre la gestión del espacio portuario, es administrar el uso del mismo.** El administrador debe autorizar el atraque de los buques y el acceso de las mercancías a los muelles; en muchos sistemas portuarios se otorga a diversas empresas derechos de uso privativo del suelo para el desarrollo de actividades comerciales portuarias, por un tiempo determinado. Por otra parte, el espacio debe dotarse de infraestructuras, que previamente han sido planificadas y que necesitan un mantenimiento.

Entre otras pueden incluirse en las funciones de propietario del espacio portuario las siguientes:

- **Administrador del espacio portuario**: Gestiona la utilización de los espacios de tierra y agua, y de las infraestructuras. Según la forma de gestión, otorga concesiones y autorizaciones de uso del espacio para realizar actividades portuarias, por un periodo de tiempo limitado. Estas actuaciones requieren decidir los usos más adecuados, dentro del marco de una planificación previa, y seleccionar la empresa o entidad que presenta mejores garantías de un uso óptimo del espacio.
- **Planificación portuaria**: La utilización óptima del espacio requiere una planificación a todo nivel que identifique, a qué tráficos debe destinarse, cuáles son las

infraestructuras y nuevos espacios necesarios para el futuro y cuál es el uso más acertado de los espacios ya disponibles. Para desarrollar esta tarea es necesario considerar el entorno en que está ubicado el puerto y todas las circunstancias que puedan afectarle.

- **Provisión de infraestructuras**: Se necesita dotar al puerto de la infraestructura necesaria, mediante el proyecto y construcción de las obras de ingeniería civil e instalaciones asociadas a las mismas.
- **Provisión de accesos marítimos y terrestres**: No solo se precisan infraestructuras portuarias, hay que añadir a estas unos accesos marítimos seguros, diseñados para la tipología de buques usuarios del puerto, y asegurar que el puerto esté conectado, sin grandes dificultades, con las redes de transporte terrestres de la región.
- **Mantenimiento y conservación**: Las infraestructuras deben estar en condiciones adecuadas de utilización, y para conseguirlo se requiere la existencia de un programa de mantenimiento y la dotación de recursos suficiente para llevarlo a cabo.
- **Promoción comercial del puerto**: Aunque en las economías de mercado la promoción comercial es una actividad propia de cada empresa entre sus clientes, en los puertos, donde se prestan servicios por varias empresas, la entidad administradora del espacio ha ejercido frecuentemente una labor de liderazgo en la promoción comercial del puerto, incentivando en ocasiones la creación de alguna forma de asociación de empresas del puerto para la promoción del mismo.

1.3.2.3 Funciones operativas: prestación de servicios portuarios

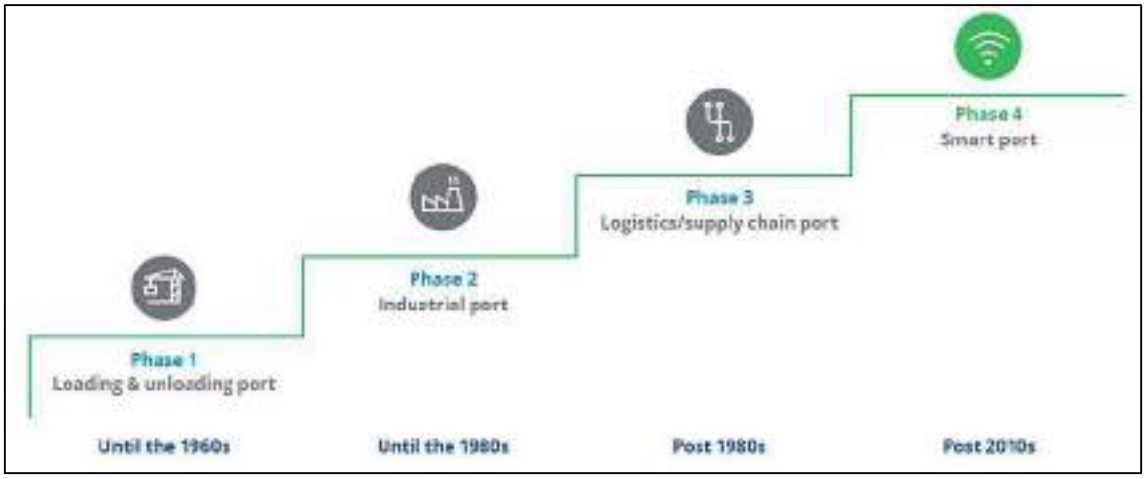
Las funciones operativas de un puerto consisten en la prestación de los servicios portuarios. Los servicios portuarios son las **actividades de interés general que se desarrollan en la zona de servicio de los puertos, siendo necesarias para la correcta explotación de los mismos** en condiciones de seguridad, eficacia, eficiencia, calidad, regularidad, continuidad y no discriminación.

La función operador "en" los puertos tradicionalmente cubre la provisión de los servicios portuarios, que son los productos de la actividad portuaria, y que se conceptualizan en el apartado 1.5.

1.3.3 Evolución de los puertos

De acuerdo con UNCTAD (1992 y 1999), el llamado "puerto de tercera generación es un nodo dinámico en la red internacional de producción y distribución" (Fase 3 de la **Figura 3**). En las dos últimas décadas las innovaciones y el desarrollo tecnológico facilitan la consolidación de soluciones portuarias inteligentes ("smart ports"). Así, la automatización, las aplicaciones de "big data", la digitalización y más recientemente el internet de las cosas o las soluciones "blockchain" vienen contribuyendo a la conformación de los puertos inteligentes o "smart ports" (Fase 4 de la **Figura 3)**.

Figura 3: Generaciones en la evolución de los puertos



Fuente: Deloitte (2017)

VÍDEOS

Digital solutions for optimal collaboration within the entire port community

https://www.youtube.com/watch?v=L6MN_6_QYDU&t=11s

Digitalisation Port of Rotterdam 2019

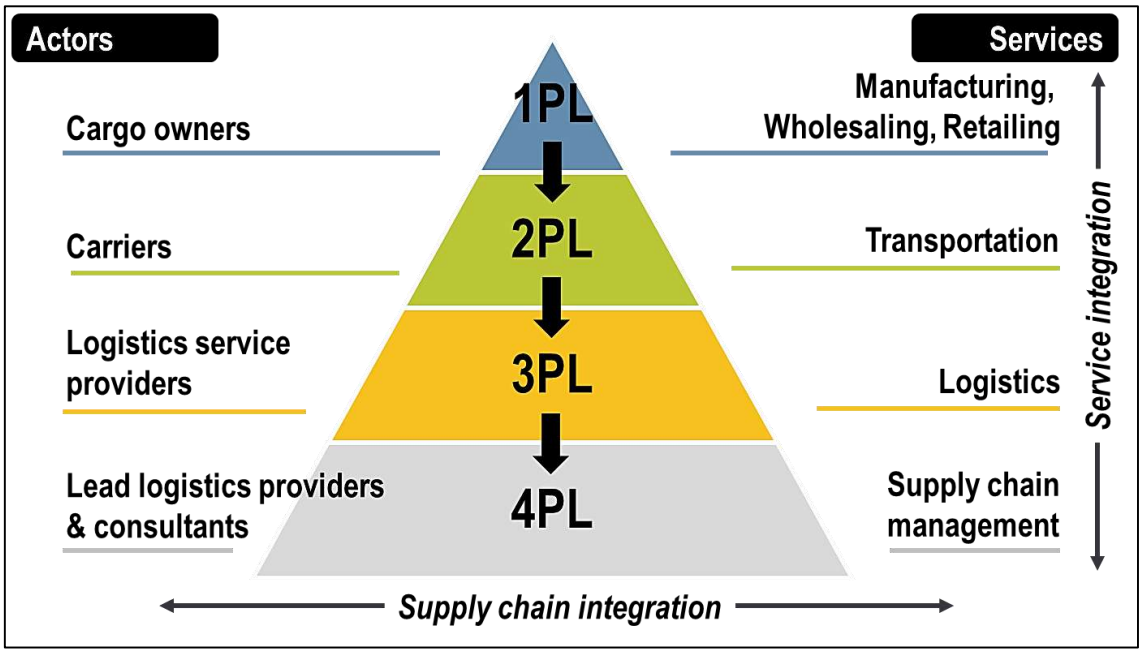
https://www.youtube.com/watch?v=QkLZCko-azQ&list=PLL1ThB4B2OWrqdVIiMmtOhbp5zJqI1tJn&index=22&t=0s

1.4 Los operadores logísticos

Según la definición desarrollada por la Organización Empresarial de Operadores Logísticos, un **operador logístico** es una empresa que, por encargo de su cliente, diseña los procesos de una o varias fases de su cadena de suministro (aprovisionamiento, transporte, almacenaje, distribución e incluso ciertas actividades de su proceso productivo), organiza, gestiona y controla dichas operaciones, utilizando para ello infraestructuras físicas, tecnología y sistemas de información propios o ajenos.

Los conceptos de transporte, logística y cadena de suministro han dado pie al manejo de la categorización de operadores logísticos que se plasma en la **Figura 4** que además incorpora el hecho de que en un buen número de casos los servicios de logística se terciarizan (3PL= Third Party Logistic).

Figura 4: Categorías de operadores logísticos



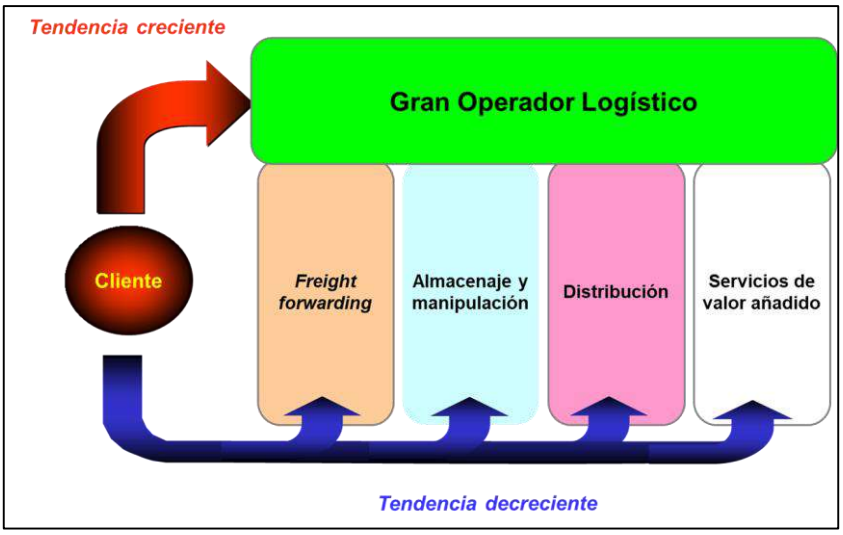
Fuente: https://transportgeography.org/?page_id=4512

Así pues, bajo el difuso paraguas del concepto de operador logístico cabe incorporar distintas categorías de operadores que participan en las cadenas de suministro: transportistas (de cualquier modo), operadores portuarios, transitarios (freight forwarders), almacenistas, consolidadores de carga, etc. Por su parte, los **operadores portuarios** son empresas que en su actividad básica gestionan terminales portuarias con todo lo que ello conlleva en cuanto a recursos (infraestructura, medios mecánicos, personal), y relaciones comerciales tanto con los clientes como con las administraciones competentes, como por ejemplo Autoridades Portuarias.

Algunos de los actuales **operadores portuarios globales** iniciaron su actividad como operadores portuarios locales, desarrollando su actividad en un puerto, desde donde se expandieron geográficamente (integración horizontal, años 80). Otros han llegado al negocio desde otras ramas de actividad afines,

como grandes empresas navieras (integración vertical), o no tan afines como empresas constructoras (años 90). Finalmente aparecieron grupos de inversión interesados por el negocio de las terminales portuarias como una actividad más de su cartera de inversiones. Es decir, en las últimas décadas el sector de las terminales de contenedores ha experimentado procesos de integración horizontal y vertical que han afectado a la inserción de las mismas en redes de negocio y cadenas logísticas. Así existe una tendencia hacia la integración vertical que relaciona los sectores logísticos y de transporte, no sólo marítimo, y que incluye a la actividad portuaria, en la consolidación de todos los servicios en la figura de grandes operadores logísticos (**Figura 5**).

Figura 5: Operador logístico: integración vertical y horizontal



Fuente: Fuente: ATKearney y Autoridad Portuaria de Valencia (2001)

El objetivo de este operador es ofrecer al cargador un servicio integrado implementando la cadena global puerta a puerta. Esto implica contar con la organización y los medios necesarios para prestar todos los servicios logísticos en los países de origen y destino tanto en lo referido a medios tecnológicos como a infraestructuras y servicios de transporte (buques, camiones y trenes de mercancías). Siguiendo este modelo, algunas navieras se han involucrado en el negocio de las terminales de contenedores, mientras que por su parte, algunos operadores de terminales están desarrollando una estrategia de penetración en el *hinterland* mediante filiales de operadores terrestres, operadores ferroviarios o de servicios logísticos.

Además de esta integración vertical se observa una concentración horizontal en cuanto a que los operadores de terminales se han expandido geográficamente buscando nuevas oportunidades de negocio n otras ubicaciones, con acceso a más mercados y nuevas redes de distribución. Finalmente, tanto en la actividad portuaria como en el transporte marítimo, se han ve-nido sucediendo fusiones y adquisiciones empresariales de compañías, de modo que las empresas han crecido en tamaño, expandiendo así su actividad tanto geográficamente como hacia otros servicios relacionados con el transporte de contenedores.

Los fenómenos de concentración y de integración persiguen el crecimiento de la empresa, de modo que esta alcance una cuota de mercado significativa, se produzcan economías de escala y mejore su posición negociadora frente a clientes y proveedores. De esta manera obtiene acceso a nuevos mercados y redes de distribución, a nuevas tecnologías y como ventaja adicional diversifica su actividad y por tanto el riesgo. Así, los grandes operadores desempeñan una función que va más allá de la carga y descarga de buques. Estas empresas además de realizar el intercambio modal, ofrecen servicios de almacenamiento, transporte, grupaje, *tracking*, y otros servicios de valor añadido. Desde la perspectiva de la internacionalización y la globalización, la empresa Drewry (2019) hace una clasificación de los operadores globales en tres categorías:

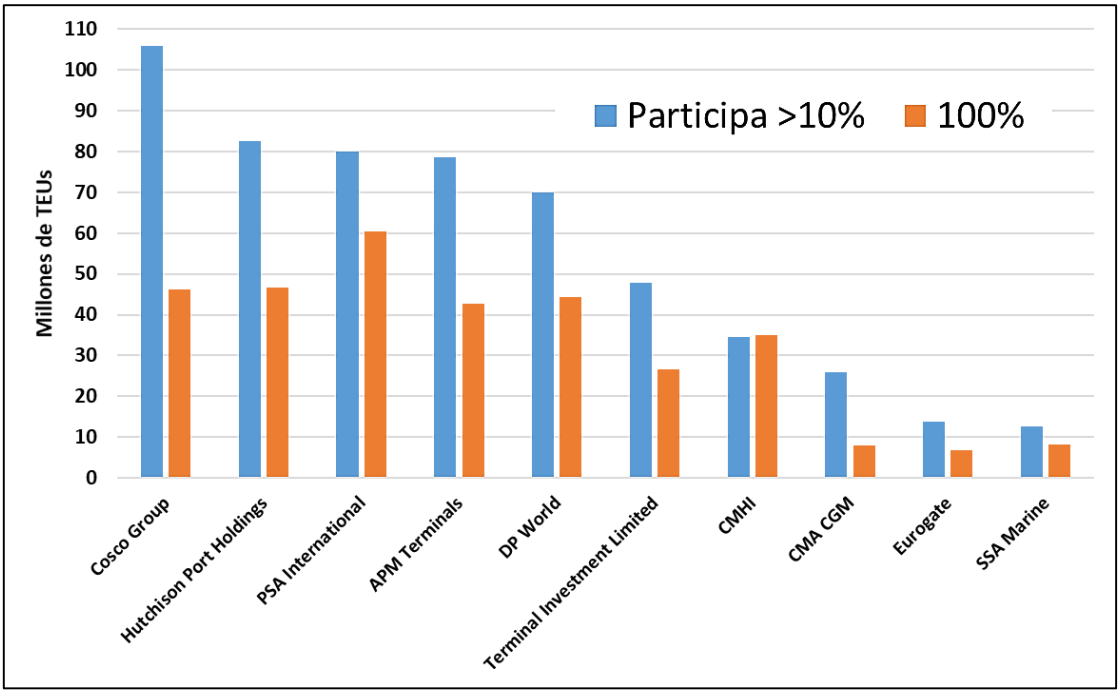
- **Estibadores globales**: empresas que en su origen se dedicaban a la manipulación portuaria como actividad principal, pero que se han expandido vertical y geográfica-mente, aunque su actividad básica continúa siendo operar terminales. Ejemplos: Hutchison Ports, PSA International, DP World, TIL, China Merchants, Eurogate, SSA Marine, ICTSI, Bollore Ports, Yildirim/Yilport, SAM Puertos, HHLA.

- **Navieros globales**: empresas cuya actividad principal ha sido el transporte marítimo de contenedores, y que también han experimentado procesos de integración vertical y horizontal. Ejemplos: Evergreen, MOL, Yang Ming, Hyundai, K Line.

- **Empresas "híbridas" globales**: empresas cuyo negocio original era el transporte marítimo de contenedores pero que operan terminales para sus propios buques (terminales dedicadas). Ejemplos: China Cosco Shipping, CMA CGM, NYK Line, APM Terminals.

En la **Figura 6** se plasma el volumen de manipulación de los principales operadores e terminales de contenedores en el año 2018.

Figura 6: Operadores de terminales de contenedores: ranking 2018



Fuente: Datos: Drewry (2019). Elaboración: Fundación Valenciaport

1.5 Los servicios portuarios

En el presente epígrafe se abordan los Servicios Portuarios propiamente dichos, es decir, aquellos que se generan por agentes portuarios dentro de los puertos.

1.5.1 Clasificación de los servicios portuarios

Los servicios portuarios pueden clasificarse atendiendo a diferentes criterios. Tres de las posibles clasificaciones son (1) la que las distingue entre servicios públicos y servicios privados, esta clasificación es general para cualquier tipo de servicio; (2) la que los cataloga dependiendo del cliente del servicio; y (3) la que diferencia entre servicios generales y servicios específicos.

Clasificación entre servicios públicos y privados

- Los servicios públicos son apoyados por el Estado, y defienden el interés general de la sociedad

- Los servicios privados que son soportados económicamente por la iniciativa privada y defienden solamente el derecho del consumidor de ese servicio

Clasificación dependiendo del cliente del servicio

Atendiendo al cliente del servicio (**Capítulo 3**), los servicios de los puertos comerciales pueden distinguirse entre:

- Servicios al buque
- Servicios a la mercancía
- Servicios al pasaje

PARA REFLEXIONAR

Si los pasajeros son uno de los usuarios más relevantes de los puertos, con mayor o menor proporción dentro de los tráficos portuarios, no se puede hoy en día dejar de considerar a los ciudadanos de las urbes que "conviven" con el puerto, con mayor o menor grado de "integración" entre dicha urbe y los espacios portuarios. Esta es una de las bases de la Relación Puerto-Ciudad. El puerto debe ser "amigable" y respetuoso con los ciudadanos y con la urbe, en ergonomía, en uso de espacios, gestión medioambiental, accesos, etc.

Cada cliente tiene unas necesidades específicas; estas se han detallado en el apartado anterior.

Clasificación entre servicios generales y servicios portuarios específicos

Servicios generales, que son necesarios para que el tráfico portuario se desarrolle en condiciones de eficiencia, seguridad y respeto por el medio ambiente. No responden a la petición particular de un usuario, sino que deben prestarse sin petición previa. Algunos no son característicos del puerto, sino que, como la atención de emergencias, el suministro eléctrico o la limpieza de lugares comunes, son necesarios también en otros ámbitos de actividad.

Los servicios portuarios específicos, son actividades comerciales que permiten la realización de las operaciones relacionadas con el tráfico portuario.

Por su relevancia a la hora de prestar el servicio, a continuación, se desarrolla esta clasificación, catalogando los servicios portuarios en función de este criterio.

1.5.2 Servicios generales

Entre estos **servicios generales** se incluyen algunos relacionados con la protección del medioambiente, la seguridad de las actividades y otros servicios, tanto en los aspectos

preventivos como de intervención en una emergencia. También habría que incluir la supervisión y ordenación general de actividades cuando sea necesaria, y de iluminación y limpieza de zonas comunes. Una relación no exhaustiva incluiría:

IMPORTANTE

Servicios generales

- Servicio de tráfico marítimo portuario
- Servicio de ordenación del tráfico terrestre
- Servicio de vigilancia general y control de accesos
- Servicio de emergencias por accidentes
- Servicios de lucha contra contaminación marina
- Servicios de limpieza de espacios comunes
- Servicios de comunicaciones
- Servicios de inspección

A continuación, se describen los servicios generales anteriormente citados.

1.5.2.1 Servicio de tráfico marítimo portuario

Conocido como VTS a nivel internacional. Como ya se ha indicado, puede dar información y también instrucciones a los buques.

1.5.2.2 Servicio de ordenación del tráfico terrestre

Los puertos constituyen en muchos casos verdaderas redes de viales de carretera con un alto porcentaje de tráfico de pesados. Es necesario un servicio de vigilancia y ordenación de este tráfico.

1.5.2.3 Servicio de vigilancia general y control de accesos

Los puertos, o al menos una parte de estos, deben tener el acceso restringido, como lo deben tener determinados espacios donde se desarrollan actividades industriales, ya que permitir el acceso libre supondría aumentar el riesgo de accidentes. Pero además deben ser protegidos

frente a actos antisociales como el terrorismo. De acuerdo con las resoluciones de la Conferencia diplomática de diciembre de 2002, sobre el Convenio SOLAS, de OMI, desde julio de 2004 todas las instalaciones portuarias con tráfico internacional deben contar con un Plan de Protección de la instalación frente a este tipo de riesgos (Código PBIP – ISPS).

Figura 7: Servicio de Policía Portuaria (Autoridad Portuaria de Santander)

Fuente: www.puertosantander.es

1.5.2.4 Servicio de emergencias por accidentes

Pueden incluirse aquí todo tipo de emergencias relacionadas con los riesgos de tipo industrial, tales como incendios o riesgos asociados a sustancias químicas peligrosas o contaminantes. La prevención de estos riesgos y la intervención en caso de accidente suele hacerse en colaboración con las administraciones competentes. Por ejemplo, es frecuente que la lucha contra incendios se cubra mediante convenios o acuerdos con los servicios contra incendios del municipio o región donde está ubicado el puerto.

1.5.2.5 Servicios de lucha contra contaminación marina

Se podría considerar incluido en el anterior servicio de emergencias por accidentes, pero por su especificidad cabe resaltar que los puertos, como lugares donde potencialmente pueden producirse sucesos de contaminación marina por vertidos accidentales procedentes de buques, deben contar con planes de actuación frente a este tipo de contingencias. Aunque los puertos

dispongan de determinados medios de lucha contra la contaminación marina, suelen actuar coordinadamente con administraciones que ostentan competencia en estos temas.

1.5.2.6 Servicios de limpieza de espacios comunes

Los espacios terrestres y marítimos, dentro de la zona de servicio del puerto, requieren un servicio general de limpieza frente a todo tipo de desechos.

En la zona de agua, además de los desechos que pueda generar la actividad hay que considerar que en algunos puertos llegan colectores de las ciudades próximas que pueden aportar suciedad; así mismo, dependiendo de la dirección de los vientos en determinadas épocas del año pueden entrar partículas en suspensión por la propia bocana del puerto.

1.5.2.7 Servicios de comunicaciones

Dada la gran importancia que tiene hoy el intercambio de información entre los diversos agentes del tráfico marítimo, algunos puertos han establecido redes de fibra óptica y servicios de comunicaciones en el ámbito del puerto a fin de promover su uso y facilitar el comercio. Algunos de estos servicios son prestados por entidades privadas previa petición.

1.5.2.8 Servicios de inspección

La inspección de buques suele estar a cargo de organismos de la administración marítima, aunque en algunos casos puede colaborar el Capitán de puerto, (*harbor master*) cuando este forma parte de la Autoridad Portuaria.

En cuanto a la inspección de mercancías y personas, tales como controles aduaneros y sanitarios, son llevados a cabo en el recinto portuario por las administraciones competentes.

1.5.3 Servicios portuarios específicos

Además de los servicios generales en el puerto, existen otros que se prestan a los usuarios particulares, normalmente previa petición, aun cuando en algunos casos están calificados como obligatorios, y que son servicios específicos.

Estos son los servicios al buque, como el practicaje, el remolque o el amarre; a los pasajeros, los servicios de embarque y desembarque; y a la mercancía, la carga, estiba, descarga, desestiba o el transporte horizontal.

Los servicios portuarios específicos son:

IMPORTANTE

Servicios portuarios específicos

- Practicaje
- Remolque
- Amarre y desamarre
- Recepción de desechos procedentes de buques
- Manipulación de mercancías
- Servicios al pasaje

El practicaje, el remoque y el amarre y desamarre se denominan servicio técnico-náuticos, de acuerdo con el RD 2/2011 correspondiente al Texto Refundido de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante de España.

La Unión Europea, tras varios intentos legislativos que acabaron paralizados, publicó el *Reglamento UE 2017/352 de 15 de febrero de 2017 por el que se crea un marco común para la prestación de los servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos.* Durante su tramitación legislativa uno de los temas de discusión fue la inclusión o no del dragado como servicio portuario. Respecto al TRLPEMM, este Reglamento sí añade el suministro de combustible a buques como servicio portuario.

A continuación, se describen los servicios específicos anteriormente citados.

1.5.3.1 Practicaje

Se entiende por practicaje el servicio de asesoramiento al capitán del buque, para facilitar la entrada del buque al puerto, la salida y las maniobras náuticas dentro del mismo.

El practicaje se presta a bordo del buque. De acuerdo con el capitán, que es quien ostenta el mando del buque, el práctico puede asumir la dirección de algunas maniobras náuticas o limitarse a transmitir las oportunas indicaciones al capitán. En algunos países se admite también el

practicaje asistido, según el cual el práctico asesora al capitán desde una estación situada en tierra (SBP, *Shore Based Pilotage*) vía radio.

Puede hablarse de practicaje de río, como el que se presta para facilitar la navegación en ríos navegables, y el practicaje de puerto como el que se refiere a las maniobras náuticas en el puerto.

El practicaje es en general un servicio obligatorio para buques de un determinado porte. La autoridad competente establece el tamaño del buque, normalmente indicado en GT, a partir del cual es obligatorio.

En algunos países existen las exenciones a la obligación de recibir este servicio (PEC, *Pilotage Exception Certificate*). Cuando un buque realiza escalas muy frecuentes en un puerto se comprende que el capitán puede llegar a conocer suficientemente las características de un puerto como para no requerir el asesoramiento del práctico.

Los prácticos suelen ser profesionales marinos, en algunos casos capitanes o pilotos, que han superado algunas pruebas y han recibido una formación práctica específica en un puerto o zona navegable.

1.5.3.2 Remolque

Se entiende por servicio de remolque portuario aquel cuyo objeto es la operación náutica de ayuda a los movimientos de un buque, denominado remolcado, siguiendo las instrucciones del capitán del buque, mediante el auxilio de otro u otros buques, denominados remolcadores, que proporcionan su fuerza motriz o, en su caso, el acompañamiento o su puesta a disposición dentro de los límites de las aguas incluidas en la zona de servicio del puerto.

En general el uso del servicio de remolque no es obligatorio, pero en determinadas circunstancias puede llegar a serlo para algunos buques.

Cuando un paso por una determinada zona navegable o maniobra dentro de la zona de servicio de un puerto, supone un riesgo elevado de accidente o contaminación medioambiental puede requerirse por la Autoridad Competente el uso de remolcadores para realizar las operaciones náuticas o como acompañamiento.

El número de remolcadores a utilizar en una maniobra náutica es solicitado por el capitán, según lo acordado con el práctico, y dependerá de las características del buque (tamaño y maniobrabilidad), de las condiciones climáticas y prestaciones de los buques remolcadores.

Los buques remolcadores denominados tipo "tractor" pueden proporcionar tiro o (empuje) de magnitud similar en cualquier dirección por lo que por sus capacidades permiten reducir el

número de unidades necesarias para realizar las operaciones, proporcionando al tiempo mayor seguridad.

Los remolcadores portuarios son buques de arqueo comprendido entre 100 GT y unos 400 GT, y potencias de 1.000 a 5.000 HP y tiro de 12 a 60 toneladas.

1.5.3.3 Amarre y desamarre

El servicio de amarre es un servicio portuario cuyo objeto es recoger las amarras de un buque portarlas y sujetarlas a los elementos dispuestos para este fin en las instalaciones de atraque, siguiendo las instrucciones del capitán del buque. El servicio de desamarre consiste en largar las amarras según el orden establecido por el capitán cuando se procede al desatraque del buque.

IMPORTANTE

Para determinados buques de gran tamaño, no es posible lanzar los cabos a tierra para ser encapillados en los bolardos, norayes o elementos de sujeción; se requiere que una embarcación auxiliar los recoja y los acerque al muelle (de ahí que en algunos lugares se conozca el servicio como servicio de boteros amarraderos).

El servicio suele ser obligatorio a partir de un determinado tamaño de buque, ya que salvo para pequeñas embarcaciones, no es posible que algunos tripulantes puedan saltar a tierra para proceder al amarre.

Para prestar el servicio de amarre se requiere medios humanos compuestos por personal con una preparación práctica específica, ya que conlleva cierta peligrosidad propia de tareas relacionadas con los buques; equipos de comunicación por radio; vehículos para desplazamientos y embarcaciones para desplazamientos y recogida de los primeros cabos.

1.5.3.4 Recepción de desechos procedentes de buques

Se incluyen en este servicio las actividades de recogida de desechos generados por buques y, en su caso, de almacenamiento, clasificación y tratamiento previo de los mismos en la zona de servicio del puerto, y su traslado a una instalación de tratamiento autorizada por la Administración competente.

Se entiende por desechos generados por buques, todos los desechos, incluidas las aguas residuales y los residuos distintos de los de carga, producidos por el buque y que están regulados

por los Anexos I al VI del Convenio internacional para prevenir la contaminación ocasionada por los buques, de 1973, modificado por su Protocolo de 1978, en su versión vigente (MARPOL 73/78 y sus adendas), así como los desechos relacionados con la carga según se definen en las directrices para la aplicación del anexo V del referido Convenio.

En España ha quedado excluida de este servicio la recepción de los residuos de carga, entendiendo como tales los restos de cualquier material de carga, de embalajes, elementos de trincaje o sujeción, etc. que se encuentran a bordo en bodegas de carga o tanques que permanecen una vez completados los procedimientos de descarga y las operaciones de limpieza, incluidos los residuos de carga y descarga y los derrames, así como los que se encuentren en las zonas de tránsito y de maniobra. Estos últimos son tratados en algunos casos como una obligación de recogida de quienes realizan las operaciones de carga y descarga de mercancías. La Unión Europea incorpora los residuos de carga al mismo tratamiento que a la recepción de los deshechos generados por buques.

La recogida de residuos procedentes de buques puede realizarse por tierra mediante cisternas y contenedores para residuos sólidos, o mediante embarcaciones tipo gabarras o barcazas. Este último tiene la ventaja, respecto de otros servicios prestados por el muelle, de no interferir el servicio con la operativa de carga y descarga.

En España, como consecuencia de la transposición de la Directiva 2000/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, con la finalidad de reducir los vertidos al mar de los desechos generados por los buques, las Autoridades Portuarias cobran una tarifa fija a los buques que atraquen, en cada escala en el puerto, hagan o no uso del servicio de recepción de desechos.

Dicha tarifa fija, dependiente de las unidades de arqueo bruto (GT) del buque les da derecho a descargar por medios de recogida terrestre, sin coste adicional, durante los siete primeros días de la escala, todos los desechos líquidos del Anexo I y los desechos sólidos del Anexo V del Convenio MARPOL 73/78.

La Unión Europea está en proceso de revisión de esta Directiva dentro de un proceso de transición hacia una economía más circular, habiendo adoptado en junio de 2019 una relativa a la reducción del impacto de determinados productos de plástico en el medio ambiente.

Asimismo, las refinerías de petróleo, factorías químicas y petroquímicas, instalaciones para el almacenamiento y distribución de productos químicos y petroquímicos e instalaciones para el abastecimiento de combustibles líquidos que posean terminales de carga o descarga de hidrocarburos en zonas portuarias, cuyas características así lo justifiquen, así como los astilleros e instalaciones de reparación naval o de desguace deberán disponer, en las cercanías de los terminales y muelles, de servicio de recepción de los residuos de carga y de las aguas de lastre

de los buques con destino a dichas instalaciones, regulados por los Anexos I y II del Convenio MARPOL 73/78, así como de los medios necesarios para prevenir y combatir los derrames.

Los titulares de estas instalaciones portuarias deberán disponer, además, de servicios de recepción para los desechos generados por los buques correspondientes a los Anexos I, IV, V y VI del Convenio MARPOL 73/78, en las condiciones establecidas en las Prescripciones Particulares, en el caso de que no exista ninguna empresa prestadora con licencia para prestar este servicio en el ámbito geográfico de dichas instalaciones.

Los anexos más importantes del Convenio MARPOL 73/78 son los siguientes:

- **Anexo I**. Hidrocarburos (aguas oleosas).
- **Anexo IV**. Aguas residuales de los buques.
- **Anexo V**. Residuos sólidos.
- **Anexo VI**. Residuos de los sistemas de limpieza de los gases de escape y sustancias que contribuyan a agotar la capa de ozono.

1.5.3.5 Manipulación de mercancías

Se consideran integradas en este servicio portuario las actividades de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías, objeto de tráfico marítimo, que permitan su transferencia entre buques, o entre estos y tierra u otros medios de transporte.

Para tener la consideración de actividades incluidas en este servicio, deberían realizarse íntegramente dentro de la zona de servicio del puerto y guardar conexión directa e inmediata con una concreta operación de carga, descarga o transbordo de un buque determinado.

Las actividades de **carga y estiba** comprenden:

- La recogida de la mercancía del puerto y el transporte horizontal de la misma hasta el costado del buque en operaciones relacionadas con la carga del mismo.
- La aplicación de gancho, cuchara, spreader o cualquier otro dispositivo que permita izar o transferir la mercancía directamente desde un medio de transporte, o desde el muelle, previo depósito en el mismo o apilado, al costado del buque.
- El izado o transferencia de la mercancía y su colocación en la bodega o a bordo del buque.
- El embarque de la mercancía por medios rodantes en el buque.

- La estiba de la mercancía en bodega o a bordo del buque.

Se entiende por **estiba** la colocación de la mercancía en las bodegas del buque, de forma segura y utilizando el espacio de manera eficaz.

Las actividades de **desestiba y descarga** comprenden las operaciones contrarias.

La actividad de **transbordo** comprende la desestiba en el primer buque, la transferencia de la mercancía directamente desde un buque a otro y la estiba en el segundo buque.

A modo de aclaración:

- Carga: desplazamiento de la mercancía desde donde está colocada al costado del buque hasta quedar suspendida al costado del buque.
- Estiba: manipulación de la mercancía desde donde está suspendida al costado del buque hasta quedar colocada en la bodega buque.
- Desestiba: manipulación de la mercancía desde donde está colocada en la bodega del buque hasta quedar suspendida al costado del buque.
- Descarga: desplazamiento de la mercancía desde que está suspendida al costado del buque hasta la explanada o tinglado.

Para el servicio de carga y estiba se requieren medios mecánicos especializados según el tipo de mercancía y mano de obra con una preparación adecuada a este tipo de tareas.

IMPORTANTE

La singularidad de este tipo de tareas, la fluctuación de su demanda, y la importancia que han tenido para el comercio, ha dado pie a que desde hace mucho tiempo, y prácticamente en todos los países, se hayan creado asociaciones de los trabajadores de este ámbito que han establecido derechos y medidas proteccionistas y sindicalistas, restringiendo el acceso de otros trabajadores a la realización de este tipo de actividades.

1.5.3.6 Servicios al Pasaje

Estos servicios incluyen un conjunto de prestaciones necesarias para facilitar el embarque y desembarque de los pasajeros, y en su caso de sus equipajes y sus vehículos.

Se incluyen:

- Organización y control del embarque y desembarque de pasajero, incluyendo el manejo de medios mecánicos cuando es necesario.
- Carga y descarga de equipajes, incluyendo recogida y entrega de los mismos.
- Carga y descarga de vehículos en régimen de pasaje. Puede incluir el control de las zonas de aparcamiento previo al embarque.

Dependiendo del régimen de los pasajeros adquieren mayor relevancia unos u otros servicios. Mientras que la carga y descarga de equipajes es muy importante para los servicios a los pasajeros en crucero turístico, la organización del embarque de vehículos en general es esencial para los viajeros en régimen de transporte.

1.5.3.7 Suministro de combustible

Se refiere al aprovisionamiento de combustible sólido, líquido o gaseoso o de cualquier otra fuente de energía utilizada para la propulsión del buque y para el abastecimiento general y específico de energía a bordo de dicho buque mientras esté atracado.

1.5.4 Actividades comerciales y productivas

Además de los servicios portuarios propiamente dichos, relacionadas con el transporte marítimo y terrestre, y su paso por los puertos, existen otras **actividades comerciales y productivas**, entre las que se incluyen las relacionadas con el comercio internacional y la producción o transformación de mercancías y bienes. Estas últimas actividades no son servicios portuarios y, por tanto, no deben necesariamente desarrollarse en zonas portuarias.

Sin embargo, los puertos, asumiendo cada vez más el papel de nodo dinámico del transporte o plataforma logística, deben disponer también de espacios –en el puerto o en sus proximidades– para poder llevar a cabo actividades logísticas que aporten valor añadido a la cadena de suministro, como almacenaje, empaquetado, etiquetado, personalizado de entregas de determinados productos, etc.

En algunos puertos, por razones de oportunidad del momento, se ubicaron instalaciones industriales de producción dentro de su recinto portuario. Tal es el caso, por ejemplo, de plantas de molturación de oleaginosas como haba de soja. La ubicación de una planta de producción de este tipo en la zona de servicio del puerto asegura un tráfico vinculado, y para la empresa de molturación supone un importante ahorro de costes de transporte.

PARA REFLEXIONAR

No obstante, es necesario considerar rigurosamente la conveniencia de ocupación de espacios con actividades no portuarias, dada la singularidad del espacio portuario. Aunque en un momento dado no sea escaso el espacio portuario, no significa que no vaya a serlo en un futuro más o menos próximo.

2 La Comunidad Portuaria y el Clúster Portuario

2.1 Objetivos

El conocimiento de la composición de *stakeholders, clientes y agentes* es clave para una buena gestión de un puerto; entre otros aspectos, cada puerto atiende a diferentes mercancías que requieren diferentes buques, diferentes infraestructuras, diferentes medios mecánicos, etc.

La que la identificación del conjunto de *stakeholders* y la conformación del Clúster Portuario de cada puerto es intrínseco del mismo y es un ejercicio que debe llevar a cabo el propio puerto. Sin embargo, hay ciertos agentes dentro del mismo, pertenecientes a la Comunidad Portuaria es decir, directamente relacionados con el paso de la mercancía por el puerto, que son comunes a todos los puertos comerciales; estos son los clientes y los agentes portuarios.

En este sentido, los **objetivos del capítulo** son:

- Conocer los elementos básicos de los modelos de la **gobernanza (organización/gestión) portuaria**.
- Conocer el concepto de ***stakeholder* o grupo de interés**.
- Conocer el concepto **Comunidad Portuaria**.
- Conocer el concepto de **Clúster Portuario**.

2.2 Modelos de titularidad y gestión: modelos portuarios

Hasta el momento se ha tratado a los puertos obviando el modelo portuario que permite el desarrollo de su actividad.

PARA REFLEXIONAR

¿Quién regula el puerto? ¿Qué autoridad o autoridades, o administraciones, se encargan de normar y velar el cumplimiento de las normas del puerto? ¿Quién es propietario y de qué? ¿Quién asegura niveles de calidad, de eficiencia, de eficacia? ¿Cómo se articulan las relaciones entre diferentes agentes, públicos y privados?

La propia dependencia de los puertos de su historia o, mejor dicho, de la historia de sus civilizaciones, hace que cada puerto tenga una modalidad de gestión y de titularidad diferentes, marcos legales distintos, usos y costumbres propios, y agentes, si no distintos, sí con repartos de funciones y de responsabilidades múltiples. Lógicamente, la misma evolución a la que se ha hecho referencia hasta ahora, ha llevado consigo mecanismos más o menos planificados u ordenados de regulación, por lo que en cada cultura y país se han ido adoptando sistemas de gestión portuaria propios.

Así, en paralelo a la evolución de las funcionalidades como servicios prestados, se experimentó también una **evolución en el ordenamiento, control y titularidad de los puertos**. Con ello nacieron los modelos portuarios Hanseático, Anglosajón, Latino, etc.

- Modelo Latino: derivado del Imperio Romano y modificado por Napoleón (quién intentó aplicar el modelo Latino a los puertos hanseáticos desde Brujas hasta el Báltico para controlarlos e imponer el bloqueo a Inglaterra).
- Modelo Anglosajón: comentado en el apartado 2.2.3.4.
- Modelo Hanseático: el alemán, derivado de la Reforma y de la Federación de Estados en Germania.

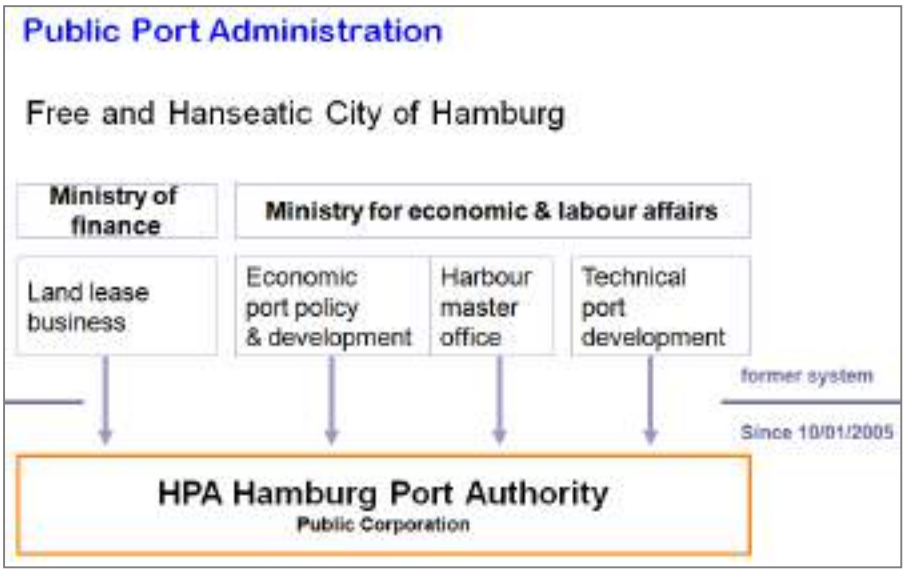
Los diferentes modelos de titularidad y gestión portuarios actuales son consecuencia de la evolución de los grandes modelos portuarios europeos.

EJEMPLO

Se expone a continuación un ejemplo de cómo esa evolución se ha dado en la pasada década en uno de los puertos con más tradición y con mayor volumen de tráfico comercial: el Puerto de Hamburgo. Este puerto representa, de hecho, al modelo Hanseático, donde ciudades estado, como Hamburgo, con relativa independencia incluso de su Estado (Sajonia), tienen la titularidad del puerto. Sin embargo desde el año 2005 está administrado por la Autoridad Portuaria del Puerto de Hamburgo (Hamburg Port Authority, HPA, http://www.hamburg-port-authority.de), una institución con gran autonomía respecto a la propia ciudad-estado, con la intención de dotar al puerto de una mayor flexibilidad de gestión. La HPA está al cargo de la infraestructura, la seguridad en la navegación y en las operaciones, la protección de las

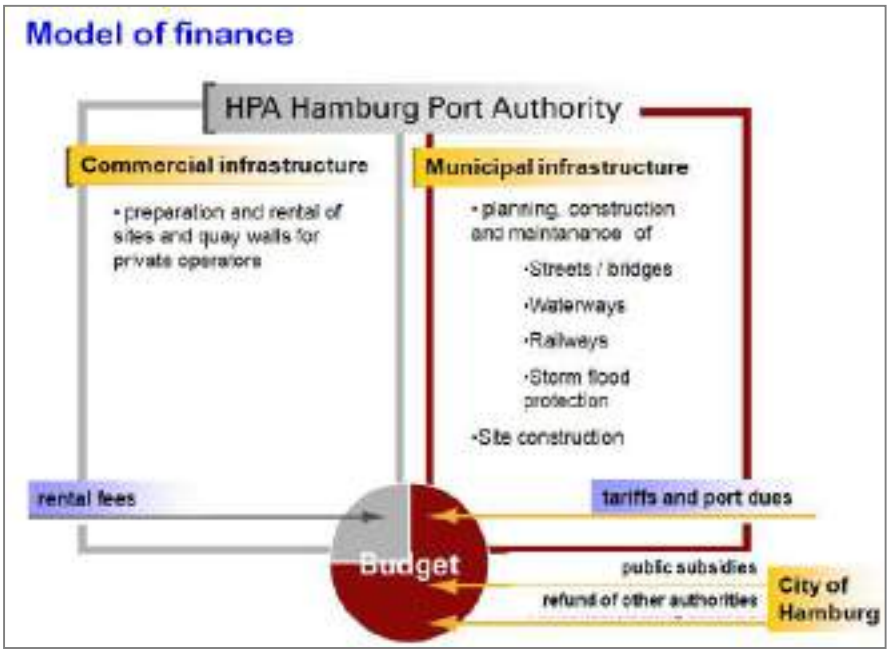
instalaciones portuarias, la gestión del dominio portuario y la gestión económica del puerto (**Figura 8** y **Figura 9**).

Figura 8: Transformación del Puerto de Hamburgo



Fuente: Hurtienne (2006)

Figura 9: Modelo actual de finanzas del Puerto de Hamburgo



Fuente: Hurtienne (2006)

IMPORTANTE

Todos los modelos portuarios, incluso los privados, se caracterizan por tener una **Autoridad Portuaria**, con dicho nombre o similar, que ostenta la atribución de la gestión más o menos global del puerto y de las relaciones con los diversos agentes que allí operan, y que suele ser la propietaria, o depositaria, de la titularidad del propio puerto en sí.

Además, dicha Autoridad Portuaria suele tomar un papel de pivote o "*spin*" entre los diferentes agentes privados, sus intereses, y los organismos públicos, representando intereses de diversas administraciones. La Autoridad Portuaria suele ser pública, dado el que la mayoría de puertos, con independencia del área geográfica, históricamente, fueron tomados, desarrollados o adjudicados a diferentes entes públicos, como el ayuntamiento en el caso Hanseático, el gobierno central en el caso Latino, etc.

2.2.1 Titularidad del puerto

IMPORTANTE

El primer aspecto a definir por un puerto es **su titularidad**, es decir: **¿quién es el dueño?**

La titularidad del puerto se refiere una zona portuaria con fronteras comunes con municipios, accesos municipales, estatales o regionales, zonas costeras estatales y de otros países, con suelo industrial privado o público, que tienen múltiples connotaciones y algunas de ellas, como los accesos con los que interactúa o con la zona marítimo costera y sus correspondientes servicios y servidumbres, conllevan servicios anexos.

Por norma general, los puertos son de titularidad pública, aunque su ámbito puede ser estatal, regional, municipal, etc., según la administración de la que dependan.

Por otro lado, incluso los puertos de titularidad privada difícilmente pueden evitar tener una dependencia pública, bien por el marco legal en el desarrollan su actividad como puertos, bien por la permanente interactuación con *stakeholders* públicos, y también con otros privados que recurrirán al amparo de algún ente público superior como árbitro en casos de litigio, e incluso por cuestiones de defensa y estrategia nacional.

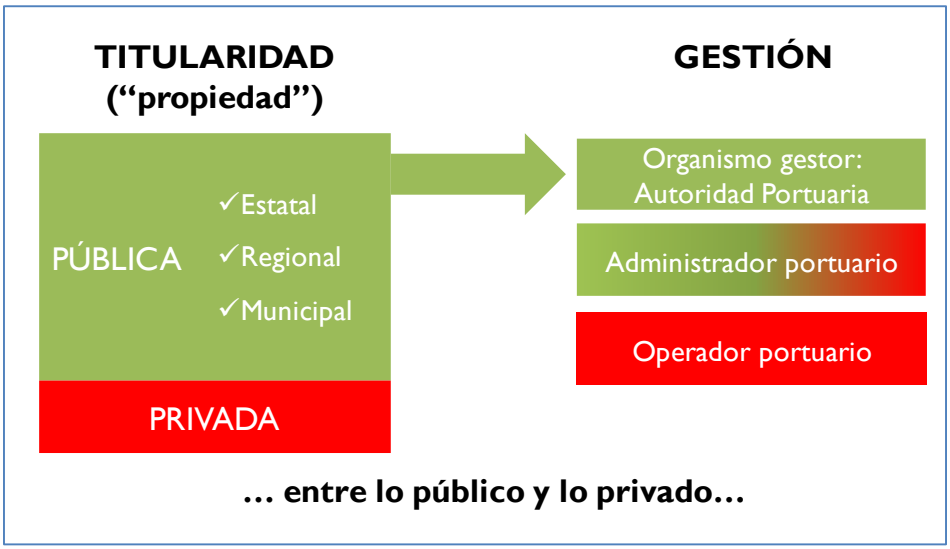
2.2.2 Gestión del puerto

La gestión del puerto se refiere a las múltiples combinaciones de relaciones que tienen lugar entre agentes y sus funciones para llevar a cabo la actividad portuaria.

La gestión del puerto, no es menos importante que la titularidad, pero sí más compleja. Existe una permanente dicotomía entre lo público y lo privado.

La **Figura 10** representa el marco de posibilidades de reparto tanto de titularidad como de gestión en puertos (en verde se representa el control o gestión público, y en rojo el privado).

Figura 10: Titularidad y gestión portuaria pública y privada



Fuente: Monfort (2012c)

La parte pública está obligada tanto a velar por la comunidad, es decir por el interés público, y precisamente por ello también a facilitar al sector privado el mejor uso de los puertos en términos de beneficio para la comunidad.

PARA REFLEXIONAR

Hoy en día, existen empresas de gran tamaño, con facturaciones anuales y valores superiores al PIB de algunos pequeños países, lo que podría llevar al error de comparar la capacidad de la gestión pública con la de una empresa de estas características. Sin embargo, no se debe olvidar que, mientras las empresas emanan siempre del interés mercantil y económico, sea quien sea su propietario, el sector público busca el bienestar económico y social del país.

Por ello, sectores tan estratégicos e importantes para todos los ámbitos de un país como son los puertos suelen estar normados y regulados en mayor o menor medida por un organismo público. En la mayoría de los casos, ese control público alcanza a cada puerto individualmente, a través de Autoridades Portuarias, si bien existen modelos donde una Autoridad Portuaria nacional concesiona puertos bajo el modo de operador portuario la totalidad de servicios de dicho puerto, dependiendo únicamente de las normas más globales de control público central.

Bajo estas premisas, resulta difícil alcanzar un equilibrio entre la gestión pública y privada sin caer en dogmas portuarios. Para ello es necesario conocer al máximo el propio marco legal y casuística local, y establecer comparaciones con el exterior, así como mejores prácticas en materia de gestión de puertos y modelos portuarios.

2.2.3 Modelos portuarios

Existen múltiples combinaciones de titularidad y gestión que dan lugar a diferentes modelos portuarios.

PARA REFLEXIONAR

Siempre desde la flexibilidad, los puertos deben buscar aquel que mejor equilibre los intereses públicos y las condiciones de mercado en cada caso y en cada momento.

Las **clasificaciones** que se presentan a continuación **de modelos de gestión portuaria** se basan en el mencionado **equilibrio de funciones y servicios repartidos entre lo público y lo privado,** donde lo público suele referirse a esa Autoridad Portuaria local o al propio puerto, pero podría ser alguna instancia pública diferente en algún caso, y lo privado se refiere a la multitud de diferentes agentes y empresas privadas que actúan o trabajan para el cumplimiento de las funciones y servicios.

La **Tabla 1** y la **Tabla 2**, siguiendo con el mismo código de colores empleado hasta el momento, recogen los grandes grupos de modelos de titularidad y gestión portuarios, nombrados en la columna de la izquierda de la siguiente figura y descritos más adelante, y en la fila superior las funciones y servicios a abastecer (en el caso de la Tabla 2 de una forma más desplegada), de modo que en las celdas intermedias, cruce de cada modelo con cada función o servicios, representan a quien se atribuye en cada caso: público (verde) o privado (rojo).

Tabla 1: Modelos de titularidad y gestión portuarios (I)

	Inversiones		Prestación de servicios	
Modelo	**Infraestructura**	**Superestructura**	**Estiba**	**Otros**
Public Serviceport	Pública	Pública	Pública	Mayoría pública
Tool port	Pública	Pública	Privada	Público-privada
Landlord port	Mayoría Pública	Privada	Privada	Público-privada
Private Serviceport	Privada	Privada	Privada	Mayoría privada

Fuente: Monfort (2012b)

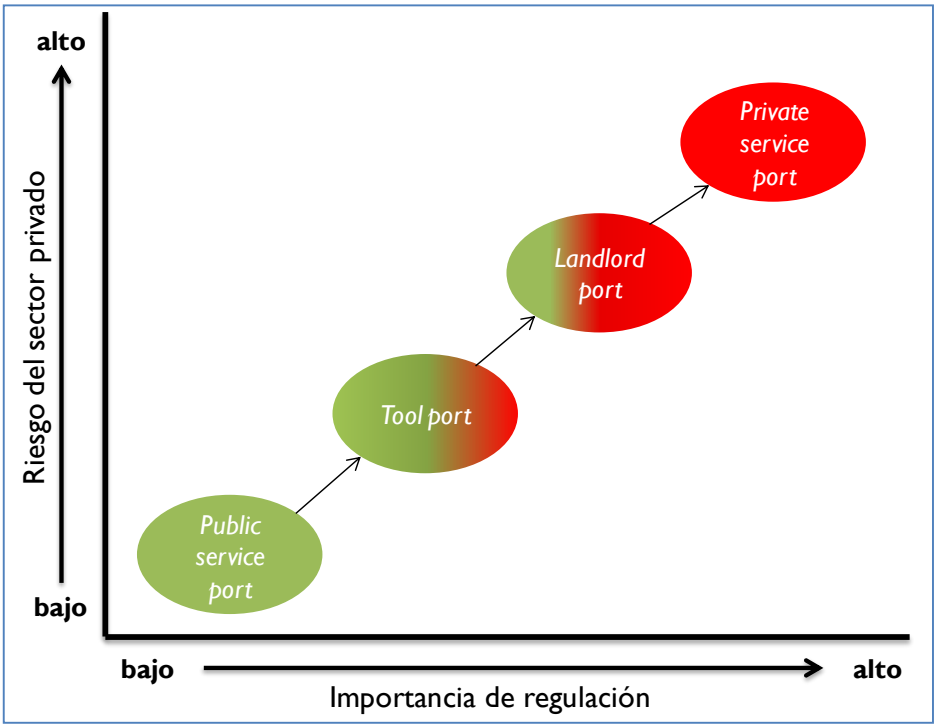
Tabla 2: Modelos de titularidad y gestión portuarios (II)

	Administración	Gestión náutica	Infraestructura náutica	Infraestructura portuaria	Superestructura (edificios)	Manipulación de carga	Practicaje	Remolque	Amarre y desamarre	Dragado	Otras funciones
Public Service Port											
Tool Port											
Landlord Port											
Private Service Port											

Fuente: World Bank (2007)

Estos modelos, que son la consecuencia de la evolución histórica de otros modelos portuarios, tienen diferentes connotaciones de riesgo para los privados, y también diferentes demandas de normativa y control para la parte pública como representa la siguiente figura (**Gráfico 1**).

Gráfico 1: Riesgo e importancia de regulación de los modelos de gestión portuaria



Fuente: World Bank (2007)

IMPORTANTE

Hay cuatro grandes tipos de modelos de gestión y titularidad de puertos en la actualidad:

- Public service port
- Tool port
- Landlord port
- Private Service port

A continuación, se describen estos modelos.

2.2.3.1 *Public service port*: puerto público proveedor de servicios

En el modelo *public service port* la Autoridad Portuaria ofrece el rango completo de los servicios necesarios para el funcionamiento del puerto. Tiene propiedad sobre todos los activos tanto fijos como móviles y dispensa los servicios operativos usuales como manipulación de mercancías y servicios náuticos a los buques. Son controlados por el Ministerio correspondiente.

EJEMPLO

Pueden citarse ejemplos de este modelo en India, Sri Lanka, Kenia y otros países africanos. Hasta 1997, año en que la Autoridad Portuaria de Singapur fue transformada en una empresa, el puerto de ese nombre era el modelo más representativo de esta tipología, ya que demostró que se podía llegar a los más altos niveles de productividad mediante una gestión pública.

2.2.3.2 *Tool port*: el puerto proveedor de infraestructura y equipos

En el modelo *tool port* la Autoridad Portuaria mantiene un alto grado de intervención directa; tiene propiedad de la infraestructura y la superestructura (pavimentos, almacenes, iluminación, etc.), la desarrolla y la mantiene, así como de los equipos de manipulación de mercancías (grúas de muelle, carretillas de transporte, etc.). Los equipos pueden ser operados por personal de la propia Autoridad Portuaria o por empresas privadas, que en algunos casos aportan también sus propios equipos complementarios de manipulación en explanada.

EJEMPLO

Este modelo fue el español hasta los 80 y principios de los 90, y sigue siendo el modelo de muchos puertos franceses, si bien recientemente, especialmente la grandes terminales de contenedores, se regulan por un modelo *landlord*.

2.2.3.3 *Landlord port*: el puerto propietario del espacio portuario

En el modelo conocido como *landlord port* la Autoridad Portuaria alquila el espacio portuario y la infraestructura a empresas privadas que se ocupan de la manipulación de las mercancías. Estas empresas invierten en su propia superestructura y en sus equipos de manipulación, y contratan a su propio personal; no obstante, es muy frecuente que al menos una parte de la mano de obra proceda de una entidad de personal para trabajos portuarios cuyo ámbito se extiende a todo el puerto. La Autoridad Portuaria asume en este modelo un papel de regulador de las actividades y administrador del dominio público.

Este modelo, con variantes diversas en el grado de participación de la Autoridad Portuaria en la gestión del puerto (**Figura 11**), es el más extendido entre los puertos de todo el mundo de mediano y gran tamaño.

Figura 11: Modelos Landlord: grado de participación de la APV

Fuente: ATKearney y Autoridad Portuaria de Valencia (2001)

Cabe destacar que, como consecuencia de una creciente implicación de la Autoridad Portuaria en la gestión del puerto, el modelo *landlord* ha evolucionado hacia el modelo de ***landlord* avanzado**, que atribuye a la Autoridad Portuaria las funciones de *Port Cluster Manager*

anteriormente comentadas (apartado 2.5.1), convirtiéndose de este modo en facilitadores de la actividad económica, de la competitividad del tejido social y empresarial del país y de su sostenibilidad ambiental, así como coordinadores de los diferentes agentes y administraciones que intervienen en el paso por puerto de buques y mercancías.

El *landlord* avanzado es el modelo de gestión adoptado por el Puerto de Valencia.

2.2.3.4 *Private port*: el puerto completamente privatizado

El modelo *private port* incluye puertos privados proveedores de servicios y puertos dedicados a uso particular por una empresa. A diferencia de los otros modelos, en este la empresa privada tiene propiedad del terreno portuario, y en algunos casos, cuando la administración no ha establecido un ente regulador con competencia en ese ámbito, puede transferir también la función reguladora.

EJEMPLO

Se trata de un modelo poco común, que necesita de una cultura histórica propiciatoria. Es el caso de Reino Unido y Nueva Zelanda, dos claros y lógicos exponentes del modelo portuario histórico anglosajón, donde su época de apogeo colonial estuvo caracterizada por una clara separación entre el poder militar real y el poder comercial privado o semi-privado, en manos como la Compañía General de Indias.

2.3 Concepto de "stakeholder" o grupo de interés

Teniendo en cuenta las tres dimensiones del puerto desde la perspectiva del desarrollo sostenible, además de los agentes Comunidad Portuaria, la sociedad y el medioambiente también influyen la actividad portuaria. Estos, unidos a las funcionalidades que requiere y a su papel dentro de la cadena logística, conforman lo que se conoce como conjunto de ***stakeholders*** del puerto.

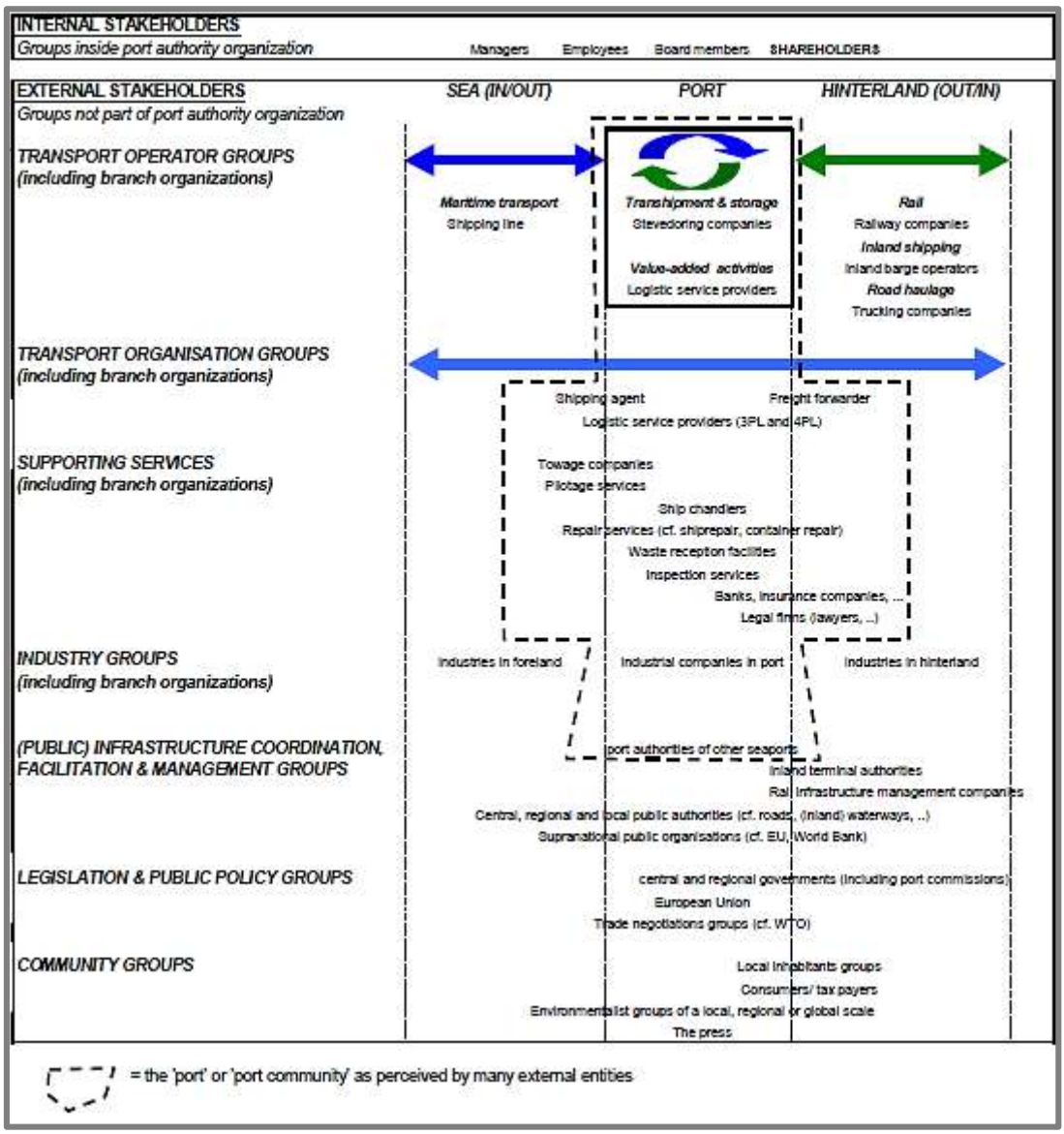
IMPORTANTE

***Stakeholder* de un puerto**

Todo aquel individuo o grupo que tenga intereses, o pueda verse afectado por las actividades portuarias. También son "*stakeholders*" todos aquellos que tengan cualquier capacidad de incidir, en cualquier sentido, en la opinión sobre un puerto.

De acuerdo con esta definición, además de los clientes, usuarios, organismos públicos relacionados con el puerto directa o indirectamente, agentes y proveedores de servicios al buque o a la mercancía, otros organismos públicos y administraciones, como ayuntamientos, gobiernos regionales, ONGs, grupos de presión, asociaciones de vecinos y colectivos diversos que pueden verse afectados por el puerto y afectar al puerto, son también *stakeholders*.

Figura 12: Concepto de Stakeholder



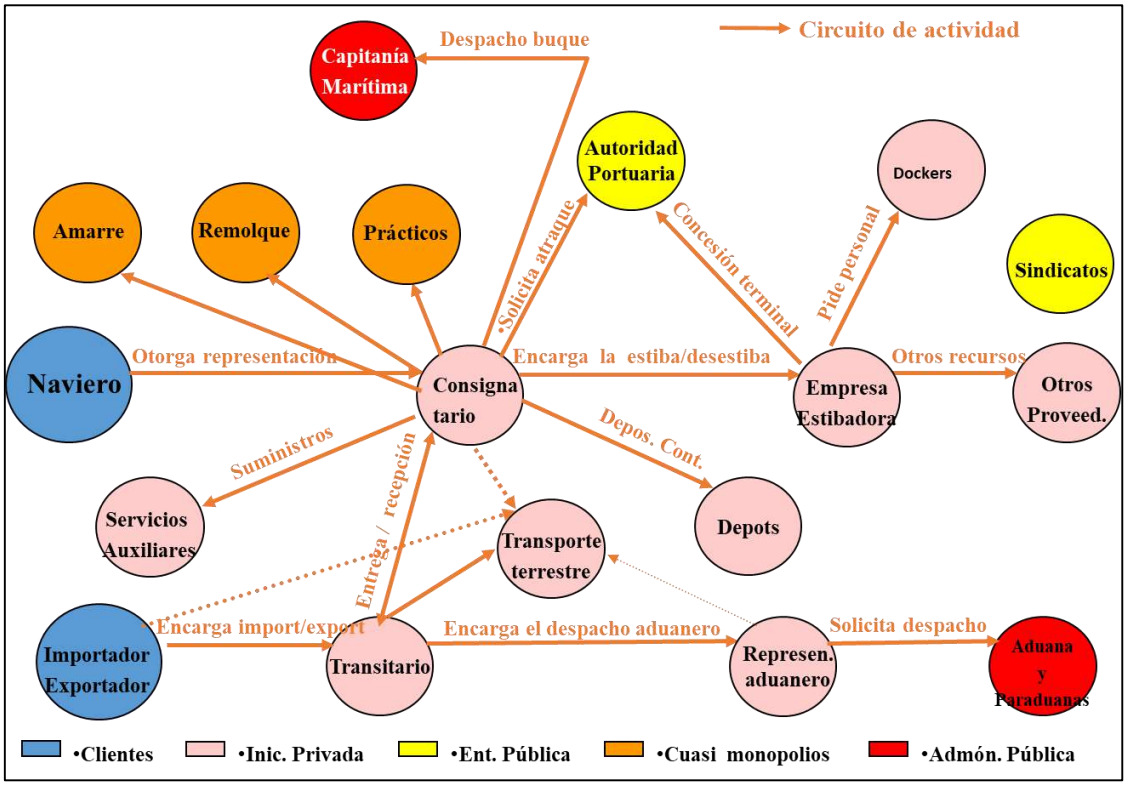
Fuente: Henesey et al. (2003)

2.4 Concepto de Comunidad Portuaria

El **entramado de agentes directamente relacionados con la actividad propia del puerto se llama Comunidad Portuaria**. Integra a todos aquellos agentes públicos o privados con funciones y atribuciones en los servicios que se generan "dentro" del propio puerto, que intervienen de manera directa en el tramo de la cadena de suministro global que atraviesa dicho nodo de transporte, en un sentido más físico.

A modo de ejemplo, la **Figura 13** representa el mapa de interacción básico de los agentes de la Comunidad Portuaria del Puerto de Valencia.

Figura 13: Comunidad Portuaria del Puerto de Valencia



Fuente: Huet (2000)

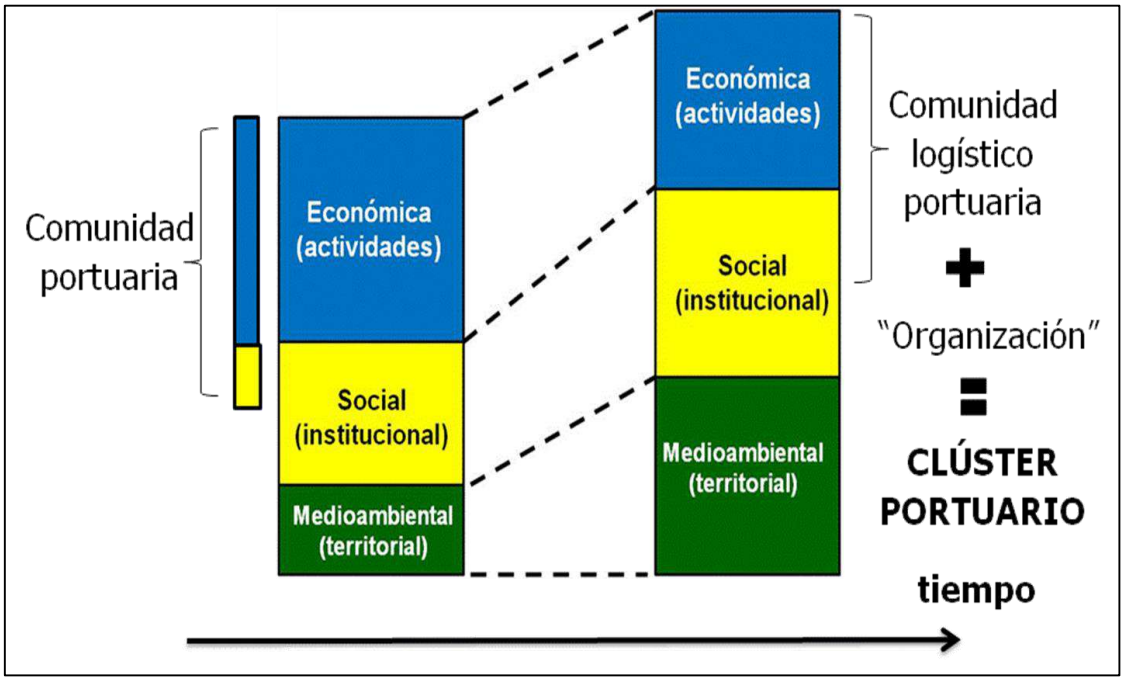
La figura ilustra perfectamente cómo en el servicio final recibido por los dos principales clientes del puerto (la naviera –buque-, y los cargadores –mercancía–) interviene una multitud de relaciones y servicios cruzados entre otros tantos agentes, pudiendo ser cualquiera de ellos el cuello de botella que limite la calidad integral de servicio percibida por los clientes.

2.5 Concepto de Clúster Portuario

El concepto de clúster portuario se gesta en el ámbito académico a principios del siglo XXI siendo los principales documentos referenciales los de Elvira Haezendock (2001) y De Langen (2004). Haezendock identifica como clúster portuario el *conjunto de empresas interdependientes dedicadas a actividades relacionadas con el puerto, ubicadas dentro de la misma región portuaria y posiblemente con estrategias similares que conducen a una ventaja competitiva y caracterizado por una posición competitiva conjunta frente al entorno externo al clúster".*

Así pues el concepto de **Clúster Portuario**, que de modo similar a los clústeres industriales, estaría formado por empresas que tienen una ubicación geográfica limitada al hinterland cercano al puerto, dedicadas a actividades logístico-portuarias, que incorporan algún tipo de **organización** a imagen de los clústeres industriales y, que en el caso de los puertos se orientan, por ejemplo, hacia la mejora se articulan con algún objetivo común enfocado a la mejora de la eficiencia y la eficacia como pueden ser la calidad de la cadena de suministro, la gestión ambiental, la formación, las simplificaciones administrativas, etc. (ver **Figura 14**).

Figura 14: De la Comunidad Portuaria al Clúster Portuario

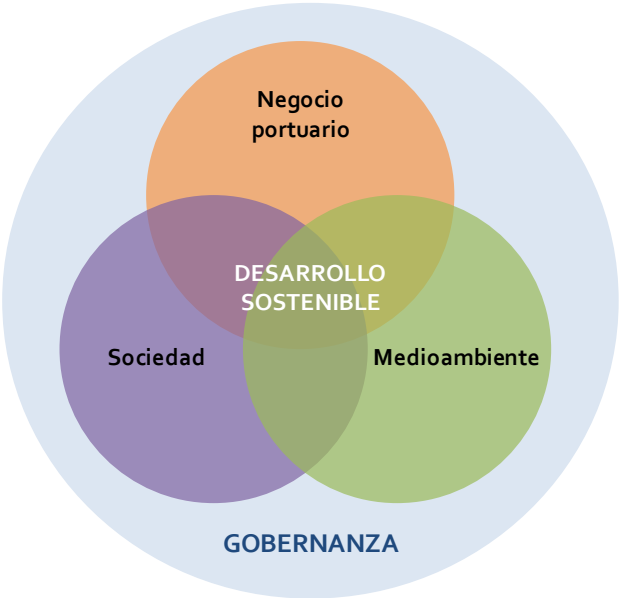


Fuente: Monfort et al. (2011a)

2.5.1 Función de Clúster Manager

La necesidad de entender la gestión del puerto dentro del concepto de servicio global integrado en la cadena de suministro y ampliar con ello el espectro de *stakeholders*, siempre desde el enfoque del Desarrollo Sostenible de la actividad, requiere la **gobernanza o liderazgo de las interrelaciones entre agentes y *stakeholders*** que posibilitan el comercio internacional gracias al paso las cadenas logísticas por el puerto (**Figura 15**).

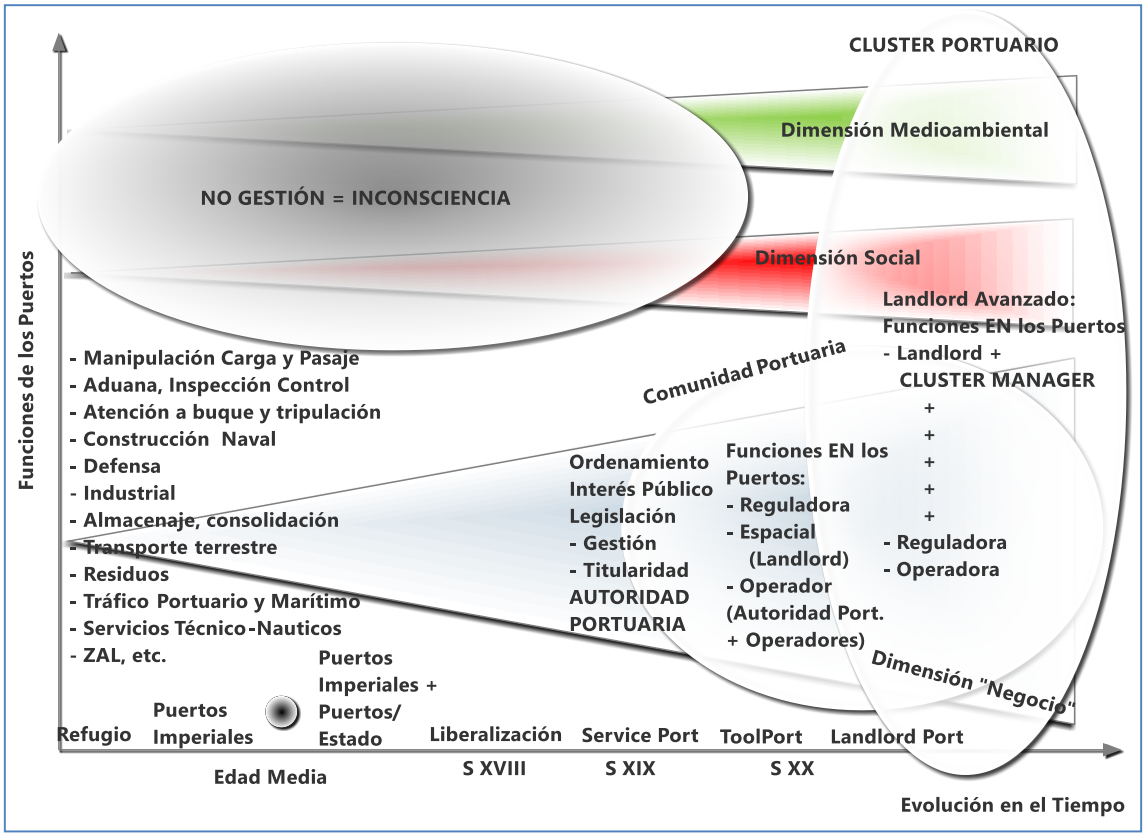
Figura 15: Gobernanza del Desarrollo Sostenible de la actividad portuaria



Fuente: Fundación Valenciaport

Aprovechando la idea de clúster de Porter (1998) para aplicarla a la identificación de esa agrupación de *stakeholders* de un puerto, de sus intereses, se tendría como **Clúster Portuario** a una agrupación de diversos agentes, públicos y privados, de la Comunidad Portuaria o no, pertenecientes a las tres perspectivas del Desarrollo Sostenible (**Figura 16**), con un interés común en la mejora del funcionamiento del puerto.

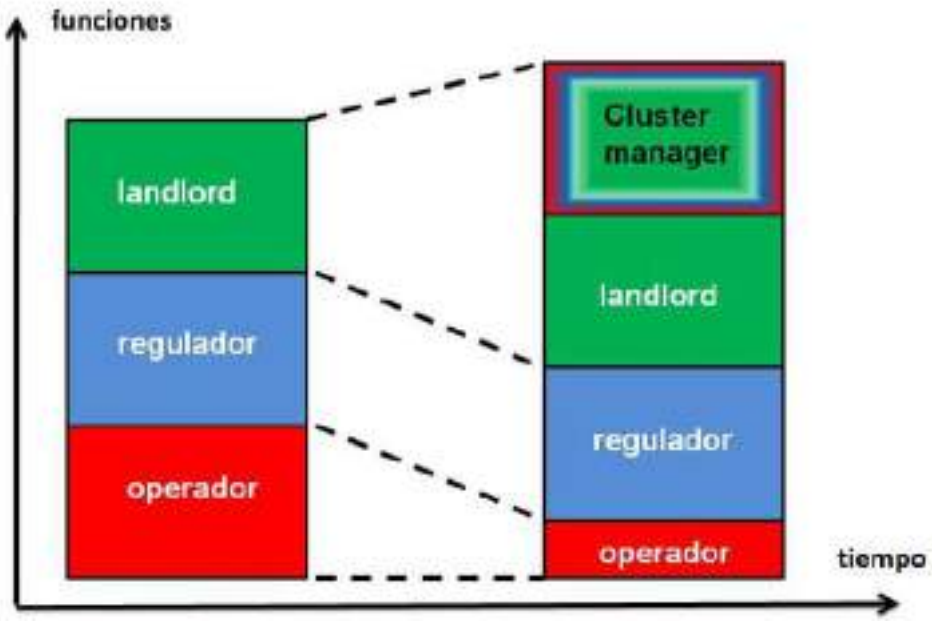
Figura 16: Evolución de la visión de los puertos - *Clúster* Portuario



Fuente: Fundación Valenciaport

Bajo este razonamiento, de forma muy breve pero concisa, se deduce una nueva función "en" el puerto, que es la de *Manager* del Clúster Portuario o *Cluster Manager*. Es decir, las funciones "en" el puerto, se extienden desde las tres tradicionales (como regulador, como propietario del dominio público o *landlord*, y como operador) a una cuarta que contempla esa actividad de los puertos que intenta **integrar intereses de todos los *stakeholders* y además hacerlos trabajar en conjunto para mejorar el servicio global ofrecido a los clientes, más allá incluso de los límites del puerto** (**Figura 17**).

Figura 17: Evolución de las funciones de los puertos



Fuente: Monfort (2010)

Es a través de esta cuarta función "en" los puertos mediante al cual todos sus *stakeholders* pueden actuar más de forma más flexible a la vez que ordenadamente sobre las dimensiones comercial, social y medioambiental, tanto dentro como fuera de los límites del puerto, gracias a iniciativas como las de la **Figura 18**.

Figura 18: Iniciativas del *Cluster Manager*

Fuente: Monfort (2010)

Si bien se ha considerado como una cuarta función a esta de *Cluster manager* en la que las Autoridades Portuarias (apartado 2.2), o quien ejerza de líder del *Cluster* Portuario, actuarán

como catalizador, integrador, promotor, árbitro entre los diferentes agentes y *stakeholders* del puerto, buscando siempre la mejora de la calidad de servicios prestados como nodo de la cadena logística y su extensión a los tres ámbitos del desarrollo sostenible, también es posible considerarla como una prolongación de la función de propietario del dominio público o "*landlord*". Esta consideración permite aplicar la función de *Cluster manager* a cualquiera de los modelos portuarios, inclusive los privados. Sin embargo, lo cierto es que hasta la fecha (2018), el número de puertos en el mundo que han adoptado ese rol de líder de su Clúster Portuario es todavía minoritario, lo que no implica que el Clúster Portuario no exista, sino que, como ya se ha dicho anteriormente: "la NO GESTIÓN de ciertos aspectos de la actividad portuaria, supone, casi siempre una MALA GESTIÓN".

Por otro lado, cuando se habla de liderazgo del *Clúster* Portuario o de la función de *Cluster Manager*, hay ciertamente una connotación más local que global. De hecho, un mismo marco legal de un país puede devengar en modelos de liderazgo absolutamente distintos para puertos con modelos de titularidad y gestión iguales.

Esto es debido en parte a que las propias definiciones de "puerto" en los marcos legales que regulan la actividad portuaria no suelen abordar este tema (recuérdense las definiciones del apartado 1.3.1.1). Aunque las leyes de puertos son los fundamentos para desarrollo de la actividad portuaria, estas definiciones son muy amplias y están poco comprometidas con el ejercicio de las funciones de *Cluster manager*, que depende sobre todo de la voluntad y el apoyo gubernamental, el esfuerzo, y la capacidad de liderazgo.

3 Los clientes de los puertos

3.1 Objetivos

Como ya se ha expuesto en el capítulo 1, el conocimiento de la composición de usuarios, clientes y *stakeholders* es clave para una buena gestión de un puerto; entre otros aspectos, cada puerto atiende a diferentes mercancías que requieren diferentes buques, diferentes infraestructuras, diferentes medios mecánicos, etc.

Aunque desde la visión del desarrollo sostenible la sociedad y el medioambiente también son clientes del puerto, este apartado se centra en los **clientes comerciales**.

En un sentido riguroso del término[1], los clientes comerciales del puerto son el naviero y los cargadores (importadores y exportadores), que se definen en el apartado anterior como agentes de la Comunidad Portuaria que son. No obstante, estos solo son los representantes del **buque, el pasaje y la mercancía**, respectivamente, que **son los destinatarios finales de los servicios portuarios**.

A continuación, se profundiza en el conocimiento del buque, la mercancía y el pasaje.

3.2 Los buques

Los buques mercantes de carga se han diseñado para transportar un tipo específico de mercancías, atendiendo a las características físicas de estas (apartado 3.3) y a las peculiaridades del comercio de ese tipo de mercancías.

EJEMPLO

Así, por ejemplo, el transporte de crudo de petróleo, que requiere transportar grandes volúmenes a grandes distancias, condicionó el diseño de los **buques petroleros** concebidos como buques de gran capacidad, por economía de escala. Como consecuencia del cierre del Canal de Suez, y por razones coyunturales posteriores, estos buques llegaron a sobrepasar las 500.000 toneladas de peso muerto (TPM); eran los llamados ULCC (Ultra Large Crude Carriers), cuyo ejemplo extremo fue el buque Batillus (**Figura 19**; 553.662 TPM, 414 metros

[1] Cliente: (Del lat. *cliens, -entis*). 1. "*Persona que utiliza con asiduidad los servicios de un profesional o empresa*" (RAE, 2013).

de eslora, 63 metros de manga y 28,5 metros de calado) que fue desguazado a finales 1985, y sus buques hermanos (el buque Bellamya, el buque Pierre Guillaumat y el buque Prairial).

Este crecimiento tuvo fin con la crisis del petróleo de 1973; se redujo entonces drásticamente el tamaño inicial empleado en el transporte de crudo, contribuyendo también a ello razones de minoración del riesgo de vertidos al mar por accidente.

Figura 19: Buque petrolero Batillus (553.662 TPM)

Fuente: www.marineinsight.com

Los buques dedicados al transporte de cargas a granel son los llamados ***bulk carriers*** (**Figura 20**). Los de grandes dimensiones (VLBC, *very large bulk carriers*) tienen esloras superiores a los 300 metros, manga de unos 50 metros y calado superior a los 19 metros. Disponen de grandes escotillas que cubren las bodegas.

Figura 20: Buque *bulk carrier* MS Berge Stahl (364,767 TPM)

Fuente: Maritime-connector *website*

También existen **buques de tipo mixto**, los "OOS" (*Oil-Ore*) y los "OBOS" (*Oil-Bulk-Ore*). Estos últimos están preparados para transportar tanto minerales, como grano o petróleo, con el fin de aprovechar al máximo los viajes; no obstante, las complejidades que conlleva la limpieza suponen una dificultad para su desarrollo.

Los **buques de LNG (*Liquid Natural Gas*)** son buques especializados para el transporte de gas natural a altas presiones y bajas temperaturas (-160º;). desde los países productores a las plantas regasificadoras de países consumidores. Se les llama también buques metaneros. En función del aislamiento de los tanques pueden ser de dos tipos: de membrana o Kvaerner Moss, como el de la **Figura 21**. Para capacidades grandes de algo más de 100.000 m³ tienen unos 280 metros de eslora y unos 11 metros de calado. Los buques de **LPG (*Liquid Petrol Gas*)** transportan gases licuados procedentes del refino del petróleo.

Figura 21: Buque de LNG Arctic Princess

Fuente: Maritime-connector *website*

Los **buques quimiqueros**, son buques tanque dedicados al transporte de productos químicos nocivos a granel, como ácidos, amoniaco, azufre o fósforo líquidos, gasolina, metanol, zumo de fruta, vino, etc. Son buques con equipamiento muy especializado que deben cumplir normas muy estrictas de seguridad. Estos buques son de gran importancia para las industrias con las que están vinculados.

Los **buques de carga convencional** son los menos especializados y por ello también se les llama buques multipropósito. Están diseñados para transportar mercancía general presentada como carga convencional o unitizada -no en contenedor- como pallets, cajas, sacos, madera, piezas siderúrgicas, etc., o cargas especiales (apartado 3.3). Tradicionalmente el tamaño de estos buques ha sido inferior a 10.000 TPM. Debido a la forma de presentación de la mercancía, las operaciones de carga y descarga se realizan con medios poco especializados y las productividades (toneladas/hora) que pueden alcanzase son bajas. En la **Figura 22** se observa la operativa de carga de un buque con carga convencional paletizada.

Figura 22: Bodega de un buque de carga convencional (paletizada)

Fuente: World Maritime News *website*

Desde finales de la década de los 50, con la aparición del contenedor como forma estandarizada de unitizar la mercancía, los buques de carga convencional han sido en gran parte sustituidos por buques portacontenedores cuya operativa es más eficiente y permiten un mejor aprovechamiento de las economías de escala.

Los **buques portacontenedores** han experimentado un aumento sostenido de su tamaño, motivado por la búsqueda de economía de escala en un tráfico con un crecimiento extraordinario (**Figura 23**).

Sus inicios se remontan a mediados de los años 50 del siglo XX, cuando comenzó el servicio con buques graneleros o tanques transformados que podían llevar hasta 1.000 TEU (*Twenty-foot Equivalent Unit*). En los años 70 se constituyeron los primeros tipo Panamax de 1.000 a 2.500 TEU. Posteriormente en los años 80 se llegó a superar los 4.000 TEU. A finales de los 80 se construyeron los primeros buques Post-Panamax (aquellos de manga superior a 32,3 metros – equivalentes a 13 contenedores- y/o eslora superior a 290,8 metros) que no pueden transitar por las esclusas el Canal de Panamá sin ampliar. Con las nuevas esclusas del Canal, puestas en servicio en junio de 2016, se permite el tránsito de buques con 20 contenedores de manga y unos 15.000 TEUs. En la actualidad, los mayores buques portacontenedores del mundo se sitúan en el entorno de los 24.000 TEUs de capacidad y tienen 24 contenedores de manga. Esta nueva categoría de buque se ha introducido en julio de 2019 con el primero de los 11 buques gemelos de MSC con el MSC Güslün, de 399,9 metros de eslora y 61,55 metros de manga **(Figura 24**).

Figura 23: Evolución del tamaño de los buques portacontenedores (2013-2019)

Fuente: Alphaliner

Figura 24: MSC Gülsün, el mayor buque portacontenedores a fecha de julio 2019

Fuente: Marine Traffic *website*

Los **buques Ro-Ro** deben su nombre al método de carga *"roll on-roll of"*. Se cargan y descargan mediante medios rodantes (camiones, semirremolques, cabezas tractoras, etc.) a través de una rampa (**Figura 25**).

Figura 25: Buque Ro-Ro Leo Leader

Fuente: Trans Global Auto Logistics *website*

La ventaja de la rapidez de carga y descarga se combina muy bien con trayectos cortos, de ahí que sea un tipo de buque especialmente adecuado para el llamado *"Short Sea Shipping"* que se está promocionando para reducir las congestionadas rutas de carretera de algunas regiones.

Un tipo especial de Ro-Ro es el **buque *car carrier***, dedicado al transporte de vehículos nuevos, que disponen de varias plantas de aparcamiento. Presentan una gran obra muerta y forma de paralelepípedo (algo así como "cajas de zapatos flotantes"). Su capacidad se mide en número de vehículos, y los mayores pueden llegar a transportar hasta 8.000 automóviles.

Los **buques de pasaje** que en su día constituyeron el principal medio de transporte transoceánico de pasajeros, con el desarrollo de la aviación evolucionaron hacia buques dedicados a pasaje turístico (cruceros, **Figura 26**) y buques de transporte de pasajeros que permiten llevar los automóviles de los pasajeros (*ferries*, **Figura 27**), o bien pequeñas embarcaciones muy rápidas para trayectos cortos.

Figura 26: Crucero MS Azura

Fuente: P&O Cruises *website*

Figura 27: *Ferry* Cape Finistere

Fuente: Brittany Ferries *website*

Existen otros buques especializados para el transporte de mercancías como buques refrigerados, buques para el transporte de ganado o buques semi-sumergibles, para cargas especiales como aerogeneradores, grúas de puerto, plataformas petrolíferas, yates, etc.

Los principales servicios portuarios prestados a los buques son: el practicaje, el remolque portuario, el amarre y desamarre de buques y el servicio de recepción de desechos generados por buques.

A los buques mercantes, usuarios y clientes principales de los puertos comerciales, hay que añadir los buques adscritos a la defensa, los pesqueros, las embarcaciones deportivas y de recreo, las dedicadas a investigación, vigilancia o trabajos portuarios o costeros.

3.3 Las mercancías

Las diversas mercancías que son objeto del tráfico marítimo tienen características y forma de presentación propias.

La clasificación de mayor consenso desde la perspectiva de la **forma de presentación** contempla dos grandes grupos: los graneles (*bulk cargo*) y la mercancía general (*break bulk cargo o general cargo*), que a su vez conlleva una clasificación de las terminales portuarias en los que se manipulan y que se subdividen en terminales de graneles sólidos, de graneles líquidos, y terminales de mercancía general contenedorizada y no contenedorizada, respectivamente.

Otra clasificación de la mercancía general es la que distingue entre mercancía general convencional y mercancía general unitizada. Las formas de presentación de esta clasificación quedan recogidas en la **Tabla 3**.

Tabla 3: Clasificación de mercancía general y su forma de presentación

Mercancía general	Forma de presentación
Convencional	Sacos, cajas,... Semigraneles (troncos, bobinas,...) Piezas (maquinarias, estructuras, ...) Cargas pesadas
Unitizada	Paletizado Preeslingado Contenedores Plataformas

Fuente: Monfort (2005)

En lo que a la **forma de manipulación** de la carga respecta, es posible distinguir entre operativa Lo-Lo (*Lift on-Lift off*) y operativa Ro-Ro (*Roll on-Roll off*). La operativa Lo-Lo es aquella en la que la mercancía es cargada y descargada del buque por encima de su borda empleando grúas, bien sean convencionales o especializadas. Por otro lado, la operativa Ro-Ro hace referencia a la carga y descarga de mercancías de forma rodada, y para ello los buques disponen de una rampa que conecta el muelle con sus bodegas (véase apartado anterior).

Además de la manipulación de carga Lo-Lo y Ro-Ro existen otras operativas, especialmente diseñadas para la carga y descarga de mercancía a granel, en las que la carga no es izada ni rodada, sino que es transferida mediante instalaciones especiales, tales como tuberías o cintas transportadoras, entre otras.

Mientras que determinados productos de origen vegetal a granel requieren equipos de succión especiales, cintas transportadoras y silos de almacenamiento que los protejan de la lluvia, los productos contenedorizados necesitan grúas especiales para manipulación de contenedores y amplias explanadas donde depositar y apilar los mismos para facilitar el intercambio con los medios de transporte terrestre.

En la **Tabla 4** se observa la correspondencia entre la forma de presentación y la forma de manipulación de las mercancías.

Tabla 4: Forma de manipulación según la forma de presentación de las mercancías

Forma de presentación	Forma de manipulación
Granel líquido	Instalación especial
Granel sólido	Instalación especial Lo-Lo (grúas)
Mercancía general no contenedorizada	Lo-Lo Ro-Ro
Mercancía general contenedorizada	Lo-Lo Ro-Ro

Fuente: Monfort (2005)

Al igual que los buques, considerando todos estos criterios, las terminales portuarias se clasifican de la siguiente manera: de granel (líquido y sólido), de mercancía general (mercancía general convencional, carga rodada y de contenedores) y polivalentes (Monfort et al, 2011b).

Los principales servicios portuarios prestados a la mercancía son la manipulación y el transporte, y también en menor grado el almacenamiento o depósito.

3.4 El pasaje

En el pasaje de los buques hay que distinguir dos tipos bien diferenciados de pasajeros:

- Pasajeros en **régimen de tránsito o transporte**

  Se trata de aquellos que utilizan el buque como medio para desplazarse a un determinado puerto, que forma parte de la ruta hacia la localidad de destino.

  Los viajeros en régimen de transporte pueden hacerlo acompañados de un vehículo, utilizando en este caso buques tipo ferry, que permiten embarcar en sus bodegas los vehículos cargados con sus equipajes. En la **Figura 28** se aprecia una cola de pasajeros que está embarcando y vehículos (al fondo) esperando a ser embarcados.

Figura 28: Pasajeros y vehículos embarcando en un Ferry

Fuente: Juan Carlos Díaz Lorenzo

- Pasajeros de **crucero turístico**

  Para los cruceristas el buque es el medio de desplazamiento utilizado en un plan de visitas turísticas a determinadas localidades (**Figura 29**), y es también el lugar de actividades de ocio diversas.

  Los pasajeros de crucero turístico suelen embarcar acompañados de un apreciable número de equipajes, con vestidos y complementos para las diversas actividades. Frecuentemente desembarcan en el mismo puerto en que embarcaron, una vez finalizado el viaje turístico; es el llamado **puerto base de cruceros** (*home port*).

Los principales servicios portuarios prestados al pasaje son el embarque y desembarque de pasajeros, la carga y descarga de equipajes, y la de vehículos en régimen de pasaje.

Figura 29: Pasajeros de crucero en visita turística en el Puerto de Valencia

Fuente: Levante-EMV

4 LOS AGENTES DE LA COMUNIDAD PORTUARIA

4.1 Objetivos

Los objetivos del apartado presente son:

- identificar de forma individualizada a los agentes que conforman la comunidad portuaria y,
- conocer las funciones básicas que desarrollan estos agentes para la materialización de la cadena logístico-portuaria.

4.2 Los agentes de la Comunidad Portuaria

En todo el proceso de transferencia de mercancías o pasajeros entre los buques y el puerto, intervienen diversos agentes con actividades interrelacionadas. Como subrayan Iborra y López (2002), el paso de la mercancía o pasajeros por el puerto implica la actuación conjunta y coordinada de diversos agentes con cometidos definidos y relacionados entre sí de manera que posibiliten una transferencia fluida, disponiendo de las herramientas necesarias para resolver cuantos conflictos y desafíos puedan presentarse en el comercio internacional.

Entre los diversos agentes (ver **Figura 13**), conviene destacar los siguientes (Monfort *et al.*, 2011a):

4.2.1 Aduana (Custom-house, customs)

Es la administración encargada de vigilar la entrada y salida de las mercancías del país (en el caso de países de la Unión Europea, del territorio comunitario) y de cobrar los derechos arancelarios y otros impuestos sobre el tráfico de mercancías, además de hacer cumplir las normas legales de control monetario y económico. También se encarga del control estadístico de las operaciones de importación y exportación. En España es un organismo de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, adscrita al Ministerio de Economía y Hacienda.

VÍDEOS

Aduana

https://www.youtube.com/watch?v=8ALlwUqMlr8&t=97s

4.2.2 Representante aduanero (*Customs representative*)

Es la persona física o jurídica representante legal del importador y del exportador ante las aduanas, encargado de realizar ante la Aduana, y también ante los Organismos Oficiales de Inspección, los correspondientes trámites de despacho aduanero de la mercancía, en cualquiera de los casos, importación, exportación o tránsito. Tienen la consideración de colaboradores de la Administración.

En España el título lo expide el Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales.

4.2.3 Armador (Shipowner)

Es la persona que, siendo o no su propietario, pertrecha y dota al buque poniéndolo en condiciones técnicas y jurídicas para navegar. En otras palabras, es el que acondiciona el buque para su explotación, obteniendo rendimiento del flete de las mercancías o transporte de pasajeros.

4.2.4 Autoridad Portuaria (*Port Authority*):

"Autoridad portuaria" u "organismo gestor del puerto" es un organismo que, en conjunción o no con otras actividades, tiene como objetivo, con arreglo a la legislación o reglamentación nacional, la administración y gestión de las infraestructuras del puerto y la coordinación y control de las actividades de los diferentes operadores presentes en el puerto o sistema portuario considerado. Podrá consistir en varios organismos separados o estar encargado de más de un puerto. (CE, 2001).

VÍDEOS

Autoridad Portuaria - Valenciaport

https://www.youtube.com/watch?v=wQ2S4z_Fvko&t=162s

4.2.5 Capitán (Master o Shipmaster):

Es la persona que asume la dirección y responsabilidad técnica de la navegación y que además tiene y ejerce responsabilidades jurídicas, notariales, procesales y gubernativas a bordo. Es el representante legal de la naviera.

4.2.6 Capitanía Marítima (*Harbour Master*)

Es el organismo responsable del control del tráfico marítimo. Tiene como funciones la autorización o prohibición de entrada o salida de buques de aguas nacionales, la demarcación de las zonas de fondeo y maniobra, la fijación de criterios de atraque para los buques que transportan mercancías peligrosas, la supervisión técnica de los buques civiles españoles, aplicación de normas relativas a enrolamiento y desenrolamiento de tripulaciones, gestión organización y administración de los Registros de Buques, inspecciones de las condiciones de navegación de los buques nacionales, inspección de la mercancía a bordo, especialmente de las calificadas como peligrosas, inspección de los medios de estiba y desestiba de los buques, propuesta de autorización o prohibición de las operaciones de carga o descarga de los buques, y en general todas aquellas funciones relativas a la navegación, seguridad marítima, salvamento y lucha contra la contaminación marina en las aguas jurisdiccionales del país.

VÍDEOS

Capitanía Marítima

https://www.youtube.com/watch?v=zWG47lpN2VE

4.2.7 Consignatario del buque (Ship's Agent o Agente Marítimo):

Es la persona física o jurídica que actúa en nombre y representación del naviero o armador. Se ocupa en el puerto de las gestiones administrativas, técnicas y comerciales relacionadas con la entrada, estancia y salida del buque, incluyendo entre otros:

- Solicitudes de atraque y salida.
- Contratación de servicios técnico-náuticos necesarios.
- Despacho del buque frente a organismos y autoridades (Administración marítima, Sanidad exterior, Policía de fronteras).
- Atención a la tripulación.
- Abono de tasas y tarifas
- Suministros al buque.
- Reparaciones necesarias.

VÍDEOS

Agente consignatario de buques

https://www.youtube.com/watch?v=4Po-M9NkYE8

4.2.8 Consignatario de la mercancía /Destinatario (*Consignee*)

Es la persona física o jurídica que ostenta la representación de la mercancía. Se ocupa de su declaración mediante el manifiesto y del despacho frente a la Aduana, de la contratación y supervisión de las operaciones de manipulación de la mercancía, y a veces también del transporte terrestre.

IMPORTANTE

Frecuentemente el consignatario del buque actúa también como consignatario de la mercancía; pero en buques de mercancía general, contenedorizada o no, es usual que en un mismo buque existan varios consignatarios de la mercancía.

4.2.9 Empresa de amarre y desamarre (*Mooring and unmooring Company*)

Empresa que presta el servicio portuario de amarre cuyo objeto es recoger las amarras de un buque, portarlas y sujetarlas a los elementos dispuestos para este fin en las instalaciones de atraque (bolardos o norayes), siguiendo las instrucciones del capitán del buque. El servicio de desamarre consiste en largar las amarras según el orden establecido por el capitán cuando se procede al desatraque del buque.

VÍDEOS

Amarradores

https://www.youtube.com/watch?v=LuzFZ7fYhQk

4.2.10 Empresa estibadora (*Stevedoring company*)

Empresa que se encarga de llevar a cabo las operaciones portuarias de manipulación (carga, descarga, manipulación, recepción y entrega) de las mercancías. Generalmente es titular de una concesión administrativa otorgada por la Autoridad Portuaria correspondiente, que le faculta para utilizar, con carácter exclusivo, un espacio situado en las proximidades del cantil del muelle, en el que realiza sus trabajos. Por ser la operadora de una determinada terminal, en ocasiones se usa indistintamente la denominación "Terminal Portuaria" para referirse a ella.

VÍDEOS

Empresa estibadora

https://www.youtube.com/watch?v=SA5hhk9_ER8&t=28s

4.2.11 Empresa de remolque (*Tug Company*)

Empresa que presta el servicio portuario de remolque portuario cuyo objeto es la operación náutica de ayuda a los movimientos de un buque, denominado remolcado, siguiendo las instrucciones del capitán del buque, mediante el auxilio de otro u otros buques, denominados remolcadores, que proporcionan su fuerza motriz o, en su caso, el acompañamiento o su puesta a disposición dentro de los límites de las aguas incluidas en la zona de servicio del puerto.

VÍDEOS

Remolcadores

https://www.youtube.com/watch?v=nnhdGARiFqc

https://www.youtube.com/watch?v=9X_8TqkVbD4

4.2.12 Exportador (*Exporter*)

Es la persona natural o jurídica que envía legalmente productos nacionales o nacionalizados al exterior, con el objeto que sean usados y consumidos en el extranjero.

4.2.13 Importador (*Importer*)

Es la persona física o jurídica que adquiere mercancías procedentes del extranjero o que contrata servicios prestados por sujetos de otros países.

4.2.14 Naviero

Es la persona que en nombre propio destina el buque al transporte de personas o de mercancías. Es decir, es el titular de la empresa marítima transportista. Se pueden considerar dos clases de navieras, la naviera-propietaria que explota comercialmente su propio buque, y la naviera-fletadora, que explota un buque que no es suyo en régimen de fletamento.

Las figuras de naviera, propietario del buque y armador pueden coincidir en un mismo sujeto o recaer en personas o empresas distintas.

IMPORTANTE

Tanto el **naviero**, como **eventualmente el Armador y el Capitán**, **representando al buque**, como **el exportador y el importador**, generalmente **representando a la mercancía**, **serían Clientes del puerto, frente al resto de figuras, que serán usuarios o administración**.

4.2.15 Operador Ferroviario

Empresa responsable de la ejecución física del transporte ferroviario, para lo cual dispone de los medios necesarios: elementos de tracción, vagones o plataformas, etc. En la Unión Europea, abona un canon al ente gestor de las infraestructuras ferroviarias, dependiente de la Administración del Estado de cada país, que además es quien concede la licencia de operador.

4.2.16 Operador logístico (*logistic supplier*)

Empresa que realiza actividades que añaden valor al *core business* de sus clientes, y que pueden ser transporte, almacenamiento, distribución, mantenimiento de inventarios, control de *stocks*, procesamiento de pedidos, embalaje, ensamblaje, transmisión de información, cobros por cuenta del cliente, etc.

4.2.17 Organismos Oficiales de Inspección (*Official Inspection Services*)

Son los servicios desarrollados por determinados organismos de la Administración General del Estado, que se encargan del control e inspección de los productos que se importan y exportan, con el fin de asegurar que reúnen las adecuadas condiciones higiénico-sanitarias, de calidad comercial y seguridad industrial. También se les conoce como Servicios de Inspección en Frontera o Fronterizos (SIF).

VÍDEOS

Puesto de Inspección Fronteriza

https://www.youtube.com/watch?v=fIDy0vktavw

https://www.youtube.com/watch?v=ILcXEsyrX2E

4.2.18 Prácticos del puerto (*pilot service*)

Prestan el servicio portuario de practicaje consistente en el asesoramiento al capitán del buque, para facilitar la entrada del buque al puerto, la salida y las maniobras náuticas dentro del mismo. El practicaje se presta a bordo del buque. De acuerdo con el capitán, que es quien ostenta el mando del buque, el práctico puede asumir la dirección de algunas maniobras náuticas o limitarse a transmitir las oportunas indicaciones al capitán.

VÍDEOS

Prácticos

https://www.youtube.com/watch?v=-2b6YqB4UH4

https://www.youtube.com/watch?v=0dUKXZwc0N4

4.2.19 Provisionista de buques (*supplier*)

Es la empresa encargada de suministrar al buque atracado los servicios que necesita para continuar su navegación. Suele estar coordinado con el consignatario del buque para que la escala no se demore más allá del tiempo estrictamente necesario.

4.2.20 Transitario (freight forwarder)

Es la persona física o jurídica cuya función consiste en la organización del transporte de las mercancías a escala internacional en su conjunto. Es un intermediario entre el exportador y las empresas de transporte. Es quien conoce la cadena al completo y quien organiza el enlace entre los distintos modos, asegurando la continuidad del transporte a través de distintos medios de transporte. Además, es responsable de las operaciones administrativas relacionadas con el transporte internacional. Se ocupa de la recogida, el almacenaje, el transporte y los seguros. Actúa de forma similar a las agencias de transporte: adopta la posición de cargador frente al transportista, y de transportista frente al cargador.

Con la llegada del contenedor y el transporte multimodal, el transitario se convierte a veces en una figura denominada operador de transporte multimodal (OTM).

VÍDEOS

Transitarios, agentes logísticos y agentes de aduana (ATEIA-OLTRA)

https://www.youtube.com/watch?v=WvgoCV0owuk&t=577s

4.2.21 Transportista Terrestre *(haulier)*

Ya sea este **autónomo**, o **flotista**: es la persona física o jurídica, titular de una autorización para prestar servicio de transporte terrestre. En los textos legales se le designa como Porteador.

4.3 El flujo documental de las mercancías

El transporte marítimo de mercancías implica la existencia de un flujo de documentación paralelo al flujo físico de la mercancía. Dependiendo de si se trata de comercio internacional, de la legislación nacional, de las asociaciones económicas y políticas a las que pertenece el país, y de los usos y costumbres locales, una operación de transporte marítimo puede llevar asociados entre 50 y 100 documentos. Algunos documentos tienen carácter comercial, otros están relacionados con la contratación del transporte y otro grupo se refiere a requisitos de las administraciones que controlan los intercambios comerciales. En muchos de los casos la información y datos que conforman los documentos se manejan digitalizados (blockchain). Además, el flujo documental tanto de carácter comercial, como de tipo económico, legal o administrativo, está vinculado a controles y trámites de organismos públicos y privados, contractuales o no. Cada vez más, los flujos documentales se producen en soporte electrónico.

Una parte de esa documentación está relacionada con el área de origen de la mercancía, otra con su destino y otra con el propio transporte marítimo. Si el transporte no es directo, además cada uno de los nodos tendrá asociado un nuevo paquete de documentos. En cuanto al formato de los documentos, puede responder a lo que se establece en una normativa nacional o internacional, puede tener un ámbito local, estar generado por una de las partes, o ser el resultado de un acuerdo entre los agentes implicados. Y, finalmente, algunas relaciones documentales no responden a un documento formal, sino que se desarrollan por e-mail, fax o incluso por teléfono.

En un proceso de transporte marítimo se superponen varias capas de procesos asociados a los diferentes aspectos del flujo de las mercancías (**Figura 30**). Las tres primeras forman parte del flujo documental mientras que en la cuarta se desarrolla el flujo físico.

Figura 30: Procesos asociados a la operación de transporte marítimo

Fuente: Monfort (2011a)

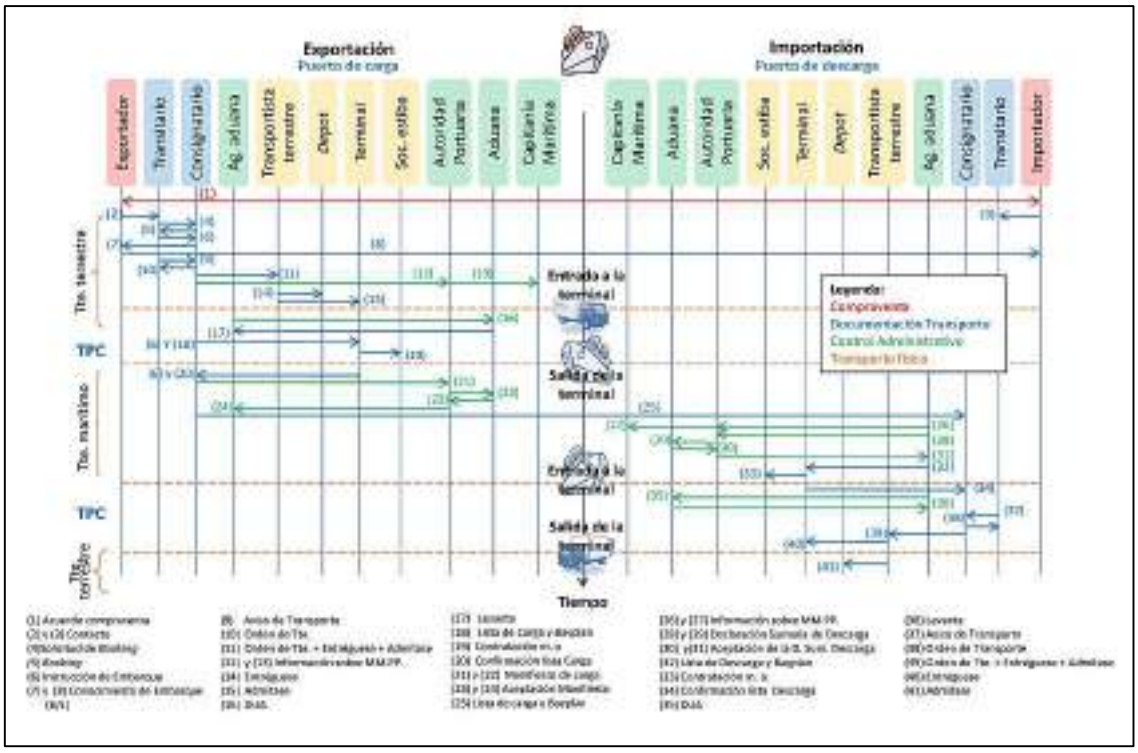
Así, existe una primera capa en la que tiene lugar el acuerdo comercial entre el vendedor y el comprador, en sentido amplio. En una segunda capa se sitúan todos los documentos referidos a la contratación y gestión del transporte. Cuando el transporte principal es por vía marítima, comprende tanto la documentación de los tramos terrestres como la del transporte marítimo. Además, incluye la función de la terminal portuaria como depositaria temporal de las mercancías.

La tercera capa está asociada a los controles de las distintas administraciones (Aduana, Organismos de Inspección, Autoridad Portuaria y Autoridad Marítima). Esta capa es más o menos complicada dependiendo de si el transporte implica o no, que las mercancías abandonen el territorio aduanero en el que inicialmente se encuentran y del tipo de mercancía (por ejemplo, mercancías peligrosas o productos vegetales y animales). Finalmente, la última capa se refiere al transporte físico en la que pueden distinguirse dos flujos, por una parte, el de mercancías y por otra el de medios y elementos de transporte que lo posibilita, entendido el contenedor como elemento de transporte. Así, habrá tramos de transporte en los que medios terrestres y los buques viajan vacíos o parcialmente ocupados, como ocurre con el recorrido de un camión vacío que acude a un depot (depósito de contenedores vacíos) a recoger un contenedor, el de salida de la terminal de un camión que ha acudido a entregar un contenedor, o el de un tren que no tiene todas las plataformas ocupadas; otros tramos en los que se transportan contenedores vacíos, como los contenedores vacíos que transporta un buque para reposicionarlos en origen; y finalmente otros tramos en los que tiene lugar el transporte de mercancías (**Figura 31**). En la **Figura 32** se plasma un esquema referencial de la secuencia de intercambio documental entre los agentes que intervienen en los procesos de exportación e importación, considerando la modalidad más general de transporte terrestre de contenedores cedido.

Figura 31: Flujos físico y de información en una operación de compraventa internacional

Fuente: Monfort et al. (2011a)

Figura 32: Flujos físico y de información del caso del contenedor



Fuente: Monfort et al. (2011a)

5 CASO PRÁCTICO: CLUSTER PORTUARIO DE VALENCIAPORT

En el presente capítulo, de forma muy sintética se presentan categorizadas las diversas actuaciones acometidas desde finales de los años 80, que contribuyeron a la conformación del clúster portuario de Valenciaport en relación con:

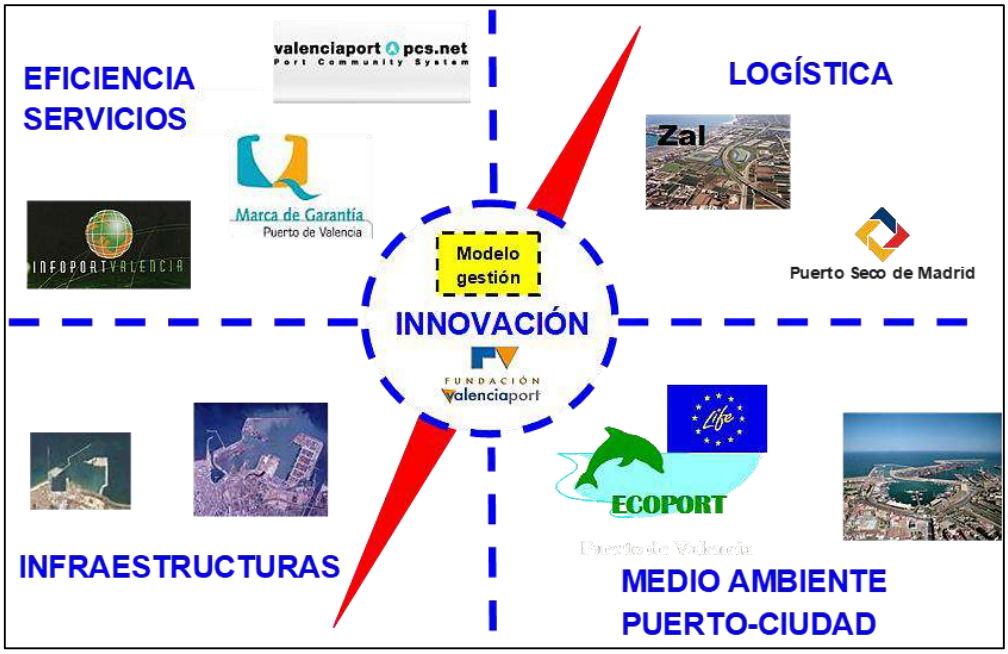
- La gobernanza del clúster
- La gestión del espacio portuario: infraestructuras y concesiones
- La relación puerto-ciudad: fachada marítima, accesibilidad vial y logística
- La formación y la innovación
- Las tecnologías de la información y las comunicaciones
- Los servicios portuarios
- La gestión ambiental
- La responsabilidad social corporativa
- La comunicación.

5.1 Gobernanza del clúster

En el caso de la Autoridad Portuaria de Valencia (APV) la gobernanza de la comunidad logístico-portuaria, de conformidad con la Ley de Puertos se vertebró a través del Consejo de Administración de la misma, concentrando el liderazgo en la figura del Presidente de la APV

La estrategia de la comunidad se perfiló en los años 80 y 90, y se ha venido completando en las dos últimas décadas. El **Plan Estratégico 2002-2015** fue el instrumento de planificación que integró, completó y proyectó la referida estrategia, identificando cuatro grandes líneas estratégicas alrededor del desarrollo de infraestructura portuaria, la eficiencia de los servicios, la logística y el binomio territorial medio ambiente y puerto-ciudad. (**Figura 33**).

Figura 33: Mapa del Plan Estratégico 2002-2015



Monfort, A. (2008)

La consecución anticipada de los objetivos marcados en el Plan Estratégico 2002-2015 propició que se acometiera su actualización en 2011 para el horizonte del año 2020 (**Figura 34**).

Figura 34: Resumen del Plan Estratégico actualizado al horizonte 2020

Fuente: ATKearney – APV (2011)

5.1.1 El Proyecto PCGC (2009)

En el contexto del Congreso TOC Europe 2009 celebrado en Bremen se hizo pública la decisión del GIL (Global Institute of Logisticcs) de galardonar como "Best in Class" al cluster portuario de Valenciaport (**Figura 35**). El GIL subrayaba, entre otros ámbitos, que la APV había impulsado "un ambicioso modelo de sostenibilidad de acuerdo con las políticas europeas de transporte; es líder en la introducción de las TIC en la cadena logística, eliminando el papel de los procesos administrativos portuarios a través del portal valenciaport.pcs.net; y desarrolla una política de integración puerto-ciudad, fomentando el diálogo con los ciudadanos y facilitando el uso de espacios portuarios para la ciudadanía, entre otros" (**Figura 35**). La Fundación Valenciaport se hizo eco de la noticia en junio de 2009:

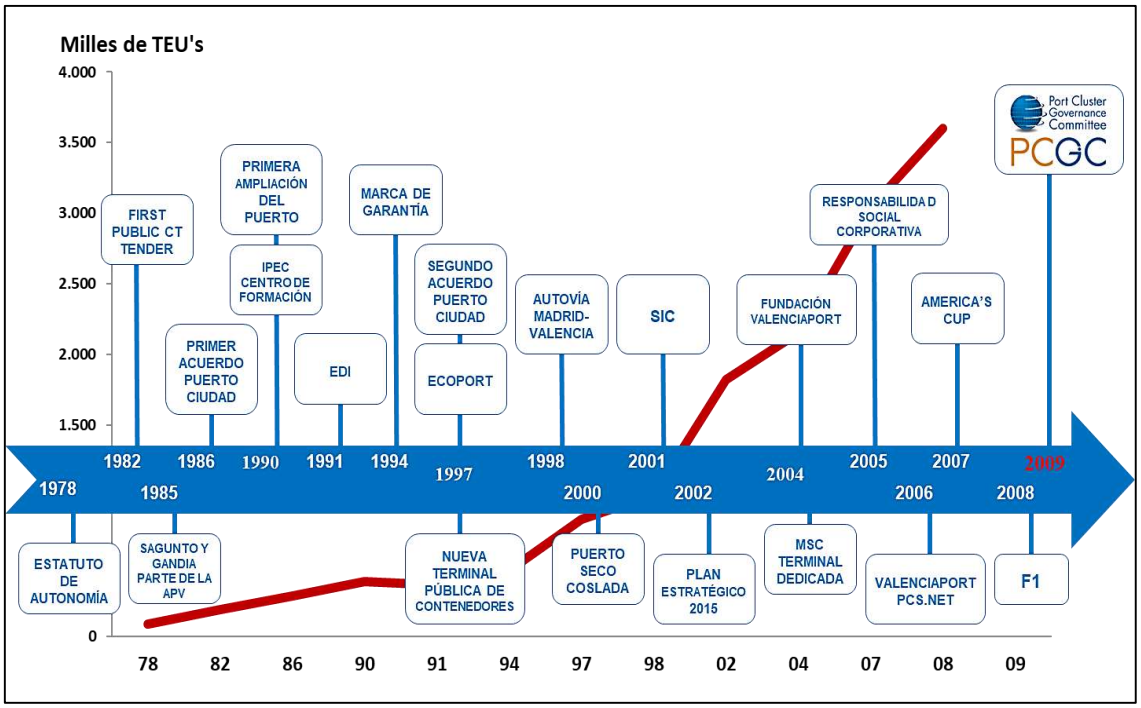
http://www.fundacion.valenciaport.com/Schedule-news/News/El-cluster-portuario-de-Valenciaport-liderado-por-.aspx

VÍDEOS

On the Port Cluster Governance Committee

https://www.youtube.com/watch?v=eltPz16Zqol

Figura 35: Hitos de gestión del Clúster Portuario de Valenciaport



Monfort, A. (2009)

5.2 La gestión del espacio portuario: infraestructuras y concesiones

El principal instrumento de gestión del espacio portuario es el contrato de concesión demanial de terminales de manipulación de mercancías. En concreto, en el caso de la oferta al tráfico de contenedores el Puerto Autónomo de Valencia convocó el primer concurso para la explotación de una terminal de contenedores en el año 1982 en la prolongación del Muelle de Levante. El relevante crecimiento de tal categoría de tráfico impulsó la necesidad de una importante ampliación portuaria en el sur que se inició en el año 1990. A finales del año 1997 tras el correspondiente concurso público se puso en explotación la nueva terminal pública de contenedores. En el Plan Estratégico 2002-2015 se planteó la necesidad de impulsar el desarrollo de nueva infraestructura para el largo plazo que acabaría materializándose administrativamente con la aprobación, en julio de 2006, del Plan de Infraestructuras del Puerto de Valencia. El proyecto dispuso Declaración de Impacto Ambiental (DIA) en julio de 2007 (https://www.boe.es/boe/dias/2007/08/16/pdfs/A35046-35052.pdf).

Las obras de abrigo de la Ampliación Norte comenzaron en junio de 2008 y finalizaron en octubre de 2012. En el año 2018, atendiendo al incremento del tamaño de los buques la APV revisó el layout del Anteproyecto del Muelle de contenedores de 2011, planteando una nueva planta con mayor línea de atraque y maniobrabilidad marítima de acceso mejorada. En noviembre de 2018 se aprobaron los Pliegos del Concurso de la nueva terminal de contenedores cuyo otorgamiento está prevista para mediados del año 2020.

En la **Figura 36** se plasman las terminales de manipulación del Puerto de Valencia por tipologías.

VÍDEOS

Ampliación Norte del Puerto de Valencia: Terminal de contenedores

https://www.youtube.com/watch?v=WrlIdj80HzA

https://www.youtube.com/watch?v=PctgFqfVN78

https://www.youtube.com/watch?v=w_dLEHNiPRQ

Figura 36: Plano del Puerto de Valencia: terminales por tipología

1. Dique del Este / East Breakwater / Dic de l'Est
2. Faro / Lighthouse / Far
3. Terminal de Productos Químicos y Petrolíferos / Chemical and Oil Terminal / Terminal de Productes Químics i Petrolífers
4. Muelle Transversal Dique del Este / Transversal East Breakwater Quay / Moll Transversal Dic de l'Est
5. Muelle del Dique Este / East Breakwater Quay / Moll Dic de l'Est
6. Dársena Este / East Dock / Dàrsena Est
7. Terminal de Automóviles y Carga Rodada 1 / Ro-ro and Vehicle Terminal 1 / Terminal d'Automòbils i Càrrega Rodada 1
8. Terminal de Automóviles y Carga Rodada 2 / Ro-ro and Vehicle Terminal 2 / Terminal d'Automòbils i Càrrega Rodada 2
9. Muelle Norte (Xitá) / North Quay (Xitá) / Moll Nord
10. Dársena Xitá / Xitá Dock / Dàrsena Xità
11. Muelle del Desguace / Scrapyard Quay / Moll del Desballestament
12. Servicios Portuarios (prácticos, remolcadores y amarradores) / Port services (pilots, tug boats and mooring) / Serveis Portuaris (pràctics, remolcadors i amarradors)
13. Muelle de Llovera / Llovera Quay / Moll de Llovera
14. Muelle de Levante / Levante Quay / Moll de Llevant
15. Terminal de Contenedores 3 / Container Terminal 3 / Terminal de Contenidors 3
16. Puente Móvil / Moveable bridge / Pont Mòbil
17. Edificio Veles e Vents / Veles e Vents building / Edifici Veles e Vents
18. Acceso Marina Real Juan Carlos I / Access to Juan Carlos I Royal Marina / Accés Marina Reial Joan Carles I
19. Puerta de la Aduana / Customs gate / Porta de la Duana
20. Administración de Aduana / Customs Administration / Administració de Duana
21. Sanidad Exterior / Foreign Health Department / Sanitat Exterior
22. Consorcio Valencia 2007 / Valencia 2007 Consortium / Consorci València 2007
23. Muelle de la Aduana / Customs Quay / Moll de la Duana
24. Dársena Interior / Inner Dock / Dàrsena Interior
25. Muelle del Grao / Grao Quay / Moll del Grau
26. Edificio del Reloj / Clocktower building / Edifici del Rellotge
27. Avda. del Puerto / Avda. del Puerto / Avgda. del Port
28. Avda. Baleares / Avda. Baleares / Avgda. Balears
29. Muelle de la Estación / Former Terminal Quay / Moll de l'Estació
30. Muelle de Nazaret / Nazaret Quay / Moll de Natzaret
31. Lonja (emplazamiento provisional) / Fish Market (provisional location) / Llotja (emplaçament provisional)
32. Muelle de Transversales / Transversal Quay / Moll de Transversals
33. Muelle de Poniente / Poniente Quay / Moll de Ponent
34. Estación Marítima / Terminal de Pasajeros y cruceros turísticos / Ferry Terminal / Passenger and Cruise Terminal / Estació Marítima / Terminal de Passatgers i creuers turístics
35. Policía Portuaria / Port Police / Policia Portuària
36. Fundación Valenciaport / VPI / Valenciaport Foundation / VPI / Fundació Valenciaport / VPI
37. Autoridad Portuaria de Valencia / Port Authority of Valencia / Autoritat Portuària de València
38. Puerta de Nazaret / Nazaret gate / Porta de Natzaret
39. Comandancia Naval / Naval Command / Comandància Naval
40. Servicio de Sanidad Vegetal / Infoport Valencia / Plant Health Service / Infoport Valencia / Servei de Sanitat Vegetal / Infoport València
41. SOIVRE / Foreign Trade Inspection Centre / SOIVRE
42. Dársena Levante / Levante Dock / Dàrsena Llevant
43. Muelle Espigón Turia Norte / North Turia Jetty Quay / Moll Espigó Túria Nord
44. Espigón Turia Testero / End Turia Jetty / Espigó Túria Testera
45. Dársena Turia / Turia Dock / Dàrsena Túria
46. Muelle Espigón Turia Sur / South Turia Jetty Quay / Moll Espigó Túria Sud
47. Muelle del Turia / Turia Quay / Moll del Túria
48. Mercancía General y Granel / General and bulk cargo / Mercaderia General i Granel
49. Terminal de Pasajeros / Passenger Terminal / Terminal de Passatgers
50. Muelle Sur / South Quay / Moll Sud
51. Terminal de Graneles Sólidos / Solid Bulk Terminal / Terminal de Granels Sòlids
52. Resguardo Fiscal / Spanish Customs Control Authority / Resguard Fiscal
53. Dársena de Servicios Náuticos / Technical and Nautical Services Dock / Dàrsena de Serveis Naúticos
54. Terminal de Contenedores 2 (MSC) / Container Terminal 2 (MSC) / Terminal de Contenidors 2 (MSC)
55. PIF (Puesto de Inspección Fronterizo) / PIF (Border Inspection Post) / PIF (Lloc d'Inspecció Fronterer)
56. Capitanía Marítima / Harbourmaster's Office / Capitania Marítima
57. Frigorífico / Cold storage warehouse / Frigorífic
58. CPE València / CPE València / CPE València
59. Almacenes Logísticos / Logistics warehouses / Magatzems Logístics
60. Zona de Actividades Logísticas / Logistics Activities Area (ZAL) / Zona d'Activitats Logístiques
61. Acceso Sur / South access / Accés Sud
62. Acceso ZAL / ZAL access / Accés ZAL
63. Nuevo cauce del Río Turia / New Turia riverbed / Nou llit del Riu Túria
64. Real Club Náutico de Valencia / Royal Valencia Yacht Club / Reial Club Nàutic de València
65. Muelle de Costa / Costa Quay / Moll de Costa
66. Muelle Transversal de Costa / Transversal Costa Quay / Moll Transversal de Costa
67. Muelle Príncipe Felipe / Principe Felipe Quay / Moll Príncep Felipe
68. Terminal de Contenedores 1 (pública) / Public Container Terminal 1 / Terminal de Contenidors (pública)
69. Edificio de la Guardia Civil del Mar / Maritime Civil Guard Building / Edifici de la Guàrdia Civil del Mar
70. Dársena Sur / South Dock / Dàrsena Sud
71. Muelle del Este / East Quay / Moll de l'Est
72. Canal de Entrada / Entrance channel / Canal d'Entrada
73. Dique Ampliación Norte / North Extension Breakwater / Dic Amplicació Nord
Inaugurado el 23 de abril de 2012 / Inaugurated the 23th april 2012 / Inaugurat el 23 d'abril de 2012
74. Nueva Terminal de Contenedores / New Container Terminal / Nova Terminal de Contenidors
75. Depot de contenedores 1 / Container depot 1 / Depot de contenidors 1
76. Depot de contenedores 2 / Container depot 2 / Depot de contenidors 2
77. Conexión a Red Ferrocarril Nacional / Connection to national rail network / Connexió a Xarxa Ferrocarril Nacional

Fuente: Autoridad Portuaria de Valencia (2020)

5.3 Relación puerto-ciudad:

En mayo de 1986, se firma el *Convenio de Colaboración entre el Ayuntamiento de Valencia y el Puerto Autónomo de Valencia sobre la Ordenación del Entorno Portuario y su relación con la Ciudad*", cuyo texto expresa perfectamente la voluntad de las partes de caminar en la armonización de la respuesta a las necesidades de la ciudad y puerto de Valencia:

> *"Considerando de común interés resolver de forma adecuada los problemas urbanísticos de la ordenación del entorno portuario, en orden a garantizar que la relación entre el Puerto y la Ciudad de Valencia sea lo más armónica posible, las instituciones firmantes de este Convenio asumen los compromisos en él reflejados desde el reconocimiento por parte de la ciudad del trascendental y significativo papel que en la economía y desarrollo urbanos de Valencia tiene su Puerto Autónomo y desde la voluntad de éste último para contribuir de forma destacada a una adecuada solución de las necesidades que la ciudad tiene planteadas en su fachada marítima".*

En el año 1997 se firmó un nuevo Convenio, conocido como "Balcón al Mar", que incorporaba también a la Generalitat Valenciana que marcaba 2 objetivos principales:

> *"Promover la mejora de **la integración urbana del puerto**, con un aumento de la calidad de los espacios urbanos que pueden crearse a partir de suelos no necesarios para los usos portuarios, potenciando la estrategia de abrir la ciudad de Valencia al mar, con el proyecto denominado "Balcón al Mar".*
>
> *"Comprometer a todas las Instituciones en la consolidación de una estrategia de aumento de la competitividad del Puerto de Valencia, en base a la solución coordinada de todos sus elementos de **acceso terrestre, ferroviario y de carretera**, y a la creación de una **Zona de Actividades Logísticas**, que potencie el papel de Valencia como nodo de la red europea de transportes."*

El magnífico espacio de la dársena interior y la concepción de un nuevo canal de acceso a la misma con objeto de independizarla de las operaciones comerciales, junto con la disposición de sendos campos de regatas, al norte y al sur del puerto, permitirían conformar, en el año 2003, la oferta ganadora para la edición de la 32 Copa del América del año 2007. Las obras ejecutadas supusieron la creación de nuevos espacios portuarios para uso ciudadano y deportivo que han posibilitado una de las transformaciones Puerto-Ciudad recientes más destacada con la creación de la **Marina de València**, gestionada por el Consorcio Valencia 2007 en la que se desarrollan actividades dedicadas no solo a la náutica deportiva sino también a la restauración, juegos infantiles, eventos deportivos, culturales etc.

El proceso arrancado con el Convenio de 1986 culminaría en el año 2013 con la cesión a la Ciudad de parte de la Dársena Interior del puerto. En el año 2015 – a propuesta del Presidente

de la Autoridad Portuaria – se crearon los Comités Asesores de los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía. Unos organismos presididos por los alcaldes de cada una de estas ciudades e integrados en la Comisión Delegada del Consejo para el Impulso de la Integración Territorial con el objetivo de favorecer, eficazmente, la resolución de las cuestiones que cada ciudad

Actualmente, en el caso de Valencia y respecto al área sur colindante con el barrio de **Nazaret** se pretenden realizaciones más ambiciosas que las proyectadas en el antiguo convenio del 86 y se está trabajando por parte del Ayuntamiento y del Puerto, en el Plan Especial que contempla un área de más de 180.000 m2 (mayor que la superficie de los Jardines de Viveros de Valencia) destinada a usos que sirvan de transición entre el barrio y la actividad portuaria.

5.3.1 Actividades culturales

Pendiente de completar

"Los Benlliure. Colección del Museo de San Pío V", del 5 de diciembre de 1987 al 5 de enero de 1988.

"El mar en la pintura valenciana", del 19 de enero al 2 de marzo de 1988.

"Al margen de la línea". Facultad de Bellas Artes", del 28 de abril al 12 de mayo de 1989.

"Dibujar Valencia". Universidad Politécnica de Valencia, del 22 de noviembre al 22 de diciembre

"Los Pinazo. 100 años de expresión artística, diciembre 1990 – enero 1991.

"Sorolla Pequeño Formato", del 21 de marzo a 30 de abril de 1995.

"Otros emigrantes. Pintura española del Museo Nacional de Bellas Artes de Buenos Aires", del 1 de junio al 2 de julio de 1995.

"Maestros de la pintura valenciana del siglo XIX en el Museo del Prado", del 26 de noviembre de 1997 a 25 de enero de 1998.

"Los Benlluire: Retrato de familia", de 11 de marzo a 19 de abril de 1998

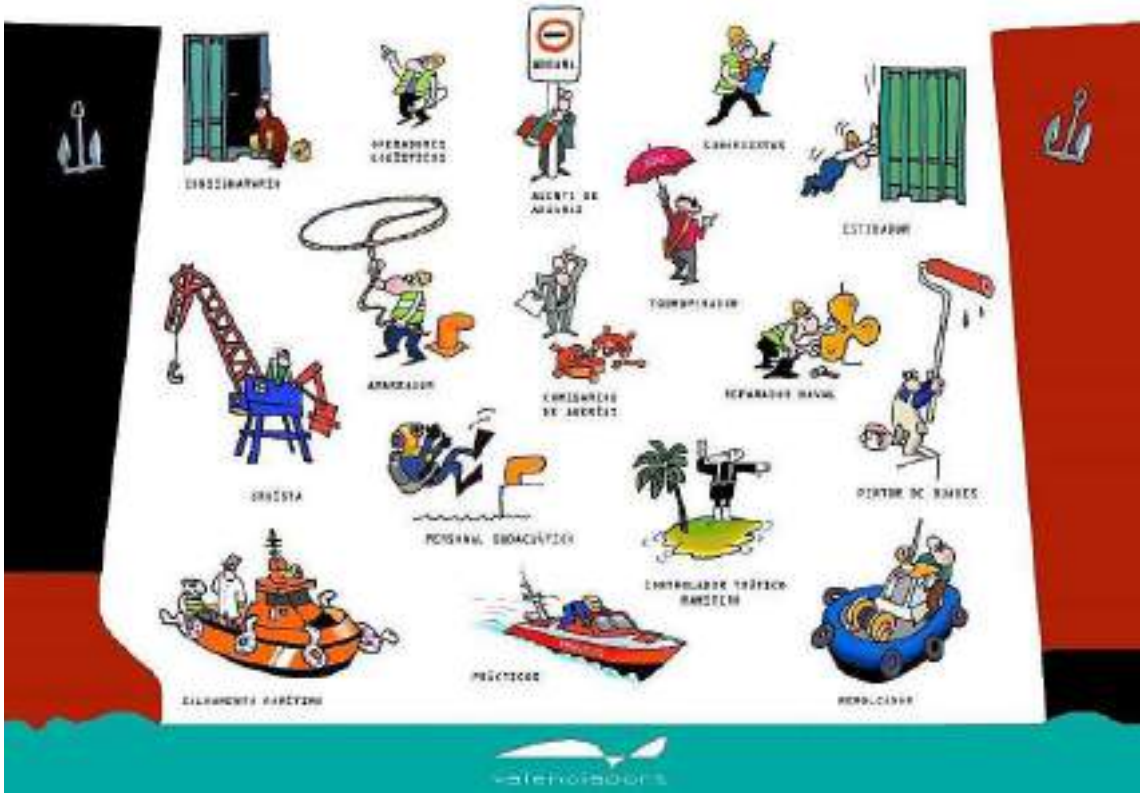
"Pintura europea y cubana en las colecciones del Museo Nacional de la Habana. Del 28 de abril al 14 de junio de 1998.

"Ernesto Furió (1902-1995). Grabador, 9 de diciembre de 2003 a 18 de enero de 2004.

Desde finales del año 2017 se retomaron de forma intensiva las actividades culturales expositivas en la sede del Edificio del Reloj:

- "Plànols, Maquetes i Mestres d'Aixa del Port de València", del 21 de diciembre de 2017 a 14 de enero de 2018.
- "Això és TEU" – 5.000.000", del 4 al 10 de diciembre de 2018.
- "Ortifus, al mar-intim", 21 de diciembre de 2018 a 3 de marzo de 2019 (**Figura 37**).

Figura 37: Agentes de la comunidad portuaria por Ortifus



Fuente: Ortifus – APV (2019)

- "La Història Gravada del Port de València", del 8 de octubre al 10 de noviembre de 2019.

https://www.valenciaport.com/wp-content/uploads/LA-HISTORIA-GRAVADA-DEL-PORT-DE-VALENCIA-2.pdf

- "El puerto de Forges", del 20 de diciembre al 2 de febrero de 2020.

https://www.valenciaport.com/wp-content/uploads/EL-PUERTO-DE-FORGES_web.pdf

VÍDEOS

Actividades culturales

https://www.youtube.com/watch?v=jbzlhY8FPyI&t=21s

https://www.youtube.com/watch?v=u6ypP_bMmIw&t=42s

https://www.youtube.com/watch?v=HnGXQw9VAS4&t=346s

https://www.youtube.com/watch?v=lV5vbu__YhU

5.4 Formación e innovación: del IPEC (1991) a la Fundación Valenciaport (2004-…):

En el año 1991 el Puerto Autónomo de Valencia (hoy Autoridad Portuaria de Valencia) puso en funcionamiento el Departamento Instituto Portuario de Estudios y Cooperación (IPEC) que lanzó en el curso 1992-1993 la primera edición del Máster en Gestión portuaria y Transporte Intermodal de la mano de la Universidad Pontificia de Comillas. En el año 2020 el Máster cuenta con 28 ediciones, y se imparte desde el punto de vista académico como título propio de la Universidad Politécnica de Valencia en el marco del correspondiente convenio con la APV, contando con la organización de la Fundación Valenciaport.

La Fundación Valenciaport se constituye en el año 2004 y es un centro de Investigación Aplicada, Innovación y Formación, al servicio del clúster logístico portuario. Desde sus inicios ha desarrollado proyectos en más de sesenta países, principalmente del Mediterráneo, resto de Europa, Asia y América Latina.

5.4.1 Jornadas de Innovación en el Clúster Portuario (2007 a 2014)

La denominación de Jornadas de Innovación en el Clúster Portuario se produce en el año 2008, en su segunda edición celebrada en Valencia. La primera Jornada se había celebrado en Santander bajo el título "Innovación: Clave estratégica para la productividad y competitividad de los puertos". La celebración de las jornadas se produjo de forma alterna en los puertos de Santander

y Valencia, contando con la organización de Puertos del Estado, Autoridad Portuaria de Santander y la Fundación Valenciaport.

En la Jornada VI, celebrada en Valencia en el año 2013, se subrayaba que "*sin duda la Innovación y la Sostenibilidad van a marcar el Rumbo Inteligente para llegar al buen puerto del Horizonte 2020*". (http://www.fundacion.valenciaport.com/docs/201306Boletin.pdf)

5.4.2 Fondo Ports 4.0 (2019-…)

El fondo de capital Ports 4.0 es el modelo de innovación abierta corporativa adoptado por Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias Españolas para atraer, apoyar y facilitar la aplicación del talento y emprendimiento al sector logístico- portuario español público y privado en el contexto de la 4ª revolución industrial.

El objetivo principal del Fondo es promover e incorporar activamente la innovación disruptiva o incremental como elemento de competitividad, de eficiencia, sostenibilidad, seguridad y protección en el sector logístico- portuario español, tanto público como privado para facilitar su transición hacia la economía 4.0.

Ports 4.0 incentivará la creación o consolidación de un tejido de empresas emergentes (Startups), spin-off o nuevas líneas de negocio en el ámbito tecnológico en empresas existentes que desarrollen productos, servicios o procesos innovadores para el sector logístico portuario con orientación al mercado.

A lo largo del año 2019 Puertos del Estado estructuró el proyecto, se licitó el instrumento para su gestión y se presentó a las comunidades portuarias del sistema portuario. Lo previsible es que se liciten y resuelvan las convocatorias de ideas y proyectos en el segundo semestre de 2020. La actualidad de la iniciativa puede consultarse en https://ports40.es/. Valenciaport está decidida a participar activamente con propuestas.

5.4.3 #SuperLabPorts (2019-…)

Valenciaport y EIT Climate-KIC pusieron en marcha en octubre de 2019 el #SuperLabPorts para ser referente mundial contra el cambio climático. Se trata de un laboratorio abierto y diseñado para ser un espacio multifuncional y polivalente para el trabajo colaborativo y la co-creación como catalizadores de la descarbonización a través de una transformación fundamental de los sistemas económicos, sociales y financieros. Como Hub de co-creación, el #SuperlabPorts es un espacio de emprendimiento e innovación que reunirá a start-ups, tecnólogos, empresas, industria, Universidad, organismos públicos y a ciudadanos con el objetivo de acelerar soluciones frente a los numerosos retos a los que se enfrentan los ecosistemas marítimo y portuario. Para

ello cuenta con la experiencia y la proximidad de la Fundación Valenciaport y la proyección internacional del puerto de Valencia y de EIT Climate-KIC. En el enlace que sigue se completa la información:

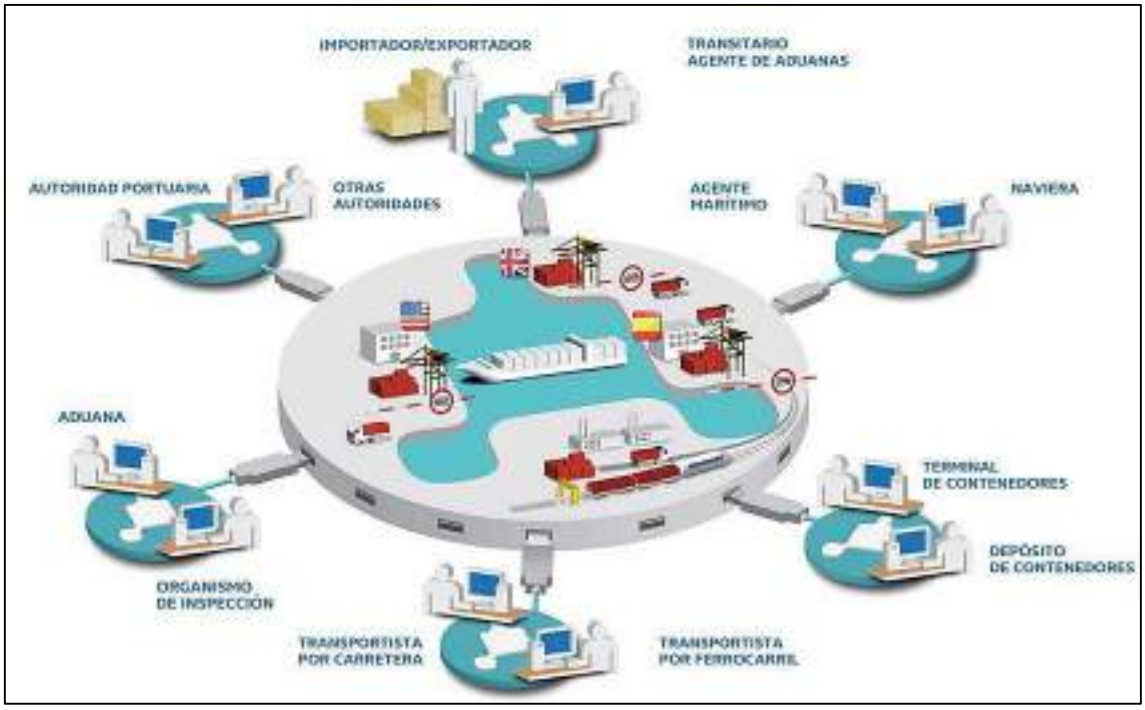
http://www.fundacion.valenciaport.com/Schedule-news/News/Valenciaport-y-EIT-Climate-KIC-crean-el---SuperLab.aspx

5.5 Tecnologías de la Información y la Comunicación –TIC- (1991-…)

En el ámbito de las TICs, Valenciaport, además de **ValenciaportPCS (www.valenciaportpcs.com)**, ha venido apostando desde hace años por estar a la vanguardia en la implantación de los más eficientes sistemas de información, siendo pionero dentro del **sistema** portuario español en la introducción de sistemas de intercambio electrónico de datos (E.D.I. en 1991) o en la puesta en marcha del Sistema de Información Comunitario (SIC en 2000).

ValenciaportPCS es "una plataforma electrónica neutral y abierta que permite el intercambio inteligente y seguro de información entre los agentes públicos y privados con el fin de mejorar la posición competitiva de la Portuaria" (**Figura 38**).

Figura 38: Intercambio de flujos de información entre los agentes



Fuente: www.valenciaportpcs,

VÍDEOS

Port Community System (PCS) – valenciaportpcs)

https://www.youtube.com/watch?v=iQUMo5IPXJA

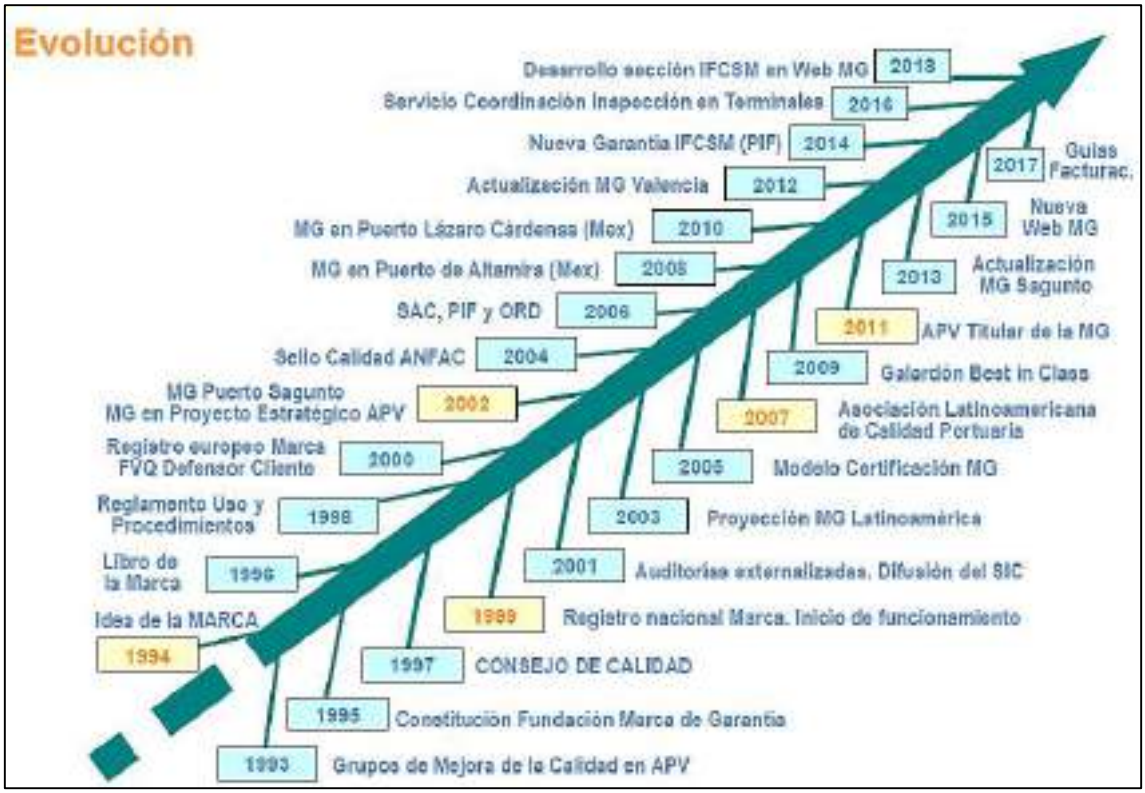
5.6 Servicios portuarios (1994)

5.6.1 Marca de garantía (1993-…)

A finales de 1993 la APV, estaba convencida de la necesidad de desarrollar una estrategia global y a largo plazo para mejorar la calidad de los servicios portuarios. A tal fin el Consejo de Administración nombró una comisión encargada de elaborar un modelo. En la fase inicial se centró en el debate de la filosofía, estructura y funcionamiento de un potencial sello acreditativo y en la elaboración de un inventario de oportunidades de mejora de los servicios portuarios. A mediados de 1994 se optó definitivamente por la conveniencia de crear una marca de garantía como fórmula jurídica y mecanismo capaz de elevar los niveles de calidad del puerto.

Por completar

Figura 39: Hitos de la evolución de la Marca de Garantía



Fuente: Aznar, J.L. (2019)

5.6.2 Productividad y automatización

La APV aprobó en julio de 1998 el Proyecto de Desarrollo Tecnológico "Valencia Terminal 2000", al objeto de **ofertar al tráfico containerízado, a medio y largo plazo, los mejores índices de calidad del ámbito de las terminales de contenedores del Mediterráneo**. El proyecto respondía a una iniciativa planteada por Marítima Valenciana, S.A. (Hoy CSP Iberian Valencia Terminal del Grupo COSCO) en el contexto del desarrollo del Contrato de Concesión de la Terminal Pública de Contenedores. Desde su inicio contó con la colaboración de la Fundación IPEC, en su vertiente de investigación y desarrollo, y de la Universidad Politécnica de Valencia. Los dos ámbitos principales de trabajo fueron el desarrollo de un modelo para la medición, control y mejora de la productividad de las operaciones; y, la disposición del Estado del Arte en Terminales Marítimas de Contenedores (TMC). Fruto del proyecto se publicó en el año 2001 un libro con el título "**Terminales marítimas de contenedores: el desarrollo de la automatización**" (Monfort et al, 2001).

A partir del año 2004 los proyectos relacionados con innovaciones en las terminales de manipulación de mercancías se articularon a través de la Fundación Valenciaport. Está previsto que la nueva terminal de contenedores de la Ampliación Norte sea una terminal automatizada.

5.7 Gestión ambiental: ECOPORT (a partir de1997)

En 1997, la APV decidió acometer un proyecto innovador y de mejora continua en el ámbito de la gestión medioambiental dentro de la Comunidad Portuaria. Tal iniciativa, lanzada en 1998 y conocida como ECOPORT, obtuvo financiación del Programa LIFE de la Unión Europea. Se trataba de ofrecer una herramienta para abordar el desarrollo sostenible en los puertos a través de la implantación de Sistemas de Gestión Medioambiental. A este proyecto pionero han seguido otros muchos de gestión ambiental, de control ambiental, de seguridad ambiental, de eficiencia energética y cambio climático que pueden consultarse en:

https://ecoport.valenciaport.com/SitePages/Portada.aspx

VÍDEOS

Estrategia ambiental de Valenciaport

ECOPORT
Autoridad Portuaria de Valencia

https://www.youtube.com/watch?v=z1KaXqK-y14&t=7s

https://www.youtube.com/watch?v=rEqhVMkHX70

5.8 Responsabilidad Social Corporativa (2005 - …)

La APV comenzó en 2005 un proceso de implantación progresiva de la Responsabilidad Social, que está en constante reformulación a partir de un enfoque de mejora continua, sobre la base del deseo de excelencia y superación constante. La entidad mantiene una apuesta firme y decidida por integrar la Responsabilidad Social con el desarrollo habitual de nuestra actividad con el fin de poder alcanzar el deseado equilibrio entre el crecimiento comercial y la sostenibilidad.

Las diferentes actuaciones impulsadas desde las distintas áreas de actividad y en atención a los diversos grupos de interés – Público interno, Comunidad Portuaria y Ciudadanía- se articulan gradualmente en el Plan de RSC. La planificación de actividades vinculadas a la RSC responde a una serie de objetivos genéricos:

- Simultanear el desarrollo portuario con la protección y el cuidado ambiental, garantizando la sostenibilidad de la actividad portuaria.
- Incentivar la competitividad y profesionalidad de las personas que trabajan en el sector portuario.
- Asegurar la calidad y gestión de la información adecuada a los intereses de los distintos colectivos destinatarios.
- Promover internamente un clima constructivo, integrador y de implicación.
- Potenciar el compromiso con el entorno.

En el año 2013, La Autoridad Portuaria de Valencia decidió propiciar un espacio en el que construir un primer núcleo de colaboración para avanzar conjuntamente en la implantación de la Responsabilidad Social en el entorno empresarial del Puerto de Valencia. Las 19 entidades que conforman esta iniciativa han acordado identificar el Proyecto bajo el nombre de ¨APORTEM-Puerto Solidario Valencia". En el seno de este grupo se han acordado los temas de interés prioritario para marcar los objetivos comunes y la hoja de ruta. Así se han definido dos líneas de trabajo simultáneas: una línea de orientación en la gestión, aprendizaje y foro de debate y una segunda línea de colaboración para la acción social compartida en beneficio del entorno.

VÍDEOS

RSC: APORTEM – Puerto Solidario Valencia

Aportem
PUERTO SOLIDARIO VALENCIA

https://www.youtube.com/watch?time_continue=19&v=eyOCFEZx7SY&feature=emb_logo

5.9 Comunicación

Completar

Además del uso de los medios clásicos de comunicación (Memorias anuales, vídeos corporativos, informes, etc.), en los últimos años ha incrementado decididamente su presencia en las redes sociales…

Al pie del cañón

Recientemente, Valenciaport ha actualizado su imagen corporativa (**Figura 40**) buscando reforzar sus dos principales apuestas: la innovación y digitalización de todos sus procesos; y, la sostenibilidad para llegar, fundamentalmente, a los medios de comunicación especializados en el sector logístico nacionales e internacionales

Figura 40: Valenciaport apuesta por la innovación y sostenibilidad en la campaña gráfica 2020

Fuente: www.valenciaport.com

6 BIBLIOGRAFÍA

- ATKEARNEY; AUTORIDAD PORTUARIA DEL PUERTO DE VALENCIA (2002). "Plan estratégico 2001-2015". Informe inédito.
- ATKEARNEY; AUTORIDAD PORTUARIA DEL PUERTO DE VALENCIA (2001). "Plan estratégico 2001-2015 actualizado: Rumbo 2020". https://www.cadenadesuministro.es/wp-content/uploads/2013/04/Plan-Estrategico-APV2020.pdf
- ESTEBAN, V. ET AL. (2020). Puerto de Valencia: la nueva terminal de la Ampliación Norte. https://www.cev.es/wp-content/uploads/Puerto-de-Valencia-la-nueva-terminal-en-la-amplacion-norte-INTERACTIVO.pdf
- COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (CCE) (1997). *Libro Verde sobre los Puertos y las Infraestructuras Marítimas*. Bruselas, COM (97) 678.
- COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (CCE) (2001). Documento de trabajo de los servicios de la Comisión sobre los regímenes de financiación pública y los sistemas de tarificación en el sector portuario de la Comunidad. Bruselas, SEC (2001) 35.
- COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (CCE) (2017). Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de febrero de 2017 por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos.
- CSCMP (2013). Supply Chain Management Terms and Glossary. https://cscmp.org/CSCMP/Educate/SCM_Definitions_and_Glossary_of_Terms.aspx.
- DELOITTE (2017). Smart ports. Point of view. https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/nl/Documents/energy-resources/deloitte-nl-er-port-services-smart-ports.pdf
- DREWRY (2019). Global Container Terminals Operators. Annual Review and Forecast.
- ESPAÑA. Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (LPMM). *Boletín Oficial del Estado*, 20 de octubre de 2011, núm. 253, p. 109456.

- EUROPEAN SEA PORTS ORGANIZATION (ESPO) (2011). European Port Governance – The ESPO Fact-Finding Report [en línea]. Disponible en: https://www.espo.be/media/espopublications/espofactfindingreport2010.pdf

- EUROPEAN SEA PORTS ORGANIZATION (ESPO) (2018). The infrastructure investment needs and financing challenge of European Ports. Disponible en: https://www.espo.be/media/Port%20Investment%20Study%202018_FINAL_1.pdf

- HAEZENDOCK, E. (2001): Essays on Strategy Analysis for Seaports. Leuven. Garant,

- HENESEY, L.E.; NOTTEBOOM, T.E; DAVISSON, P. (2003). Agent-based simulation of stakeholders relations: An approach to sustainable port terminal management. IAME 2003.

- HURTIENNE, W. (2006). "Port Reform of Port of Hamburg". En: HPA Conference Port Development. Sofia, noviembre.

- IBORRA, S.; LÓPEZ, J. (2002). *Flujo documental de exportación: transporte marítimo en contenedores de línea regular*. Valencia: Fundación Instituto Portuario de Estudios y Cooperación de la Comunidad Valenciana (IPEC).

- DE LANGEN, P.W. (2004). The performance of seaport clusters, a framework to analyze cluster performance and an application to the seaport clusters of Durban, Rotterdam, and the Lower Mississippi, Rotterdam, ERIM PhD series.

- MONFORT, A. (2005). Apuntes de "Tipología y evolución de las mercancías". Ingeniería Portuaria, Sección II, vol. I. Máster en Ingeniería de Puertos y Costas, CEDEX.

- MONFORT, A.; TORREGROSA, A. (2007). La Gestión de la I+D+i en el Puerto de Valencia. En: Innovación: Clave Estratégica para la Productividad y Competitividad de los Puertos (Publicación de la Autoridad Portuaria de Santander, año 2008). Santander.

- MONFORT, A. (2009). "On the Port Cluster Governance Committee: La Ley de la Cooperación". III Jornadas de Innovación en el Clúster Portuario. Santander. https://www.youtube.com/watch?v=eltPz16ZqoI

- MONFORT, A. (2010). "Gobernanza, estrategia y desempeño en clústeres portuarios". En: IV Jornadas de Innovación del Clúster Portuario. Valencia, 25 y 26 de octubre. http://www.fundacion.valenciaport.com/Articles/Workshops/Jornadas-2010/Descargar-Ponencias/1-3--ARTURO-MONFORT.aspx

- MONFORT, A. (2012a). Apuntes de "Planificación y gestión del espacio portuario". Gestión portuaria, Módulo 5. Máster en Gestión Portuaria y Transporte Intermodal, 2011-2012, 20ª ed. Universidad Pontificia de Comillas de Madrid (ICADE, ICAI) y Autoridad Portuaria de Valencia.

- MONFORT, A. (2012b). Apuntes de "Funciones y política portuaria". Gestión portuaria, Módulo 5. Máster en Gestión Portuaria y Transporte Intermodal, 2011-2012, 20ª ed. Universidad Pontificia de Comillas de Madrid (ICADE, ICAI) y Autoridad Portuaria de Valencia.

- MONFORT, A. (2012c). "La gobernanza portuaria". En: Seminario Internacional – Temas actuales de gestión portuaria. Lima, 7 de junio.

- MONFORT, A.; AGUILAR, J.; GÓMEZ-FERRER, R. *et al.* (2001). *Terminales Marítimas de Contenedores: el desarrollo de la Automatización*. Valencia: Fundación Instituto Portuario de Estudios y Cooperación de la Comunidad Valenciana (IPEC).

- MONFORT, A.; MONTERDE, N.; SAPIÑA, R.; et al. (2011a). La terminal portuaria de contenedores como sistema nodal en la cadena logística. Valencia: Fundación Valenciaport.

- MONFORT, A.; AGUILAR, J.; VIEIRA, P.; *et al.* (2011b). *Manual de Capacidad Portuaria: aplicación a terminales de contenedores*. Valencia: Fundación Valenciaport.

- MONFORT, A.; MONTERDE, N.; SAPIÑA, R.; et al. (2012). Innovaciones tecnológicas y de gestión en terminales portuarias de contenedores. Valencia: Fundación Valenciaport.

- ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (ONU) (1973). *MARPOL 73/78: international convention for the prevention of pollution from ships 1973*. Genova: International Maritime Organization (OMI).

- ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (ONU) (1974). *SOLAS: international convention for the safety of life at sea.* Ginebra: International Maritime Organization (OMI).

- ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (ONU) (2002). *ISPS: International Ship and Port Facility Security Code*. Ginebra: International Maritime Organization (OMI).

- PORTER, M. (1998). "Cluster and the New Economics of Competitions". *Harvard Business Review*, nov. – dic.

- UNCTAD (1992). Development and inprovement of ports. The principles of modern port management and organization. Ginebra: Secretaria de la UNCTAD.

- UNCTAD (1999). *Technical note: Fourth Genaration Port*. Ginebra: Secretaria de la UNCTAD.
- UNITED CITIES AND LOCAL GOVERNMENTS (CGLU) (2010). *La cultura es el cuarto pilar del desarrollo sostenible.* [en línea]. Disponible en: http://agenda21culture.net/es/documentos/cultura-cuarto-pilar-del-desarrollo-sostenible
- WORLD BANK (2007). *Port Reform ToolKit – Module (6) Port Regulation: Overseeing the Economic* [en línea]. Disponible en: http://www.ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/Portoolkit/Toolkit/pdf/modules/06_TOOLKIT_Module6.pdf

7 ACCESO A VÍDEOS

CADENA LOGÍSTICA Y COMUNIDAD PORTUARIA

Cadena logística contenedor (Noatum)

https://www.youtube.com/watch?v=wWoucBHCJoY

Digital solutions for optimal collaboration within the entire port community

https://www.youtube.com/watch?v=L6MN_6_QYDU&t=11s

Digitalisation Port of Rotterdam 2019

https://www.youtube.com/watch?v=QkLZCko-azQ&list=PLL1ThB4B2OWrqdVIiMmtOhbp5zJq1tJn&index=22&t=0s

AGENTES DE LA COMUNIDAD PORTUARIA

Aduana

https://www.youtube.com/watch?v=8ALIwUqMIr8&t=97s

Agente consignatario de buques:

https://www.youtube.com/watch?v=4Po-M9NkYE8

Amarradores

https://www.youtube.com/watch?v=LuzFZ7fYhQk

Autoridad Portuaria (Caso Valenciaport)

https://www.youtube.com/watch?v=wQ2S4z_Fvko&t=162s

Capitanía Marítima

https://www.youtube.com/watch?v=zWG47IpN2VE

Empresa estibadora

https://www.youtube.com/watch?v=SA5hhk9_ER8&t=28s

Prácticos

https://www.youtube.com/watch?v=-2b6YqB4UH4

Punto de Inspección fronteriza

https://www.youtube.com/watch?v=lLcXEsyrX2E

Remolcadores

https://www.youtube.com/watch?v=nnhdGARiFqc

https://www.youtube.com/watch?v=9X_8TqkVbD4

Transitarios, agentes logísticos y agentes de aduana (ATEIA-OLTRA)

https://www.youtube.com/watch?v=WvgoCV0owuk&t=577s

CLÚSTER PORTUARIO VALENCIAPORT

Actividades culturales

https://www.youtube.com/watch?v=jbzlhY8FPyI&t=21s

https://www.youtube.com/watch?v=u6ypP_bMmIw&t=42s

https://www.youtube.com/watch?v=HnGXQw9VAS4&t=346s

https://www.youtube.com/watch?v=lV5vbu__YhU

Estrategia medioambiental

https://www.youtube.com/watch?v=z1KaXqK-y14&t=7s

https://www.youtube.com/watch?v=rEqhVMkHX70

Ferrocarril

https://www.youtube.com/watch?v=DRxDm9piYSA

https://www.youtube.com/watch?v=oBjecP23bfU

Greenport Cruise & Congress Valencia 2018

https://www.youtube.com/watch?time_continue=179&v=AD3xd7CIJnI&feature=emb_logo

Infraestructuras: concesiones (Terminal de contenedores de la Ampliación Norte del Puerto de Valencia)

https://www.youtube.com/watch?v=WrlIdj80HzA

https://www.youtube.com/watch?v=PctgFqfVN78

Port Cluster Governance Committee

https://www.youtube.com/watch?v=eltPz16ZqoI

Port Community System (PCS)

https://www.youtube.com/watch?v=iQUMo5IPXJA

Puerto-ciudad

https://www.youtube.com/watch?v=8pgiS_c64Ik

RSC: Aportem

https://www.youtube.com/watch?v=eyOCFEZx7SY

CURSO SOBRE GESTIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

Profesor: Raúl Cascajo Jiménez

Fecha: Abril 2023

INDICE

INDICE 1

ÍNDICE DE TABLAS 2

ÍNDICE DE FIGURAS 3

1 OBJETIVOS 5

2 INTRODUCCIÓN 6

3 EL TRANSPORTE MARÍTIMO 8

3.1 ¿Qué es el transporte marítimo? Características 8

3.2 Ventajas y desventajas del transporte marítimo 8

3.3 Los buques. Distintos tipos de buques. 9

3.4 Algunas consideraciones sobre la composición de la flota mundial. 21

3.5 Los puertos. 24

3.6 Modalidades de transporte marítimo internacional 31

3.6.1 Transporte marítimo en régimen de Conocimiento de Embarque. 33

3.6.2 Transporte marítimo en régimen de fletamentos o régimen "*Tramp*". 37

4 OPERADORES DEL TRANSPORTE MARÍTIMO 43

5 EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO 47

5.1 ¿Qué es el contrato de transporte marítimo? 47

5.2 ¿Quiénes son las partes del contrato de transporte marítimo y cómo se determina sus responsabilidades? 47

5.3 Referencias normativas del transporte marítimo 49

5.4 Documentación asociada al transporte marítimo 50

5.4.1 Crédito documentario 51

5.4.2 El Conocimiento de Embarque (Bill of Lading – B/L) 52

5.4.2.1 Tipos de conocimientos de embarque..... 54

5.4.3 Carta de Garantía (Letter of Indemnity – LOI) 55

5.4.4 Certificado de Origen..... 56

5.4.5 Factura Comercial 56

5.4.6 Packing List 57

5.4.7 Póliza de Fletamento (Charter–Party - C/P) 57

5.4.8 Aviso de Alistamiento (Notice of Readiness – NOR) 57

5.4.9 Estado de Hechos (Statement of Facts – SOF) 58

5.5 El flete marítimo 58

5.5.1 Cotización del flete en el transporte marítimo en régimen de conocimiento de embarque. 61

5.5.2 Cotización del flete en el transporte marítimo en régimen *Tramp* 65

6 CARGAS..... 70

6.1 Tipos de carga 70

6.1.1 Carga General 71

6.1.2 Carga a Granel..... 71

6.1.3 Carga Perecedera 71

6.1.4 Carga Frágil 71

6.2 Carga Peligrosa. 71

6.3 Los contenedores. 75

7 BIBLOGRAFÍA 87

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Clasificación de las mercancías peligrosas según el Código IMDG 72

ÍNDICE DE FIGURAS

Ilustración 1: Tráfico marítimo internacional, por tipo de carga (Millones de toneladas) 7
Ilustración 2: Crudo derramado en accidentes de buques tanque entre 1.970 y 2.011.....9
Ilustración 3: Esquema de las partes de un buque..... 10
Ilustración 4: Buque portacontenedores con el puente a proa..... 13
Ilustración 5: Buque portacontenedores con puente a ¾ de la eslora 13
Ilustración 6: Buque portacontenedores con puente a popa 14
Ilustración 7: Sección de buque de carga general 14
Ilustración 8: Buque de carga general..... 15
Ilustración 9: Sección de buque granelero 15
Ilustración 10: Buque granelero..... 16
Ilustración 11: Tipos de buques graneleros 16
Ilustración 12: Buque petrolero..... 17
Ilustración 13: Disposición general de un buque petrolero..... 18
Ilustración 14: Buque gasero o metanero 18
Ilustración 15: Buque Ro-Ro..... 19
Ilustración 16: Buque crucero..... 20
Ilustración 17: Buque Ferry..... 20
Ilustración 18: Flota mercante mundial por tipo de buques a 1 de enero de 2013 22
Ilustración 19: Flota mercante por país de bandera a 1 de enero de 2013 23
Ilustración 20: Evolución de la construcción naval mundial entre 1970 - 2012 24
Ilustración 21: Vista aérea del puerto de Tarragona..... 24
Ilustración 22: Imagen aérea del puerto de Soller..... 25
Ilustración 23: Vista aérea del puerto de Barcelona 26
Ilustración 24: Vista aérea del puerto de Sevilla..... 26
Ilustración 25: Terminal de contenedores en el puerto de Valencia 27
Ilustración 26: Terminal polivalente en el puerto de Sagunto 27
Ilustración 27: Terminal de graneles del puerto de Tarragona..... 28
Ilustración 28: Pantalán en el puerto de Tarragona. 28
Ilustración 29: Instalación tipo Isla frente a la costa de Kuwait 29
Ilustración 30: Instalación tipo monoboya frente a la costa de Doha..... 29
Ilustración 31: Terminal de automóviles en el puerto de Santander 30
Ilustración 32: Estación Marítima Port of Miami. 30
Ilustración 33: Terminal polivalente Ro-Ro Port of Gothenburg..... 30

Ilustración 34: Sección de buque portacontenedores 36
Ilustración 35: Simulación de configuración un buque de carga Ro-Ro polivalente 36
Ilustración 36: Tabla resumen de principales diferencias entre Tramp y Línea Regular 42
Ilustración 37: Imagen del puerto de Valencia 45
Ilustración 38: Embarcación de prácticos 45
Ilustración 39: Remolcadores de puerto 46
Ilustración 40: Amarradores trabajando en el puerto de Valencia 46
Ilustración 41: Esquema de interrelaciones entre los actores de la cadena logística marítima 46
Ilustración 42: Resumen de recargos habituales en los fletes en Línea Regular 62
Ilustración 43: Descuentos más habituales en la cotización de fletes en Línea Regular 64
Ilustración 44: Evolución de fletes de buques petroleros 68
Ilustración 45: Evolución de los fletes de buques graneleros 69
Ilustración 46: Evolución del tráfico marítimo mundial 1999 - 2013 70
Ilustración 47: Buque portacontenedores operando en una terminal 75
Ilustración 48: Esquema de la operativa portuaria en una terminal de TMCD 81

1 OBJETIVOS

La actual globalización de los mercados nos hace cada vez más dependientes del transporte, y en particular, del transporte por vía marítima, ya que es el modo de transporte que más volumen mueve a nivel mundial y cuyo crecimiento se refleja en los datos que se obtienen año a año.

El objetivo del curso es dar a conocer a los profesionales que desarrollan o quieren desarrollar su actividad en el ámbito logístico-portuario las particularidades de la contratación del transporte por vía marítima, indicando los diferentes actores presentes en este escenario. Además, se indicarán las diferentes maneras de abordar la contratación del transporte marítimo, con los documentos asociados a cada una de ellas y que, de esta manera, el alumno pueda adquirir la destreza necesaria para negociar con las distintas partes.

2 INTRODUCCIÓN

El hombre lleva produciendo bienes desde la antigüedad. Si bien al principio era para consumo propio, más adelante, al encontrarse con excedentes de producción, decidió intercambiar sus excedentes con los de otros, dando lugar al trueque.

Sin embargo, no siempre este intercambio se realizaba con pueblos cercanos. Al crearse la necesidad de transportar grandes volúmenes de mercancías a lugares relativamente lejanos comenzó a utilizar el transporte marítimo.

Con el tiempo, el transporte marítimo se convirtió en el transporte por excelencia, y por su carácter internacional, requería cierta regulación, que ha sido imitada en mayor o menor medida por otros modos de transporte.

A lo largo de la historia se han producido una serie de hitos que han tenido repercusión técnica o normativa en el desarrollo del transporte marítimo a partir de la Era Moderna, y que son:

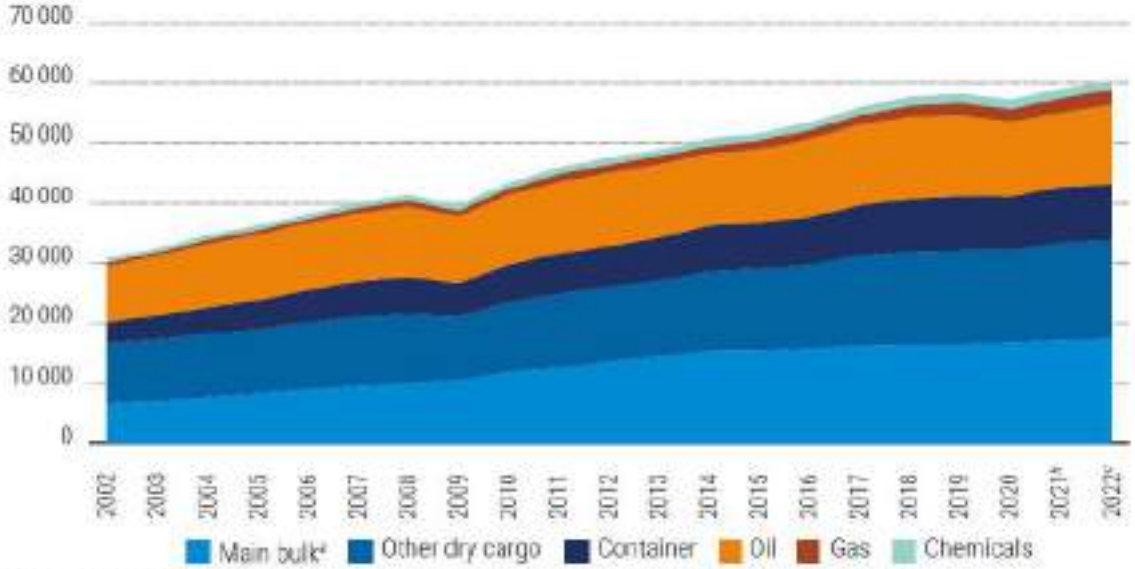
- Descubrimiento de América en 1.492.
- Invención de la máquina de vapor en el siglo XIX.
- Apertura del Canal de Suez, en 1.869.
- Utilización del contenedor en el transporte marítimo en el buque "Ideal-X", en abril de 1.956.
- Inicio de los Mega Portacontenedores (*world's biggest ship, MS Emma Maersk)* como el primer buque de 11.000 TEU's, en agosto de 2006.

El transporte marítimo es, por su propia naturaleza, internacional, aunque existe el cabotaje, a lo largo de las costas de un país o región.

Además, debemos tener en cuenta la repercusión sobre el valor de los productos que tiene el transporte marítimo. Actualmente, debido al fenómeno de la globalización, los mercados de producción y consumo se encuentran separados por miles de millas, siendo el valor del transporte entre un 10 – 15% del valor del producto como media.

Por otro lado, las mercancías transportadas por vía marítima representan entre el 80 – 90% del volumen mundial que se transporta de un lugar a otro.

Ilustración 1: Tráfico marítimo internacional, por tipo de carga (Millones de toneladas).



Source: UNCTAD secretariat, based on estimates from Clarksons Research (Clarksons Research, 2022b).

[a] Includes iron ore, grain, coal, bauxite/alumina, and phosphate.

[b] Estimated.

[c] Forecast.

Notes: Ton-miles are estimated by Clarksons Research based on its own data on seaborne trade and maritime distances.

3 EL TRANSPORTE MARÍTIMO

3.1 ¿Qué es el transporte marítimo? Características.

DEFINICIÓN:

El transporte marítimo es el transporte de carga o pasajeros a través del mar de un puerto a otro (generalmente de un país a otro), utilizando como medio de transporte barcos u otro tipo de embarcaciones.

IMPORTANTE:

Las características fundamentales del tráfico marítimo son:

⇒Su carácter internacional, ya que es prácticamente el único medio capaz de transportar grandes volúmenes entre puntos distantes geográficamente a unos precios competitivos.

⇒Su gran capacidad.

⇒Su flexibilidad, ya que existe una amplia gama de tamaño de barcos, con la consecuente posibilidad de utilización de los mismos según las necesidades.

⇒Competencia, ya que a pesar de las tendencias proteccionistas que existen en algunos países, la mayor parte del tráfico internacional se realiza en régimen de libre competencia, según las leyes del mercado de fletes.

⇒Su versatilidad, ya que hay muchos tipos de buques adaptados a todo tipo de cargas.

3.2 Ventajas y desventajas del transporte marítimo.

Ventajas:

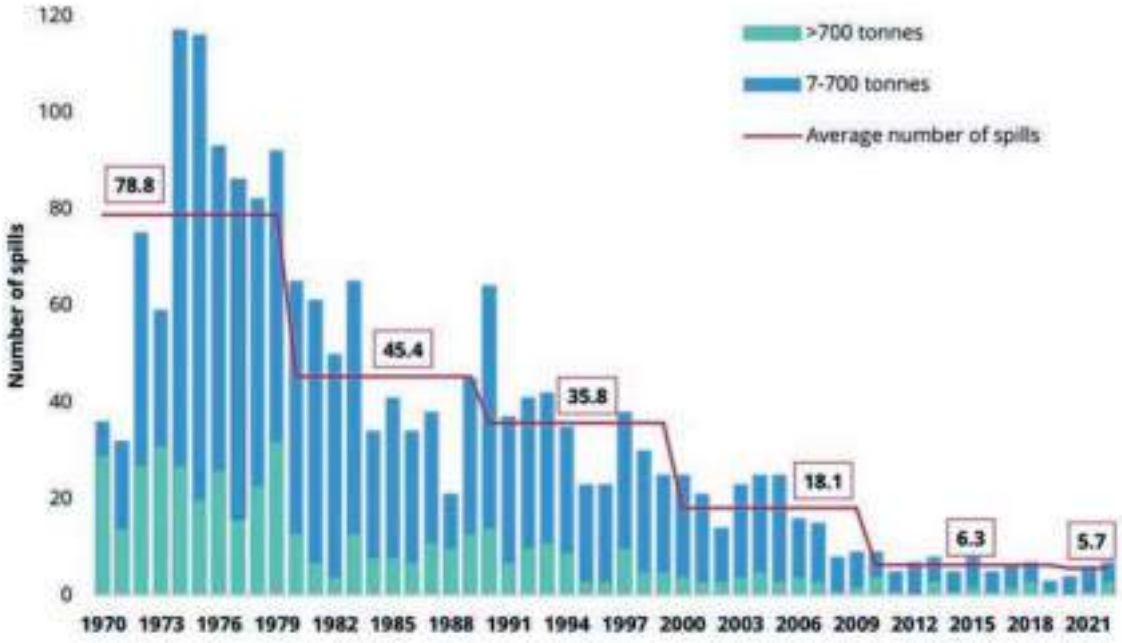
En el tráfico internacional, este modo de transporte permite desarrollar el comercio exterior a gran escala y a un costo competitivo, en comparación con otros modos de transporte. Dado que 2/3 partes del planeta están cubiertas de agua, el transporte marítimo, por capacidad, es el que mayor volumen mueve.

Transporta productos de grandes dimensiones.

Es flexible, ya que permite el transporte de muchos y variados tipos y formas de mercancías.

Se trata de un medio sostenible, ya que es respetuoso con el medio ambiente y contamina mucho menos que otros medios de transporte, como, por ejemplo, el terrestre o el aéreo.

Ilustración 2: Crudo derramado en accidentes de buques tanque entre 1.970 y 2.021.



Fuente: International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF)

Desventajas:

Como desventaja principal, se puede resaltar las bajas velocidades que alcanzan los barcos, que en ocasiones, pueden provocar desabastecimientos.

Está más sujeto a los fenómenos meteorológicos que otros modos de transporte.

Para pequeños volúmenes de carga, puede no ser competitivo en precio.

3.3 Los buques. Distintos tipos de buques.

DEFINICIÓN:

Un **barco** o barca es cualquier construcción cóncava y fusiforme, de madera, metal u otro material, capaz de flotar en el agua y que se utiliza como medio de transporte. Barco, por consiguiente, es un término genérico con el que se puede referir tanto a una ligera canoa como a un imponente portaaviones.

No obstante, siendo estrictos con esta definición, una balsa formada con maderos o troncos unidos no se considera una embarcación (es una plataforma flotante).

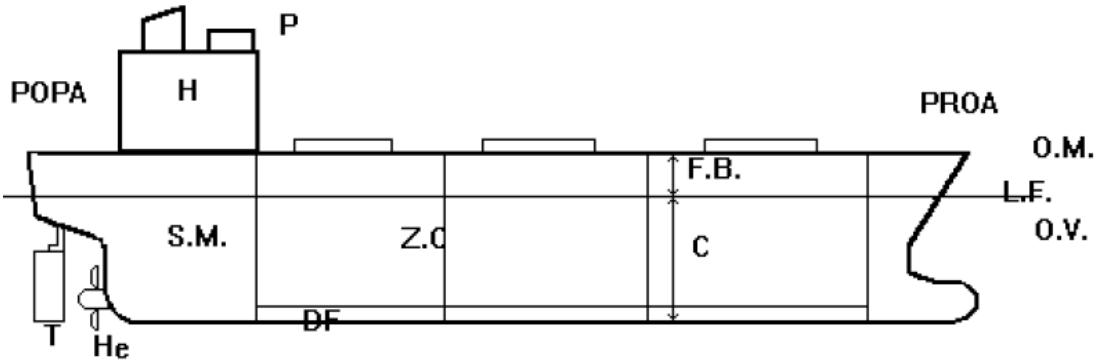
Aquellos barcos con una o varias cubiertas, cuyo tamaño, solidez o fuerza es adecuado para actividades marítimas importantes, reciben el nombre de **buques**.

En lo que concierne a este curso, un buque se define como un bien inmueble flotante, dotado de medios de propulsión, con capacidad para transportar mercancías o pasajeros por vía marítima o fluvial con una finalidad comercial.

El pabellón de los buques depende de la bandera que enarbolen, debiendo, además, tener un nombre debidamente registrado. Los buques mercantes están inscritos en un registro de buques mercantes que lleva la autoridad competente de cada país. Para que un buque mercante pueda navegar requiere que un estado soberano lo reconozca y le permita izar su pabellón.

- Definiciones básicas relativas a buques:

Ilustración 3: Esquema de las partes de un buque.



Fuente: Elaboración Propia

DEFINICIÓN:

⇒ Casco: Armazón, generalmente metálico, que sirve de estructura al buque

⇒ Proa: Parte delantera del buque.

⇒ Popa: Parte trasera del buque.

⇒ Habilitación: Alojamientos de la tripulación.

⇒ Puente: Lugar desde donde se dirige el buque y a su tripulación.

⇒ Sala de máquinas: Aloja el motor principal y el motor auxiliar del buque.

⇒ Zona de carga: Lugar destinado a estibar la carga, pueden ser bodegas (cargas sólidas) o tanques (cargas líquidas).

⇒ Línea de flotación: Línea del casco hasta donde llega el agua, distinguiendo la parte sumergida de la aérea.

⇒ Obra muerta: Parte de la estructura del buque no sumergida.

⇒ Quilla (Keel): Pieza longitudinal de madera o acero desde donde nacen las cuadernas del buque. En el extremo de proa se une a la roda (la parte más a proa del buque y que primero contacta con el agua) y en la popa al codaste (es el equivalente a la roda pero en la popa del buque).

⇒ Calado (Draught): Distancia vertical entre la línea de flotación y la quilla.

⇒ Francobordo (Freeboard): Distancia vertical entre la línea de flotación y la cubierta principal.

⇒ Puntal (Depth): Distancia vertical, entre la cubierta principal y la quilla.

⇒ Babor (Port): El costado izquierdo el buque, mirando desde proa hacia popa.

⇒ Estribor (Starboard): Costado derecho del buque.

⇒ Eslora total (L): Distancia longitudinal entre los dos puntos más extremos desde la popa a la proa.

⇒ Manga (B): Anchura máxima del buque, de estribor a babor.

⇒ Doble fondo: Espacios dedicados al almacenamiento de combustible y/o agua de mar (lastre), necesarios para la navegación.

⇒ Desplazamiento (D): Es la cantidad de agua que desaloja, de acuerdo al Principio de Arquímedes. Representa el peso del buque. Por tanto, el desplazamiento puede definirse de dos maneras: Total (buque cargado) o En rosca (buque vacío en el momento de la botadura).

⇒ Peso muerto (DWAT): Se trata de la diferencia entre el Desplazamiento y Peso en Rosca del buque. Este peso incluye la carga, combustible, agua de consumo y lastre, respetos, pertrechos e incluso alimentos o cualquier otro peso que se ponga sobre cubierta.

⇒ Peso muerto de capacidad de carga (DWCC): Se trata del Peso Muerto menos los pesos que no correspondan a carga propiamente dicha.

⇒ Arqueo bruto/neto (GT/NT): Es el volumen interior del casco y superestructuras, medido conforme al Reglamento de Arqueo en vigor, y expresado en toneladas Moorson [1]. Este concepto se utiliza principalmente para el cálculo de las tasas portuarias y de pasos de canales, entre otros.

- Arqueo bruto (GT o GRT): Volumen total de los espacios cerrados de un buque.
- Arqueo neto (NT o NRT): Volumen de los espacios cerrados de bodega.

- Tipos de buques:

A continuación, pasamos a describir los principales tipos de buques que existen en el mercado, no se van a detallar todos, pues sería una lista demasiado larga, sin embargo, se pretende con esta clasificación que el lector tenga una idea bastante profunda del tipo de buques que existen en función de su uso y tipo de tráfico al que se destine.

- Buque portacontenedores, especializado en el transporte de carga en contenedor, se caracterizan por tener bodegas muy diáfanas con grandes aberturas en cubierta para la correcta estiba de los contenedores.

  A su vez, pueden ser de tres tipos:

  - De puente a proa. Prácticamente inexistentes y solo en tráficos feeder.

[1] El valor de una tonelada Moorson se obtiene dividiendo el volumen en metros cúbicos de los espacios cerrados entre 2,83

Ilustración 4: Buque portacontenedores con el puente a proa.

Fuente: Gascogne/Netherlands/1994/www.sipphoto.net

- De puente a ¾. Los más comunes en la actualidad. Suelen superar los 6.000 TEU's.

Ilustración 5: Buque portacontenedores con puente a ¾ de la eslora

Fuente: MV YM Utmost/Liberia/2006/www.shipphoto.net

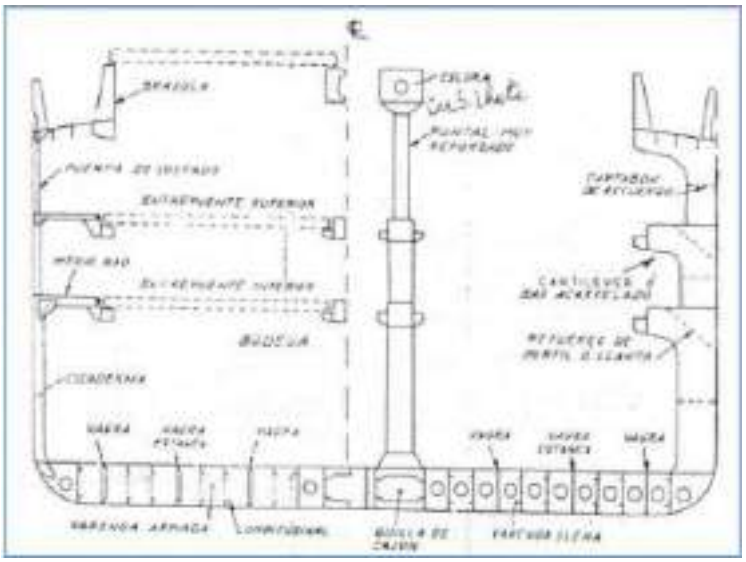
- De puente a popa. Portacontenedores pequeños y medianos para aprovechar la cubierta para llevar más carga. Facilitan las operaciones de carga y descarga.

Ilustración 6: Buque portacontenedores con puente a popa

Fuente: MV Sebas/ Antigua y Barbuda/2007/ www.shipphoto.net

- De carga general, suelen tener el puente a ¾. Pueden tener grúas propias sobre cubierta y las bodegas suelen tener entrepuentes para aprovechar mejor la estiba y dar polivalencia al buque.

Ilustración 7: Sección de buque de carga general



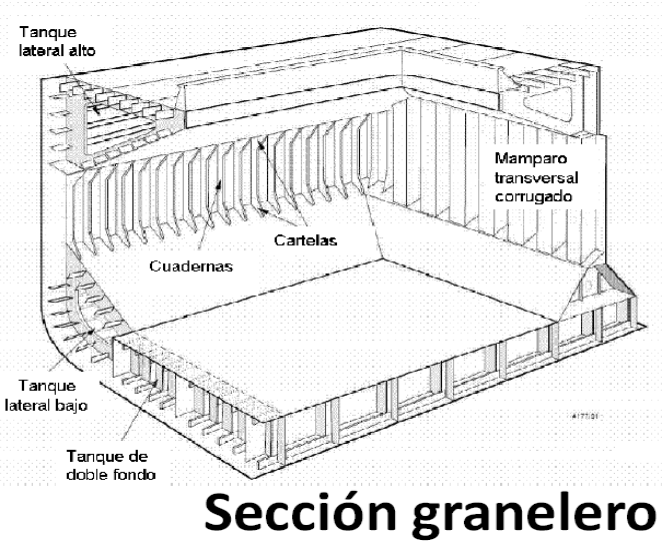
Fuente: Elaboración propia

Ilustración 8: Buque de carga general

Fuente: www.navymar.com

- Reefers (Frigoríficos), son buques similares a los de carga general, en lo que se refiere a la estructura interna de las bodegas, pero además disponen de sistema refrigeradores para enfriar las bodegas y mantenerlas a una temperatura controlada todo el viaje.
- Graneleros (Bulk carriers), son buques diseñados para transportar cargas sólidas a granel. Tienen varias bodegas con forma de tolva, para facilitar la estiba de la carga y evitar que aparezcan superficies libres que pongan en peligro la estabilidad del buque. No tienen entrepuentes en las bodegas y las aberturas de cubierta (escotillas) suelen ser pequeñas, en comparación con la manga del buque.

Ilustración 9: Sección de buque granelero



Fuente: Elaboración propia

Ilustración 10: Buque granelero

Fuente: www.maritimedanmark.dk

A veces llevan tanque de lastre o carga altos y bajos aprovechando las formas de las bodegas.

Dentro de este tipo de buques, podemos considerar:

Ilustración 11: Tipos de buques graneleros

Tipo de Buques Graneleros y Flota de buques					
Clasificación	**Tamaño en TPM**	**Eslora (m)**	**Calado (m)**	**Flota en el Mundo**	**% de la flota mundial por buque**
Handysize	Hasta 34.999	<160	<9	2.142	36,70%
Handymax	35.000-49.999	<190	12	955	16,36%
Supramax	50.000-59.999			519	8,89%
Panamax y OverPanamax	60.000-79.999	<240	13,5	1.467	25,14%
Capesize	80.000-199.999	<310	17,5	753	12,90%
VLOC	>200.000	>310	>17,5		
Nota: VLOC: Very Large Ore Carrier					

Fuente: UNCTAD. Barry Rogliano Salles

- Mineraleros, buques especializados en el transporte de mineral a granel.
- OBO's (Ore / Bulk / Oil), buques mixtos que pueden transportar tanto carga sólida a granel (mineral principalmente), como petróleo.
- Cementeros, buques especializados para el transporte de cemento. Actualmente suelen ser neumáticos para evitar generar problemas medioambientales en las operaciones de carga y descarga.

- Petroleros, son buques especialmente diseñados para el transporte de petróleo a granel. Suelen tener unas cubiertas muy despejadas por donde circula el petróleo hacia los tanques y desde los mismos hacia fuera del buque.

  Las bodegas de este tipo de buques son tanques, además, existe un espacio de seguridad entre estos y la cámara de máquinas, que se denomina cofferdam. Las bombas de carga / descarga son esenciales para la negociación de los fletes con este tipo de buques.

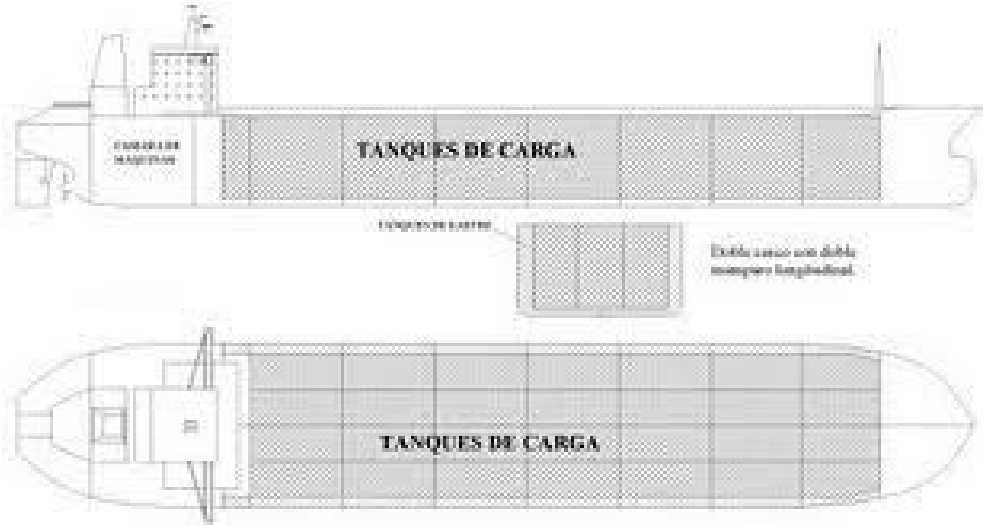
  Dentro de esta variedad, podemos, asimismo considerar:

  - Petroleros de crudo
  - Petroleros de productos (gasolina, gasóleos y otros derivados del petróleo).
  - De asfalto y fuel-oil pesado.

Ilustración 12: Buque petrolero

Fuente: tecnologia-maritima.blogspot.com.es

Ilustración 13: Disposición general de un buque petrolero



Fuente: Elaboración Propia

- Buques Quimiqueros, para el transporte de productos químicos. Son similares a los petroleros en cuanto a la estructura.
- Buques Gaseros (LNG carriers), son buques diseñados para el transporte de Gas Natural Licuado (en inglés LNG) a una temperatura aproximada de -160ºC y una presión inferior a 0,5 atm. Suelen ser bastante grandes y su estructura, exceptuando la forma de los tanques, es similar a la de los petroleros.

  Llevan las siglas LNG impresas a ambos costados del buque.

Ilustración 14: Buque gasero o metanero

Fuente: www.iberdrola.es

- Buques de productos (LPG carriers), son buques diseñados para el transporte de productos derivados del petróleo en forma líquida a una temperatura aproximada a -45ºC y una presión de unas 2 atm. Son similares a los petroleros y algo más pequeños que los gaseros.

  Llevan las siglas LPG impresas a ambos costados del buque.

- Buques Ro-Ro, son buques que cuentan con una rampa a popa y en los que la mercancía entra y sale rodando (roll on – roll off). Están diseñados para cargar vehículos de gran tamaño como camiones, autobuses, tractores, plataformas, aunque también pueden cargar carga general, pallets y contenedores. Suelen tener dos o más cubiertas, y por tanto son buques de gran versatilidad.

Ilustración 15: Buque Ro-Ro

Fuente: MV Kano II/Panamá/1978/ljmiuden/http://www.shipphoto.net

- Buques de crucero, son buques para el transporte de pasajeros en régimen turístico. Incluyen muchas actividades y diversión a bordo. Son similares a hoteles flotantes, con multitud de cubiertas.

Ilustración 16: Buque crucero

Fuente: MV Queen Mary 2/ United Kingdom/2004/http://www.vacationstogo.com/cruise_ship/Queen_mary_2.cfm

- Buques Ferry, son buques mixtos de carga – pasaje. Generalmente presentan rampa a popa, aunque algunos la tienen también en proa. Suelen realizar trayectos cortos y se utilizan mucho en las Autopistas del Mar.

Ilustración 17: Buque Ferry

Fuente: MV Bretagne/France/1989/www.ferryphotos.co.uk

- Otros tipos de buques:
    - Pontonas
    - Gabarras
    - Supply
    - Dragas
    - Heavy lift carriers
    - Dry dock carriers
    - Remolcadores

3.4 Algunas consideraciones sobre la composición de la flota mundial.

En 2022 y 2023, el FMI prevé una notable desaceleración del crecimiento mundial (+3,6%) en gran medida como consecuencia de la invasión de Ucrania.
Según Clarksons, la demanda de transporte marítimo aumentará un 2,6% en 2022 y un 2,3% en 2023.

La demanda de transporte de crudo se estima que crecerá un 4,4% en 2022 y un 2,3% en 2023; la de productos del petróleo un 5,3% (+3,6% en 2023) y la de GNL un 6,6% (2,6% en 2023). El transporte marítimo de graneles sólidos aumentará un 0,7% (1,7% en 2023) y la mercancía en contenedores un 3,8% (+3,0% en 2023).

Según IHS Markit, durante 2021 la flota mercante mundial de buques de transporte creció un 3,2% en tpm y un 3,4% en GT fruto del descenso en el tonelaje desguazado (-5,0%) que sumó 22,4 millones de tpm (Mtpm) y de que las entregas se mantuvieron en niveles firmes (86,6 Mtpm) a pesar de que descendieron un 2,8% respecto a 2020.

A 1 de enero de 2022, esta flota estaba compuesta por 62.852 buques con 2.090 Mtpm y 1.400 millones de GT (MGT) y estaba valorada en 1,2 billones (10^{12}) de dólares.

Según Alphaliner, las excelentes condiciones del mercado de portacontenedores durante 2021 redujeron la flota inactiva hasta algo más de 600.000 TEU, un 58,1% menos que en 2020, que suponían el 2,4% de la flota mundial de este tipo de buques.

Los armadores han seguido invirtiendo en la mejora del comportamiento medioambiental de sus buques y, según Clarksons, a 1 de enero de 2022, el 6,1% de las unidades con el 23,9% de las GT de la flota mercante mundial estaba equipada con scrubbers[1], principalmente de ciclo abierto; alrededor

[1] Scrubbers son sistemas de lavado de gases de escape que son utilizados por los buques para cumplir con los requerimientos de OMI sobre el máximo contenido de azufre del combustible utilizado por estos.

del 1% (tanto del número de buques como de las GT) estaba preparada para consumir combustibles alternativos (fundamentalmente GNL, excluyendo los metaneros); y el 1,6% de los buques con el 3,9% de las GT disponían de conexión eléctrica a tierra. Además, el 61,7% de las GT ya han instalado un sistema de gestión del agua de lastre.

Ilustración 18: Flota mercante mundial por tipo de buques a 1 de enero de 2022

	1990		1995		2000		2005		2010		2015		2020		2021		2022	
	NB	TRB	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT
Petroleros	6,9	154,5	6,8	159,8	7,3	163,7	7,0	170,9	7,4	209,8	7,7	240,0	8,8	287,5	8,9	292,3	8,9	297,7
Gaseros	0,8	10,6	0,9	14,0	1,1	17,9	1,2	24,7	1,5	46,1	1,7	56,3	2,1	82,3	2,1	85,9	2,2	92,4
Graneleros	4,8	113,4	5,7	129,7	6,1	149,4	6,5	175,8	8,0	250,5	10,9	405,4	12,2	473,8	12,3	484,0	12,7	502,8
Carga general	19,7	72,7	18,9	66,2	18,9	65,6	17,7	59,6	18,6	65,5	16,7	62,7	14,6	64,8	16,7	67,3	16,8	68,3
Portacontenedores	1,2	23,9	1,6	35,1	2,5	55,3	3,2	85,8	4,7	145,5	5,1	200,3	5,3	246,9	5,3	252,8	5,5	263,5
Otros mercantes [1]	6,8	23,5	8,6	46,2	10,1	63,5	11,4	84,8	13,8	123,2	14,5	141,6	16,3	169,3	16,6	171,5	16,8	175,3
TOTAL	40,2	398,6	42,7	451,1	46,0	515,4	47,1	601,7	53,9	840,6	56,6	1.107,8	61,2	1.324,7	61,9	1.353,8	62,9	1.400,0

[1] Incluye quimiqueros, otros buques tanque, de pasaje, ferries, ro-ros, transporte vehículos, etc.
Datos a 1 de enero de cada año salvo 1990 (datos a 1 de julio)
Fuente: IHS Markit

NB: Miles de buques
TRB: Millones de TRB
GT: Millones de GT

SEGÚN EL ISL BREMEN, durante 2021 se enviaron a reciclar 557 buques que sumaban 22,4 Mtpm, un 5,0% menos que en 2020.

El 72,5% del tonelaje desguazado fueron buques tanque (58,2% en número) fruto de las débiles condiciones del mercado durante todo el año. Los portacontenedores, por el contrario, registraron el nivel más bajo de desguaces desde 2007, con solo 16 unidades recicladas que sumaban 0,2 Mtpm y unos 12.000 TEU.

A pesar de los atractivos precios ofrecidos por los astilleros de reciclaje, que alcanzaron 650 $/ltd[2] en el subcontinente indio y 350 $/ltd en Turquía, la buena salud de los fletes de portacontenedores no animó a los armadores a deshacerse de sus unidades más antiguas por lo que la edad media de los portacontenedores enviados a reciclar aumentó de 24,2 años en 2020 a 27,7 años en 2021. En el caso de los graneleros, la edad media aumentó de 27,6 años a 29,7 mientras que la de los buques tanque se redujo en 3,6 años hasta 27,5. En el conjunto de la flota, la edad media de desguace aumentó de 29,1 años a 30,3.

Panamá sigue siendo el registro más utilizado por los armadores. A 1 de enero de 2022, sumaba 6.680 buques y 224,4 MGT, un 1,4% más que el año anterior.

El 16,0% de las GT mundiales estaban inscritas en este país, seguido de Liberia (14,6%) e Islas Marshall (12,2%).

[2] Significa 650 $ por tonelada de arqueo (se refiere al peso del barco sin carga, combustible, agua potable, tripulación y carga).

La flota inscrita en pabellones del Espacio Económico Europeo (EEE) aumentó un 1,6% hasta 244,9 MGT, el 17,5% del tonelaje mundial. La de pabellón danés creció un 3,2% y escaló dos posiciones hasta la undécima, reflejando los efectos de su Estrategia de Marina Mercante actualizada en 2018. También Portugal continúa recogiendo los frutos de las mejoras en su registro de Madeira, y su flota aumentó un 14,0% y se sitúa en la decimocuarta posición. También Francia (puesto 26 en el ranking mundial) registró un notable aumento del 15,4%, impulsada por el crecimiento de su flota de buques portacontenedores y gaseros y pese al considerable descenso de la de buques petroleros. La flota abanderada en España creció un 2,3% y subió una posición hasta el puesto 40.

Ilustración 19: Flota mercante por país de bandera a 1 de enero de 2022

FLOTA MERCANTE MUNDIAL POR PAÍS DE BANDERA

	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2021	2022	VARIACIÓN GT (%) 21/22	VARIACIÓN GT (%) 05/22
Panamá	23.327	39.544	38.410	63.208	103.049	129.330	187.178	212.871	211.358	221.400	224.420	1,4	73,5
Liberia	80.167	57.979	54.231	57.172	52.932	52.527	90.182	123.477	171.607	184.025	204.797	11,3	289,9
Islas Marshall (*)	0	0	0	2.130	6.656	21.876	47.648	105.370	155.439	159.574	171.470	7,5	683,8
Hong Kong	1.709	6.842	6.533	7.673	7.944	26.025	45.300	92.225	127.324	128.773	129.999	1,0	399,5
Singapur	7.520	6.398	7.815	11.720	21.500	25.814	39.665	75.244	88.961	84.871	84.180	-0,8	226,1
Malta	129	1.843	4.473	15.424	28.107	22.220	34.760	55.869	79.866	79.403	81.483	2,6	266,7
R.P. China	6.556	10.188	13.303	15.089	15.456	19.381	28.636	42.193	54.109	57.209	61.489	7,5	217,3
Bahamas	78	3.864	13.464	22.628	28.952	33.707	45.017	49.831	55.004	53.323	52.811	-1,0	56,7
Grecia	39.377	30.895	20.384	30.061	24.756	31.971	38.776	42.282	39.488	37.065	35.629	-3,9	11,4
Japón	39.194	38.184	25.673	20.771	15.641	12.103	13.728	20.184	28.703	27.897	27.939	0,1	130,8
Dinamarca	5.211	4.767	4.900	5.518	5.567	7.311	10.663	14.223	21.232	22.146	22.849	3,2	212,5
Chipre	2.079	8.179	18.304	23.224	23.344	21.147	19.842	20.332	22.494	22.482	22.687	0,9	7,3
Reino Unido	26.105	13.942	7.778	5.867	8.305	18.238	27.590	30.046	24.487	21.342	21.380	0,2	17,2
Portugal	1.208	1.290	716	774	1.051	1.217	1.172	4.465	15.541	17.114	19.515	14,0	1.503,5
Indonesia	1.276	1.715	1.879	2.397	2.939	3.732	7.389	11.423	16.612	18.027	17.638	-2,2	372,6
Noruega	21.530	14.774	22.684	21.753	22.382	17.584	14.779	13.569	16.253	16.818	16.479	-2,0	-6,3
Italia	9.698	8.587	7.482	6.371	7.750	10.653	15.210	15.578	14.043	13.682	13.293	-2,8	24,8
Corea del Sur	4.281	6.664	7.213	6.420	5.119	7.225	12.238	11.440	10.928	12.224	12.605	3,1	74,5
Irán	0	2.380	4.738	3.698	3.427	5.191	3.004	-	10.866	11.603	11.618	0,1	123,8
Bermuda	1.723	981	4.258	2.861	6.187	6.166	9.372	10.496	9.749	10.187	10.034	-1,5	62,7
India	5.911	6.605	6.476	6.067	6.915	7.518	8.280	8.200	9.155	9.077	9.331	2,8	24,1
EE.UU.	17.177	17.907	19.571	12.152	10.276	8.616	9.364	8.689	8.999	8.855	9.039	2,1	4,9
OTROS UE													
Francia	11.557	7.885	3.525	4.069	3.067	4.615	6.371	5.255	5.995	6.275	7.240	15,4	58,9
R.F. Alemania	9.384	7.176	5.324	5.484	6.329	8.046	14.931	10.839	7.695	7.024	6.452	-8,1	-19,8
Holanda	5.430	3.650	3.069	3.841	5.175	6.384	7.528	7.722	6.492	6.051	6.019	-0,5	-5,7
Bélgica	1.697	2.251	1.769	68	8	3.829	4.105	5.062	5.438	4.355	4.464	2,5	16,6
ESPAÑA	7.178	5.214	3.143	933	1.547	2.383	2.315	2.090	2.373	2.360	2.421	2,3	1,6
Suecia	4.186	3.006	2.667	2.692	1.846	3.561	3.928	2.603	2.041	2.100	2.141	1,9	-39,9
Finlandia	2.472	1.916	1.000	1.319	1.566	1.334	1.364	1.572	1.595	1.586	1.609	1,5	20,6
Croacia	0	0	0	236	856	1.000	1.367	1.282	1.217	994	1.018	2,5	1,8
Luxemburgo	0	0	3	1.135	1.286	555	656	2.439	386	360	372	3,3	-33,0
Estonia	0	0	0	488	391	304	344	325	358	364	362	-0,5	19,2
Lituania	0	0	0	385	335	352	371	349	352	350	349	-0,3	-9,8
Irlanda	188	167	141	146	172	411	119	198	244	242	236	-2,3	-42,5
Letonia	-	-	-	838	44	247	207	173	134	162	134	-17,2	-45,6
Bulgaria	1.233	1.322	1.360	1.112	957	875	500	135	125	115	108	-6,8	-87,7
Rumania	1.627	2.757	3.798	2.502	1.074	304	139	53	45	47	45	-5,2	-85,3
Polonia	3.250	2.972	3.081	2.393	1.139	54	82	40	21	24	23	-0,5	-56,8
Total UE	69.270	79.320	58.232	68.412	66.496	144.992	191.127	222.933	257.663	224.318	228.451	1,8	57,6
Total mundial	399.918	399.241	398.642	457.057	515.394	601.787	840.566	1.101.776	1.324.665	1.353.880	1.400.038	3,4	132,7
UE/Mundo (%)	17,3%	19,9%	14,6%	15,2%	13,0%	24,1%	22,7%	20,2%	19,5%	16,6%	16,3%		

Datos a 31 de julio para cada año hasta 1990. A 1 de enero desde 1995.
(*) Hasta 1990 estaba englobado en EE.UU.

Datos en miles de TRB, miles de GT a partir de 1995.
Fuente: IHS Markit.

Fuente: ANAVE

Según el ISL BREMEN, a 1 de enero de 2022 los armadores griegos controlaban la mayor flota del mundo, con 413,6 Mtpm (el 19,8% de la capacidad de transporte mundial), y operaban el 85,7% de su flota bajo pabellones extranjeros. En segunda posición se situaban los armadores chinos,

cuya flota sumaba 348,4 Mtpm, un 11,0% más que a comienzos de 2021. El 68,9% de su tonelaje operaba bajo pabellones extranjeros. Le seguía la flota controlada por armadores de Japón, con 252,3 Mtpm (-2,5%) y el 85,8% abanderada en registros extranjeros.

El 23,5% de la flota mundial de buques tanque navegaba bajo el control de armadores griegos, seguidos por los chinos con el 9,6%. Asimismo, armadores de China y Grecia controlaban mayoritariamente el segmento de los graneleros con el 23,4% y 22,4% de las tpm respectivamente, seguidos de los japoneses (16,8%). Los armadores chinos lideran la flota de buques portacontenedores con el 15,2% de la flota mundial, superando a los alemanes que pasaron a la segunda posición con una cuota del 13,8%. La flota controlada por armadores españoles suma 4,9 Mtpm y ocupa la 37ª posición del ranking mundial.

PERSPECTIVAS

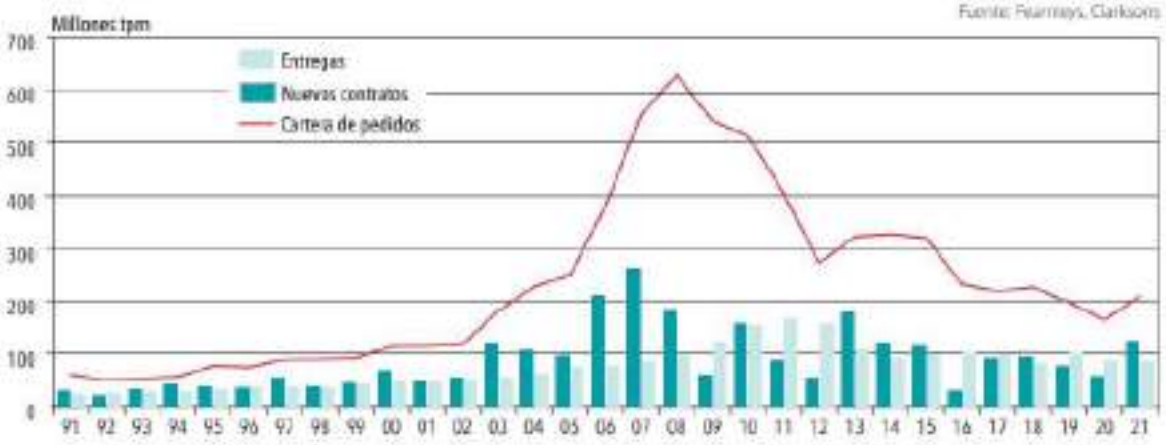
Clarksons estima que la flota mundial crecerá un 2,1% en 2022 y un 1,4% en 2023, mientras que la demanda de transporte aumentará un 2,6% y un 2,3% respectivamente.

Petroleros: En general, se espera cierta mejoría en el mercado. Para 2022 se prevé que la demanda de crudo y productos aumente un 4,7%, aunque no superará los niveles previos a la pandemia, y que la flota crecerá de forma más moderada (alrededor del 2%). La invasión rusa de Ucrania ha favorecido el aumento de los fletes y su impacto en la demanda por la modificación de las matrices de orígenes y destinos podría darles mayor impulso a lo largo del año, si bien los altos precios del petróleo y los cierres en China debidos al COVID-19 amenazan esta posible recuperación. En los próximos años, la flota seguirá creciendo de forma modesta. Además, la entrada en vigor de las nuevas normas medioambientales previsiblemente favorecerá un aumento del reciclaje de buques, la reducción de la velocidad o un mayor tiempo de inactividad para la modernización de los equipos, todo lo cual impactará en la oferta disponible.

Graneleros: A pesar de la incertidumbre que plantea la guerra en Ucrania, las perspectivas siguen siendo positivas. La congestión en los puertos, que irá remitiendo a lo largo del año, sigue teniendo un impacto positivo en el mercado. Clarksons prevé que en 2022 la oferta y la demanda sigan equilibradas: estima un aumento del 1,9% de la demanda de graneles (en t·milla) y del 2,2% en la flota. En 2023, el mercado seguirá firme gracias a que la demanda aumentará cerca del 2% (en t·milla) mientras que un reducido nivel de entregas combinado con un potencial aumento del desguace impulsado por las normas medioambientales, podría dar lugar a un crecimiento de la flota de tan solo el 0,4%.

Portacontenedores: A pesar de que los fletes se han reducido a comienzos de año, Clarksons estima que las condiciones del mercado seguirán siendo muy sólidas a corto plazo. En 2022, la demanda de transporte aumentará un 3,8% mientras que la flota lo hará un 3,4%. Se espera que continúen las graves perturbaciones logísticas, a lo que hay que sumar la presión introducida por la invasión rusa de Ucrania y los cierres en China. Más adelante, las perspectivas son más complejas, y es posible que los fletes se suavicen, ya que se prevé un crecimiento de la flota de entre el 6 y el 8% anual en 2023 y 2024 y un aumento de la demanda muy inferior, entre el 2 y el 3%.

Ilustración 20: Evolución de la construcción naval mundial entre 1991 - 2021



3.5 Los puertos.

DEFINICIÓN:

Los puertos son lugares de resguardo para los buques. En ellos se realizan las operacionescomerciales relacionadas con el tráfico marítimo de mercancías.

Existen dos *tipos de puertos*:

- Puertos artificiales, por ejemplo, el puerto de Tarragona.

Ilustración 21: Vista aérea del puerto de Tarragona.

Fuente: Google Earth.

- Puertos naturales, aquellos resguardados creados por la naturaleza y adaptados al tráfico marítimo. Por ejemplo, el puerto de Soller.

Ilustración 22: Imagen aérea del puerto de Soller.

Fuente: Google Earth.

Partes de un puerto:

- Zona de fondeo. Aguas adyacentes al puerto y que ofrecen abrigo a los buques hasta que pueden utilizar los servicios del mismo. A todos los efectos, se consideran como parte del puerto y las normas que rigen son las propias del puerto.

- Canal de entrada. Camino por el que los buques acceden al puerto. Está convenientemente balizado y dragado para permitir el tránsito y maniobras correctas de los buques.

- Dársena. Zona de mar adyacente a los muelles donde los barcos operan.

- Muelles. Construcción realizada al borde del agua que sirve para facilitar las operaciones de carga y descarga de mercancías o personas y es donde amarran las embarcaciones. Suelen ser de estructura fija y continuos.

  Los pantalanes son un ejemplo de muelles discontinuos.

Ilustración 23: Vista aérea del puerto de Barcelona.

Fuente: Google Earth.

Zonas del puerto:

- Zona de operaciones de carga y descarga, desde el borde del muelle hacia el interior hasta 20 a 50 m. dependiendo del puerto. Debe estar limpia y expedita para que los buques puedan trabajar sin obstáculos.
- Zona de tránsito, donde se realiza la recepción y almacenaje de mercancías.
- Zonas francas, Zonas logísticas, ZAL's, destinadas al almacenaje de mercancías a largo plazo, clasificación, distribución, etc.

Ilustración 24: Vista aérea del puerto de Sevilla.

Fuente: Google Earth.

Tipos de terminales portuarias:

- Terminales de contenedores. Poseen grandes explanadas para almacenar los contenedores, ya sea de diseño vertical (contenedores hasta 5 alturas) u horizontal (contenedores hasta 2 alturas). Disponen de maquinaria para la manipulación de los contenedores y conexión eléctrica para los contenedores frigoríficos (Reefer).

Ilustración 25: Terminal de contenedores en el puerto de Valencia.

Fuente: Google Earth.

- Terminales polivalentes o de carga general. Tienen una zona de operaciones muy pequeña y suelen disponer de almacenes o tinglados. Además, suelen disponer de grúas móviles o fijas. En ellas se manipulan diversas tipologías de mercancías.

Ilustración 26: Terminal polivalente en el puerto de Sagunto.

Fuente: Google Earth.

- Terminales para graneles sólidos. Poseen amplias superficies diáfanas, y como equipamiento más característico destacan las tolvas, cintas transportadoras y grúas con cucharas (grapines).

Ilustración 27: Terminal de graneles del puerto de Tarragona.

Fuente: Google Earth.

- Terminales de graneles líquidos. Diseñadas para buques que descargan mediante conexión a tierra a través de mangueras o brazo articulado. A su vez, pueden existir los siguientes tipos:

    - Tipo pantalán (Jetty), muelle perpendicular a la línea de costa donde el buque atraca para las operaciones de carga y descarga. En ocasiones se utilizan Duques de Alba para amarrar los extremos del buque mediante cabos.

Ilustración 28: Pantalán en el puerto de Tarragona.

Fuente: Google Earth.

    - Tipo Isla, situados a cierta distancia de la línea de costa y sin protección alguna. Suelen ser módulos donde están las conexiones de las líneas submarinas que llegan de la costa y constan de Duques de Alba para asegurar el amarre del buque.

Ilustración 29: Instalación tipo Isla frente a la costa de Kuwait

Fuente: Google Earth.

- Tipo monoboya (single buoy). Se trata de una boya firme al fondo del mar, donde el buque amarra. Normalmente se dan en mar abierto y constan de bridas de mangueras a través de las cuales circula la carga en dirección al buque o a tierra, según se trate de carga o descarga.

Ilustración 30: Instalación tipo monoboya frente a la costa de Doha

Fuente: Google Earth.

- Terminales de automóviles. Terminales amplias y diáfanas con calles y plazas de aparcamiento dibujadas en el suelo y que en ocasiones cuentan con edificaciones como silos para el almacenamiento de vehículos o puntos de PDI (pre delivery inspection) previos al embarque o distribución de los vehículos.

Ilustración 31: Terminal de automóviles en el puerto de Santander

Fuente: Google Earth.

- Estaciones marítimas (Terminales de pasajeros), se trata de edificios al costado del muelle destinados al embarque y desembarque de personas y sus equipajes. Están orientados a servir al tráfico de cruceros y suelen disponer de pasarela o escala móvil para facilitar el acceso del pasaje al buque.

Ilustración 32: Estación Marítima Port of Miami.

Fuente: Google Earth.

- Terminales Ro-Ro, se trata de terminales polivalentes o de carga general en las que se manipula principalmente carga rodante, como plataformas, cabezas tractoras, etc.

Ilustración 33: Terminal polivalente Ro-Ro Port of Gothenburg

Fuente: Port of Gothenburg web

3.6 Modalidades de transporte marítimo internacional.

Los buques se explotan habitualmente de acuerdo con las condiciones o formas operativas que establezcan sus armadores. Las modalidades de explotación del buque pueden ser las siguientes:

- Transporte marítimo en línea regular, o en régimen de "Conocimiento de Embarque"
- Transporte marítimo en régimen de fletamentos, o en régimen "Tramp"

Antes de estudiar cada modalidad deberemos tener en cuenta ciertas definiciones importantes:

DEFINICIÓN:

1- Armador (Shipowner / Owner), se trata, en sentido estricto de la persona jurídica que 'arma' el buque, dejándolo en condiciones de navegabilidad. Esto es, ostenta la gestión náutica, técnica y administrativa del buque de modo que éste pueda acceder al mercado.

Hay que diferenciar entre Propietario, Armador y Naviero.

En el primer caso, **Propietario** es la persona jurídica que ostenta la propiedad del buque. Su equivalencia más adecuada en inglés sería Shipowner.

En el caso del **Armador**, ya lo hemos definido, y su equivalencia en inglés sería Ship Manager.

En el caso del **Naviero**, es la persona jurídica que ostenta la gestión comercial del buque, es quien opera el buque comercialmente. Su equivalencia en inglés es Ship Operator o, a veces, Disponent Owner.

Todas estas figuras podrían confluir en una sola o coincidir dos de ellas o ser las tres diferentes personas.

Habitualmente estas figuras ejecutan el papel de **Fletante** en los fletamentos.

2-Fletador (Charterer), es el arrendatario del uso de un buque o de la capacidad de carga del mismo.

3-Corredor Marítimo (Shipbroker / Broker), es un profesional de la información del mercado mundial de fletes. Actúa principalmente como intermediario en los fletamentos de buques o en las compra-ventas de los mismos.

4- **Capitán** (Master), persona en posesión del correspondiente título profesional y que dirige todas las actividades a bordo del buque. Su función tiene aspectos técnicos, administrativos y jurídicos, ya que no solo dirige la navegación, sino que además tiene el carácter de máximo representante a bordo del país de bandera del buque.

5- **Cargador** (Shipper), persona jurídica que aparece en el Conocimiento de Embarque como responsable del embarque de la mercancía. Entrega las mercancías al agente del buque en el puerto de origen.

6- **Receptor** (Receiver), persona jurídica que aparece en el Conocimiento de Embarque como destinatario de las mercancías. Se suele indicar en éste con el apelativo de *Consignee*, y es la única persona legitimada para retirar las mercancías amparadas por el citado Conocimiento de Embarque.

Si observamos la evolución histórica del transporte marítimo, comprobamos que, hasta fechas relativamente recientes, la modalidad básica de explotación de los buques era la de navegación libre. Y ello por dos tipos de razones fundamentalmente: técnicas y económicas.

Desde el punto de vista técnico hay que tener en cuenta que, hasta la aplicación del vapor a la propulsión de los buques, la navegación era fundamentalmente a vela, lo que la hacía depender de las cambiantes condiciones meteorológicas. Esto hacía, lógicamente, irregular la navegación[2].

En lo que a las razones económicas se refiere es preciso recordar que, en el pasado, las relaciones comerciales no eran tan intensas como lo son actualmente, lo que dificultaba en sí mismo el establecimiento de líneas regulares. A esto hay que añadir el hecho de que, a menudo, los servicios de transporte marítimo eran por cuenta del propio comerciante o compañía comercial, que disponía para ello de buques propios que partían de los puertos cuando se estimaba conveniente.

La aparición de las líneas regulares va íntimamente ligada al proceso de la Revolución Industrial que se desarrolla a partir de finales del siglo XVIII, y que supuso, entre otras cosas,

(i) el uso generalizado del vapor como nueva fuente de energía utilizada en la propulsión de los buques —lo que incrementa su grado de autonomía respecto a las condiciones meteorológicas— y

(ii) un fuerte incremento de la producción y de la especialización productiva que ha favorecido, por un lado, la intensificación de las relaciones comerciales entre los

[2] Las rutas marítimas eran incluso distintas según la estación del año debido al diferente régimen de vientos predominante en cada una de ellas.

distintos países y, por otro, la progresiva separación de las actividades de compraventa internacional de mercancías y las de servicios de transporte marítimo, empezando estas últimas a ser ofertadas por compañías navieras independientes y con carácter regular en algunas rutas debido al elevado volumen de tráfico existente.

3.6.1 Transporte marítimo en régimen de Conocimiento de Embarque.

Es una modalidad caracterizada por itinerarios fijos y periodicidad con escalas preestablecidas.

Las mercancías transportadas son muy diversas en cuanto a cantidad, volumen y tipología, siendo lo más habitual el transporte de productos manufacturados y de alto valor.

En esta modalidad de transporte, para conseguir una eficaz comercialización de las Líneas Regulares, las Navieras requieren de unas estructuras operativas en tierra, representadas en los Consignatarios de buques, o Agentes de la Línea. Estos tráficos se sustentan en un elevado número de clientes, o sea embarcadores, y en particular en el caso de la carga contenerizada.

Actualmente estos servicios se prestan en dos categorías muy diferenciadas:

- En régimen de Conferencia de Fletes.
- Prestación de servicio por Navieras independientes, “outsiders”.
- Consorcios.

DEFINICIÓN:

Las Conferencias de Fletes son asociaciones de Navieras que se alían para controlar comercialmente una ruta determinada y no hacerse competencia con bajadas de fletes. Es algo similar a un “cartel” de Navieras.

El objetivo de estas conferencias es preservar ese mercado para los asociados sin dar paso a los outsiders, esto es, armadores no participantes en la conferencia. En la actualidad el número de conferencias ronda en torno a las 350 sólo teniendo en cuenta las líneas de tráfico más relevantes.

En el seno de las conferencias se acuerdan las tarifas, las condiciones de transporte, el reparto de la concurrencia que se debe aplicar en dicha línea de tráfico, a veces se forman *shipping pools* o *pools*. La función básica de las conferencias es el establecimiento de tarifas mínimas de fletes para las distintas mercancías, de manera que si uno de sus miembros aplica una tarifa inferior será sancionado según las reglas de la conferencia.

DEFINICIÓN:

Los *shipping pools* son acuerdos de cooperación entre miembros de una conferencia que regulan los beneficios y las pérdidas, así como el reparto teórico de cargas entre los armadores participantes, asignando porcentajes en función de la capacidad de carga de sus buques.

Los *pools* pueden ser bilaterales o multilaterales, en función del número de navieras que participen en éste. Ejemplo, tráfico del estrecho entre Algeciras y Ceuta.

Las conferencias deben estudiar el mercado para fijar el precio más alto que la demanda de los cargadores pueda aceptar.

Con la divergencia de fletes en función del valor de las mercancías, se quiere evitar que los costes de los productos baratos correspondan en su casi totalidad a los costes del transporte del producto al mercado de destino, y por consiguiente que el coste del transporte dificulte la competitividad del producto en los mercados exteriores., aun así, la incidencia de los fletes en los productos baratos es mucho mayor que en la de los productos caros.

Para calcular los fletes de cada clase, las conferencias tienen en cuenta:

- Naturaleza
- Relación peso/volumen
- Valor de las mercancías por categoría

La ausencia de criterios públicos para la determinación de las tarifas implica que cada conferencia, a pesar de transportar las mismas mercancías, confecciones sus propias clases y categorías de productos.

Las Conferencias pueden ser abiertas o cerradas, estando estas últimas tácitamente prohibidas por derecho internacional. Las abiertas son aquellas que permiten la adhesión de nuevos miembros que cumplan las condiciones preestablecidas por la Conferencia.

El tráfico de línea regular ofrece un recorrido periódico por determinadas zonas y puertos de escalas, las tarifas de los fletes de los buques que componen estos tráficos se publican y resulta muy interesante para cargadores y receptores de mercancías. Existen líneas para todo tipo de mercancías, aunque destacan las mercancías contenerizadas, que se transportan a bordo de los buques portacontenedores.

Además la carga rodada y el pasaje también cuentan con líneas regulares en muchos casos. Las tarifas de fletes y los términos del conocimiento de embarque o contrato de

transporte, que vienen dados por la compañía explotadora de la línea, quedan marcados por este mercado de línea regular.

En este tipo de tráfico, los buques más utilizados son los de carga general, los portacontenedores y los de carga rodada.

En el caso de que el servicio lo presten navieras independientes u "outsiders", no existe acuerdo con ninguna otra naviera para regular las frecuencias de entrada y salida de los puertos, itinerarios o tarifas predeterminadas.

Estas navieras operan en competencia directa con las conferencias, desarrollando el tráfico de manera paralela a ellas. El itinerario podrá realizarse con regularidad o no (*sub inducement)*, y las tarifas podrán ser iguales, menores o mayores, todo lo cual no hace pensar que sean más o menos eficientes que las conferencias.

DEFINICIÓN:

Los Consorcios. Se trata de una forma de explotación de línea regular que consiste en que varias compañías aportan buques o medios financieros para constituir una entidad con un único centro de gestión.

RESUMEN:

Las características principales de esta modalidad de transporte marítimo son:

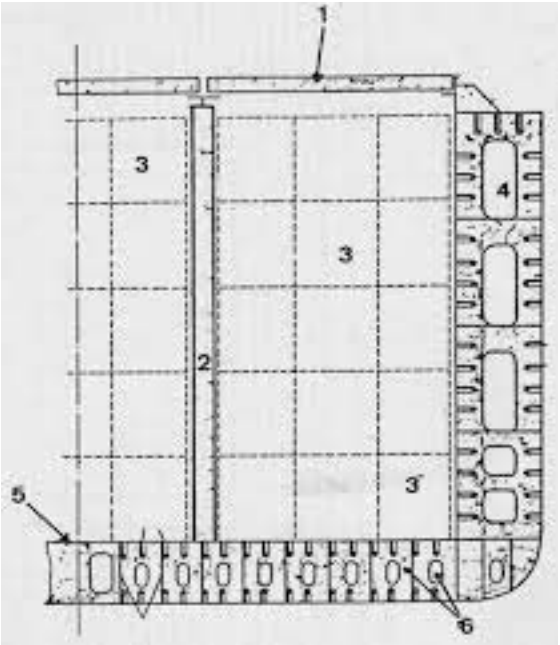
Características y tendencias actuales del mercado.

- Unitización de las cargas y especialización de los buques

Partidas relativamente pequeñas, de mercancías heterogéneas, de valor específico elevado. CARGA GENERAL.

Buques con grandes escotillas, y doble casco, CONTAINERSHIPS.

Ilustración 34: Sección de buque portacontenedores



Fuente: Elaboración Propia

Para recorridos cortos, se utilizan los buques ro-ro (TMCD = SSS)[3]

Ilustración 35: Simulación de configuración un buque de carga Ro-Ro polivalente

[3] La normativa comunitaria y la legislación española vigente definen el **Transporte Marítimo de Corta Distancia TMCD (Short Sea Shipping, SSS)** como el movimiento de mercancías y pasajeros por mar entre puertos situados en territorio de la Unión Europea o entre esos puertos y puertos situados en países no europeos con una línea de costa en los mares que rodeanEuropa. Fuente: SHORTSEA Promotion Centre Spain

RESUMEN:

Para tráficos con países poco desarrollados se utilizan buques Polivalentes o multipropósito.

- Concentración del mercado

Pocas navieras con grandes flotas controlan el tráfico mundial. Conferencias.

Tráfico Este-Oeste grandes portacontenedores, feeders (portacontenedores de menor tamaño) realizan los tráficos tráfico Norte-Sur

Estructura del mercado de líneas regulares.

- Porcentaje de costes fijos muy elevado, los buques deben cumplir el calendario y las escalas haya o no carga.
- Creación de Conferencias.

3.6.2 Transporte marítimo en régimen de fletamentos o régimen "*Tramp*".

DEFINICIÓN:

Es el que se realiza contratando el espacio de carga de un buque, total o parcialmente, para efectuar uno o varios viajes determinados, o bien para utilizarlo por un periodo de tiempo.

En el mercado de fletes la relación contractual de transporte entre fletador (cargador que tiene grandes volúmenes de mercancías) y armador fletante (navieros que disponen de buques adecuados) se establece en un documento llamado póliza de fletamento (charter party), que coexiste con el conocimiento de embarque.

En la contratación de este tipo de buques juega un destacado papel la figura del agente de fletamento o corredor marítimo (*Shipbroker)* que, como ya hemos explicado antes, actúa de intermediario entre el armador y el fletador a la hora de negociar las condiciones en las que se va a efectuar el transporte.

Dichas condiciones aparecerán recogidas en un contrato que el corredor presentará a ambas partes para su firma una vez se haya logrado el acuerdo, y que recibe el nombre de póliza de fletamento (Charter Party). Por esa labor de mediación el corredor recibe una comisión, general mente en función del flete acordado. Habitualmente, el armador de buques *Tramp* suele ofrecerlos a los corredores con cierta antelación, es decir, algunos días antes de efectuarla descarga de una determinada mercancía en el puerto de destino, de tal forma que éste disponga de tiempo suficiente para que le gestione la búsqueda de un nuevo cargamento —en ese mismo puerto o en otro próximo— y se reduzcan los posibles tiempos de espera.

En relación con este tema hay que destacar además que, con el fin de facilitar las negociaciones, las asociaciones de armadores han ido elaborando, teniendo en cuenta su experiencia, unos modelos de pólizas que sirven de base para la negociación. De esta forma, sólo se discuten aquellos puntos en los que haya desacuerdo entre las partes.

Un aspecto que caracteriza a las empresas que explotan sus buques bajo la modalidad de navegación libre es la relativa sencillez de su organización comercial y administrativa.

En efecto: como se trata de buques que no operan en puertos prefijados no tiene sentido que los armadores dispongan de infraestructura comercial fija en uno o varios puertos determinados, quedando la gestión de sus cargamentos en manos de los ya citados *Shipbrokers*, que conforman una red repartida por todo el mundo.

Finalmente hay que destacar que, al no disponer de una organización administrativa propia en los diferentes puertos en los que opera, la mayor parte de las operaciones de carga y descarga suelen ser por cuenta de la mercancía —de los agentes que realizan la operación de compraventa— y no del armador, condiciones conocidas como FIOS.

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

La contratación de los servicios de utilización de un buque "tramp" puede realizarse principalmente bajo tres modalidades conocidas como servicios charters:

- el fletamento por viaje (trip charter)
- el fletamento por tiempo (time charter) y
- el fletamento a casco desnudo (bareboat charter).

DEFINICIÓN:

Fletamento por viaje:

Es aquél por el cual el Fletante (Naviero o Armador) pone un buque o buques determinados a disposición del Fletador con objeto de transportar una mercancía o mercancías determinadas en un viaje o viajes definidos y en virtud de un flete.

Este contrato no significa ningún tipo de transferencia de gestión del buque, siendo ambas por parte del Naviero, que se limita a poner a disposición del Fletador, la capacidad de transporte de un buque en un lugar determinado y para un viaje previamente acordado.

DEFINICIÓN:

Fletamento por tiempo (Time-Charter):

Es aquél por el cual el Fletante pone a disposición del Fletador, a cambio de un precio (*hire)*, un buque para la realización de aquellos viajes que el Fletador ordene durante cierto periodo de tiempo.

En este caso la gestión comercial del buque la asume el Fletador, conservando el Naviero el control y gestión náutica del mismo.

Esta modalidad de contratación es aplicable tanto a Navieros que desean explotar sus buques en el mercado *Tramp*, como a aquellos que quieren utilizar sus buques para ampliar capacidad de transporte en ciertas líneas determinadas.[4]

DEFINICIÓN:

Fletamento a casco desnudo (Bareboat Charter):

Es aquél en el que el Propietario del buque lo cede plenamente a otra persona física o jurídica, normalmente para su explotación comercial por un periodo de tiempo usualmente bastante largo.

Sirve para que el Fletador, en este caso Naviero, pueda explotar la plena capacidad del transporte del buque, pero sin ser el Propietario del mismo.

Es una buena opción cuando no se dispone de financiación para adquirir nuevos buques, ya que de esta forma los Navieros pueden aumentar la capacidad de carga de sus flotas sin una inversión elevada.

En este caso se transfiere al Arrendatario tanto la gestión comercial como la náutica del buque, quedando el Propietario totalmente desvinculado de la explotación. De este modo, lo único que no se transfiere es la propiedad del buque.

Es importante, llegados a este punto, incluir una serie de conceptos que se utilizarán más adelante y que son inherentes a este tipo de transporte marítimo:

[4] Téngase en cuenta que no todos los tipos de buques son adaptables a cualquier necesidad, véase el apartado correspondiente a Tipos de Buques.

DEFINICIÓN:

⇒ Plancha (laytime): se trata del tiempo que se negocia para las operaciones de carga y/o descarga. Hay varias modalidades:

ϒ Plancha separada: Un tiempo determinado a la carga / un tiempo determinado a la descarga

ϒ Plancha total: Un tiempo determinado para la carga y la descarga, en este caso se sumarían los tiempos individuales utilizados en cada una de las operativas y se compararía con el tiempo total acordado entre Naviero y Fletador.

⇒ Demoras (demurrage): Cantidad monetaria que el Fletador debe pagar al Naviero en compensación por utilizar más tiempo que el acordado para las operaciones de carga y/o descarga. Suele calcularse como prorrateo del tiempo realmente excedido de la plancha.

⇒ Despacho (despatch): Cantidad monetaria con que el Naviero premia al Fletador en caso de que utilice menos tiempo del acordado para las operaciones de carga y/o descarga. Igualmente, suele calcularse como prorrateo del tiempo realmente ahorrado.

En los apartados anteriores se han considerado las dos modalidades básicas de explotación de los buques —navegación libre o tramp y línea regular— como mercados independientes y perfectamente diferenciados. Sin embargo, la realidad, como casi siempre ocurre, es más compleja de lo que se puede deducir de una simple clasificación y nos obliga a realizar algunas matizaciones al respecto.

En primer lugar, entre ambos mercados existe, como no podía ser de otra manera, una clara interrelación, dado que, en última instancia, ambos ofertan servicios de transporte marítimo y, por tanto, al menos teóricamente, compiten a la hora de buscar carga. De hecho, en momentos en los que escaseaba la carga habitual transportada por los buques tramp —debido a una crisis económica o por la existencia de ciclos estacionales de baja demanda de transporte— éstos solían desplazarse al mercado de línea regular, siendo esta circunstancia uno de los motivos que favoreció la aparición de conferencias de fletes.

En la actualidad, sin embargo, este tipo de competencia es algo más complicada debido al notable incremento del grado de especialización de los buques. Así, por ejemplo, para el transporte de carga general o fraccionada han aparecido buques portacontenedores y para las cargas a granel buques tanque —para cargas líquidas— o graneleros —para cargas sólidas—. El hecho de que este tipo de buques sean especialmente aptos para el transporte de un determinado tipo de carga trae como contrapartida que sean poco eficientes para los demás, lo que dificulta que se pueda producir ese trasvase de buques entre ambos mercados.

En segundo lugar, la modalidad de explotación de los buques es, en no pocas ocasiones, una combinación o híbrido entre las dos fundamentales comentadas anteriormente. Es el caso, por ejemplo, de buques que operan en régimen de línea regular en el viaje de ida pero que, debido a la escasez del mismo tipo de carga en el viaje de vuelta aceptan cargas a granel para rentabilizar el viaje.

Por otra parte, aunque anteriormente se afirmaba que los buques de navegación libre no tenían un itinerario fijo y llevaban una vida de «vagabundos», en la práctica los armadores tratan de buscar cierta «estabilidad» en sus tráficos operando sólo entre determinados puertoso entre puertos de una misma zona, con unos patrones previamente estudiados a fin de incrementar la rentabilidad en la explotación comercial de los mismos.

Ilustración 36: Tabla resumen de principales diferencias entre Tramp y Línea Regular

CONCEPTO	TRAFICOS TRAMP	LINEAS REGULARES
Tipos de mercancías	Cargamentos homogéneos Materias primas o poco elaboradas, de bajo valor especifico A granel	Cargamentos heterogéneos Mercancías elaboradas o materias primas valiosas y/o perecederas Envasadas
Cargas típicas	Graneles líquidos (crudo y sus derivados, gases licuados, prod. Químicos) Graneles sólidos (carbón, minerales, grano)	Carga general convencional (break bulk), contenedores, cargas rodadas (vehículos y semirremolques), refrigeradas
Buques típicos	Buques tanque Graneleros (bulkcarriers)	Portacontenedores celular. Roll-on/Roll-off. Polivalente convencional. Carguero frigorífico
Cargadores	Uno o muy pocos	Numerosos
Itinerarios	Discrecionales (tramp)	Fijos y predeterminados
Mercado	Muy transparentes	Sistema de Conferencias
Fletes y condiciones	Se negocian en cada caso	Tarifas públicas. Contrato Adhesión

Documento básico de transporte	Póliza de fletamento	Conocimiento de embarque

Fuente: Elaboración Propia

4 OPERADORES DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

En el transporte marítimo internacional intervienen una serie de personas, naturales, o jurídicas, siendo las principales las siguientes, que complementan a las ya mencionadas en el punto 3.4.:

- **Armador**, **Naviero, Propietario y Operador**, ya definidos en apartados anteriores.
- **Shipbroker**, ídem.
- **Consignatario de buques**, en sus dos vertientes,
    - En línea regular, es la persona física o jurídica que actúa en nombre del Naviero y que está facultado para representarlo en los contratos de transporte de mercancías y de fletamento, nombrar agente consignatario y realizar los demás actos de comercio que se le encomiende en relación con la embarcación, en el puerto de consignación.
    - En régimen Tramp, es la persona física o jurídica que atiende al buque de una compañía Naviera en los puertos que forman parte del viaje. Su función es atender las necesidades del buque en puerto (despacho del buque, contratar remolcadores, prácticos, amarradores, bunkers, servicios de lavandería, agua potable, servicios médicos, etc).
- **Agente Protector** (Protecting Agent), es la persona física o jurídica que defiende los intereses del Naviero. Esta figura suele presentarse en el transporte marítimo en régimen Tramp, ya que los Consignatarios tradicionalmente son nominados por los Fletadores.
- **Transitario** (Forwarder), es la persona física o jurídica que organiza y diseña el transporte internacional multimodal. Son algo así como arquitectos del transporte y sus funciones son, entre otras:
    - Seleccionar las mejores soluciones del transporte.

- Analizar las rutas más rápidas y económicas.
- Aconsejar al cliente.
- Contratar los medios de transporte.
- Supervisar la ejecución del transporte.
- Coordinar los servicios complementarios (almacenes, acarreos, formalidades aduaneras, emisión e interpretación de documentos).
- Contratar o asesorar acerca del seguro.
- Realizar las entregas finales.
- Presentar reclamaciones en nombre de sus clientes.

El transitario opera como embarcador en relación con los transportistas con los que contrata, y como transportista en relación con el cliente final.

- **Agente de aduanas**, es la persona física o jurídica que ejecuta operaciones de despacho y representación de su cliente ante la Agencia Tributaria, tanto en lo relativo a buques como a mercancías.
- **Empresa estibadora**, Son las empresas autorizadas para realizar las operaciones portuarias efectuadas en las faenas de embarque, desembarque, transbordo y movilización de carga en buques, del muelle al buque o viceversa.
- **Cargador / Receptor**, se trata del exportador o el importador de la mercancía a transportar.
- **Autoridades Portuarias**, tal y como se define en el artículo 24.1. del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante:

  "*Las Autoridades Portuarias son organismos públicos con personalidad jurídica y patrimonio propios, así como plena capacidad de obrar; dependen del Ministerio de Fomento, a través de Puertos del Estado; y se rigen por su legislación específica, por las disposiciones de la Ley General Presupuestaria que le sea de aplicación y, supletoriamente, por la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado.*"

Ilustración 37: Imagen del puerto de Valencia

Fuente: www.valenciaport.com

- **Prácticos**, responsables de proporcionar el servicio de practicaje a los buques. El practicaje es un servicio universal, obligatorio para buques de más de 500 GT o de cualquier tamaño siempre y cuando transporten mercancías peligrosas. Está dirigido a garantizar la seguridad del puerto, de las instalaciones portuarias, del buque, del medio ambiente y, por ende, de la vida humana. El concepto está definido en el artículo 126. 1. del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante.

Ilustración 38: Embarcación de prácticos

Fuente: http://blog.practicosdevalencia.com/?cat=1&paged=18

- **Remolcadores**, responsables de proporcionar el servicio de remolque a los buques a su entrada o salida del puerto. Definido de acuerdo al artículo 127. 1. del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante.

Ilustración 39: Remolcadores de puerto

- **Amarradores,** responsables de proporcionar el servicio de amarre y desamarre a los buques durante su estancia en puertos. Definido de acuerdo al artículo 128. 1. del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante.

Ilustración 40: Amarradores trabajando en el puerto de Valencia

Ilustración 41: Esquema de interrelaciones entre los actores de la cadena logística marítima

5 EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO

5.1 ¿Qué es el contrato de transporte marítimo?

DEFINICIÓN:

Según la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos, conocido como las Reglas de La Haya, se considera como contrato de transporte aquel soportado por un Conocimiento de Embarque o por cualquier documento similar que se habilite para el transporte de las mercancías por mar; así como también al conocimiento o documento similar extendido en virtud de un contrato de fletamento, a partir del cual rigen las relaciones entre el transportador y el tenedor del documento.

5.2 ¿Quiénes son las partes del contrato de transporte marítimo y cómo se determina sus responsabilidades?

Las relaciones entre el usuario y el porteador no deben verse en forma aislada, ya que al acordar los términos y condiciones del contrato de compraventa internacional las partes deben decidir entre otras cosas quien se ocupara del transporte, del seguro, de la financiación, etc.

El contrato de compraventa es el acuerdo básico de la transacción y establece el marco de los contratos subsiguientes (de transporte, de seguro, de financiación, etc). Algunas de las cuestiones principales se tratan en la denominada cláusula de entrega (de las mercancías) o de transporte en la que las partes acuerdan la división entre ellas de los costos y riesgos involucrados en el transporte de las mercancías.

El contrato de compraventa internacional de mercancías determina quién es responsable de contratar el transporte marítimo y por cuenta de quién y, por tanto, cuáles son las condiciones que rigen entre el porteador y el usuario del transporte.

Si el usuario nacional es quien contrata el transporte, sus relaciones con el porteador se regirán en base al contrato de transporte marítimo celebrado con éste, que puede o no estar completa y correctamente reflejado en el conocimiento de embarque, y supletoriamente por sus usos y costumbres.

Por otro lado, si el usuario extranjero es quien contrate el transporte, regirá sus relaciones con el porteador en base al contrato de transporte marítimo celebrado con éste. Por su parte,

el usuario nacional y el porteador regirán sus relaciones en base a las condiciones del conocimiento de embarque (si éste ha sido transferido, por ejemplo, por endoso), en tanto

que si el usuario nacional no tiene una relación contractual con el porteador, solo podrán inferirse ciertas condiciones relativas a la entrega de la carga, ya sea del conocimiento de embarque o de los usos y costumbres.

Los diferentes sistemas legales tratan los términos comerciales de diferente manera y su significado puede ser modificado por acuerdo de las partes, las costumbres del tráfico particular o los usos del puerto de que se trate. Por ello, las partes deben dejar bien claro el significado del término comercial que deseen utilizar, ya sea mediante una apropiada cláusula de la ley aplicable al contrato o la inclusión de la definición del término comercial acordado o la adopción de alguno de los conjuntos de términos comerciales estándar, por ejemplo, las Reglas Internacionales para la Interpretación de los Términos Comerciales de la Cámara de Comercio Internacional (CCI), denominadas comúnmente INCOTERMS.

En el transporte marítimo, los INCOTERMS determinan el significado de ciertas cláusulas de transporte utilizadas en el comercio internacional, precisando los deberes responsabilidades y riesgos del comprador y el vendedor en la compraventa internacional, a fin de evitar errores de interpretación.

Con el fin de facilitar su utilización, los INCOTERMS se presentan en orden creciente de las obligaciones del vendedor, estableciendo cuatro grupos o categorías:

- Grupo E (EXW), que fija la totalidad de los riesgos y costos a cargo del comprador;
- Grupo F (FOB, FAS), que establece a cargo del comprador los riesgos y costos inherentes al transporte principal;
- Grupo C (CFR, CIF, CPT, CIP), que establece los costos del transporte principal a cargo del vendedor, mientras que los riesgos inherentes a dicho transporte recaen sobre el comprador;
- Grupo D (DAF, DES, DEQ, DDU, DDP), que establece acargo del vendedor todos los costos y riesgos hasta el lugar convenido de entrega.

A su vez, los INCOTERMS, dependiendo del tipo de transporte que se vaya a emplear, para un uso adecuado de los mismos, pueden dividirse en dos grupos, cuya división recomienda la CCI:

a. Transporte Puerto / Puerto (exclusivamente marítimo), en inglés Port / Port.

   Corresponden a este grupo, FAS, FOB, CFR, CIF, DES, DEQ.

b. Transporte Puerta / Puerta (transporte combinado), en inglés House / House.

   Corresponden a este grupo, EXW, FCA, CPT, CIP, DAF, DDU, DDP

Hay que tener en cuenta que los INCOTERMS sólo se refieren a términos comerciales usados en los contratos de compraventa y, por lo tanto, no se trata de términos que puedan usarse

en contratos de transporte, especialmente como condiciones de las pólizas de fletamento, ya que no son términos de embarque.

5.3 Referencias normativas del transporte marítimo.

Se hizo mención en puntos anteriores que el transporte marítimo era una actividad que presentaba mucha regulación. Con anterioridad al siglo XIII no existía ninguna legislación escrita para regular el tráfico marítimo. El primer compendio de usos y costumbres de prácticas marítimas es el "Llibre del Consulat del Mar", escrito en Barcelona hacia el siglo XIII y cuyo ámbito de aplicación era el Mar Mediterráneo.

Actualmente, los Convenios Internacionales son acuerdos voluntarios que suscriben un número de países y que únicamente obligan a los nacionales de los países que ratifican los Convenios.

A veces, un país con un potencial económico importante puede, creando una ley nacional, imponer a los nacionales de otros países a cumplir esa ley si quieren comerciar con este, como ejemplo, tenemos la OPA (Oil Pollution Act) de los EE.UU.

Mencionaremos las normas más importantes aplicables a nivel nacional e internacional y los Convenios más importante a nivel marítimo cuya aplicación está más extendida entre la flota mundial

a. Legislación Española:
    a. El Código de Comercio de 1.885
    b. RDL 2/2011 por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
b. Ley de Harter norteamericana de 1.883, origen del transporte en régimen de Conocimiento de Embarque.
c. Legislación Internacional:
    a. Convenio de Bruselas de 1.924.
    b. Reglas de La Haya-Visby de 1.968, que actualiza el anterior.
d. Convenio de Hamburgo de 1.978, que trata de sustituir a los dos anteriores, pero aun no está completamente implantado.
e. Convenio SOLAS 74 (Seguridad de la Vida Humana en la Mar)
f. Convenio MARPOL 73/78 (Convenio internacional para la prevención de la contaminación por los buques).
g. COLREG 72 (Regulación internacional para prevenir abordajes).

h. SUA 88 (Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima).

i. IMDG 65 (Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas).

j. LL 66 (Convenio Internacional sobre líneas de carga).

Existen más convenios internacionales aplicables sobre aspectos muy específicos de lanavegación, pero se ha preferido incluir solamente los más relevantes.

5.4 Documentación asociada al transporte marítimo.

La compraventa internacional es un acto mercantil entre sujetos de distintos países por el que se entrega una mercancía o servicio contra su equivalente en dinero. Por lo tanto, en este acto se producen dos obligaciones iniciales para las partes:

- El vendedor debe entregar la mercancía o servicio.
- El comprador o receptor del servicio debe pagar el precio acordado.

La operación que tiene como objeto facilitar el cobro / pago de las operaciones de compraventas de mercancías o servicios entre sujetos de diferentes países se denomina medio de cobro / pago.

Los medios de pago más usuales en el Comercio Internacional son:

- Billetes.
- Cheque personal.
- Cheque de banco.
- Orden de pago / Transferencia.
- Remesa simple.
- Remesa documentaria.
- Crédito documentario (Carta de crédito), siendo este el más extendido en el transporte marítimo.

La desconfianza o falta de información que pudiera existir entre comprador y vendedor queda resuelta mediante el compromiso de un banco o bancos que intervienen en la operación, garantizando tanto a comprador como vendedor que sus intereses y condiciones, a nivel documental, serán debidamente respetados.

5.4.1 Crédito documentario.

Es una operación bancaria por la cual un banco (banco emisor) por orden del comprador (ordenante) pone a disposición del vendedor (beneficiario) una suma convenida, condicionando su entrega al total y exacto cumplimiento de unas condiciones determinadas.

Por lo tanto, por un lado, el beneficiario tiene la certeza de que va a recibir el pago una vez se haya expedido la mercancía y presentado los documentos acreditativos y cumpliendo las condiciones indicadas en el crédito documentario; y por otro lado, el ordenante tiene la tranquilidad de que la cantidad del crédito solamente será satisfecha si el beneficiario ha cumplido con las condiciones que este ha requerido.

Los créditos documentarios están regulados por las Reglas y Usos Uniformes Relativos a los Créditos Documentarios (UCP) publicadas por la Cámara de Comercio Internacional en 1.933. España se adhirió a esta norma en 1.956.

Desde el punto de vista estricto del transporte marítimo, la relación existente entre la Naviera, a través de su Agente Marítimo y el Crédito Documentario se limita a dos aspectos:

- Cumplimentación del B/L siguiendo las cláusulas contenidas en el C/D, así como los certificados adicionales que requiera (por ejemplo, Certificado de edad del buque, que no se encuentre en ninguna Lista Negra, etc).

  El Agente debe prestar atención a cumplimentar el B/L de acuerdo a la literalidad del C/D, siguiendo al pie de la letra todo lo que viene recogido en él, si añadir ni eliminar nada. Además, debe observar la fecha de vencimiento del C/D, ya que el embarque debe producirse antes de esta fecha.

- Asesorar al cliente respecto a las cláusulas que este debería incluir en el C/D en el momento de negociar la Carta de Crédito,

EJEMPLO:

- No pedir "Shipped on board", cuando la confianza en el cliente lo aconseje, con la pretensión de depositar la documentación lo antes posible.

- No poner cláusula de limitación de edad del buque, es preferible solicitar el embarque en una Naviera de reconocido prestigio.

- No incluir la cláusula de "no transhipment", aunque de acuerdo con las UCP600 no afecten al crédito para cargas contenerizadas, tráileres o LASH).

- Pedir que el crédito sea irrevocable y, a ser posible, confirmado.

- Que el Crédito no contenga cláusulas ambiguas que den lugar a confusión y, por tanto, perjudicarían al cliente.

En el caso de la intervención de consignatarios, transitarios u operadores logísticos en el transporte, ya que los **C/D** afectan a la elaboración de los B/L habrá que tener en cuenta que las Cartas de Crédito, con relación a los B/L pueden incluir los siguientes puntos:

- Fecha del embarque
- Estado de la mercancía (clean on board – COB)
- Descripción detallada de la mercancía
- Datos del banco Pagador / Notificador
- Referencia / Número de la Carta de Crédito

La incorrecta inclusión de estos datos por parte del consignatario o transitario puede acarrear problemas y/o retrasos con la tramitación de la Carta de Crédito, además de la posibilidad de que se incluyan reservas en la documentación.

5.4.2 El Conocimiento de Embarque (Bill of Lading – B/L).

Documento emitido por la Naviera o su representante (en tráfico Tramp normalmente lo firma el Capitán del buque y en línea regular normalmente lo firma el Agente de Línea o la propia Naviera) que se entrega al embarcador de las mercancías y que cumple las siguientes funciones:

1. Justificación del contrato de transporte marítimo entre el embarcador y el porteador.
2. Confirmación de embarque de mercancía para el viaje a bordo del buque designado. También confirma la recepción de la mercancía para su embarque, aunque no se haya físicamente cargado a bordo del buque.
3. Representa un título de propiedad de las mercancías, de modo que el poseedor del B/L es el propietario de las mismas y para retirarlas, deber presentar el B/L.
4. Representa un título-valor, pudiendo transmitirse la propiedad de las mercancías embarcadas contra la entrega o endoso del B/L. Se negocia con el B/L y la propiedad se transfiere con la transferencia física del B/L.

Se regula de acuerdo con el artículo 706 del Código de Comercio.

Contenido esencial del B/L, de acuerdo al Código de Comercio:

- Nombre del buque.
- Nombre de la Naviera.
- Puerto de carga y de descarga.
- Nombre del cargador y del receptor (cuando no sea a la orden).
- Cantidad, tipo y número de bultos de la mercancía.
- El flete (en el caso del tráfico *Tramp* se suele hacer, en este apartado y en el del pago del flete, referencia a lo estipulado en la Póliza de Fletamento).

Además, de acuerdo con el artículo 18 de las Reglas de la Haya-Visby, se deberá incorporar lasiguiente información adicional:

- Identificación del documento como "Bill of Lading".
- Nombre del transportista.
- Número de B/L.
- Nombre y dirección de notificación, a efectos de comunicar la llegada del buque y puesta a disposición de la mercancía.
- Marcas y números de las mercancías.
- Descripción de la mercancía.
- Lugar y fecha de emisión del B/L.
- Número de originales emitidos.
- Firma del Capitán, Naviera o del Agente representante.
- Testimonio del embarque de la mercancía o de su recepción para embarque.

Y por último, para que un B/L sea admitido en un Crédito Documentario, según las UCP600 de la Cámara de Comercio Internacional, deberá cumplir:

- Que contenga, al menos aparentemente, todos los términos y condiciones del transporte.
- No es necesario incluir la información "shipped on board", ya que la emisión del B/L confirma el embarque de la mercancía.
- El Agente deberá indicar a quien representa.
- Que no contenga que está sujeto a una Póliza de Fletamento (Charter Party).
- Que en el resto de los aspectos, esté de acuerdo con los requerimientos del CréditoDocumentario.

5.4.2.1 Tipos de conocimientos de embarque.

Los principales tipos de conocimientos de embarque son los siguientes:

- Según sea el recorrido del transporte,
  - B/L directo, se trata del B/L tradicional y sería el caso en el que la carga se transporta por un solo porteador desde el puerto de origen al de destino.
  - Único o corrido (Through B/L), además del transporte marítimo, ampara el transporte anterior o posterior a los puertos de embarque y desembarco, aplicando una tarifa única para toda la travesía.
  - Transbordo, se emiten cuando no hay servicio directo entre dos puertos y esnecesario el transbordo de la mercancía en un puerto intermedio. El riesgo yventura derivado del transbordo es por cuenta del porteador.
- Según las reservas que contenga el B/L:
  - Limpio a bordo (Clean on board). B/L Clean on Board, se emite cuando la Naviera manifiesta que la mercancía se encuentra en bodega aparentemente en buen estado y sin observaciones. En caso de que se produzca un eventual daño en la mercancía al llegar al destino, la responsabilidad será del porteador.
  - Con cláusula de reserva. Se expide cuando el capitán del buque o su representante, declinan su responsabilidad sobre la carga embarcada por apariencia externa deficiente. Por tanto, se deja constancia del estado de la carga en el B/L.

- Según quien lo emita:
    - House Bill of Lading, lo expide un agente consolidador a un embarcador y ampara solo a su mercancía.
    - Master Bill of Lading, puede ser expedido por un agente marítimo en representación del Armador a favor de un agente de carga, o bien, puede ser emitido por un consolidador y en el cual se recogen todos los HBL de un embarque determinado.
    - Conocimiento de embarque directo (B/L). Expedido por un agente marítimo en representación de un Armador a favor de un embarcador específico, para amparar la mercancía a transportar.

Otras cláusulas que pueden aparecer habitualmente en los B/L, entre otras:

- "Descripción de mercancías de acuerdo a lo declarado por el embarcador, pero no conocidas por el porteador".
- "Shippers Load, Stow and Count". Corriente en los movimientos de contenedores FCL.
- "Total Order Value".
- "Shipped on board". Cuando el embarcador solicite la entrega del B/L antes de que la mercancía hasya sido embarcada, es importante fijarse que el B/L no contiene esta cláusula, debiendo aparecer "Received for Shipment".[5]
- "Clean on Board".
- "No transhipment".

5.4.3 Carta de Garantía (Letter of Indemnity – LOI).

El Naviero puede solicitar al receptor de las mercancías la elaboración de esta carta en el caso de que éste no disponga del B/L por causas justificadas en el momento de ir a retirarlas. Con esta carta, el Naviero tratará de protegerse de una posible reclamación económica de los

[5] Las UCP600 en su Art.20 indica: "La fecha de emisión del Conocimiento de Embarque será considerada como fecha de embarque, a menos que el Conocimiento de Embarque contenga una anotación de a bordo que indique la fecha de embarque…"

eventuales propietarios de la mercancía, si posteriormente intentaran retirarlas aportando el B/L.

También se usa para que el Naviero se asegure del cobro del flete, aun habiéndose descargado la mercancía en el puerto de descarga.

Por último, suele usarse igualmente cuando un B/L requiere "Clean on Board" pero el Capitán no quiere firmarlo pues la mercancía no merece, a su juicio, tal calificación. En este caso el Capitán firmaría los B/L con la reseña "Clean on Board", pero en el caso de que el receptor encontrara alguna deficiencia en la calidad de la mercancía, el Naviero quedaría exonerado de cualquier responsabilidad.

Normalmente es el P&I[6] quien prepara el documento y lo hace llegar al receptor para que este lo firme y lo avale, en ocasiones se les exige un aval de un banco.

5.4.4 Certificado de Origen.

Es un documento que habitualmente se exige en el Crédito Documentario al embarcador, por lo tanto, éste debe exigirlo en el país de origen de las mercancías a la Autoridad competente (en España las Cámaras de Comercio). Sus funciones principales son:

- Asegurar el origen de las mercancías y su calidad.
- Aplicación de las tasas y aranceles en el país de destino.
- Garantizar que no se incumple un embargo comercial a cierto país.

5.4.5 Factura Comercial.

Se trata, al igual que el Certificado de Origen, de otro documento requerido para la apertura de Créditos Documentarios, siendo sus funciones principales, las siguientes:

- Reflejar la cantidad, precio, características…de la mercancía objeto del contrato.
- Comprobar que la cantidad y el valor de las mercancías contenidas en la factura coinciden con las expresadas en el Crédito Documentario.

6 P&I (Protection and Indemnity), se trata de un seguro de RC que contrata el Naviero para protegerle de los daños causados por sus buques a terceros.

- En el caso de que se venda en condiciones FOB, CIF o CIP..., refleja los conceptos que se incluyen en el precio.

- Sirve para calcular los impuestos arancelarios en el país de destino de las mercancías.

5.4.6 Packing List.

Consiste en la enumeración de las mercancías objeto del contrato, reflejando cada elemento que compone la partida. No suele reflejarse su valor, pero sí las características de cada componente de la partida, además, suele incorporarse junto a la factura comercial.

Este documento, puede, como los anteriores exigirse para la apertura del Crédito Documentario.

5.4.7 Póliza de Fletamento (Charter-Party - C/P).

La Póliza de Fletamento es el documento que constata los derechos y obligaciones de las partes y regula todas las operaciones que se producen en relación a una expedición marítima.

Existen modelos de C/P que se ajustan a viajes o tipos de cargas más o menos característicos creados tanto por asociaciones de armadores como por asociaciones de embarcadores y que son internacionalmente aceptados por el sector.

EJEMPLO:

Como ejemplos típicos, podemos considerar las "Synacomex", "Norgrain", para transporte de grano, "Baltime" para fletamentos en Time Charter, "Africanphos" para fertilizantes y con carácter general, la "Gencon", entre muchas otras.

Junto a la C/P coexiste el B/L, que, en este caso, pierde la función de Contrato de Transporte, adquiriéndola la C/P.

5.4.8 Aviso de Alistamiento (Notice of Readiness – NOR).

Es un documento que se presenta en la modalidad Tramp y consiste en un documento que emite el Capitán del buque al consignatario en el puerto para informar de la llegada del buque a rada y su alistamiento para la recepción de la carga objeto del contrato de fletamento.

Es un documento importantísimo, ya que el cálculo de la Plancha se realiza en función del momento del día en que este documento es generado por el Capitán y aceptado por el cargador.

5.4.9 Estado de Hechos (Statement of Facts – SOF).

Este documento es la relación de sucesos que se presentan durante el periodo de carga, o descarga, de un buque en puerto. Así, contempla cualquier eventualidad relacionada con la operativa como lluvia, huelgas, duración de la jornada de trabajo, si se ha trabajado con una o dos manos, si es festivo, etc.

El resultado de la suma de los tiempos representados en esta Hoja de Hechos es el tiempo usado por el fletador para la carga o la descarga, por lo que será esencial a la hora de la liquidación de los viajes en régimen Tramp.

5.5 El flete marítimo.

El flete marítimo es el precio que el Fletador paga al Naviero como contraprestación del transporte de las mercancías.

Al igual que ocurre en cualquier otro mercado, en los de transporte marítimo podemos distinguir el lado de la oferta —la de los navieros que ofertan el espacio disponible en las bodegas de sus buques para realizar servicios de transporte—, y el de la demanda — compuesto por un conjunto de fletadores que desean transportar sus mercancías, en muchas ocasiones como consecuencia de una compraventa internacional de las mismas—.

En relación con la demanda de transporte marítimo hay que destacar, en primer lugar, que se trata de una *demanda derivada*, ya que es función de la cantidad de mercancía que se desee transportar en cada momento. Dado que el transporte marítimo es utilizado fundamentalmente en las relaciones comerciales internacionales, su demanda se verá, lógicamente, muy influida por la evolución que experimenten dichas transacciones que, a su vez, dependerán en buena medida de la evolución que experimente la coyuntura económica internacional.

Por su parte, del análisis de la oferta de transporte marítimo hay que destacar el largo período de maduración que requiere la construcción de los buques. Ello reduce su capacidad de reacción ante cambios no previstos en la demanda, de tal forma que dicha oferta estará limitada a corto plazo por los buques que estén disponibles en el momento considerado. La interacción entre una oferta bastante inelástica a corto plazo y una demanda que sufre frecuentes variaciones, íntimamente ligadas a la evolución de la economía mundial, favorece la existencia de importantes oscilaciones —acusados aumentos y disminuciones— en los niveles de fletes, sobre todo si este mercado funciona en un régimen próximo a la competencia perfecta.

El flete suele ser una cantidad fija, sin embargo, el Naviero, para calcularlo, suele referirse al flete de mercado, o precio de *Time-Charter equivalente*, que es un precio que fluctúa como los valores de las acciones en bolsa.

Por tanto, y de acuerdo con lo anterior, el flete puede experimentar fluctuaciones dependientes de las siguientes variables:

- Mercado, o sea, la oferta y la demanda. Esta variable es especialmente sensible en los buques dedicados al régimen Tramp, ya que el flete puede depender de la cantidad de carga, el puerto de carga, el puerto de descarga y la fecha de carga.

- Costes del Naviero, esto es, los costes fijos, variables y de viaje en los que puede incurrir el buque. Los costes fijos suelen ser los de amortización del buque y los de personal, mientras que los variables son principalmente las tasas portuarias y el combustible.

- La protección de bandera que algunos países aplican para proteger a su flota de la intrusión de buques de bandera extranjera en tráficos considerados estratégicos.

- Existencia de subvenciones estatales, como créditos blandos para la construcción de buques, reducción de tarifas portuarias, ayudas al coste de combustible…

- El uso de banderas de conveniencia, ya que esta práctica reduce considerablemente los costes fijos del buque. Las banderas de conveniencia más usadas hoy día son: Panamá, Liberia, Chipre, Malta, etc.

- Infraestructura portuaria y Hinterland[7], ya que la existencia de buenas infraestructuras en los puertos y de terminales especializadas permiten a los buques realizar las operaciones portuarias con mayor celeridad, reduciendo así, costes de viaje.

- Equilibrio de tráficos. Lo ideal para un buque es navegar siempre cargado, el problema es que normalmente los buques deben "lastrar" hasta encontrar cargas, por lo que cuando navegan sin carga no producen. Esto es más claro al ver que hay zonas del planeta eminentemente exportadoras y otras eminentemente importadoras, lo que hace que, de manera general, los tráficos estén desequilibrados. Si añadimos a esto el factor estacional, pues incorporamos mayor incertidumbre a la ecuación.

---

7 El hinterland es un territorio o area de influencia. Específicamente, según la doctrina del hinterland, este concepto se aplica a la región interna situada tras un puerto, donde se recogen las exportaciones y a través de la cual se distribuyen las importaciones.

EJEMPLO:

Como ejemplo, el flete marítimo en contenedor en sentido a Far East es bastante reducido, el flete en sentido contrario tiene un flete del orden de los 3.000 USD para un contenedor de 40 pies.

Antes de entrar en detalle con la cotización del flete en cada modalidad particular, se hará un análisis de los costes del naviero, que deben tenerse en cuenta en la contratación del transporte marítimo. SE DEBE TENER EN CUENTA QUE HABRÁ CONCEPTOS QUE SE ENUMERAN COMO GENERALIDADES, PERO QUE SE APLICARÁN O NO DEPENDIENDO DE LA MODALIDAD DEL FLETAMENTO.

- **Costes directos**: aquellos en que incurre el buque directamente por su explotación, se trata de los costes de acceso a la infraestructura y los costes de explotación del servicio:
    - Costes de uso de la infraestructura y servicios portuarios: tasas que se deben pagar a la Autoridad Portuaria por el uso de la infraestructura. Practicaje, amarre, remolque, avituallamiento del buque,
        - Tasa del buque, correspondiente a la estancia en puerto.
        - Tasa de la mercancía. (HABITUALMENTE PAGADO POR LA CARGA DIRECTAMENTE)
        - Costes de la estiba.
    - Costes de explotación del servicio, aquellos relacionados con el servicio marítimo que prestan.
        - Costes Fijos:
            - Costes de amortización por adquisición del buque.
            - Costes financieros asociados a la adquisición del buque.
            - Costes de operación, tripulación, seguros, etc.
            - Costes de mantenimiento.
        - Costes variables: varían proporcionalmente a la actividad del buque.
            - Combustible.

- Costes de operación relativas al viaje correspondiente.

- Otros consumibles.

- **Costes indirectos**, aquellos no imputables a la gestión del buque.

Dependiendo del tipo de explotación del buque que se realice, *Tramp* o Línea Regular, se producirán costes que en un caso sean, por ejemplo, fijos, mientras que en el otro serán costes variables, como puede ser el caso de las operaciones de estiba.

Por todo lo anterior, a la hora de cotizar los fletes, los Navieros tienen en cuenta estas consideraciones para poder ofrecer los precios a los usuarios del transporte.

5.5.1 Cotización del flete en el transporte marítimo en régimen de conocimiento de embarque.

DEFINICIÓN:

En esta modalidad, podemos denominar el "flete marítimo (*Seafreight*)" como el precio pactado para el transporte de mercancías de un puerto de carga a otro de descarga.

El flete en este caso no admite negociación, sino que los fletadores suelen pagar precios fijados por las Navieras, aunque excepcionalmente se pueden obtener descuentos comerciales por volumen o cualquier otro tipo de beneficio.

El flete que el usuario de la línea paga a la Naviera consta del flete marítimo y de otros recargos o "complementos" que vienen asociados en función de la implicación mayor o menor de la Naviera en la cadena logística. Así los recargos sobre el flete marítimo más comúnmente aplicados en la actualidad son:

- BAF: "Bunker Adjustment Factor". Incremento en porcentaje sobre el flete marítimo que se aplica en función de la variación de los precios del combustible. También puede cotizarse como un valor fijo en lugar de un porcentaje del flete.

- CAF: "Currency Adjustment Factor". Incremento en porcentaje sobre el flete que recoge las variaciones del cambio en el mercado de divisas. La moneda habitual de cotización de los fletes es el US$.

  Aunque no es habitual, podría darse que estos dos recargos fuesen negativos y en ese caso, pasarían a considerarse descuentos.

- CS: "Congestion Surcharge". Es un recargo que se aplica sobre el valor unitario TEU. Se aplica en puertos generalmente congestionados con el objetivo de desviar su tráfico

a puertos con menor tráfico, para compensar el extracoste que tendría el Naviero por la escala del buque en este puerto. También existe el "peak season" que se aplica en unas épocas muy definidas y cuya definición y forma de cálculo es similar.

- War Risk Surcharge (recargo por riesgo de guerra). También se expresa como valor relativo al número de TEU's. Se trata de un recargo por transportar mercancías a zonas próximas a conflictos bélicos y el riesgo que esto comporta.

- ISPS Surcharge. Como consecuencia del ataque terrorista a las Torres Gemelas en Nueva York en 2.001, desde el 1 de julio de 2.004 se implantó el ISPS Code relativo a seguridad de los buques y los puertos. Los Navieros repercuten el coste de la implementación de este código a los fletadores y su valor se calcula como un valor fijo por TEU.

- Por espacios "slots" perdidos. Se establece un recargo adicional cuando la carga ocupe más espacio que el relativo al ocupado a un contenedor (cargas sobredimensionadas).

- IMO Surcharge. En el caso de que se transporten cargas catalogadas como peligrosas por el Código IMDG, se aplica un valor fijo por TEU que transporte esta carga (IMO, Hazardous...).

Ilustración 42: Resumen de recargos habituales en los fletes en Línea Regular

LOS RECARGOS MÁS IMPORTANTES	
Combustible	BS-bunker surcharge o BAF-bunker adjustment factor
Congestión en los puertos	CS-congestion surcharge
Ajuste cambiario	CAF-currency adjustment factor
Peso excesivo de carga suelta de más de 5 toneladas	EWS-extra weight surcharge
Longitud excesiva de más de 12 metros	ELS-extra lenght surcharge
Cobro de flete en destino	Collect surcharge
Mercancía peligrosa	Recargo IMO
Seguridad de carga	SEC
Manipulación de carga	THC, etc.

Además de estos recargos sobre el flete marítimo, dentro del "flete" deben considerarse los siguientes conceptos de manera habitual, ya que van asociados a la operativa completa del transporte, no solo al tramo marítimo:

- OIH, "Origin Inland Haulage" (Transporte terrestre en origen).
- OTHC, "Origin Terminal Handling Charge" (Manipulación Portuaria en origen).
- T-3 (tasas portuarias oficiales sobre la mercancía, en España).
- Documentación. (Elaboración y emisión de B/L's y otros documentos).
- 1% por quebranto bancario (si en lugar de pagar el flete en la moneda cotizada, se paga con otra divisa diferente).
- Despacho de aduana.
- Almacenamiento y operaciones de muelle.
- Valija del buque y/o mensajero.
- Emisión de Certificados.
- Demoras y/o paralizaciones.
- Conexión Reefer.

Para finalizar, en ocasiones, raras, se suelen aplicar algunos descuentos sobre el flete, y entre los más comunes, podemos mencionar:

- PA, "Pallet Allowance". Descuento por tratarse de carga paletizada.
- T/V, "Time / Volume".
- SC, "Service Contract".
- Rate Agreements, fletes que la línea otorga por debajo del nivel del mercado en función del cargador y volumen.

Ilustración 43: Descuentos más habituales en la cotización de fletes en Línea Regular

LOS DESCUENTOS MÁS FRECUENTES	
Carga paletizada	PA-pallet allowance
Carga completa de contenedor	FCLA-full container load allowance
Contrato de fidelidad	Merchants contract en el que el cargador se compromete a transportar su carga en buques de la conferencia
Donaciones a instituciones de servicio social	

Para la cotización de los fletes, el embarcador suele contactar con una agencia marítima, operador logístico o transitario para conocer el precio que se le puede aplicar a su envío.

Dependiendo de la complejidad de la operación logística el flete se cotizará de una u otra manera. Ya que depende de quien se encarga de cada tramo de la cadena, la costumbre de los puertos, de la Naviera y de las características tanto del buque como de las mercancías.

Los principales modos de contratación son los siguientes:

1. Liner Terms, Términos de Línea Regular.

   Es el caso típico de Línea Regular. La Línea cobra un flete que cubre el transporte marítimo puro y los servicios que la propia Línea incluya como adicionales.

   El cargador podrá entregar la mercancía en cualquier lugar de la cadena logística, por ejemplo: puerta del almacén o terminal, interior del almacén o terminal, en el muelle, bajo gancho, sobre la tapa de escotilla, abarloado al buque, e incluso en el interior de la bodega. Tanta variedad de posibilidades obligó a limitar los Términos de Línea de manera que quedaran claramente determinados los conceptos que incluían las cotizaciones.

   Tradicionalmente, los Términos de Línea Regular incluyen la recepción, carga, estiba, transporte marítimo, desestiba, descarga y entrega.

2. FILO, (Free In – Liner Out).

   Libre de gastos para el Naviero en el puerto de carga y condiciones de Línea en la descarga. En este caso el flete incluye el flete marítimo y los gastos posteriores al trayecto marítimo, siendo los gastos previos en el puerto de origen por cuenta del expedidor.

3. LIFO, (Liner In – Free Out).

Condiciones de Línea a la carga y libre de gastos para el Naviero a la descarga. En este caso el flete incluye los gastos en el puerto de origen y el flete marítimo, no incluyendo, y siendo por tanto por cuenta del receptor, los costes posteriores al trayecto marítimo en destino.

5.5.2 Cotización del flete en el transporte marítimo en régimen *Tramp*.

En esta modalidad es importante resaltar la labor del Shipbroker, figura mencionada en el apartado 3.4. y que ahora desarrollaremos.

El trabajo de un shipbroker se basa en la información y los contactos que con los armadores, fletadores o ambos pueda tener. No solo actúa de intermediario entre las partes sino que en la mayoría de los casos influye bastante en la negociación, filtrando y seleccionando la información a transmitir a las partes para evitar roturas en las negociaciones. Además, un shipbroker tiene la misión del seguimiento de la operación de fletamento y la documentación que se genera, evitando a los principales invertir tiempo y personal en su realización, como es la elaboración de los RECAP's (Recapitulación de términos acordados en la negociación) o las Charter Parties (Pólizas de Fletamento). Además, debe ser capaz de limar asperezas que, inevitablemente, se producen durante la negociación e incluso durante el viaje.

Esta modalidad es la más utilizada para el transporte de mercancías a granel. Un armador, pone a disposición de un fletador un buque o parte de un buque para el traslado de una mercancía entre dos puntos determinados, participando un shipbroker como mediador o fedatario de la operación.

Las condiciones del fletamento, al contrario que en Línea Regular, se pactan en cada embarque particular, salvo que se acuerden condiciones para un número determinado de viajes, cantidad de mercancía a transportar o periodo determinado, y pueden ser diferentes de una operación a otra, aunque los parámetros a considerar sean los mismos.

EJEMPLO:

Por ejemplo, un embarque de 15.000 tm de maíz entre Santos y Santander con unas planchas de 5.000 tm a la carga / 4.000 tm a la descarga en unas fechas determinadas puede ser 'cerrado' por un fletador X a 25 US$ y por un fletador Y a 28 US$.

El ejemplo anterior da una idea de los dinámico y transparente que es esta modalidad de transporte marítimo, ya que la información es "conocida" por el mercado y con las fuentes de

informaciones adecuadas se pueden conseguir buenos precios tanto para una parte como para laotra.

EJEMPLO:

orden de carga en tráfico Tramp:

25.000 tm de maíz a granel

Nantes / Cadiz

25/30 julio

5.000 tm carga / 8.000 tm descarga

Póliza Gencon con 2,5% comisión de broker

Las formas de cotización del flete más comunes en la modalidad *Tramp* son las siguientes:

- FIO, (Free In and Out)

El flete incluye únicamente el flete marítimo. Excluye todos los gastos relativos a los movimientos de entrada y salida del buque de las mercancías.

Hay un punto importante a tener en cuenta y es que aunque la estiba y la trinca de la mercancía es legalmente responsabilidad del Capitán del buque, en los tiempos actuales los trabajos son efectuados, en la mayoría de los casos, por personal ajeno al buque (estibadores), aunque la responsabilidad siga siendo del Capitán.

- FIOS, (Free In and Out Stowed).

El flete cotizado no incluye los gastos de las operaciones de carga, descarga, estiba y estiba.

- FIOST, (Free In and Out Stowed and Trimmed).

El flete cotizado no incluye los gastos de las Operaciones de carga, trimado, estiba, descarga y desestiba. Aplicable en los embarques de carga sólida a granel.

- FIOST LS (Free In and Out Stowed, Trimed, Lashed and Secured).

Mismo concepto que el anterior, pero, además, las operaciones de trabar y asegurar la carga (trincaje), debe ser por cuenta de la mercancía.

El transporte marítimo en la modalidad Tramp se fundamenta en el mercado Time-Charter Equivalente de los buques, y que consiste en el precio que el mercado pagaría por un buque de unas características determinadas para la realización de un viaje tipo y con una duración determinada. Este concepto se utiliza para el cálculo del flete por unidad de carga y sirve como referencia del mercado en comparación con los costes fijos reales del buque.

EJEMPLO:

Por ejemplo, el precio Time-Charter que "pide" el mercado por un buque de 45.000 tm de peso muerto para el transporte de unas 40.000 tm de maíz entre un puerto de Sudamérica y un puerto del norte de España y una duración de unos 45 días podría ser de 20.000 US$/día.

Existe una relación directa entre este precio del mercado llamado Time-Charter equivalente y el flete por viaje, ya que partiendo de uno de los dos se puede llegar al otro.

Las razones que tienen más peso en los fletes son:

- Situación del mercado de fletes (Relación entre oferta y demanda).
- Características de las mercancías.
- Características del buque.
- Precio de las materias primas.
- Valor de la mercancía.
- Costes de explotación del buque.
- Gastos portuarios.
- Disponibilidad de cargas de retorno.
- Existencia de instalaciones de carga, descarga y estiba.

<u>Modos de fijación del flete</u>:

- Por el peso o la medida de la mercancía objeto del transporte (metros cúbicos, toneladas métricas...). Es la forma más común del cálculo del flete en los fletamentos por viaje.

- Por una cantidad alzada por el viaje, conocido también como flete global o “lumpsum”. No se calcula en base a unidades cargadas o entregadas, sino en base a la disposición del fletador de todo el buque.

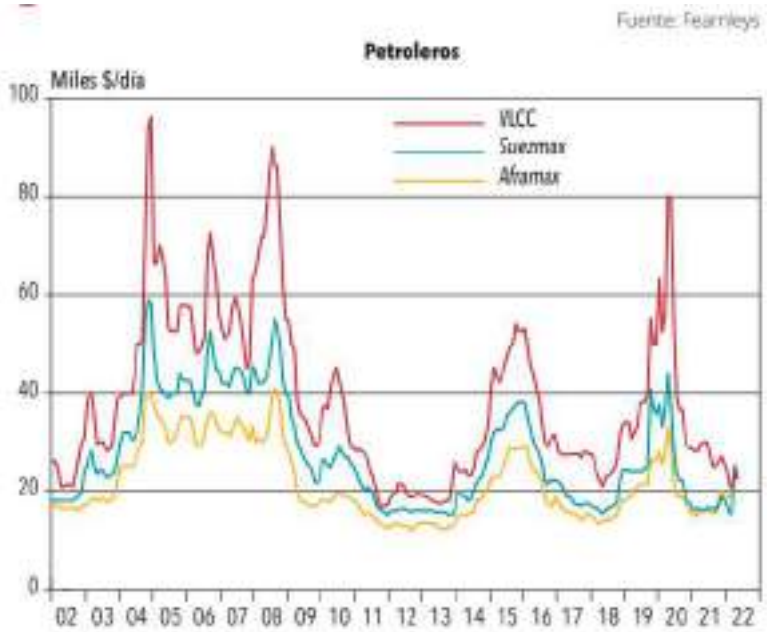
- Flete “ad valorem”, utilizado para mercancías de gran valor. Se fija sobre una cantidad alzada proporcional al valor de las mercancías.

- Por el periodo de tiempo, se utiliza principalmente en el Time-Charter y el Bareboat Charter, y su unidad de cotización suele ser el US$/día.

- Flete sobre medidas normalizadas, utilizado en determinados tráficos en los que se puede hacer referencia a una medida normalizada (standard, TEU, worldscale[8]).

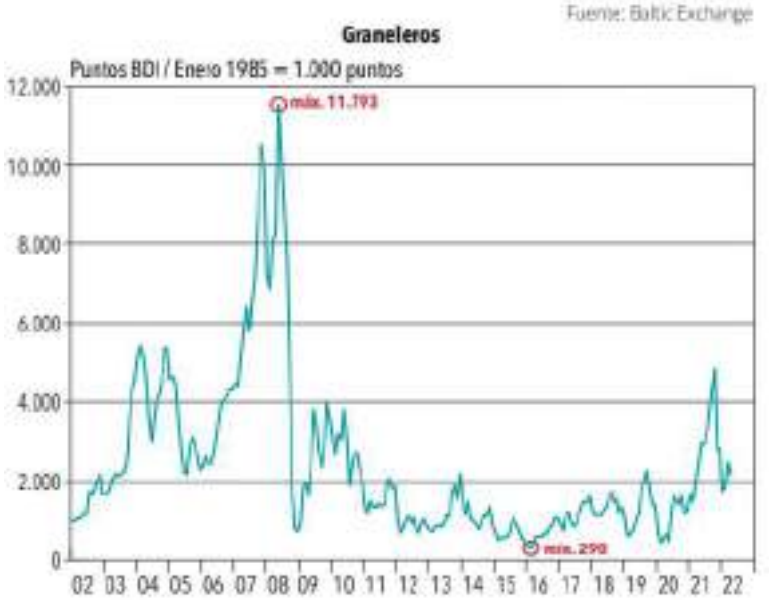
- Flete lineal, por superficie ocupada, se utiliza en el caso de los buques Ro-Ro, en los que el flete se cotiza en una cantidad por metro lineal.

Ilustración 44: Evolución de fletes de buques petroleros



8 Es la tarifa nominal de fletes, vigente desde 1969, que sirve de referencia para comparar los costos nominales del transporte internacional de petróleo. El flete en la "worldscale" es publicado regularmente por una asociación de agentes fletadores e intermediarios marítimos.

Ilustración 45: Evolución de los fletes de buques graneleros



Modalidades de pago del flete:

En el caso de régimen Tramp las modalidades de pago del flete difieren del caso de Línea Regular, ya que el flete es pagadero por adelantado, habitual en los fletamentos por viaje donde el fletador contrata el buque por cuenta de un tercero. De esta forma, en muchas ocasiones el armador tiene la ventaja de poder hacer frente a parte de los gastos del viaje, antes de que este finalice. Es frecuente que en los casos en los que el flete es declarado prepagado (prepaid) y así consta en los B/L's, el armador, armador disponente o shipbroker en teoría deberán tener el flete cobrado, o el justificante bancario en su poder antes de que el capitán firme los B/L´s, lo cual no suele ocurrir, por lo que trasladarán al agente la orden de mantener los B/L´s retenidos en tanto no se reciba justificante del pago, una vez se reciba se permitirá la entrega de los B/L´s originales a los shippers, para los cuales la retención de B/L´s supone un perjuicio importante en el caso de tener por ejemplo un crédito documentario.

En el caso de la Línea Regular no es inusual que el flete se pague una vez la mercancía ha llegado a su destino, aunque las condiciones de pago de flete pueden ser de muy diversa índole dependiendo del tipo de acuerdo que se alcance entre el embarcador y el Naviero, Transitario u Operador Logístico.

6 CARGAS.

DEFINICIÓN:

Definimos como Carga, el conjunto de bienes o mercancías protegidas por un embalaje apropiado que permite agilizar la manipulación, embarque, descarga o transporte marítimo.

Existe un tipo de carga que no requiere embalaje por su naturaleza, como por ejemplo la mercancía líquida o sólida a granel, el gas natural, etc.

Ilustración 46: Evolución del tráfico marítimo mundial 1999 - 2013

TRÁFICO MUNDIAL POR VÍA MARÍTIMA

AÑO	PRINCIPALES GR. SÓLIDOS [1]		OTROS GRANELES SÓLIDOS		CRUDO Y PROD. DEL PETRÓLEO		OTROS GRANELES LÍQUIDOS [2]		CARGAS EN CONTENEDORES		CARGA GENERAL CONVENCIONAL		TOTAL TRÁFICO MARÍTIMO	
	t	t-milla	t	t-milla	t	t-milla	t	t-milla	t	t-milla	t	t-milla	t	t-milla
2006	1.677	8.793	1.522	7.244	2.750	11.139	424	1.566	1.060	5.354	723	3.650	8.172	37.796
2007	1.812	9.511	1.539	7.885	2.817	11.365	449	1.702	1.185	5.911	640	3.191	8.560	39.617
2008	1.911	9.976	1.605	7.646	2.862	11.743	457	1.778	1.234	6.144	695	3.462	8.779	40.793
2009	2.000	10.517	1.405	6.884	2.764	11.153	470	1.804	1.095	5.521	678	3.419	8.426	39.333
2010	2.235	11.878	1.602	7.648	2.790	11.539	529	2.059	1.246	6.224	729	3.642	9.186	43.031
2011	2.367	12.536	1.709	8.264	2.898	11.991	570	2.296	1.358	6.769	714	3.558	9.631	45.460
2012	2.566	13.543	1.746	8.288	2.915	12.152	580	2.355	1.404	6.908	753	3.699	9.978	46.983
2013	2.734	14.316	1.823	8.523	2.905	12.119	592	2.407	1.474	7.207	779	3.810	10.351	48.428
2014	2.966	15.263	1.817	8.914	2.836	11.961	616	2.472	1.557	7.591	809	3.949	10.616	50.195
2015	2.931	15.313	1.891	9.172	2.970	12.271	643	2.562	1.593	7.725	830	4.028	10.871	51.109
2016	3.009	15.662	1.800	9.403	3.092	12.891	677	2.689	1.666	8.052	855	4.131	11.194	52.865
2017	3.149	16.532	1.936	9.941	3.158	13.439	725	2.894	1.761	8.508	880	4.287	11.634	55.443
2018	3.213	16.521	2.012	10.389	3.186	13.711	779	3.295	1.838	8.804	913	4.375	11.938	57.055
2019	3.216	16.498	2.036	10.527	3.096	13.496	833	3.450	1.879	9.007	927	4.445	12.005	57.463
2020	3.179	16.726	1.990	10.518	2.826	12.514	831	3.591	1.852	8.861	903	4.321	11.598	56.574
2021	3.273	17.219	2.094	11.098	2.842	12.359	861	3.879	1.955	9.317	940	4.480	11.932	58.396
2022 [*]	3.281	17.013	2.123	11.342	2.977	13.450	909	4.134	2.029	9.641	963	4.580	12.234	60.704
2021/11 (%)	3,0	2,9	3,2	3,5	0,4	-1,3	3,6	8,0	3,6	5,1	4,1	3,7	3,3	3,2
21/22 (%)	8,2	1,7	1,4	2,2	4,8	8,9	5,6	6,6	3,8	3,5	2,2	2,2	2,6	4,0

[1] Carbón, mineral de hierro, grano.
[2] GNL, GLP y productos químicos.

t: Millones de toneladas - t-milla: Miles de millones de toneladas-milla.
[*] Datos 2022 estimados.
Fuente: Clarksons.

6.1 Tipos de carga.

En el transporte marítimo, existen varios tipos de cargas, algunas de ellas se transportan teniendo en cuenta los códigos recomendados por la Organización Marítima Internacional (OMI) de las Naciones Unidas.

Entre los principales códigos establecidos por la OMI vinculados a la carga marítima, podemos mencionar, entre otros, el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG Code), el Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel (Código de Cargas a Granel) y el Código Internacional para el Transporte de Grano.

A continuación, se clasifican los tipos de cargas:

6.1.1 Carga General.

Que a su vez puede ser suelta o unitizada.

La carga suelta es aquella que se transporta de manera individual, manipulada como unidades separadas, fardos, paquetes, sacos, cajas, tambores, piezas atadas, etc.

La carga unitizada, es aquella que se coloca en artículos individuales, tales como cajas, empaques u otros elementos desunidos o carga suelta agrupados en unidades como eslingas, palets o contenedores, listos para su transporte.

6.1.2 Carga a Granel.

La carga es la propia mercancía, y a su vez puede ser **líquida** o **sólida** o seca:

Los graneles líquidos se almacenan generalmente en tanques, se desplazan por conductos y son transportados en los tanques del buque, siendo de este tipo los productos químicos, combustibles, lubricantes, productos alimenticios (vino, cerveza, leche, melazas), etc.

Los graneles sólidos se almacenan generalmente en silos y son transportados en las bodegas de los buques, siendo de este tipo los minerales, escorias, productos alimenticios (azúcar, trigo, soja, maíz, etc), carbón, fertilizantes, arcillas, etc.

6.1.3 Carga Perecedera.

Carga perecedera es aquella cuyas propiedades físicas, químicas o microbiológicas no le permiten gran duración en el tiempo, como por ejemplo, los productos de origen animal y vegetal en estado primario, para lo cual necesitan condiciones especiales para su conservación, como refrigeración, conservantes, etc. Este tipo de mercancías son las frutas y verduras, carnes y derivados, pescados, mariscos, productos lácteos, etc.

6.1.4 Carga Frágil.

Se trata de productos susceptibles de dañarse o destruirse con facilidad, para evitar lo cual, deben ser manipulados con extremo cuidado, utilizando materiales de embalaje adicionales como plástico, espuma de poliuretano, trincas, etc, y siempre debe estar etiquetado con las instrucciones de manipulación.

6.2 Carga Peligrosa.

Son mercancías que pueden presentar riesgo para la salud, para la seguridad o que pueden producir daños en el medio ambiente, en las propiedades o a las personas.

Según el tipo de mercancía y el riesgo que pueden representar, la ONU ha formulado una lista que clasifica a cada grupo de mercancías en función de su grado de riesgo:

Tabla 1: Clasificación de las mercancías peligrosas según el Código IMDG

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

Fuente: Elaboración Propia

Clase 1. Materias y objetos explosivos

Dentro de esta clase figuran algunos de los productos más peligrosos. Incluyen no solo explosivos en sí, sino también sustancias, tales como algunas sales metálicas, que por sí mismas o en ciertas mezclas, o cuando están expuestas al calor, choque o fricción, pueden causar explosiones, generalmente seguidas de incendio. Algunas sustancias pueden convertirse en explosivas debido a cambios químicos en su estructura (auto-oxidación) sin causa alguna aparente. Su transporte, debido a sus características especiales tiene una regulación especial.

Clase 2. Gases

Se consideran materias de la clase 2, las materias que a 50 ºC, tengan una tensión de vapor superior a 300 kPa (3 bar); o esté en estado gaseoso a 20 ºC, a la presión normalizada de 101,3 kPa. Dentro de esta denominación entran muy variados tipos de productos que pueden presentar riesgos muy distintos. Los hay inflamables y no inflamables, tóxicos y no tóxicos. Además, los hay inflamables y tóxicos (a la vez). Otra familia importante por lo peligrosa son los químicamente inestables que pueden ser además tóxicos y no tóxicos.

Clase 3. Materias líquidas inflamables

Vulgarmente se les denomina inflamables, altamente inflamables espontáneamente inflamables en aire, etc. Para el caso de líquidos, su grado de peligrosidad es inversamente proporcional a su punto de inflamación (Flash Point), es decir, cuanto más bajo es el punto de inflamación, mayor es su peligrosidad.

Son generalmente líquidos que por efecto de una llama o por aumento de temperatura pueden arder. Gasolinas, gasóleos, aceites minerales, benceno, barnices, alcoholes, etc.

Clase 4.1. Materias sólidas inflamables

También son materias inflamables en estado sólido las que son capaces de arder por efecto del calor, llamas abiertas o chispas. Bajo la acción del calor pueden formar mezclas explosivas de vapor y aire y, algunas, gases tóxicos. Pueden ser: madera, serrín, celulosa de madera, azufre, celuloide, compuestos de fósforo, etc. Están incluidas en esta clase:

- Las materias y objetos sólidos fácilmente inflamables y los que se inflaman bajo efecto de una proyección de chispas o que puedan causar un incendio por efecto de frotamiento.

- Las materias de reacción espontánea que puedan sufrir (a temperaturas normales o elevadas) una descomposición fuertemente exotérmica causada por de transporte excesivamente elevadas o por contacto con impurezas.

- Las materias relacionadas con materias de reacción espontánea que se distinguen de estas últimas por tener un punto de descomposición exotérmica superior a 75 ºC, y que pueden experimentar una descomposición fuertemente exotérmica y pueden, en ciertos envases/embalajes, responder a los criterios relativos a las materias explosivas de la clase 1.

- Las materias explosivas que son humedecidas con suficiente agua o alcohol o que contienen suficiente plastificante o flegmatizante para que sus propiedades explosivas queden neutralizadas.

Clase 4.2. Materias que pueden experimentar inflamación espontánea

En esta clase se incluyen:

Las materias que pueden experimentar inflamación espontánea (pirofóricas): son materias, mezclas y disoluciones (líquidas o sólidas) que en contacto con el aire, incluso en pequeñas cantidades, se inflaman en período de 5 minutos.

Las materias que experimentan calentamiento espontáneo: son materias, objetos, mezclas y disoluciones que, al contacto con el aire, sin aportación de energía, son susceptibles de calentarse. Estas materias únicamente pueden inflamarse en apreciables cantidades (varios kilogramos) y después de un largo período de tiempo (varias horas o días).

Clase 4.3. Materias que al contacto con agua desprenden gases inflamables

Son sustancias que, por reacción con el agua, desprenden gases inflamables que pueden formar mezclas explosivas con el aire, así como los objetos que contienen materias de esta clase.

Pueden ser orgánicas, combinaciones organometálicas, materias en disolventes orgánicos e inorgánicas.

Clase 5.1. Materias comburentes

Las materias comburentes u oxidantes son las materias que, sin ser combustibles en sí mismas pueden, por lo general al desprender oxígeno, provocar o favorecer la combustión de otras materias.

Clase 5.2. Peróxidos orgánicos

La clase 5.2 se refiere a las materias orgánicas que contienen la estructura bivalente -0-0- y pueden se consideradas como derivados del Peróxido de hidrógeno, en el cual uno o dos de los átomos de hidrógeno son sustituidos por radicales orgánicos.

Son sustancias comburentes como las anteriores, pero que, además, son combustibles y relativamente inestables, que pueden desprender oxígeno al descomponerse, lo que favorece considerablemente la combustión. De ahí su especial peligrosidad pues por un lado son comburentes y por otros combustibles.

Clase 6.1. Materias tóxicas

Son una enorme variedad de sustancias que, muchas veces, no tienen ni afinidades químicas ni características físicas comunes y que solo presentan en común el que son tóxicas para el ser humano los animales y el medio ambiente. Son sustancias de las que por experiencia se sabe, o cabe admitir por ensayos sobre animales, y en cantidades relativamente pequeñas y por una acción única o de corta duración, que pueden dañar a la salud del ser humano o causar su muerte por inhalación, absorción cutánea o ingestión.

Clase 6.2. Materias infecciosas

Abarca las materias de las que se sabe o de las que hay razones para creer que contienen agentes patógenos. Estos agentes se definen como microorganismos (incluidas las bacterias, los virus, los "ricketts" los parásitos y los hongos) o como microorganismos recombinados (híbridos o mutantes), de los que se sabe o existen motivos para creer que provocan

enfermedades infecciosas a los animales o a los seres humanos. Pueden ser piel, restos de animales, vísceras, preparaciones o cultivos de virus, bacterias, etc.

Clase 7. Materias radiactivas

Son sustancias que emiten partículas y radiaciones capaces de provocar daños en las células de tejidos. Incluyen los combustibles nucleares, isótopos radiactivos y todos los compuestos que contienen materiales radiactivos. Uranio, torio y en general todos los emisores de partículas a, b y radiaciones nucleares g.

Clase 8. Materias corrosivas

Son materias que, por su acción química, dañan el tejido epitelial de la piel y las mucosas al entrar en contacto con ellas, o que, en caso de fuga, puedan originar daños a otras mercancías o a los medios de transporte o destruirlos, pudiendo dar lugar a otros peligros. También se aplica a materias que solo producen un líquido corrosivo al entrar en contacto con el agua o que, con la humedad natural del aire, produzcan vapores o neblinas corrosivos.

Clase 9. Materias y objetos peligrosos diversos

Son materias y objetos que, a lo largo del transporte, supongan un peligro diferente de los que contemplan las restantes clases.

6.3 Los contenedores.

Ilustración 47: Buque portacontenedores operando en una terminal

Fuente: Elaboración propia

Cuando en 1956 el norteamericano Malcom McLean propietario de una compañía de camiones ideó el primer contenedor marítimo, me pregunto si ya imaginaba la revolución que su diseño produciría en el transporte de mercancías. El primer desplazamiento que se realizó con este tipo de unidad de carga fue de Newark (New Jersey) al puerto de Houston (Texas). La primera travesía intercontinental de un contenedor se remonta al año 1966 (Nueva York, Rotterdam, Bremen, Grangemouth). Desde entonces el crecimiento de su tráfico ha sido exponencial, y actualmente se cuentan por centenares de millones los contenedores que viajan por el mundo.

IMPORTANTE:

El transporte de contenedores por mar supone el 16% del tráfico mundial fletado en el 2022, ya que la mayoría de los productos transportados en barco son derivados del petróleo y cargas a granel. (UNCTAD/RMT2022)

¿Qué es un contenedor?

El contenedor, definido de forma genérica, es una caja normalmente metálica de acero corten resistente a la corrosión del agua y de los agentes atmosféricos, habitualmente con un recubrimiento interior antihumedad que sirve para transportar mercancías. El contenedor se puede apilar y reutilizar. En su interior se unifican y consolidan las cargas y resulta una caja de transporte muy versátil, cuya manipulación se puede mecanizar con facilidad. Sus medidas estándar (ISO-668:1995 y la ISO 1496-1) lo han convertido en protagonista del transporte intermodal. El tipo de contenedor más común es el denominado Dry Van que mide una TEU (Twenty Equivalent Unit), es decir, 20 pies de longitud, también los hay de dos TEUs –que son la mayoría de los que surcan los mares hoy día-, tienen 8 pies de anchura y 8,6 pies de altura. Para las mercancías que tienen mucho volumen y poco peso existen las cajas High Cube, cuya principal característica es que son un pié más altas que los contenedores estándar. Las principales características funcionales del contenedor son:

- Se puede enganchar fácilmente un bastidor de anclaje para poder tomar el contenedor por la cara superior.
- Tiene elementos angulares en sus esquinas –las cantoneras- que permiten realizar el enganche.
- Se utilizan pestillos giratorios de anclaje (twitslocks) que penetran en las cantoneras y que al girarlos se bloquean para asegurar la estabilidad de los contenedores durante su traslado.

La utilización del contenedor ha abaratado y simplificado los costes y operaciones de carga, descarga y transporte, lo que ha provocado una fuerte demanda de estos y de los barcos portacontenedores, que pueden atravesar el Atlántico en menos de cinco días. El tamaño delos portacontenedores ha crecido mucho desde que se pusieron en práctica.

El tráfico internacional de contenedores es hoy, junto con el tráfico aéreo y la red informática y de telecomunicaciones, una condición previa para la búsqueda y distribución global. Las distancias dejan de ser condiciones limitativas en las relaciones entre productores y demandantes cuando los costes de transporte ya no son una parte importante del precio final, sobre todo si la competencia entre las distintas navieras que operan a escala mundial hace bajar el coste de los fletes hasta el punto de que el transporte marítimo de una mercancía desde China hasta Europa tiene menos incidencia en el precio final que si hubiera sido transportada en camión desde una distancia de 500 kilómetros. En mercancías ligeras como unas zapatillas deportivas producidas en Indonesia o Malaysia, cuyo precio en una tienda de Londres o Paris es 30 y 40 veces superior al del lugar de origen, los costes de transporte son prácticamente inapreciables.

Las ventajas de los contenedores valen también para las distancias cortas o *short sea shipping*, como son los flujos entre las distintas fachadas marítimas de la Unión Europea, e incluso para el tráfico fluvial, como se hace en Francia y Alemania por medio de pequeños portacontenedores. Un buque de sólo 2.200 TM, como los que navegan por el Rhin, capaz de llevar hasta 100 o 120 TEU, equivale a 50 vagones de tren de 40 TM y a 67 camiones de 30 TM, consume sólo un 25 % de energía con respecto al transporte por carretera y emite cinco veces menos gases contaminantes a la atmósfera. Las ventajas no son pues sólo económicas sino también ecológicas, y de ello son bien conscientes los gobiernos alemán, francés y suizo, empeñados en frenar el transporte por carretera y favorecer en cambio el ferrocarril y el transporte fluvial.

La contenerización ha sido un catalizador esencial en el desarrollo de la logística y del transporte, porque ha propiciado la aparición de nuevos métodos de trabajo y estrategias de distribución, ha modificado la forma de los buques, la estructura de los puertos, las redes de transporte y los procedimientos de trabajo. El contenedor permite realizar un sistema de transporte "puerta a puerta" a escala mundial, incrementa la eficacia en la carga y descarga de mercancías por unidad de tiempo, reduce los costes de estiba, protege la carga de las condiciones meteorológicas adversas y disminuye los hurtos de mercancías en el itinerario.

El contenedor ha modificado la forma de los buques que los transportan. Inicialmente la primera generación de buques que portaban contenedores lo hacían debajo de la cubierta y su capacidad estaba muy limitada, se les denominaba buques SubPanamax. Con posterioridad se desarrollaron nuevas generaciones de portacontenedores con un diseño específico para

transportarlos también encima de la cubierta, por ejemplo, los Panamax que podían desplazar entre 3.000 y 4.000 TEUs, después aparecieron los Post-Panamax, los Super-PostPanamax y últimamente los denominados Plus; inmensos buques con capacidad para superar los 8.000 TEUs.

EJEMPLO:

Recientemente en la República Popular China (en Guangzhou) se ha botado el porta-contenedores MSC Irina que puede trasladar 24.116 TEUs, pero pronto se superará el tamaño de ese megabuque.

Resulta curioso cómo se clasifican los buques en función de los cuellos de botella que existen en la red mundial de tráfico marítimo: Panamax para los buques que pueden pasar por el Canalde Panamá, que actualmente tiene un calado de 12 metros de profundidad y una cota aérea de57,9 metros de altura -actualmente este canal está en proceso de ampliación-. Los buques del tipo Suezmax son aquellos que pueden atravesar el Canal de Suez, con un calado de 20 metros de profundidad y un vuelo aéreo de 68 metros. También existen los buques del tipo Malaccamax, refiriéndose al estrecho de Malaca, donde hay problemas de calado cerca de Port Kelang y el Seawaymax para los buques que pueden pasar por la vía marítima de San Lorenzo, que comunica el océano Atlántico con el lago Superior.

En los puertos el impacto de los contenedores es impresionante, hagamos un recuento de esos cambios. El primero se ha producido en la fuerza laboral de la estiba y depósito, que la ha reducido notablemente con la mecanización y automatización de sus procesos. El contenedor por sus propias características oculta la carga, por lo tanto, toma una gran importancia el control y los flujos de la información que acompañan esas unidades de carga. Aparecen las grúas pórtico, aparecen nuevos vehículos de acarreo y las terminales ocupan extensas superficies portuarias para guardar y gestionar los contenedores con sofisticados programas informáticos. Cambia el perfil de los trabajadores, que ahora tienen un componente más tecnológico que físico. Las infraestructuras y los portacontenedores son mucho más sofisticados y caros, por lo tanto es necesario aprovechar el periodo de retorno de esas inversiones con una mayor eficiencia en la vida útil de los barcos; y eso se consigue reduciendo los costes de estiba y la estancia del barco en el puerto. El desarrollo del comercio marítimo internacional ha provocado la aparición de grandes operadores mundiales que gestionan las mercancías utilizando una logística integral, con una nueva visión de la red portuaria y la aparición de Hubs o puertos mundiales por donde circulan las grandes rutas intercontinentales (deep sea), que junto con los puertos regionales asumen el tráfico principal. A un tercer nivel se encuentra el transporte marítimo de cabotaje (short sea shipping), para

pequeños y medianos recorridos, mucho más adaptables y con mayor capilaridad litoral para poder llegar hasta los puertos-terminales.

El transporte marítimo y los puertos han sido los principales beneficiados de la contenerización y de la expansión del comercio internacional. Pero la expansión y uso de esa unidad de carga ha crecido sobre todo en el Pacífico, de manera que mientras en 1985 los principales puertos de contenedores eran los de Rotterdam y Nueva York, un cuarto de siglo después el peso de ese tráfico se ha trasladado al sureste asiático, con puertos centrales como Singapur y Hong Kong.

Los contenedores indudablemente han transformado los puertos desarrollando a su alrededor zonas de actividad logísticas y ampliando sus redes de distribución tanto ensu "*hinterland*" como en su "*foreland*".

Los **puertos secos** (Inland Container Depot) son terminales intermodales situadas en el interior de un país y que dispone de un enlace directo con un puerto marítimo. Constan de áreas intermodales ferrocarril / carretera, como área funcional principal, si bien puede tener asociados otras áreas funcionales, como servicios aduaneros, etc. El puerto es un punto de contacto entre dos o más medios de transporte y el coste del cambio modal se puede aprovechar. Las mercancías de un contenedor pueden tener un único destinatario o no, y cuando hay una ruptura de carga que obliga a una redistribución, ésta suele hacerse en las zonas logísticas próximas al puerto, donde se aprovecha para añadir valor a los productos cuando se produce el cambio modal (por ejemplo, embalaje, etiquetado, control de calidad, montaje final del producto, control fiscal y de aduana, etc.)

El cambio modal a la barcaza, el ferrocarril o el camión es la última parte del itinerario para llegar al cliente. Los camiones suelen transportar un máximo de dos TEUs y pueden alcanzar 12 metros de longitud, aunque en Australia o Sudáfrica pueden verse camiones que transportan 3 y 4 TEUs por unidad motorizada. Los camiones tienen una gran ventaja, pues son el medio de transporte con mayor capilaridad sobre el territorio llegando hasta la puerta de cualquier cliente.

EJEMPLO:

El Ferrocarril, centrándonos en Europa, suele transportar en cada convoy entre 50 y 100 TEUs, es decir que alcanzan entre 300 y 600 m de longitud. Sin embargo, los norteamericanos, por poner otro ejemplo, consiguen montar convoyes de 400 TEUs, y por tanto pueden sacar mayor rendimiento.

Tampoco podemos olvidarnos del transporte en barcazas por aguas continentales. Una barcaza puede transportar hasta 100 TEUs, pero agrupando varias barcazas se llega a desplazar 470

TEUs por convoy a un coste económico muy competitivo, mayor que el del ferrocarril. seis pertenecen a la R. P. China.

Transporte intermodal.

El transporte intermodal es aquél que utiliza la combinación de dos o más medios de transporte.

El transporte intermodal permite la combinación de regímenes de carga completa y grupaje, con el objetivo de ofrecer a los cargadores una mayor posibilidad de transporte. Esta modalidad de transporte se basa en la cooperación de todos los modos de transporte, ya que de du efectividad depende el coste final de las mercancías en destino.

El transporte intermodal se caracteriza por agrupar las mercancías en "Unidades de carga", reduciéndose, de este modo, las manipulaciones. Así, se utilizan unidades normalizadas como los contenedores, semirremolques o las cajas móviles, de manera que se reduzca el riesgo de daños, tales como robos, pérdidas, roturas, etc, y facilitar el trasbordo, traslado y manipulación de las mercancías de un medio a otro de transporte, evitando la "ruptura de carga" (breaking bulk).

La consolidación en unidades superiores de carga, unitización, pretende que la unidad de transporte intermodal (UTI) conserve su integridad durante la mayor parte del transporte.

El ejemplo más actual de este tipo de transporte es el **Transporte Marítimo de Corta Distancia, TMCD** (Short Sea Shipping), que incluye como una variedad especial las Autopistas del Mar (Motorways of the Sea).

En este caso particular, el buque que se utiliza con más frecuencia es el "Roll On – Roll Off", ya que es el más eficiente en términos de velocidad, maniobrabilidad de carga/descarga y coste del transporte.

El TMCD integraría principalmente los siguientes tipos de tráficos:

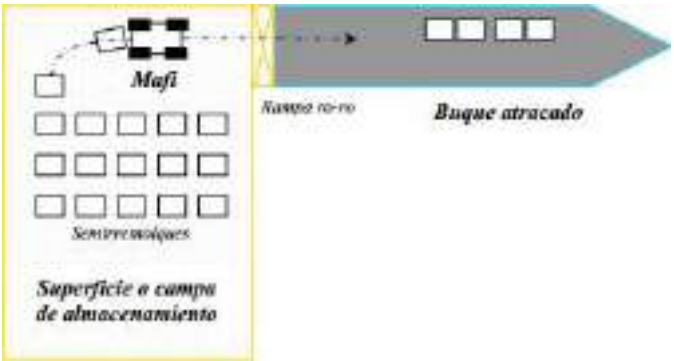
• Tráficos de transbordo por rodadura (Ro-Ro o "Roll on-Roll off"). Se trata de un tipo de tráficos muy adecuados para el TMCD al garantizar un alto nivel de eficiencia en la prestación de servicios portuarios y minimizar con ello los costes y tiempos de tránsito de la mercancía a su paso por el puerto.

• Tráficos servidos por operativas portuarias tradicionales (Lo-Lo o "Lift on-Lift off"). Se refiere, principalmente, al tráfico de contenedores, igualmente muy adecuados para el transporte intermodal, aunque precisan de operativa y equipamiento más específicas para realizar un cambio de modo eficaz.

• Existen, además, múltiples alternativas que combinan pasajeros y mercancías (Ropax), con conductores (Ro-driver), buques para el transporte de coches (PCC) y de coches y camiones (PCTC), amén de las versiones en alta velocidad (fast ferry) cuya capacidad de carga es más limitada.

Como ya se vio anteriormente, la particularidad de estos buques es que poseen una rampa que los une a tierra y a través de ella entra la carga de forma horizontal en la bodega mediante elementos rodantes, pudiendo también recibir la carga verticalmente mediante grúas de tierra o de a bordo.

Ilustración 48: Esquema de la operativa portuaria en una terminal de TMCD



EJEMPLO:

La optimización del buque pasa por maximizar la frecuencia del servicio marítimo, del mismo, medida en salidas semanales. Lo más común es diseñar el servicio con dos salidas semanales, con buques que puedan alcanzar una velocidad media de 20 kn. De esta manera podemos considerar un servicio de dos salidas semanales desde cada cabeza de línea para un trayecto de 700 millas, (que es la distancia media entre las rutas habituales consideradas en Europa), con una duración de 35 horas por trayecto y un periodo medio de escala en cada puerto de 4 horas.

Con estos condicionantes, y teniendo en cuenta solamente los costes directos de la Naviera, el resultado del coste del TMCD saldría alrededor de los 0,33 €/km por unidad transportada, como media.

DEFINICIÓN:

Las Autopistas del Mar se definen como "el segmento marítimo que conecta dos puertos (o cualquier combinación de puertos entre dicho segmento) interconectados a su vez con las redes transeuropeas y los corredores intermodales que, salvaguardando la cohesión social, configuran un sistema intermodal eficiente donde las mercancías son rápidamente transferidas entre modos a través de la optimización de las operaciones portuarias, superando barreras naturales y áreas sensibles así como otros obstáculos geográficos."

Las Autopistas del mar tienen por objeto concentrar flujos de mercancías en itinerarios logísticos de base marítima, con objeto de mejorar las actuales conexiones marítimas o establecer nuevas conexiones viables, regulares y frecuentes para el transporte de mercancías entre Estados miembros de la Unión Europea, a fin de reducir la congestión vial o mejorar el acceso a las regiones y los Estados insulares y periféricos. Las autopistas del mar no deben excluir el transporte combinado de personas y mercancías, a condición de que predomine el transporte de carga.

El establecimiento de Autopistas del Mar presenta una serie de condicionantes de tipo geográfico, de volumen de mercancías transportadas y de accesibilidad interior y exterior de los puertos. Requieren además de unos servicios marítimos regulares que cumplan una seriede parámetros dirigidos a la reducción de costes. El objetivo es poder ofrecer un coste "puerta a puerta" competitivo con la carretera. Para ello es necesario que se complemente con los modos viario y ferroviario de la forma más eficiente posible.

Se han designado cuatro corredores para el establecimiento de estas Autopistas del Mar:

- "Motorway of the Baltic Sea" para comunicar los países de la UE del mar Báltico con los de Europa Central y del Oeste.
- "Motorway of the Sea of western Europe" para comunicar España y Portugal con el Mar del Norte a través del arco Atlántico.
- "Motorway of the Sea of south-east Europe" para comunicar el área del Mediterráneo más oriental.
- "Motorway of the Sea of south-west Europe" para comunicar España, Francia e Italia con la otra autopista del mar.

Tipos de Contenedores Marítimos.

A continuación, se enumeran los tipos de contenedores más utilizados actualmente en lasLíneas Regulares marítimas:

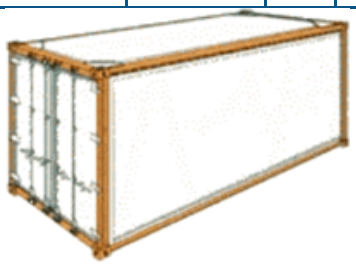
CONTENEDOR ESTANDAR - Standard Container
Uso: Es utilizado para el transporte de todo tipo de carga general.

		Tamaño Interno			Capacidades Máximas		
Tamaño	*Detalle*	*Largo*	*Ancho*	*Alto*	*Tara*	*Carga*	*Volumen*
20'	Standard	5.90 Mts	2.33 Mts	2.40 Mts	2200 Kg	17800Kg	33m3
20'	Heavy Duty	5.90 Mts	2.33 Mts	2.40 Mts	2200 Kg	21800 Kg	33m3
40'	Standard	12.03 Mts	2.33 Mts	2.40 Mts	3600 Kg	26800 Kg	68m3
40'	Standard High Cube	12.03 Mts	2.33 Mts	2.40 Mts	3800 Kg	26600 Kg	76m3

CONTENEDOR VENTILADO - Ventilated Container

Uso: Es utilizado para el transporte de carga que requiere ventilación.

		Tamaño Interno			Capacidades Máximas		
Tamaño	*Detalle*	*Largo*	*Ancho*	*Alto*	*Tara*	*Carga*	*Volumen*
20	Ventilated Container	5.93 Mts	2.36 Mts	2.38 Mts		21720 Kgs	33 m3



CONTENEDOR DE TECHO RIGIDO - Hardtop Container

Características: Presentan techo removible de acero

Uso: Es utilizado Especialmente para el transporte de carga pesada, carga alta, carga superior.

		Tamaño Interno			Capacidades Máximas		
Tamaño	*Detalle*	*Largo*	*Ancho*	*Alto*	*Tara*	*Carga*	*Volumen*
20	Hardtop Container	5.89 Mts	2.34 Mts	2.38 Mts		27890 Kgs	32 m3
40	Hardtop Container	12.02 Mts	2.34 Mts	2.39 Mts		25570 Kgs	66.5m3

CONTENEDOR CON TECHO ABIERTO - Open Top Container
Características: Presenta una lona removible en la parte superior.
Uso: Se utiliza generalmente para carga alta que se cargue por la parte superior o cargue por la puerta con testeras abiertas.

		Tamaño Interno			Capacidades Máximas		
Tamaño	*Detalle*	*Largo*	*Ancho*	*Alto*	*Tara*	*Carga*	*Volumen*
20	Open Top	5.90 Mts	2.33 Mts	2.33 Mts	2200Kgs	17800 Kgs	33 m3
40	Open Top	12.03 Mts	2.33 Mts	2.36 Mts	3850Kgs	26600 Kgs	67 m3

CONTENEDOR Flat-Rack
Uso: Especial para carga pesada y ancha.

		Tamaño Interno			Capacidades Máximas		
Tamaño	*Detalle*	*Largo*	*Ancho*	*Alto*	*Tara*	*Carga*	*Volumen*
20	Flat Rack	5.90 Mts	2.39 Mts	2.31 Mts	2200 Kgs	27800 Kgs	---
40	Flat Rack	12.03 Mts	2.39 Mts	2.31 Mts	4400 Kgs	40600 Kgs	---

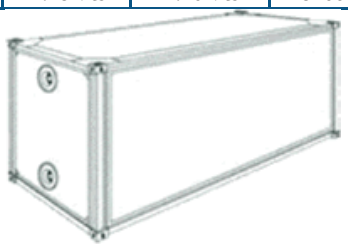
PLATAFORMA -Platform
Uso: Se utiliza especialmente para cargas pesadas y sobre dimensionada. No Puede sr usado para transportes internos.

		Tamaño Interno			Capacidades Máximas		
Tamaño	*Detalle*	*Largo*	*Ancho*	*Alto*	*Tara*	*Carga*	*Volumen*
20	Plataform	5.90 Mts	2.39 Mts	---	2200 Kgs	27800 Kgs	---
40	Plataform	12.03 Mts	2.39 Mts	---	4400 Kgs	40600 Kgs	---

CONTENEDOR CON AISLANTE - Insulated Container (Conair)

Especial para carga que requiere de temperaturas constantes. La regulación de la temperatura se efectúa a través del sistema frigorífico del buque, del terminal portuario o mediante una unidad "clip-on".

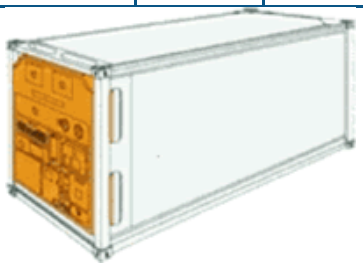
		Tamaño Interno			Capacidades Máximas		
Tamaño	*Detalle*	*Largo*	*Ancho*	*Alto*	Tara	*Carga*	*Volumen*
20	Insulated	5.77 Mts	2.28 Mts	2.10 Mts	2700 Kgs	17700Kgs	28 m3
40	Insulated	11.50 Mts	2.28 Mts	2.10 Mts	5200 Kgs	25280Kgs	57 m3



CONTENEDOR REFRIGERADO - Reefer Container

Uso: Se utiliza generalmente para el transporte de carga que requiere de temperaturas constantes. Regulación de la temperatura mediante sistema frigorífico propio del contenedor.

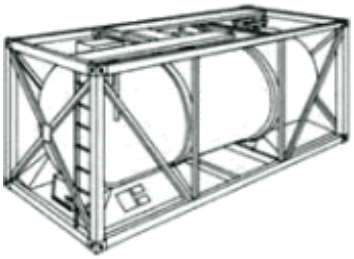
		Tamaño Interno			Capacidades Máximas		
Tamaño	*Detalle*	*Largo*	*Ancho*	*Alto*	*Tara*	*Carga*	*Volumen*
20	Reefer	5.45 Mts	2.26 Mts	2.10 Mts	3200 Kgs.	21800 Kgs.	27 m3
40	Reefer	11.50 Mts	2.28 Mts	2.10 Mts	4400 Kgs.	26000 Kgs.	57 m3
40	Reefer High Cube	11.50 Mts	2.25 Mts	2.36 Mts	4200 Kgs.	26000 Kgs.	66 m3



CONTENEDOR TANQUE -Tank Container

Uso: Es utilizado Especialmente para el transporte de alimentos líquidos, tal como ,vino y aceites. Determinados contenedores de esta serie son usados exclusivamente para el transporte de químicos líquidos. Están equipados con una amplia gama de instalaciones técnicas y características adicionales.

		Tamaño Interno			Capacidades Máximas		
Tamaño	*Detalle*	*Largo*	*Ancho*	*Alto*	*Tara*	*Carga*	*Volumen*
20	Tanktainer	6.0 Mts	2.43 Mts	2.59 Mts	4600 Kgs	25800 Kgs	25000 Lts



Tipos de expediciones con contenedores.

El costo del movimiento de contenedores se incorpora normalmente en el flete básico. En el transporte de mercaderías en contenedores se usan diversas abreviaturas inglesas con las letras F (representa a 1), C (contenedor) y L (representa a varios).

El primer grupo de las siglas pertenece al vendedor y el segundo grupo al comprador. Así tenemos:

- FCL / FCL (Full Container Load / Full Container Load): Es un contenedor consolidado cuya mercancía es de un solo vendedor y consignada a un solo comprador (el vendedor tiene carga completa de contenedor para un solo comprador).

- FCL / LCL (Full Container Load / Less Than a Container Load): Es un contenedor consolidado cuya mercancía es de un solo vendedor, pero consignada a varios compradores. El B/L es master (el vendedor tiene carga completa de contenedor para varios compradores).

- LCL / FCL (Less Than a Container Load / Full Container Load): Es un contenedor consolidado cuyas mercancías son de varios vendedores (proveedores o exportadores) consignada a un solo comprador (el comprador tiene carga completa de contenedor de varios vendedores).

- LCL / LCL (Less Than a Container Load / Less Than a Container Load): Es un contenedor consolidado por compañías consolidadoras cuyas mercancías son de varios vendedores consignadas a varios compradores (los vendedores ni los compradores tienen carga completa de contenedor).

7 BIBLOGRAFÍA

CAMARERO, A. Y POLO, G. (2005) "Ro-Ro ships for Short Sea Shipping". PIANC Magazine nº 188. Pp. 35-41.

FRÍAS, ISIDRO (2002) "Modelización del transporte marítimo internacional". Euro-American Association of Economic Development Studies Working Series Economic Development Number 57.

ESPARZA, A. (2008) "Análisis de la transcendencia del Bill of Lading en el Transporte Marítimo Internacional". Doctorado. Departament de Ciència i Enginyeria Nàutiques, Universitat Politècnica de Catalunya.

CARLIER, M. (2012) "Importancia del transporte marítimo para la economía y la sociedad". Ponencia en el Instituto de la Ingeniería de España.

CAMARERO, A., PERY, P. Y POLO, G., (2002) "II Curso de transporte marítimo y gestión portuaria".

LEÓN, A. Y ROMERO, R. (2003) "Logística del transporte marítimo".

ROMERO, R. (2002) "El transporte marítimo".

COTO MILLÁN, P. (1999) "Maritime Transport Applied Economics".

FREIRE SEOANE, M. J. & GONZÁLEZ LAXE, F. (2007) "Fletes y comercio marítimos".

PINACHO BOLAÑO-RIBADENEIRA, J. (1978) "Tráfico marítimo".

HUGAS, R. (1991) "EL TRANSPORTE Y LOS FLETAMENTOS MARÍTIMOS".

CHRZANOWSKI, I. (1985) "An Introduction to Shipping Economics".

STOPFORD, M. (1988) "Maritime Economics".

ENRIQUEZ DE DIOS, J. J. (2001): "Transporte internacional de mercancías"

CARMONA PASTOR, F. (1984): "Técnica y práctica de los transportes internacionales de mercancías".

Referencias web:

- IMO website: www.imo.org
- Instituto Marítimo Español website: http://www.ime.es/ime/index.php
- Baltic Exchange website: http://www.balticexchange.com/
- Bunkerworld website: http://www.bunkerworld.com/
- BIMCO website: http://www.bimco.org/
- UNCTAD website: http://www.unctad.org/
- ESPO website: http://www.espo.be
- Puertos del Estado website: http://www.puertos.es
- ANAVE website: http://www.anave.es
- International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF) website: www.itopf.com
- Lloyd's List website: www.lloydslist.com
- Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC – Spain) website: www.shortsea.es
- Gerencia del Sector Naval website: www.gernaval.org
- Instituto Español de Comercio Exterior (ICEX) website: www.icex.es

Fundación Valenciaport

OPERADOR ECONOMICO AUTORIZADO

INDICE

OEA. Operador Económico Autorizado…….. 3

Obligaciones y derechos según el tipo de certificado OEA……12

Cómo solicitarlo OEA……...…28

Otros certificados y licencias que facilitan el proceso de autorización……34

Certificados y autorizaciones concedidos por las aduanas u otras autoridades de la Administración…… 36

Otras normas y certificaciones comerciales…… 40

Plazo de validez del certificado…… 42

Obligaciones del OEA y requisitos para mantener la autorización…… 43

Suspensión y/o revocación del OEA ……43

Logotipo del OEA ……45

Normativa ……47

ANEXO 1: Autorización para regímenes especiales…… 49

ANEXO 2: Inscripción en los registros del declarante ……... 51

ANEXO 3: Variaciones a comunicar ……52

ANEXO 4: Acuerdos de Reconocimiento Mutuo ……53

GLOSARIO

OMA → Organización Mundial de Aduanas.

OEA → Operador Económico Autorizado

OEAC → Operador Económico Autorizado de Simplificaciones Aduaneras

OEAS → Operador Económico Autorizado de Seguridad

ARM → Acuerdos de Reconocimiento Mutuo

CTPAT → Customs Trade Partnership Against Terrorism

SAFE → Marco Normativo para asegurar y facilitar el comercio global

CCC → Código Aduanero Comunitario

EORI → Economic Operators Registration and Identification

MRA → Acuerdos de Reconocimiento Mutuo

ISO → Organización Internacional de Normalización

TIR → Transports Internationaux Routiers

AA → Agente Acreditado

ECI → Expedidor Cliente

Código PBIP → Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias

SOLAS → Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar

EMSA → Agencia Europea de Seguridad Marítima de la UE

Crédito ECAF → Crédito del Eurosistema del Banco Central Europeo

- **OEA. Operador Económico Autorizado.**

El concepto Operador Económico Autorizado, en adelante OEA, se basa en la asociación Aduana-empresa introducida por la Organización Mundial de Aduanas (OMA[1]).

Los OEA son entidades que cumplen voluntariamente una serie de criterios y trabajan en estrecha cooperación con las autoridades aduaneras para garantizar el objetivo común de una mejora continua en la seguridad de la cadena de suministro y tienen derecho, a cambio, a disfrutar de ciertos beneficios en toda la Unión Europea.

Desde el punto de vista aduanero, la cadena de suministro internacional de origen a destino constituye un proceso que va desde la fabricación de las mercancías destinadas a la exportación hasta su entrega al comprador en otro territorio aduanero (ya sea el territorio aduanero de la Unión u otro).

En la práctica, muchas empresas pueden desempeñar más de un papel en una determinada cadena de suministro y asumirán varias responsabilidades en relación con tales papeles (por ejemplo, un transitario puede actuar también como representante aduanero, depositario o transportista). Al pedir el estatuto de OEA, el solicitante debe asegurarse de que en su solicitud se refieren las actividades vinculadas a las aduanas correspondientes a todas sus responsabilidades en la cadena de suministro internacional.

Los distintos operadores que pueden solicitar el estatuto OEA, y sus diferentes responsabilidades en la cadena de suministro internacional, relevantes desde una perspectiva aduanera, son los que siguen:

- Fabricante

[1] La Organización Mundial de Aduanas (OMA) es un organismo internacional dedicado a ayudar a los países miembros (normalmente representados por las respectivas aduanas) a cooperar y estar comunicados entre ellos en materia aduanera. La OMA trabaja para desarrollar los estándares globales y la simplificación y armonización de los procedimientos aduaneros, también contribuye a la cooperación y comunicación de los países miembros para mejorar la eficiencia en el control aduanero.

En el marco de la cadena de suministro internacional, un fabricante es un operador económico que, en el curso de sus actividades profesionales, produce mercancías destinadas a la exportación.

Las responsabilidades del fabricante en la cadena de suministro internacional pueden ser, entre otras, las siguientes:

- garantizar la seguridad y la protección en el proceso de fabricación de sus productos;

- garantizar la seguridad y la protección en el suministro de sus productos a los clientes;

- garantizar la correcta aplicación de la normativa aduanera respecto del origen de las mercancías.

- Exportador

- A los fines del OEA, un exportador es la persona establecida en el territorio aduanero de la Unión que, en el momento en que se acepta la declaración, es titular del contrato con el destinatario en un tercer país y está facultada para decidir que las mercancías deben ser conducidas a un destino situado fuera del territorio aduanero de la Unión.

- En los demás casos, la persona establecida en el territorio aduanero de la Unión, que está facultada para decidir que las mercancías deben ser conducidas a un destino situado fuera del territorio aduanero de la Unión.

Las responsabilidades del exportador en la cadena de suministro internacional pueden ser, entre otras, las siguientes:

- en caso de que le corresponda presentar una declaración de exportación, responsabilizarse de que sea correcta y de que se presente en los plazos oportunos;

- encargarse de presentar la declaración de exportación conforme a los requisitos de datos previstos;

- llevar a efecto las formalidades legales de exportación de las mercancías de conformidad con la normativa aduanera, que incluyen las medidas de política comercial, prohibición y restricción, así como, en su caso, el pago de derechos de exportación;

- garantizar la seguridad y la protección en el suministro de las mercancías al transportista, al transitario o al agente de aduanas.

- Transitario

El transitario organiza el transporte de las mercancías sujetas al comercio internacional en nombre del exportador, el importador o un tercero. En algunos casos, el transitario solicitante actúa como transportista y expide su propio contrato de transporte, por ejemplo, el conocimiento de embarque. La actividad típica del transitario puede consistir en obtener, verificar y preparar la documentación necesaria para cumplir los requisitos aduaneros.

Las responsabilidades del transitorio en la cadena de suministro internacional pueden ser, entre otras, las siguientes:

- aplicar las normas relativas a las formalidades de transporte;

- garantizar, en su caso, la seguridad y la protección en el transporte de las mercancías;

- aplicar, en su caso, las normas sobre declaraciones sumarias con arreglo a la legislación.

- Depositarios y otros miembros del personal de las instalaciones de almacenamiento.

El depositario es una persona autorizada para operar en un depósito aduanero, un almacén de depósito temporal o en las instalaciones de una zona franca.

Las responsabilidades del depositario en la cadena de suministro internacional pueden ser, entre otras, las siguientes:

- velar por que, mientras las mercancías se encuentren en un depósito aduanero o en un almacén de depósito temporal, se adopten procedimientos adecuados para garantizar que se mantengan bajo vigilancia aduanera y cumplir otras obligaciones que se deriven del almacenamiento de las mercancías a las que se apliquen el régimen de depósito aduanero o las normas sobre depósito temporal;

- cumplir las condiciones concretas especificadas en la autorización concedida en relación con el depósito aduanero o con el almacén de depósito temporal;

- proteger adecuadamente la zona de almacenamiento contra la intrusión;

- brindar protección adecuada contra el acceso no autorizado a las mercancías, la sustitución de las mismas o su manipulación.

- Representante aduanero

El representante actúa en nombre de una persona que se dedica actividades comerciales relacionadas con las aduanas (por ejemplo, un importador o exportador). El representante de aduanas puede actuar o bien en nombre de esa persona (representación directa) o en su propio nombre (representación indirecta).

Las responsabilidades del representante de aduanas en la cadena de suministro internacional pueden ser, entre otras, las siguientes:

- aplicar las disposiciones necesarias, de conformidad con las normas aduaneras específicas correspondientes a cada tipo de representación, a fin de situar las mercancías bajo un determinado régimen aduanero;

- encargarse de que la declaración en aduana o sumaria sea correcta y de que se presente en los plazos oportunos.

- Transportista

En general, el transportista es la persona que procede al transporte efectivo de las mercancías, o que ha suscrito un contrato y ha emitido, por ejemplo, un conocimiento de embarque o una carta de porte aéreo en relación con tal transporte efectivo.

Las responsabilidades del transportista en la cadena de suministro internacional pueden ser, entre otras, las siguientes:

- garantizar la seguridad y la protección en el transporte de las mercancías mientras se encuentren bajo su custodia, en particular, evitando el acceso no autorizado o la manipulación indebida de los medios de transporte y de las mercancías transportadas;

- aportar oportunamente la documentación de transporte conforme a lo dispuesto en la legislación;

- llevar a efecto las formalidades legales necesarias de conformidad con la normativa aduanera;

- aplicar, en su caso, las normas sobre declaraciones sumarias con arreglo a la legislación.

- Importador

El importador es el operador económico que lleva a cabo una declaración de importación, o en cuyo nombre se realiza esta. No obstante, desde una perspectiva comercial más general y, en particular, teniendo en cuenta la esencia del programa de AEO, la definición del auténtico importador debe considerarse desde un punto de vista más amplio (la persona que realiza la declaración de importación no es siempre necesariamente la que coloca además las mercancías en el mercado).

Las responsabilidades del importador en la cadena de suministro internacional pueden ser, entre otras, las siguientes:

- encargarse en sus gestiones con las autoridades aduaneras de dar a las mercancías presentadas en la aduana un tratamiento o un uso aduanero autorizado;

- encargarse de que la declaración sea correcta y de que se presente en los plazos oportunos;

- en los casos en que el importador sea la persona que presenta la declaración sumaria de entrada, encargarse de la correcta aplicación de las normas sobre este tipo de declaraciones;

- llevar a efecto las formalidades legales necesarias de conformidad con la normativa aduanera relativa a la importación de mercancías;

- importar mercancías;

- aplicar medidas de política comercial y de prohibición y restricción;

- velar por la seguridad y la protección en la recepción de las mercancías, en particular, evitando un acceso no autorizado o una manipulación indebida de las mismas.

- Otros, por ejemplo, operadores de terminal, estibadores y encargados del embalaje de la carga.

Como hemos visto, cualquier operador económico que participe en la cadena de suministro que cumpla los requisitos del OEA y que esté establecido en el territorio aduanero de la Unión podrá convertirse en OEA. El sistema es lo suficientemente flexible para permitir a los fabricantes, almacenistas, a representantes de aduanas, exportadores e importadores, transitarios y transportistas que cumplan con los criterios establecidos y se conviertan en OEA.

Si bien no existe ninguna obligación legal para ser Operadores Económicos Autorizados, la Comisión Europea espera que muchos operadores económicos ejerzan algo de presión entre sus proveedores y socios comerciales para que exista un relevante y creciente interés en trabajar a largo plazo con otros OEA.

Cuantos más OEA participen en la cadena de suministro, más segura será la cadena de suministro. Con esto, se prevé que el estatuto de OEA se vuelva cada vez más atractivo para los operadores económicos. Resaltar que no es obligatorio obtener dicha autorización, y además ésta no quita ventajas económicas a los operadores que no tienen estatus OEA.

Lo anteriormente expuesto implica que siempre debe existir una relación entre la aduana y el Operador Económico Autorizado. Esta relación debe basarse en los principios de transparencia mutua, corrección, equidad y responsabilidad. El OEA siempre debe actuar conforme a la legislación aduanera e informar a las aduanas de cualquier dificultad que suja en relación con el cumplimiento de la legislación siempre con el apoyo de la Administración aduanera.

Por lo tanto, un OEA es un profesional especializado en comercio exterior, encargado de facilitar la entrada y salida de mercancías en puntos aduaneros.

En el ámbito de las relaciones de comercio entre distintos territorios, el perfil de Operador Económico Autorizado destaca como agente facilitador de operativa aduanera que cumple ciertas medidas relacionadas con la seguridad y buenas prácticas en la cadena de suministro internacional de mercancías.

Por lo general, puede ser Operador Económico Autorizado cualquier persona física o jurídica, que se encuentre domiciliada en el territorio de la Unión Europea, sin importar el tamaño que tenga su negocio o empresa, y que en lo que respecta a sus actividades profesionales, realicen actividades regularizadas por la legislación de aduanas.

La figura del OEA nace con el objetivo de aplicar medidas de seguridad más rigurosas y eficaces, y a la vez facilitar el flujo de mercancías en el comercio internacional. Esta figura surge en respuesta a las siguientes iniciativas:

- Organización Mundial de Aduanas → Marco SAFE.
- Comisión Europea → Plan de Acción para la Aduana del S. XXI.
- Administración de Aduanas y Protección Fronteriza de Los Estados Unidos (CBP) con su programa C-TPAT[2].

El OEA tiene su origen en su hermano norteamericano C-TPAT, que nació a su vez a raíz de la necesidad de aumentar las medidas de seguridad, protección y control aduaneros derivadas de los atentados del 11 de septiembre del 2001.

Los riesgos de diferente índole a los que se enfrentan los países de la Unión Europea obligaron a que, además de efectuar los controles aduaneros tradicionales, se incrementara el papel de las aduanas en materia de seguridad de la cadena logística internacional.

El objetivo de garantizar la seguridad y protección de las fronteras exteriores de la Unión no sólo consiste en luchar contra la amenaza terrorista, sino también colaborar en la lucha contra el crimen organizado y defender a los ciudadanos frente a otros peligros como, por ejemplo, en el ámbito de la protección a los consumidores o el medio ambiente, sin que este incremento de controles aduaneros perjudique al comercio legítimo.

La figura del Operador Económico Autorizado es uno de los mecanismos, seguramente el más importante, a través del cual las aduanas desarrollan este nuevo papel en beneficio del comercio.

En 2008 se proporcionó una base legal para el programa OEA de la UE a través de las "modificaciones de seguridad" del "Código aduanero comunitario" (CCC) (Reglamento (CE) 648/2005) y sus disposiciones de aplicación. En nuestro país, empezaron a otorgarse los primeros certificados en 2009.

El programa OEA está abierto a todos los operadores económicos, incluidas las pequeñas y medianas empresas, independientemente de su función en la

[2] El C-TPAT (Customs-Trade Partnership Against Terrorism) es una iniciativa entre el gobierno de los Estados Unidos y la iniciativa privada con la finalidad de garantizar la seguridad en las distintas áreas de la cadena de suministro y protegerla en contra del terrorismo. La iniciativa C-TPAT surgió a raíz de los atentados del 11 de septiembre de 2001 en Nueva York como un esfuerzo por parte del gobierno estadounidense por incrementar la seguridad fronteriza. El programa fue diseñado para reducir actividades ilegales en la cadena de suministro. A cambio de su colaboración, las empresas participan en una logística más segura para sus trabajadores, proveedores y clientes.

cadena internacional de suministro. Todo operador económico establecido en el territorio aduanero de la Unión que forme parte de la cadena logística internacional y participe en operaciones aduaneras podrá solicitar el estatuto de OEA y se les aplicarán los mismos criterios a todos los operadores económicos que deseen obtener una Autorización OEA. Sin embargo, estos criterios son flexibles y se implementarán a través de diferentes medidas. Esto significa que, aunque una pequeña empresa tenga que implementar los mismos criterios que una gran empresa, éstos se implantarán a través de diferentes medidas prácticas. Una pequeña empresa que consta de 15 empleados que trabajan en un pequeño edificio donde es visible quién entra/sale del edificio no necesitaría una cámara de video o un oficial de seguridad en la entrada. En una gran empresa donde trabajan 150 empleados en tres diferentes edificios y donde los camiones entregan y recogen mercancías regularmente, obviamente existe la necesidad de un oficial de seguridad en la entrada que verifica las identidades de las personas/camiones que entran y salen de las instalaciones.

Los OEA pueden solicitar diferentes acreditaciones:

- Operadores Económicos Autorizados para la Simplificación aduanera (AEOC);
- Operadores Económicos Autorizados para la Protección y Seguridad (AEOS);
- La combinación de ambos (OEAF).

El Estado miembro al que debe presentarse la solicitud de OEA está determinado por la legislación de la UE.

La autoridad aduanera competente será la del lugar donde se lleve o esté accesible la contabilidad principal del solicitante a efectos aduaneros, y donde se realicen al menos una parte de las actividades objeto de la decisión. Cuando no sea posible, se determinará claramente qué Estado miembro debe actuar como “Autoridad Aduanera Competente” según:

- la del lugar donde se lleva o está accesible el registro del solicitante y la documentación que permite a la autoridad aduanera tomar una decisión (principales cuentas a efectos aduaneros) (por ejemplo, el lugar donde se encuentra la sede administrativa de la empresa solicitante);
- que cuando el solicitante tenga un establecimiento comercial permanente y donde la información sobre sus actividades generales de gestión

logística en la Unión se conserve o sea accesible, tal como se indica en la solicitud.

Por ende, el Estado miembro donde presentar una solicitud para obtener el estatus de OEA no es una elección del aspirante.

Si la solicitud se presenta ante una autoridad aduanera “no competente”, dicha oficina no podrá aceptar la solicitud.

Por lo tanto, solo hay una Autoridad Aduanera Competente por aspirante en la UE, y el estatuto OEA concedido por un Estado miembro es reconocido por las autoridades aduaneras de todos los Estados miembros. La autorización OEA es, por tanto, una autorización UE.

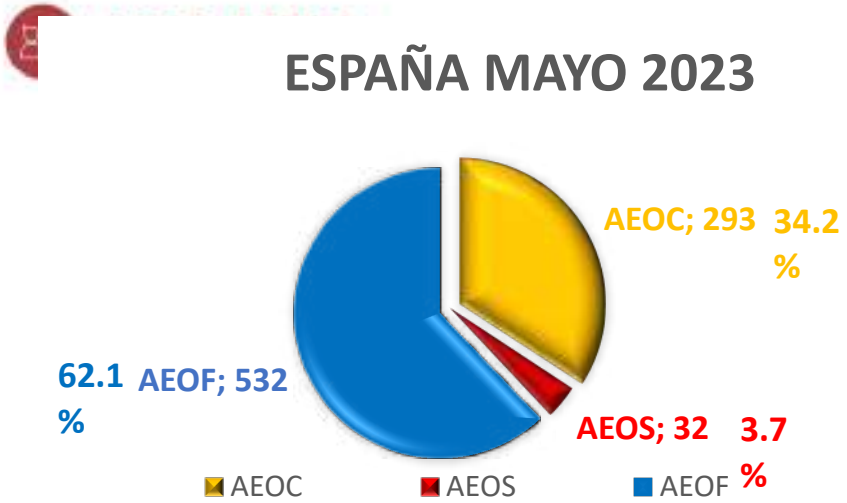
En toda la UE se elaboran directrices detalladas del estatuto OEA para garantizar la interpretación uniforme por todas las administraciones de aduanas en todos los Estados miembros. La Autorización OEA se otorgará de acuerdo a unos criterios uniformes en todos ellos.

Además, también se desarrollan directrices para la gestión de riesgos. Éstos se destinan únicamente a aduanas y contribuyen a establecer un enfoque uniforme en lo que respecta al análisis de riesgos en la UE, garantizando así que los mismos riesgos sean tratados con las mismas medidas en todos los Estados miembros.

Un aspirante, siempre titular de un número EORI[3], puede ser titular de un solo estatus AEO (es decir, una autorización por EORI) en la UE. En el caso de que una empresa ya cuente con alguna de las autorizaciones, bien sea OEAS o OEAC, podrá solicitar en el futuro la otra autorización. Su solicitud será objeto de una nueva auditoría para comprobar que se cumplen las condiciones y criterios de la que acaba de solicitar y, si procede, se emitirá la nueva autorización OEA, que será independiente de la anterior, pero que la Aduana tramitará, exclusivamente a efectos informáticos, como una autorización tipo F (combinada C y S).

Por lo tanto, la autorización OEA que se emita, será única. La acreditación que se conceda será para la empresa en cuestión, no para un local o delegación determinado de la empresa solicitante. Por ello no se han de presentar tantas solicitudes como delegaciones. Igualmente, todas las delegaciones de esa empresa deben cumplir con los requisitos correspondientes a la autorización

[3] El EORI (Economic Operators Registration and Identification) es el número de registro e identificación de operadores económicos de la Unión Europea. Es un código identificador válido para un exportador / importador en todo el territorio de la UE. Las empresas y las personas que deseen comerciar deben utilizar el número EORI como número de identificación en todos los regímenes aduaneros al intercambiar información con las administraciones aduaneras.



solicitada y todas serán auditadas. Cada una de ellas por la Aduana de Control a la que le corresponda, quienes remitirán a la Aduana de Control a la que pertenezca esa empresa sus informes correspondientes. Por ejemplo, mi empresa, cuya central está situada en Valencia, tiene delegaciones en Algeciras y Madrid. Las tres delegaciones serán auditadas; la delegación de Madrid por la Aduana de Madrid, la delegación de Algeciras por la Aduana de Algeciras, y la central de Valencia por la Aduana de Valencia. Las Aduanas de Madrid y Algeciras remitirán sus informes a la Aduana de Valencia, la cual emitirá el informe definitivo para la empresa. De no ser así, si parte de los locales o delegaciones cumplen requisitos y parte no, la empresa no superará la auditoria de la Aduana, por lo que no debe presentar su solicitud de autorización Operador Económico Autorizado hasta que esté seguro de que toda la empresa cumple las condiciones exigidas.

En el caso de que una empresa que solicite la acreditación esté vinculada a otra que ya es OEA, esta vinculación puede agilizar los trámites de las auditorias. A su vez, una mala praxis, suspensión o revocación puede perjudicar y provocar una auditoria de revisión en las empresas vinculadas[4] a la misma.

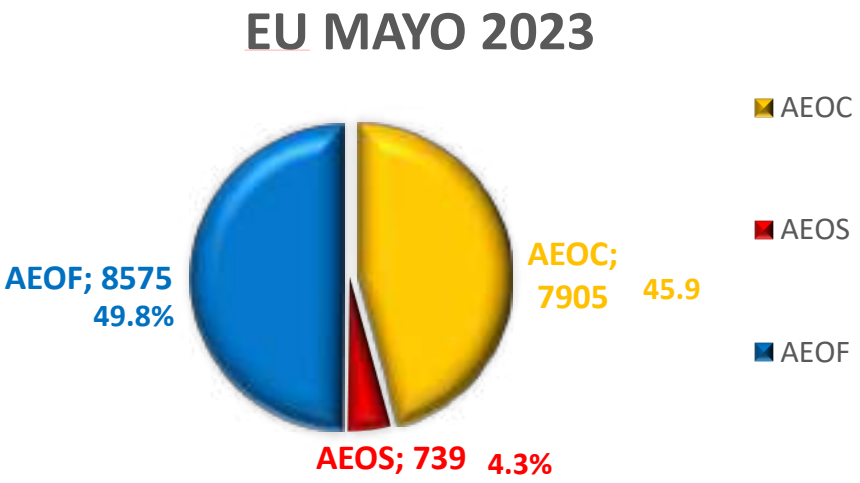
En la siguiente gráfica podemos observar el número de Operadores Económicos Autorizados, en España y en la UE.

Fuente: Comisión Europea

[4] Dos o más empresas se consideran vinculadas cuando presentan cualquiera de las relaciones siguientes:

- Una empresa posee la mayoría de los derechos de voto de los accionistas o socios de otra.
- Una empresa tiene derecho a nombrar o revocar a la mayoría de los miembros del órgano de administración, dirección o control de otra.
- Una empresa ejerce una influencia dominante sobre otra en virtud de un contrato entre ellas o una cláusula estatutaria de la segunda empresa.

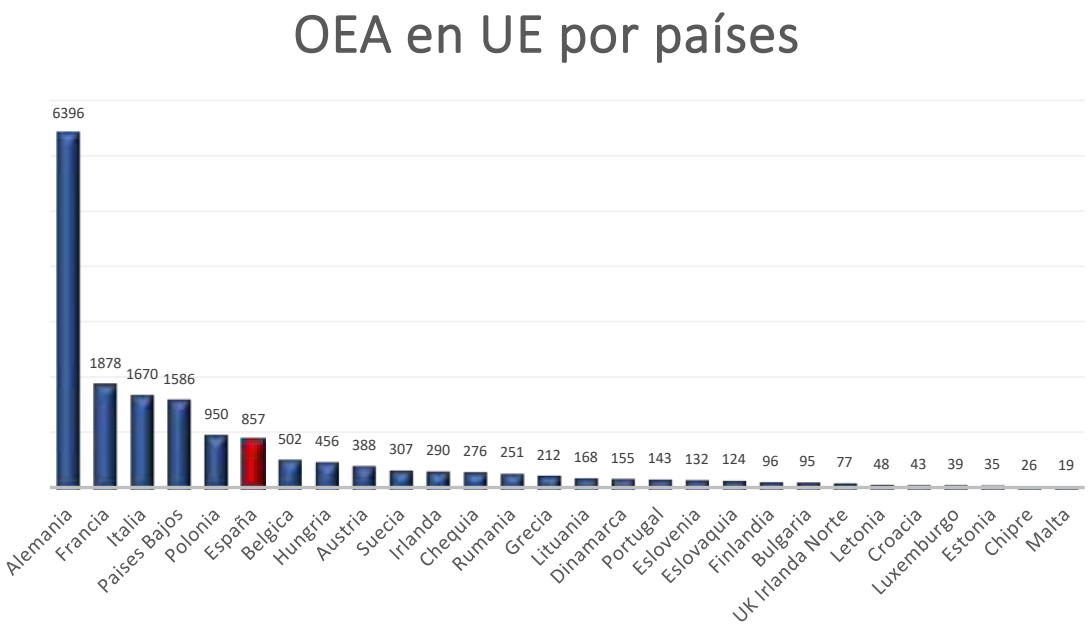
https://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/eos/aeo_consultation.jsp?Lang=es&holderName=&aeoCountry=RO&certificatesTypes=AEOC&certificatesTypes=AEOF&certificatesTypes=AEOS&Expand=true&offset=1&showRecordsCount=0



Fuente: Comisión Europea

https://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/eos/aeo_consultation.jsp?Lang=es&holderName=&aeoCountry=RO&certificatesTypes=AEOC&certificatesTypes=AEOF&certificatesTypes=AEOS&Expand=true&offset=1&showRecordsCount=0

En la siguiente gráfica podemos observar el número de Operadores Económicos Autorizados por países en la Unión Europea.



Fuente: Comisión Europea

https://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/eos/aeo_consultation.jsp?Lang=es&holderName=&aeoCountry=RO&certificatesTypes=AEOC&certificatesTypes=AEOF&certificatesTypes=AEOS&Expand=true&offset=1&showRecordsCount=0

- **Obligaciones y derechos según el tipo de certificado OEA**

El OEA se basa en un enfoque equilibrado entre la seguridad y la facilitación del comercio. Por ello, se precisan operadores económicos para proporcionar a las autoridades aduaneras información electrónica sobre las mercancías antes de importar o exportar desde la UE. Al mismo tiempo, se proporciona a los importadores y exportadores unos canales más ágiles y fiables.

Dentro de la UE, para certificar la seguridad de las mercancías que cruzan las fronteras comunitarias son los propios Estados miembros quienes designan las autoridades competentes a tal efecto, por lo que la policía y diferentes cuerpos

de seguridad también pueden estar involucrados. Pero el hecho de que las aduanas operen en las fronteras internacionales les otorga un papel fundamental en este ámbito, tanto es así que el Consejo de Ministros de la UE en noviembre de 2003 adoptó las conclusiones que reconocen el importante papel de las aduanas en las fronteras exteriores de la UE.

La autorización OEA se expide al solicitante tras una auditoría exhaustiva de su actividad profesional, y no a sus socios comerciales. El estatuto de AEO otorgado corresponde al operador económico en exclusiva y se aplica a sus actividades comerciales propias, de manera que el OEA es el único con derecho a beneficiarse de las ventajas que el estatuto conlleva. Se trata de un principio general para todos los tipos de OEA que pueden expedirse a operadores económicos con funciones diferentes en la cadena de suministro internacional.

Al reconocerse el estatuto de OEA en todos los Estados miembros, también el titular de la autorización OEA se beneficiará de las mismas ventajas en todos los Estados miembros.

Para que las autoridades aduaneras puedan ofrecer tales ventajas, el OEA debe asegurarse de que su número EORI se declare en la aduana.

Las ventajas del OEA son parte integrante de la legislación de la UE por la que se rige el estatuto, y proporcionan al titular de una autorización un beneficio logístico al poder realizar una mejor planificación y optimizar más el transporte y la logística, minimizar la demora logística y reducir los costes de transporte.

Sobre la base del artículo 39 del Código Aduanero de la Unión (CAU), el estatuto de OEA se puede conceder a cualquier operador económico que cumpla los siguientes criterios comunes:

- Es indispensable tener un historial satisfactorio de cumplimiento de la legislación aduanera y de la normativa fiscal. Este requisito debe haberse cumplido en al menos los últimos tres años de ejercicio y no deben existir infracciones penales relacionadas con la actividad económica del solicitante.
- Demostración, por el solicitante, de un alto nivel de control de sus operaciones y del flujo de mercancías, mediante un sistema de gestión perfectamente trazable y seguro de los registros comerciales y, en su caso, de los registros de transporte, que permita la correcta realización de los controles aduaneros.
- Solvencia económica. Es necesario acreditar una buena solvencia económica en un período mínimo de tres años, es decir, cuando el

solicitante tenga un buen nivel financiero que le permita cumplir sus compromisos, teniendo debidamente en cuenta las características del tipo de actividad de que se trate.

Aunque no figure como una obligación en sí, sobra apuntar que el OEA siempre debe informar a la aduana de cualquier elemento surgido tras la autorización que pueda influir en el mantenimiento o contenido de la autorización. La comunicación de estas variaciones en las circunstancias de la empresa que puedan afectar al OEA se hará informáticamente vía Sede Electrónica, dirigidas a la Subdirección General de Gestión Aduanera, Área del OEA, incluyendo un cuestionario de auto evaluación actualizado, solo cumplimentado en los apartados y preguntas afectados por dichas variaciones.
Y, por consiguiente, también debe aplicar eficazmente los procedimientos o herramientas que la empresa tenga implantados para detectar incumplimientos e irregularidades en su operativa y desempeñar correctamente los requisitos OEA, así como, en su caso, tomar las medidas correctivas necesarias para solucionar dichas situaciones.

En caso de que, con posterioridad a la autorización, se dejaran de cumplir los requisitos o condiciones OEA, la autorización podrá ser suspendida y/o revocada.

Además de las obligaciones comunes, se ha previsto para los OEAS (operadores económicos establecidos en la Unión que desean beneficiarse de las facilidades específicas relacionadas con los controles aduaneros y la protección y la seguridad cuando las mercancías entran o salen en el territorio aduanero de la Unión), otros requisitos específicos:

- Cumplimiento de las normas de seguridad y protección aplicables a la cadena logística.

- Un OEAS no está obligado a disponer de un sistema logístico que distinga entre las mercancías de la Unión y las mercancías no pertenecientes a la Unión en sus registros.

Por otra parte, entre los criterios para la concesión de un AEOC (Operadores Económicos Autorizados para la Simplificación aduanera), además de los requisitos comunes anteriormente expuestos, figuran:

- Demostración, de un alto nivel de control de sus operaciones y del flujo de mercancías, mediante un sistema de gestión de los registros comerciales donde sí se identifique perfectamente las mercancías pertenecientes y no pertenecientes a la UE.

- Nivel adecuado de competencia o de cualificaciones profesionales directamente relacionadas con la actividad que ejerza (AEOC);

España cuenta con varios de los programas formativos acreditados y reconocidos por la Comisión Europea para certificar las cualificaciones profesionales. La Comisión Europea acredita periódicamente ciertos programas que cumplen los estándares fijados en el Marco de competencia de la Unión Europea para aduanas. La superación con éxito de estos programas formativos justifica el cumplimiento del requisito de nivel adecuado de cualificación profesional exigido por el Programa de Operador Económico Autorizado de la Unión Europea para obtener la Autorización OEA tipo “C”, Simplificaciones Aduaneras, siempre que se cumpla con la normativa vigente. Otra manera para justificar una buena competencia o cualificación es poseer una trayectoria profesional demostrable de más de tres años en una posición similar, sin incidencias graves en el desempeño del puesto.

A continuación, se exponen brevemente las ventajas de los AEO, que varían en función del tipo de autorización expedida:

- Notificación previa.

La información enviada por los OEA a la aduana de manera anticipada antes de la salida de las mercancías permitirá a los operadores económicos autorizados conocer con antelación si sus mercancías serán controladas por la aduana a su llegada o salida, lo que les permitirá ganar tiempo y dinero. El operador podrá ser informado de que su envío ha sido seleccionado para que se le realicen controles por parte de los organismos oficiales y se le concede un tratamiento prioritario para los mismos.

Por otra parte, la notificación previa por parte de las aduanas, es el resultado del análisis de riesgos efectuado por motivos de seguridad, de donde se conocerá si se ha seleccionado el envío para su reconocimiento físico. Esta notificación previa se realizará si no implica un riesgo para el control y tampoco tiene porque notificarse en todos los casos, es decir, las autoridades aduaneras pueden realizar el control sin notificarlo previamente, ya que dicha notificación no deberá hacerse cuando pueda comprometer los controles que deban realizarse o sus resultados. Ello incluye también los controles e inspecciones en nombre de otras autoridades gubernamentales, en su caso.

Esta ventaja es aplicable tanto a los titulares de OEAC como a los OEAS, y es importante que se distinga entre las notificaciones previas relacionadas con la protección y la seguridad y las relativas a la aplicación de otras medidas dispuestas en la legislación aduanera.

Esto significa que, los operadores confiables para las autoridades aduaneras que cumplan con los requisitos necesarios para ostentar el certificado OEA en caso de controles aduaneros relacionados con la protección y la seguridad, solo recibirán notificación previa los AEOS, mientras que los AEOC recibirán notificación previa en caso de controles aduaneros no relacionados con la seguridad y sí con las simplificaciones.

Como ejemplo en el que un AOES recibe una notificación previa en caso de ser seleccionado para el control aduanero:

La legislación establece que cuando un OEAS ha presentado una declaración sumaria de entrada (DSE), la aduana de la primera entrada ha de notificar al OEAS, en caso de que el envío haya sido seleccionado para un control físico. Dicha notificación se efectuará antes de la llegada de las mercancías al territorio aduanero de la Unión, siempre que el transportista OEAS esté conectado a los sistemas aduaneros electrónicos. La notificación previa puede revestir especial importancia para los AEOS que ejerzan su actividad en grandes puertos, ya que les permitirá planificar mejor su actividad comercial. Dicha notificación no deberá hacerse cuando pueda comprometer los controles que deban realizarse o sus resultados. No obstante, las autoridades aduaneras podrán llevar a cabo un control físico, aunque no lo hayan notificado al OEAS.

- Menos controles físicos y documentales.

Los operadores confiables para las autoridades aduaneras que cumplan con los requisitos necesarios para ostentar el certificado OEA, al ser considerados como socios seguros por las aduanas están sujetos a menos inspecciones ya que su cumplimiento y fiabilidad se habrían comprobado minuciosamente en el momento en el que se les otorgó la autorización OEA.

Se dispone que los OEA estén sujetos a menos controles físicos y documentales que los demás operadores económicos por lo que respecta a los controles aduaneros y en función del tipo de autorización concedida. No obstante, las autoridades aduaneras pueden optar por controlar los envíos de un OEA con el fin de tener en cuenta una amenaza específica, o las obligaciones de control dispuestas en otra normativa de la Unión (p.ej., en materia de seguridad de los productos, etc.).

Solo los AEOS serán objeto de menos controles físicos y documentales en relación con la protección y la seguridad, mientras que los OEAC serán objeto de menos controles físicos y documentales en relación con otras medidas previstas en la legislación aduanera. Se incluyen aquí un menor número de controles en el punto de importación o exportación y la posibilidad de que tales

estatutos se tengan en cuenta en los controles posteriores al despacho de aduana.

Para beneficiarse de esta ventaja se ha de introducir en los sistemas de gestión de riesgos aduaneros una calificación de riesgo menor. En cualquier caso, aunque tal calificación de riesgo menor obedezca al hecho de que el estatuto de OEA siempre se tiene en cuenta favorablemente, el nivel de reducción puede variar dependiendo del papel y la responsabilidad del OEA en la cadena de suministro de que se trate.

Esta ventaja está relacionada con la evaluación global de riesgo efectuada respecto de una determinada transacción. En este sentido, aunque el estatuto de OEA siempre se considerará para obtener un tratamiento favorable, otros indicadores de riesgo, como el país de origen u otros, pueden suscitar la necesidad de efectuar algún control.

Teniendo en cuenta los principios generales referidos, a continuación, se ofrecen diversos ejemplos de situaciones posibles:

- Declaración sumaria de entrada (DSE):

  En la mayoría de los casos, los requisitos y las responsabilidades asociados a la presentación de una DSE atañen al transportista. En caso de que este sea la persona que presenta la DSE y titular de un AEOS, le asistirá directamente el derecho a recibir calificaciones de riesgo inferiores una vez que sus sistemas y procedimientos en materia de seguridad del transporte, sus socios comerciales y sus empleados hayan sido examinados por las autoridades aduaneras. Si, además del transportista, también el destinatario es titular de un AEOS, el nivel de controles puede reducirse adicionalmente.

  Por otra parte, si el expedidor declarado también es titular de un certificado de OEAS equivalente expedido por una autoridad aduanera en un país tercero y reconocido por la UE con arreglo a un acuerdo de reconocimiento mutuo todas las partes declaradas en la DSE, incluidas las que dispongan de información directa de las mercancías de que se trate, deberán someter sus sistemas de protección y seguridad a la verificación realizada por las autoridades aduaneras, ya sea en la UE o mediante un proceso equiparable a cargo de las autoridades aduaneras del país tercero en cuestión. De este modo se contribuirá a optimizar la seguridad en la cadena de suministro de extremo a extremo y se propiciará un nivel aún mayor de reducción de los controles en materia de protección y seguridad.

  Pueden existir asimismo casos en los que los datos necesarios para las DSE se presenten mediante una declaración en aduana (p. ej., para actividades

de tránsito). El nivel de reducciones se evalúa del mismo modo, teniendo en cuenta cuáles son las funciones y las responsabilidades de los agentes interesados.

Por ejemplo, cuando un transitario titular de un estatuto OEA es el obligado principal en una declaración en aduana de tránsito con el conjunto de datos para la DSE, el tipo de autorización debe considerarse en primer lugar. En caso de que el transitario sea titular de un A OEAC, las calificaciones de riesgo relacionadas con el procedimiento aduanero en cuestión podrán reducirse en consecuencia, ya que en la declaración en aduana de tránsito tradicional el transitario es el obligado principal. Este asume la responsabilidad (incluso financiera) relativa a las mercancías transportadas y a la exactitud de la información aportada, así como al cumplimiento de las normas de tránsito desde la oficina de partida hasta la de destino.

No obstante, para las reducciones de calificaciones de riesgo relacionadas con los controles de protección y seguridad, el obligado principal deberá ser el titular de un AEOS.

Conviene señalar que los nuevos requisitos en materia de datos para la DSE y las nuevas disposiciones en materia de archivo implicarán a diferentes agentes de la cadena de suministro cuyo estatuto de OEA se deberá tener en cuenta.

- Declaración en aduana con datos de protección y seguridad para declaraciones sumarias de salida (DSS) incluidos:

En la mayoría de los casos, el exportador aporta los datos de protección y seguridad a través de la declaración en aduana de exportación. Por tanto, si el exportador es titular de un OEAS por lo general obtendrá un nivel de reducciones superior en lo que se refiere a los controles de protección y seguridad.

- Declaraciones en aduana (datos de protección y seguridad para DSE/DSS no incluidos):

Si, por ejemplo, el titular de un OEAC es un representante de aduanas, el cliente al que representa no es un OEA, y el representante de aduanas presenta una declaración en aduana de despacho a libre práctica:

En general, las autoridades aduaneras deben reducir la calificación de riesgo con arreglo al grado de participación del agente de aduanas OEAC en la representación de su cliente. Esto dependerá del tipo de representación.

La asignación de ventajas tiene que ver con el concepto de «declarante[5]».

En caso de representación directa, el agente de aduanas es un representante directo del importador, lo que significa que el agente de aduanas actúa en nombre del importador. Así, «el titular del estatuto de OEAC» (el agente de aduanas) y «el declarante» (el importador) no son la misma persona. Teniendo en cuenta que las autoridades aduaneras comprueban los trámites y procedimientos aduaneros del representante de aduanas, su estatuto de OEAC deberá considerarse positivamente. No obstante, también deberá tenerse en cuenta que, en este caso, el responsable de la precisión de la información consignada en la declaración en aduana, de la autenticidad de los documentos presentados y del cumplimiento de todas las obligaciones relativas a la entrada de las mercancías en cuestión con arreglo al procedimiento de que se trate es el declarante (el importador que no es OEA), y no el titular del estatuto de OEAC.

En caso de representación indirecta, el agente de aduanas titular del estatuto OEAC actúa en nombre propio, por lo tanto, actúa como declarante.

Si el titular de un AEOC es importador y trabaja con un representante de aduanas que no es AEO, y el importador presenta una declaración en aduana de despacho a libre práctica:

La gestión del riesgo debe tratarse igualmente de conformidad con el grado de intervención del representante de aduanas en las gestiones de su cliente con las autoridades aduaneras.

- Tratamiento prioritario de los envíos seleccionados para inspección.

Esta ventaja es aplicable a los titulares de AEOC y AEOS.

La legislación establece que cuando los envíos declarados por un OEA hayan sido seleccionados para controles físicos o documentales, estos controles deberán llevarse a cabo de forma prioritaria.

La concesión de esta ventaja está directamente relacionada con el modo de transporte y la infraestructura de la instalación donde los controles se lleven a cabo, y depende de ellos.

[5] Según el artículo 5, apartado 15, del CAU, un «declarante» es «la persona que presenta una declaración en aduana, una declaración de depósito temporal, una declaración sumaria de entrada, una declaración sumaria de salida, una declaración de reexportación o una notificación de reexportación en nombre propio, o la persona en cuyo nombre se presenta dicha declaración o dicha notificación.

- Posibilidad de no realizar los controles en el recinto aduanero. Se podrá elegir el lugar de control, previo en acuerdo con la autoridad aduanera.

Esta ventaja es aplicable a los titulares de AEOC y AEOS.

Existe la posibilidad de que los controles se realicen en un lugar distinto de aquel en el que las mercancías deban presentarse en aduana.

Este lugar alternativo podría suponer un plazo más breve o costes más bajos.

No obstante, esta ventaja se supeditará a acuerdos individuales con la autoridad aduanera competente. El lugar seleccionado para la inspección deberá permitir en todo caso a las autoridades aduaneras la realización de los controles necesarios y no pondrá en peligro los resultados de los mismos.

Aunque la posibilidad de elección del lugar de inspección también se contempla para todos los operadores económicos con otras condiciones y procedimientos, existe una distinción entre las disposiciones generales y la disposición que establece una ventaja para los OEA, ya que las aduanas pueden tener en cuenta este estatuto para determinar si se atiende o no la solicitud.

En lo referente a un OEA, pueden darse varias situaciones prácticas, dependiendo de cada caso y respecto de determinadas transacciones, un OEA puede solicitar que las inspecciones se lleven a cabo en un lugar alternativo. El estatuto de OEA no basta para permitir al operador económico la utilización automática de la simplificación y el despacho permanente de las mercancías en sus instalaciones. Aunque para acceder a dicha simplificación se exige el estatuto de OEA, para esta autorización se precisa una solicitud aparte. En esta situación, las autoridades aduaneras tendrán en cuenta el estatuto de OEA. Si no existen otras circunstancias que puedan impedirlo, las autoridades aduaneras deberán permitir que la inspección se efectúe en la ubicación elegida por el OEA.

Se trata de situaciones en las que el estatuto de OEA y el conocimiento de las autoridades aduaneras pueden utilizarse como ventaja de la que no se benefician otros operadores.

- Simplificaciones. Beneficio de los AEOC.

Existen determinados tipos de simplificaciones sobre la base del reconocimiento del AEOC, en la medida en que se cumplan los requisitos relativos al tipo concreto de simplificación previsto en la legislación aduanera. En la legislación

se dispone que, si la persona que solicita una determinada simplificación es titular de una autorización OEAC, las autoridades aduaneras no reexaminarán las condiciones que evaluaron en su momento con vistas a la concesión del estatuto de AEOC.

a) Casos en los que para acceder a una simplificación/autorización se exige el estatuto de OEAC:

- Garantía global de importe reducido por deudas aduaneras y otros gravámenes devengados: cuando deba constituirse una garantía global por deudas aduaneras y otros gravámenes que puedan nacer, un operador económico podrá ser autorizado a utilizar una garantía global con un importe reducido o gozar de una dispensa de garantía.

- Despacho centralizado: previa solicitud, las autoridades aduaneras podrán autorizar el presentar en la aduana competente del lugar en el que esa empresa esté establecida una declaración en aduana relativa a las mercancías que se presenten en otra aduana.

- Inscripción en el registro de declarante con dispensa de la obligación de presentación de las mercancías: previa solicitud, las autoridades aduaneras podrán dispensar de la obligación de presentar las mercancías. En ese caso, se considerará que las mercancías han obtenido el levante en el momento de su inscripción en los registros del declarante.

- Autoevaluación: Previa solicitud, las autoridades aduaneras podrán autorizar a un operador económico a efectuar determinadas formalidades aduaneras cuya ejecución corresponda a dichas autoridades, a fin de determinar el importe de los derechos de importación y de exportación exigibles, así como a realizar determinados controles bajo vigilancia aduanera.

b) Casos en los que algunos de los criterios que se han de cumplir con vistas a determinadas simplificaciones/autorizaciones quedan cubiertos por los criterios de OEAC:

- representante aduanero que presta servicios en un Estado miembro distinto de aquel en que está establecido[6],

[6] artículo 18, apartado 3, del CAU.

- autorización de simplificación relativa al valor de las mercancías en aduana[7],

- garantía global, garantía global o dispensa de garantía en relación con las deudas aduaneras y otros gravámenes que se puedan originar[8].

- autorización de uso de una garantía global sujeta a una prohibición temporal[9].

- aprobación de un lugar distinto de la aduana competente[10] (presentación de las mercancías).

- autorización para establecer servicios marítimos regulares[11].

- expedidor autorizado[12] (prueba del estatuto aduanero).

- pesador de plátanos autorizado[13].

- autorización para el uso de declaraciones en aduana simplificadas[14].

- autorización para la inscripción en los registros del declarante[15].

- destinatario autorizado[16] (TIR).

- autorización de simplificaciones en relación con el tránsito[17].

c) Casos en los que los criterios que se han de cumplir con vistas a determinadas simplificaciones/autorizaciones se consideran equivalentes a los criterios de OEA:

- autorización de explotación de almacenes de depósito temporal (ADT),

- autorización de regímenes especiales,

---

[7] artículo 71 del AD CAU.
[8] artículo 95, apartado 2, del CAU.
[9] artículo 96, apartado 2, del CAU.
[10] artículo 115 del AD CAU.
[11] artículo 120 del AD CAU.
[12] artículo 128 del ADCAU.
[13] artículo 155 del AD CAU.
[14] artículo145 del AD CAU.
[15] artículo 150del AD CAU.
[16] artículo 187 del AD CAU.
[17] artículo 191 del AD CAU.

Para este tipo de autorización (OEAC) no se exige el criterio relativo a las normas de protección y seguridad adecuadas. Por tanto, a los titulares de un OEAC no les asistirá el derecho a ninguna de las ventajas de los OEAS relacionadas con la protección y la seguridad de la cadena de suministro internacional.

Actualmente, en el estatuto de OEA otorgado en forma de AEOC no se tiene en cuenta respecto de los Acuerdos de Reconocimiento Mutuo (ARM) con terceros países.

Puesto que tales criterios expuestos anteriormente se aplican a casi todas las simplificaciones o autorizaciones aduaneras, la obtención de un OEAC facilitará la elegibilidad del operador económico y el uso de las diversas simplificaciones.

Por ejemplo, con arreglo al artículo 211[18], apartado 3, letra b), del CAU, los criterios de autorización para regímenes especiales se consideran equivalentes a los criterios OEA.

Por otra parte, para acceder a otras simplificaciones o autorizaciones, como la inscripción en el registro de declarante con una dispensa de la obligación de presentación de las mercancías, se exige el estatuto de AEOC, como se establece en el artículo 182[19] del CAU. Debido a las actividades comerciales de los operadores económicos autorizados, el AEO ha de hacer uso de esta opción de manera permanente y en combinación con la totalidad de las «posibilidades» restantes previstas. Probablemente sea el beneficio más valorado por los OEA.

Para la concesión de un AEOF:

Los tipos de autorización AEOC y AEOS son acumulables. En tal caso, el operador ha de satisfacer los criterios del AEOC y los del AEOS y recibe los beneficios correspondientes a ambos.

La legislación establece que «cuando un solicitante tenga derecho a obtener tanto una autorización AEOC como una autorización AEOS, la autoridad aduanera competente para tomar la decisión emitirá una autorización combinada».

A los fines de la gestión de las autorizaciones AEOC y AEOS de las que sea titular un mismo operador económico, el intercambio electrónico de información tiene lugar por medio de un único número de autorización AEO (cuya estructura consiste actualmente en el código del país seguido de las letras AEOF y el número de autorización nacional).

[18]ANEXO 1
[19]ANEXO 2

- ARM[20]. Beneficio de los OEAS.

El reconocimiento mutuo de los OEA es un elemento clave del marco de estándares SAFE de la OMA para fortalecer la seguridad de extremo a extremo de las cadenas de suministro y multiplicar los beneficios para los comerciantes.

Por reconocimiento mutuo de los OEA, dos administraciones aduaneras acuerdan:

- reconocer la autorización OEA emitida en el marco del otro programa y
- proporcionar beneficios recíprocos a los OEA del otro programa.

Por ejemplo, los operadores certificados en EEUU que exporten mercancías a España, se beneficiarán en España de las mismas ventajas que corresponden a los OEA europeos en España. Del mismo modo, los operadores certificados como OEA en España que exporten a EEUU se beneficiarán en el país de destino como los CTPAT certificados en EEUU.

Para obtener las ventajas correspondientes es necesario declarar el nº de certificado atribuido por un tercer país en la declaración aduanera (casilla 44 del DUA) y que se trate de un certificado válido, lo que se comprobará en la base de datos comunitaria prevista a tal fin.

La UE ha concluido e implementado programas de reconocimiento[21] mutuo de OEA con:

- Noruega,
- Suiza,
- Andorra,
- Japón,
- Moldavia,
- EE. UU.,
- China y
- Reino Unido.

Y está negociación con las aduanas de Canadá, Hong Kong y Marruecos.

[20] ANEXO 3

[21] El intercambio de datos entre Noruega, Suiza y el Reino Unido está automatizado, por lo que los OEA no necesitan acciones adicionales.

Actualmente, también se están llevando a cabo negociaciones adicionales o se iniciarán en un futuro próximo con otros socios comerciales más importantes. Además, la UE está brindando asistencia técnica a varios países para prepararlos para establecer programas OEA.

Los beneficios específicos del reconocimiento mutuo están contenidos en cada Acuerdo de Reconocimiento Mutuo (MRA) individual, pero en general los beneficios incluyen los siguientes elementos centrales:

- Menos controles relacionados con la seguridad y la protección.
- Reconocimiento de socios comerciales durante el proceso de solicitud.
- Trato prioritario en el despacho de aduana.
- Mecanismo de continuidad del negocio.

Los titulares de autorizaciones de OEAS o OEAF (con el componente de seguridad y protección) son elegibles para participar en el Reconocimiento Mutuo. Deben proporcionar su consentimiento por escrito para intercambiar detalles de la empresa con los países socios (por ejemplo, nombre, dirección, identificador). El consentimiento puede prestarse rellenando la casilla correspondiente en el Anexo del Cuestionario de Autoevaluación[22], pero también puede prestarse o retirarse en cualquier momento mediante solicitud por escrito a la autoridad aduanera competente del Estado miembro de la UE de que se trate.

Para beneficiarse de “menos controles relacionados con la protección y la seguridad y un tratamiento prioritario en el despacho de aduanas”, el OEA debe comunicar su número EORI a su socio comercial en el respectivo país socio del MRA. El socio comercial ingresa el número EORI en el formulario de declaración para el proceso de importación en el país socio del MRA.

Por ejemplo, los operadores certificados en Japón que exporten mercancías a España, se beneficiarán en España de las mismas ventajas que corresponden a los OEA europeos en España. Para obtener las ventajas correspondientes es necesario declarar el número de certificado atribuido por un tercer país en la declaración aduanera y que se trate de un certificado válido, lo que se comprobará en la base de datos comunitaria prevista a tal fin.

Las ventajas derivadas de la posesión de la autorización de Operador Económico Autorizado no son transmisibles, de forma que sólo puede beneficiarse de ellas el propio titular.

[22] https://sede.agenciatributaria.gob.es/static_files/Sede/Tema/Aduanas/OEA/Docum_aportar/Mod_autoev_OEA.pdf

La seguridad es máxima cuando todos los participantes en la cadena logística son operadores seguros. En ausencia de esta circunstancia el riesgo aumenta y las ventajas, lógicamente, disminuyen.

- Ventajas indirectas.

Es importante subrayar que, además de las ventajas directas previstas en la legislación, un OEA puede obtener ventajas no vinculadas directamente al ámbito aduanero de su actividad comercial. Tales como:

- Reconocimiento internacional como socio que garantiza la seguridad y la protección.

  Se considera que el OEA que cumple los criterios de protección y seguridad es un socio que garantiza la seguridad y la protección en la cadena de suministro. Ello supone que el OEA hace todo lo posible para reducir las amenazas existentes en las cadenas en las que se encuentra integrado. El estatuto de OEA, incluida la posibilidad de utilizar el logotipo de OEA, eleva su reputación. Aunque no es necesario trabajar únicamente con OEA, al establecer nuevas relaciones comerciales el estatuto de OEA tendrá una influencia positiva. Implica un plus de reputación que se puede reflejar en su elección por delante de otros operadores que no tengan esta certificación.

- Mejora de las relaciones con la Administración aduanera y otras autoridades gubernamentales.

La asociación establecida durante el proceso de autorización y la cooperación continua ayudará a un mejor entendimiento y a encontrar conjuntamente soluciones a medida ventajosas para ambas partes.

Los OEA deberán disponer de una persona de contacto designada en la autoridad aduanera a la que puedan dirigir sus preguntas. Es posible que esta persona no sea capaz de dar respuesta a todo tipo de preguntas, pero orientará a los OEA sobre la mejor manera de proceder y a quién más pueden dirigirse en caso necesario.

El estatuto de OEA es objeto de un reconocimiento creciente y cobra cada vez más importancia en numerosos ámbitos. En la actualidad existen varios certificados y autorizaciones en otros ámbitos cuyos requisitos de obtención son uno o varios de los criterios de consecución del estatuto de OEA, o consisten directamente en la posesión de este. Este es el caso del AC, Agente Acreditado.

Destacar, que cuando el AEOS sea un agente acreditado[23] o un Expedidor Conocido, la autoridad aduanera competente facilitará inmediatamente a la correspondiente autoridad nacional responsable de la seguridad de la aviación civil la siguiente información mínima referente al estatuto de OEA de que disponga:

- la autorización del AEOS, incluido el nombre del titular de la autorización y, si procede, su suspensión o revocación del estatuto de operador económico autorizado y los motivos de la misma;
- información sobre si el lugar concreto en cuestión ha sido visitado por las autoridades aduaneras, la fecha de la última visita y si la visita tuvo lugar a efectos del proceso de autorización, reevaluación o seguimiento;
- las reevaluaciones de la autorización del AEOS y los resultados de las mismas.

Las autoridades nacionales responsables de la seguridad de la aviación civil que traten la información correspondiente la utilizarán exclusivamente a efectos de los programas pertinentes de agente acreditado o expedidor conocido y aplicarán las medidas técnicas y organizativas adecuadas para garantizar la seguridad de la información
Por lo tanto, un Agente Acreditado cumplirá con las condiciones de protección y seguridad exigidas para un OEAS si además cumple:

- Que el operador realice exclusivamente su actividad aduanera en los locales y delegaciones a los que la autoridad competente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea haya acreditado su certificación, y en ningún otro local u oficina.

- Que el Agente Acreditado opere exclusivamente en el ámbito de flujo de exportación de transporte aéreo y no realice otras actividades aduaneras de transporte marítimo y/o terrestre, en tales locales.

Recordar que, además, tendrán que cumplirse el resto de las condiciones relativas a historial de cumplimiento, gestión de registros y solvencia.

Es asimismo necesario que la autoridad nacional competente en materia de seguridad de la aviación civil intercambie información con las autoridades aduaneras nacionales a fin de garantizar que se tengan oportunamente en cuenta el estatuto de agente acreditado o de expedidor conocido o cualquier

[23] Serán reconocibles como agentes acreditados: la compañía aérea, agentes de asistencia en tierra de carga y correo, proveedores logísticos y terceros responsables de los servicios de almacenamiento integrado y transporte que apliquen los controles de seguridad en la carga conforme al reglamento UE nº185/10 del anexo 6.3.2.

cambio con él relacionado que pueda ser pertinente de cara a la posesión y la gestión del estatuto de OEAS.
De igual forma, las autoridades aduaneras pueden tomar en consideración los resultados de las evaluaciones o auditorías llevadas a cabo conforme a la legislación aduanera en la medida en que sean pertinentes para el examen de los criterios.

Otro ejemplo relativo al intercambio en beneficio de las aduanas, otras autoridades aduaneras y el operador económico es la información del Programa Interno de Cumplimiento (PIC) pertinente a efectos de las mercancías de doble uso, que tiene un objetivo comparable al del programa de OEA.

Se insta a las autoridades nacionales que conceden licencias para mercancías de doble uso y a las autoridades aduaneras nacionales a intercambiar información sobre las empresas autorizadas OEA y las titulares de autorizaciones globales de exportación, si la legislación nacional lo permite.

- Otras ventajas indirectas

El enfoque asociado al OEA facilita a los operadores económicos (tanto el OEAC, como el OEAS), el análisis pormenorizado de todos sus procesos relacionados con la cadena de suministro internacional. Las actividades de todos los departamentos interesados suelen evaluarse durante la preparación de la solicitud para la obtención del estatuto de OEA. En la mayoría de los casos, la eficacia y la cooperación entre estos servicios se optimizan con el fin de procurar una mayor transparencia y visibilidad de la cadena de suministro.

Las inversiones realizadas por los operadores para mejorar sus niveles de protección y seguridad pueden tener efectos positivos en los ámbitos siguientes:

- visibilidad y seguimiento;
- seguridad del personal;
- elaboración de normas,
- selección de proveedores e inversión,
- transporte y seguridad del transporte,
- desarrollo de la concienciación y las capacidades en materia de infraestructura organizativa,
- colaboración entre las partes participantes en la cadena de suministro,
- inversiones proactivas en tecnología y
- cumplimiento voluntario de las normas de seguridad.

A continuación, se enumeran algunos ejemplos de ventajas indirectas que pueden derivarse de esos efectos positivos:

- menos robos y pérdidas;
- menos envíos retrasados;
- mejor planificación;
- mejora del servicio a los clientes;
- mayor fidelidad de los clientes;
- mejora de la gestión de inventario;
- mayor implicación del personal;
- reducción de los incidentes en materia de protección y seguridad;
- menos costes de inspección de los proveedores y mayor cooperación;
- reducción de las actividades delictivas y del vandalismo;
- aumento de la seguridad y mayor comunicación entre los socios de la cadena de suministro.

En el cuadro siguiente se resumen los beneficios de los diferentes OEA.

BENEFICIOS	OEAC	OEAS	OEAF
Menos controles físicos y documentales: - relacionados con la seguridad y la protección - relacionados con otra legislación aduanera			
Notificación previa en caso de selección para el control físico (relacionado con la seguridad y la protección)			
Notificación previa en caso de selección para control aduanero (relacionado con otra legislación aduanera)			
Tratamiento prioritario si se selecciona para inspección			
Posibilidad de solicitar un lugar específico para las inspecciones aduaneras			

Entrada más fácil a las simplificaciones aduaneras			
MRA. Reconocimiento mutuo con terceros países (Acuerdos ARM)			
Beneficios indirectos (reconocimiento como un socio comercial seguro y protegido; mejores relaciones con las aduanas y otras autoridades gubernamentales; menos robos y pérdidas; menos envíos retrasados; mejor planificación, servicio al cliente y lealtad del cliente; menores costos de inspección de los proveedores; mayor cooperación, etc. .)			

Como se puede apreciar, las ventajas son numerosas, pero para poder obtenerlas es indispensable obtener la autorización o certificado que, a su vez, conlleva unos requisitos (vistos anteriormente) que pueden suponer costes a los interesados. En España el coste de este certificado es gratuito, pero no así los cambios y mejoras que el solicitante debe tomar para cumplir con los requisitos exigidos.

Por este motivo, antes de tratar de conseguir el certificado, es recomendable realizar un estudio que ponga de manifiesto el grado de beneficio de ser OEA, es decir, si las ventajas que aporta la certificación serán superiores a los costes asociados a su consecución.

Por otro lado, también es necesario valorar qué tipo de certificado OEA será más ventajoso y si se pueden cumplir los requisitos asociados al mismo.

A un OEAS se le reconoce como un operador económico que ha adoptado las medidas apropiadas para proteger su actividad empresarial y, por tanto, es un agente fiable en la cadena de suministro internacional desde la perspectiva tanto de las autoridades pertinentes de la Administración como de sus socios comerciales. El OEAS se tiene en cuenta respecto de los ARM (Acuerdos de Reconocimiento Mutuo) con terceros países.

Un OEAC es un operador económico autorizado que tendrá mayor facilidad para acogerse a procedimientos aduaneros simplificados. Esto implica que, si un OEAC solicita una simplificación, estaría exento del examen por parte de la

autoridad aduanera, de los requisitos ya examinados durante el proceso de acreditación como OEA.

- **Cómo solicitarlo OEA**

En nuestro país, para obtener la certificación de Operador Económico Autorizado, se debe presentar una solicitud a la AEAT[24] (Agencia Estatal de Administración Tributaria).

El departamento de Aduanas e II.EE de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, determinará si las personas físicas o jurídicas, que deseen ser Operador Económico Autorizado y que, conforme a la normativa del Código Aduanero de la Unión Europea, han de solicitar la autorización OEA ante la Aduana española, reúnen los requisitos exigibles para serlo, mediante una auditoria pormenorizada del cumplimiento de tales requisitos.

Será la propia AEAT quien auditará a la empresa solicitante, comprobando el cumplimiento de los requisitos que hemos mencionado anteriormente.

Para ello los interesados deberán presentar vía Sede Electrónica, y utilizando el formulario OEA reglamentado, la correspondiente solicitud junto con la documentación (anexos) que sea exigible.

Para entender mejor qué es lo que persiguen las aduanas y acelerar el proceso, es obligatorio utilizar y cumplimentar correctamente un cuestionario de autoevaluación.

El cuestionario de autoevaluación es una herramienta para estructurar la preparación del operador económico, identificar las unidades organizativas del operador que se han de incluir y entender con qué profundidad se ha de llevar a cabo la preparación.

El objetivo del Cuestionario OEA[25] a adjuntar es recoger el trabajo previo de auto evaluación realizado por el solicitante respecto al cumplimiento de los requisitos para obtener la autorización OEA, así como proporcionar a la aduana información adicional sobre el solicitante y su actividad.

El Cuestionario de Autoevaluación debe ser cumplimentado y firmado por el operador económico solicitante y no por su representante, si lo hubiere.

Cada Estado miembro publica su propia plantilla.

[24] https://sede.agenciatributaria.gob.es/Sede/aduanas/operador-economico-autorizado-oea.html

[25] https://sede.agenciatributaria.gob.es/static_files/Sede/Tema/Aduanas/OEA/Docum_aportar/Mod_autoev_OEA.pdf

Dicho cuestionario no es un “check list”, y el operador deberá haber contemplado procedimientos y medidas de control u otras especificas relativas a su autorización OEA que exija la actividad aduanera y la operativa propia de la empresa, aunque no aparezca referencia a ellas en el Cuestionario.

El cuestionario de autoevaluación consta:

1. Información relativa a la empresa

1.1. Información general relativa a la empresa

1.2. Volumen de actividad

1.3. Información y estadísticas relativas a asuntos aduaneros

2. Historial de cumplimiento

3. Sistema contable y logístico

3.1. Pista de auditoría

3.2. Sistema contable y logístico

3.3. Sistema de control interno

3.4. Flujo de mercancías

3.5. Procedimientos aduaneros

3.6. Procedimientos relativos a la copia de seguridad, la recuperación normal y de emergencia y el archivo

3.7. Protección de los sistemas informáticos

3.8. Seguridad de la documentación

4. Solvencia financiera

5. Nivel adecuado de competencia o de cualificaciones profesionales

5.1. Niveles adecuados de competencia

5.2 Cualificaciones profesionales

6. Requisitos en materia de protección y seguridad

6.1. Información general sobre seguridad y protección

6.2. Seguridad de los edificios

6.3. Acceso a las instalaciones

6.4. Unidades de carga (tales como contenedores, contenedores intermodales, cajas de transporte)

6.5. Procesos logísticos

6.6. Mercancías entrantes

6.7. Almacenamiento de las mercancías

6.8. Producción de las mercancías

6.9. Carga de las mercancías

6.10. Requisitos de seguridad en relación con los socios comerciales

6.11. Seguridad del personal

6.12. Servicios externos

La aduana puede comprobar todo lo que estime necesario para asegurarse de que se cumplen las condiciones para concesión de la autorización, aunque no figure expresamente en el Cuestionario oficial publicado.

Importante resaltar que no sólo deben redactarse los procedimientos que se siguen, sino que las Autoridades deben poder constatar, mediante los registros oportunos, que se realiza un seguimiento interno para comprobar que dichos procedimientos se cumplen.

El proceso de preparación de una solicitud de OEA, así como los de autorización y mantenimiento del OEA, son largos. La clave del éxito es una preparación minuciosa. Por tanto, se espera que el solicitante que desee convertirse en OEA tenga el control de su actividad.

Esto significa que, dependiendo del tipo de OEA solicitado y de las actividades y el modelo empresarial de la compañía de que se trate, esta deberá aplicar medidas organizativas apropiadas en los ámbitos relacionados con los criterios OEA, con el fin de garantizar que los riesgos asociados a sus actividades aduaneras puedan identificarse y evitarse o minimizarse.

Para una cooperación estrecha entre la aduana y el solicitante/AEO, se recomienda ponerse en contacto con la Autoridad Aduanera de Expedición

(AAE) en una fase temprana y mantener ese contacto incluso una vez finalizado el proceso de solicitud. Ello puede ayudar a evitar malentendidos por ambas partes y sirve de apoyo en caso de que surja alguna duda.

En resumen, antes de la presentación formal de la solicitud, se recomienda encarecidamente al operador económico que:

- se ponga en contacto con la AAE,
- decida qué tipo de autorización precisa,
- designe a una persona de contacto competente para encargarse de la solicitud,
- conteste todas las preguntas del cuestionario de autoevaluación y asegúrese de que todas las personas y departamentos pertinentes de la organización intervienen en la cumplimentación del mismo.

Además, es necesario asegurarse de que la dirección de la empresa respalda la solicitud de OEA.

Si el resultado de este examen de auditoría[26] es favorable, los poseedores de la autorización tendrán la consideración de operadores seguros y fiables para las Aduanas de la UE, para el resto de integrantes de la cadena logística internacional y, a través del mecanismo del reconocimiento mutuo, para cada vez más Aduanas de terceros países.

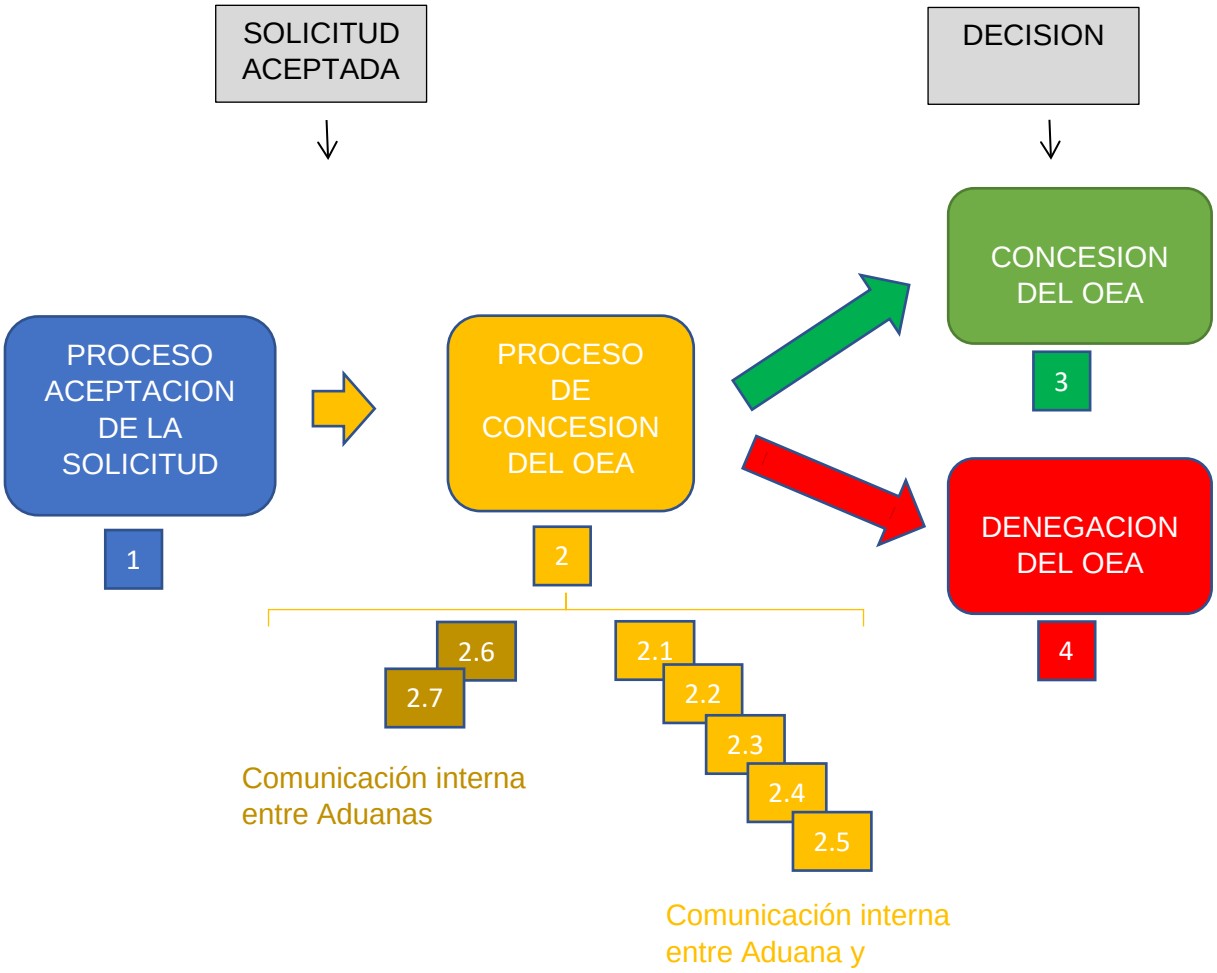
Todo OEA, al tener ciertos beneficios, agiliza la cadena logística en donde participa. Recordar que el certificado no es transmisible.

En el siguiente flujograma vemos las distintas fases a las que un aspirante debe enfrentarse en su proceso de solicitud:

[26] Una auditoría es la revisión de cuentas de una empresa o entidad con el objetivo de investigar si están de acuerdo con las disposiciones establecidas previamente y, de esta manera, reparar si fueron implementadas con eficacia.

INICIO
• Recopilar información.
• Formación sobre el OEA.
INFORMAR A TU ADUANA DE CONTROL
• SIGO ADELANTE
• Valorar si puedo y quiero ser OEA. Dierección involucrada en decisión.
• Decidir qué tipo de OEA necesito.
• Elegir Responsable OEA.
• Realizar procedimientos.
• Autoevaluación
• SIGO ADELANTE
• Preparar Certificados de Penales
• Cuestionario de Autoevaluación.
• Enviar solicitud.
• Enviar cuestionario.
PROCESO ACEPTACION POR LA ADUANA DE LA SOLICITUD
• EVALUACION Y AUDITORIA
ESTOY PREPARADO. SOY OEA
NO ESTOY PREPARADO

El tiempo que tarda el proceso de certificación OEA depende de la complejidad de la empresa y de la documentación que se presente. En general, el proceso puede durar entre 6 y 12 meses.



1 30 días + otros 30 días como máximo si la Aduana necesita más información.

2

120 días

2.1 + otros 60 días si la Aduana no ha podido tomar una decisión durante los primeros 120 días.

2.2 + otros X días si el solicitante así lo precisa y comunica (puede precisar de ese tiempo para implantar, modificar, adecuar alguna mejora después de la visita de los inspectores).

2.3 + otros 30 días como máximo si la Aduana ha solicitado más información adicional precisa de más tiempo para analizarla y tomar una decisión.

2.4 + hasta un periodo de 9 meses en el caso de que exista algún tipo de investigación por parte de la Aduana con el solicitante.

2.5 + otros X días en el caso de que exista algún procedimiento penal en curso.

2.6 + 30 días cuando la autoridad aduanera de cualquier otro Estado miembro disponga de información pertinente la comunicará a la autoridad aduanera competente para que ésta pueda tomar una decisión.

2.7 + 80 días (1) + X días (2)

1. Cuando una autoridad aduanera competente para tomar una decisión deba consultar a una autoridad aduanera de otro Estado miembro interesado acerca del cumplimiento de las condiciones y los criterios necesarios para la adopción de una decisión favorable, tal consulta deberá tener lugar dentro del plazo fijado para la decisión de que se trate. Las consultas se basan en cuestiones, como el tipo de actividad económica del solicitante y las mercancías de que se trate, o la posibilidad de que las autoridades aduaneras efectúen controles basados en la información de que dispongan a fin de determinar si el solicitante cumple todas las obligaciones a las que está sujeto en virtud de otra legislación pertinente (por ejemplo, medidas de política comercial, prohibiciones o restricciones específicas).

Cuando la autoridad aduanera consultada determine que el solicitante no cumple uno o varios de las condiciones y los criterios para la adopción de una decisión favorable, los resultados, debidamente documentados y justificados, se comunicarán a la autoridad aduanera competente para tomar la decisión.

2. El plazo establecido para la consulta de conformidad con el apartado 1 podrá ser ampliado por la autoridad aduanera competente para tomar la decisión en cualquiera de los casos siguientes:

a) cuando, debido a la naturaleza de los exámenes que deban llevarse a cabo, la autoridad consultada solicite más tiempo;

b) cuando el solicitante realice ajustes a fin de garantizar el cumplimiento de las condiciones y los criterios a que se hace referencia en el apartado 1 y lo comunique a la autoridad aduanera competente para tomar la decisión, que informará de ello oportunamente a la autoridad aduanera consultada.

Para beneficiarse del " Reconocimiento de socios comerciales durante el proceso de solicitud", las empresas de la UE que solicitan el estatus de OEAF en la UE deben indicar el nombre, la dirección y el número de OEA de cualquier socio comercial que sea OEA en uno de los países. que la UE tiene un MRA en la sección 6.10 del Cuestionario de Autoevaluación. Estos socios comerciales se consideran seguros y protegidos y, por lo general, no se solicitarán requisitos adicionales (declaración de seguridad, etc.) al solicitante.

3 Si la Aduana ha tomado la decisión de otorgar el estatus OEA éste entrará en vigor 5 días después de su comunicación al solicitante.

4 El solicitante dispone de 30 días para realizar alegaciones en el caso de que existan posibilidades de que sea denegado el OEA.

- **Otros certificados y licencias que facilitan el proceso de autorización**

Aunque los operadores económicos no siempre necesitan tener el estatuto de OEA para obtener autorizaciones de simplificación que se facilitan con arreglo a las normas aduaneras, ciertas simplificaciones exigen el cumplimiento de determinados criterios OEA o de parte de los mismos para obtener la autorización de simplificación pertinente.

A fin de acelerar la tramitación de las solicitudes y reducir el tiempo necesario para la auditoría, las autoridades aduaneras hacen uso, siempre que es posible, de la información que ya poseen sobre los solicitantes. Tal información puede proceder concretamente de:

- las solicitudes previas de autorizaciones aduaneras y los resultados del proceso de autorización;
- la información comunicada previamente a las aduanas u otras autoridades públicas y disponible o accesible para las primeras;
- la información sobre las auditorías aduaneras y los resultados de estas;
- los procedimientos aduaneros aplicados o las declaraciones realizadas por el solicitante;
- las normas vigentes aplicables al solicitante y
- las certificaciones o autorizaciones en poder de este;
- los resultados existentes de la evaluación o auditoría realizada de conformidad con la legislación de la Unión, en la medida en que sean pertinentes para el examen de los criterios y las conclusiones existentes de los expertos pertinentes.

En cualquier caso, dependiendo de las circunstancias concretas y teniendo en cuenta fundamentalmente la fecha a la que corresponde la información en cuestión, es posible que las autoridades aduaneras necesiten proceder a un

nuevo examen o procurar la confirmación de otras autoridades con el fin de comprobar que la información sigue siendo válida (total o parcialmente).

Se prestará una atención especial a aquellos casos en los que la legislación disponga el reconocimiento automático de las normas de seguridad y protección, a saber:

- cuando el solicitante sea un agente acreditado o un expedidor conocido, según hemos comentado anteriormente, se considerará que se cumplen los criterios de seguridad y protección en relación con los lugares y las operaciones para los que el solicitante haya obtenido el estatuto de agente acreditado o expedidor conocido en la medida en que los criterios de expedición del estatuto de agente acreditado o expedidor conocido sean idénticos o equivalentes a los establecidos en el artículo 39, letra e), del CAU.

- cuando el solicitante sea titular de un certificado de protección y seguridad expedido sobre la base de un convenio internacional, una norma internacional de la Organización Internacional de Normalización o una norma europea de algún organismo europeo de normalización, ese certificado se tendrá en cuenta a la hora de comprobar el cumplimiento de los criterios de protección y seguridad. Cuando se haya establecido que los criterios de expedición de dicho certificado son idénticos o equivalentes a los establecidos en el artículo 39, letra e), del CAU, los criterios se considerarán cumplidos.

Por lo tanto, cuando el solicitante sea titular de un certificado de protección y seguridad expedido por un tercer país con el que la Unión haya celebrado un acuerdo que prevea el reconocimiento de dicho certificado, los criterios se considerarán cumplidos.

Esta disposición solo se aplicará a los certificados expedidos por organismos de certificación acreditados o por las autoridades aduaneras nacionales.

Por otra parte, existe un gran número de normas y certificaciones internacionales y nacionales, así como conclusiones formuladas por expertos en el campo de la contabilidad, la solvencia financiera o los estándares de la seguridad y la protección, que la Aduana podrá aceptar. En estos casos, la presentación de un certificado no significa que el criterio OEA correspondiente se cumpla automáticamente, ni que no vaya a comprobarse nunca más. Por el contrario, corresponderá a la autoridad aduanera competente determinar si se cumplen los criterios y, en caso afirmativo, en qué medida.

La relación de normas y certificados o autorizaciones conocidos que figura más abajo no es exhaustiva. Debido a la diversidad de actividades de los operadores económicos, así como a las particularidades nacionales, solo se incluyen los más comunes.

Conviene señalar que los solicitantes pueden presentar información sobre todas las normas que cumplan y los certificados o autorizaciones que posean, con repercusión en los criterios para la obtención de tal estatuto, a la autoridad aduanera competente. A continuación, esta comprobará si pueden tenerse en cuenta y en qué medida. Lo mismo ocurre si el operador económico ha sido asesorado por una autoridad o institución independiente en casos con influencia en los criterios para la obtención del estatuto de OEA que no den lugar a una certificación o autorización (p. ej., recomendaciones personalizadas de la policía local en materia de prevención de delitos sobre el terreno, programas de formación).

También cabe señalar que para llegar a ser un OEA no es necesario poseer ninguno de estos certificados o autorizaciones ni recibir asesoramiento de terceros. Si hay algún certificado o autorización disponible, pueden ser útiles para las autoridades aduaneras, pero no necesarias.

Considérese asimismo que siempre será responsabilidad del solicitante demostrar el cumplimiento de los criterios para la obtención del estatuto de OEA, nunca de un tercero o asesor.

- **Certificados y autorizaciones concedidos por las aduanas u otras autoridades de la Administración**

- Autorizaciones aduaneras ya existentes

Cuando un operador económico solicita un estatuto de OEA, deberán tenerse en cuenta las restantes autorizaciones aduaneras que se le hayan concedido con anterioridad.

- Certificados otorgados por agencias o autoridades de aviación

Las autoridades de aviación autorizan a las entidades que intervienen en la manipulación de la carga aérea. Dependiendo del papel desempeñado en la cadena de suministro, las entidades pueden obtener de dichas autoridades el estatuto de AA (Agente Acreditado) o de EC (Expedidor Conocido), mientras que el expedidor cliente (ECl) será designado directamente por un AA.

Los AA son empresas como agencias, transitarios u otras entidades que mantienen relaciones empresariales con una compañía aérea y efectúan controles de seguridad reconocidos o prescritos por la autoridad competente en relación con las mercancías, la mensajería y los paquetes y cartas urgentes.

El EC es un expedidor que origina la carga o el correo por cuenta propia y cuyos procedimientos cumplen las reglas y normas comunes de seguridad en un grado suficiente para que dicha carga o dicho correo se puedan transportar en cualquier aeronave.

En el caso de un AA o de un EC, los criterios exigidos por aviación civil y por la autoridad de Aduanas, en relación con las instalaciones y actividades para las que el operador económico haya obtenido el estatuto de AA o de EC coinciden con los de OEA. Una diferencia del programa de OEA, el estatuto de AA o de EC siempre se concede a una determinada ubicación. También cabe señalar asimismo que en principio el estatuto de AA o de EC solo se aplica a las mercancías de salida transportadas a bordo de aeronaves. En el caso de la entrada de mercancías, los procesos no se examinan ni autorizan.

La comparación efectuada por los servicios competentes de la Comisión en cooperación con los Estados miembros de la UE, entre los criterios AA, EC y AEO concluyó que en principio los requisitos de estos programas eran comparables en los cuatro ámbitos siguientes:

- seguridad de los edificios;
- controles de acceso apropiados;
- seguridad de la carga;
- seguridad del personal;

Así pues, en los ámbitos mencionados es más probable encontrar las condiciones más comunes y que, por consiguiente, se considera que se cumplirán.

Por tanto, si el solicitante de una autorización OEAS ha recibido ya autorización en calidad de AA o EC, habrá que evaluar oportunamente si ejerce además otras actividades comerciales y, en caso afirmativo, estas deberán ser también objeto de control. No debe haber un reconocimiento automático, pero al mismo tiempo debe evitarse un nuevo control de las mismas ubicaciones y operaciones.

Aunque no existe un reconocimiento legal del estatuto de ECl, se persiguen objetivos similares, por lo que la condición de ECl también puede resultar de utilidad en el procedimiento de autorización como OEAS.

- Protección de los buques y de las instalaciones portuarias (PBIP)

La OMI ha adoptado como parte del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), que es obligatorio, un código igualmente obligatorio y relativo a la seguridad de las embarcaciones y las instalaciones portuarias: el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP).

En él se establecen las responsabilidades de las Administraciones, las compañías de transporte marítimo, los capitanes de navío, el personal embarcado, los puertos, las instalaciones portuarias y el personal de estas respecto de la realización de evaluaciones y análisis de riesgos, y al desarrollo, mantenimiento y mejora de planes de seguridad de las empresas de transporte marítimo y sus embarcaciones, así como de los puertos e instalaciones portuarias, con el objetivo de prevenir incidentes de seguridad que afecten a los buques o a las instalaciones portuarias utilizadas en el comercio internacional.

Los requisitos de seguridad del Código PBIP comprenden medidas de seguridad física, como las relativas al control de acceso a los buques y las instalaciones portuarias, así como al mantenimiento de la integridad de las mercancías y las unidades de carga. Estas medidas han de documentarse debidamente en un plan de seguridad que se presenta a la Autoridad designada para la protección de los buques y las instalaciones portuarias. El plan de seguridad aprobado no solo constituye una herramienta de utilidad para evaluar el criterio de seguridad para la obtención del estatuto de OEA, sino que, además, si los elementos del plan de seguridad aprobado son idénticos a las condiciones de OEA o se corresponden con estos, será considerado por la Administración de aduanas un factor de cumplimiento de tales condiciones exigidas para el OEAS.

Aunque a los buques e instalaciones portuarias que cumplan los requisitos aplicables del Código PBIP se les expedirán certificados que acrediten tal cumplimiento, cabe señalar que el cumplimiento por parte de las empresas de transporte marítimo de las partes pertinentes del Código PBIP está sujeto a la validación obligatoria por las administraciones marítimas nacionales, en colaboración con la Agencia Europea de Seguridad Marítima de la UE (EMSA). En este sentido, tal validación autorizada de la empresa de transporte marítimo deberá considerarse asimismo en el contexto de la autorización como OEA.

- Elegibilidad del sistema de evaluación del crédito (ECAF) del Eurosistema del Banco Central Europeo

El sistema de evaluación del crédito del Eurosistema (ECAF) del Banco Central Europeo define los procedimientos, normas y técnicas que garantizan el

cumplimiento del requisito de elevada calidad crediticia impuesto por el Eurosistema para todos los activos de garantía.

En la evaluación de la calidad crediticia, el Eurosistema tiene en cuenta criterios institucionales y las características que garantizan una protección similar al titular del instrumento, tales como los avales. En algunos Estados miembros, la elegibilidad la certifica el banco central nacional. La referencia permanente del Eurosistema para establecer un requisito mínimo de elevada calidad crediticia se define en términos de una evaluación de crédito de «A» (se entiende por «A» una calificación mínima a largo plazo de «A-» de Fitch o Standard & Poor's, de «A3» de Moody's o de «AL» de DBRS).

Por tanto, a la hora de evaluar el criterio de solvencia financiera acreditada también puede tenerse en cuenta la evaluación de las agencias de calificación crediticia.

- La Ley Sarbanes-Oaxley (SOX)

La SOX es una ley federal de los Estados Unidos en la que se establecen nuevas normas dirigidas a la totalidad de los consejos de administración de empresas públicas, los cuadros directivos y las empresas de contabilidad pública de dicho país o se refuerzan otras preexistentes. Es asimismo aplicable a las empresas de fuera de los Estados Unidos cuyos títulos valores se negocian en este país.

La SOX incluye fundamentalmente disposiciones sobre el sistema de control interno relativas a los informes contables y financieros y los balances. Hace hincapié en los requisitos relativos a la revelación de información y en la responsabilidad de los directivos.

Que una empresa cumpla lo dispuesto en la SOX no equivale a que satisfaga de manera automática los criterios para la obtención del estatuto de OEA. No obstante, tal cumplimiento será un indicador que deberá considerarse en el análisis de riesgos y en el contexto de la autorización como OEA.

- Programas OEA o similares en terceros países

En algunos países se aplica un programa de seguridad y protección acorde con el concepto de OEA del Marco SAFE de la OMA.

Aunque no exista reconocimiento mutuo entre la UE y el país de que se trate, el hecho de que un operador económico sea validado o certificado con arreglo a tales programas reviste así mismo una importancia en el contexto de la autorización como OEA, y lo deberán tener en cuenta las autoridades aduaneras competentes en el proceso de inspección.

- TIR (Transports Internationaux Routiers)

El Convenio aduanero para el transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR (Convenio TIR de 1975) se elaboró bajo los auspicios de la CEPE, quien se encarga de su mantenimiento.

Reviste especial interés a efectos de la autorización como OEA el acceso controlado a los procedimientos TIR, que constituye uno de los pilares del Convenio. De conformidad con el artículo 6 del Convenio TIR, las autoridades competentes únicamente deberán dar acceso a tales procedimientos a los operadores de transporte que cumplan las condiciones y el requisito mínimos fijados en el anexo 9, parte 2 del Convenio, a saber:

- experiencia y capacidad comprobadas para realizar actividades en el ámbito del transporte internacional;

- situación financiera sólida;

- conocimiento demostrado en la aplicación del TIR;

- ausencia de infracciones graves o reiteradas de la legislación aduanera o fiscal;

- declaración por escrito que refleje el compromiso de cumplir la legislación aduanera y de abonar las sumas que se adeuden en caso de infracción o irregularidad.

A efectos de la autorización como OEA, puede resultar asimismo de especial interés la aprobación de vehículos y contenedores para el transporte por carretera. En el Convenio TIR se estipula que las mercancías se transportarán en contenedores o vehículos de carretera cuyos compartimentos de carga se construyan de manera que no pueda accederse a su interior cuando se encuentren asegurados mediante un precinto. Si un contenedor o un compartimento de carga cumplen los requisitos del Convenio, las autoridades nacionales pertinentes encargadas de la autorización o la inspección expiden los denominados certificados de aprobación de los vehículos de carretera o de los contenedores.

- Otros

Un cumplimiento verificable de las normas y requisitos de seguridad establecidos por organizaciones intergubernamentales, tales como la OMI, la CEPE, la OTIF, la UPU y la OIAC, puede suponer el cumplimiento parcial o total de los criterios para la obtención del estatuto de OEA, siempre que sean idénticos o comparables.

- **Otras normas y certificaciones comerciales**

El hecho de poseer una certificación ISO, de seguridad o cualquier otra, no equivale a un cumplimiento automático de todos los requisitos específicos para obtener una autorización de Operador Económico Autorizado. Sin embargo, se valorará por la Aduana su alcance y validez.

- Certificados con arreglo a la norma ISO 27001

La ISO 27001 es una norma de escala mundial publicada por la ISO (Organización Internacional de Normalización) relativa a la seguridad de la tecnología de la información y la protección de los sistemas de información electrónicos.

La norma comprende disposiciones sobre la tecnología de la información y de la seguridad, así como los requisitos aplicables a los sistemas de gestión de la seguridad de la información. Además, especifica los requisitos para la elaboración, la introducción, el seguimiento, el mantenimiento y la mejora de los sistemas de gestión de la seguridad de la información documentados. En este sentido, una certificación ISO 27001 es aplicable a diferentes sectores; por ejemplo, la formulación de los requisitos y los objetivos en materia de seguridad de la información y una gestión de los riesgos de seguridad eficaz desde el punto de vista de los costes garantizan el cumplimiento de la legislación y la reglamentación.

- ISO 9001:2015 (en su caso, combinada con ISO 14001:2009)

La norma ISO 9001 incluye propuestas significativas para la mejora de la gestión de la calidad en las empresas.

Su objetivo es reforzar la eficacia de las empresas y potenciar el aseguramiento de la calidad. En este sentido, los requisitos de los clientes se deben cumplir con un determinado proceso de gestión de la calidad. En última instancia, se elevará el grado de satisfacción de los clientes.

En cuanto al procedimiento de solicitud del estatuto de OEA, la certificación ISO 9001:2015 puede resultar útil, por ejemplo, para evaluar el sistema de control interno.

- ISO 28000:2007

De conformidad con la norma ISO 28000:2007, las empresas pueden recibir la certificación relativa a la disposición de un sistema de gestión de seguridad adecuado en relación con la seguridad de la cadena de suministro internacional.

La ISO 28000:2007 es la norma marco y los requisitos de seguridad y protección de esta norma en concreto son muy generales.

No obstante, otra norma ISO de la serie 28000, la ISO 28001:2007, incluye requisitos mucho más específicos en materia de seguridad de la cadena de suministro, y se propone su compatibilidad con los criterios OEA del SAFE de la OMA. Por tanto, el cumplimiento de la ISO 28001 debe ser considerado por las autoridades aduaneras en el contexto de la autorización como OEA.

- Certificados TAPA

TAPA es una asociación de personas responsables de la seguridad y la logística en los campos de la producción y la logística.

El objetivo de esta asociación internacional es proteger sus mercancías, de precio especialmente elevado, frente a los robos y las pérdidas durante el almacenamiento, el transbordo y el transporte. Los certificados TAPA se otorgan con arreglo a las normas de seguridad de la carga elaboradas por este organismo. En virtud de las mismas, los controles relativos al cumplimiento de las normas corren a cargo de un órgano de certificación neutral (certificados TAPA A o B), o se efectúan mediante la autoevaluación de la empresa de que se trate (certificado TAPA C). Las normas de seguridad de la carga de TAPA incluyen instrucciones sobre la seguridad de los edificios, los equipos y los procesos durante el almacenamiento y el transporte de mercancías.

La concesión de la certificación (certificados A y B) con arreglo a los requisitos de las normas de seguridad de la carga establecidas por TAPA exige un elevado grado de observancia de las normas de seguridad física por parte del titular del certificado.

En cualquier caso, sigue siendo importante señalar que los certificados TAPA se expiden a favor de cada centro de actividad individualmente, y no al conjunto de la empresa.

- **Plazo de validez del certificado**

La autorización de Operador económico Autorizado se emite indefinidamente, sin límite temporal, no es necesario la renovación del certificado.

Una vez concedido el estatuto, es preciso diferenciar entre el seguimiento y la reevaluación. El seguimiento lo llevan a cabo las autoridades aduaneras de manera continuada mediante la supervisión de las actividades cotidianas del OEA, lo que incluye visitas a sus instalaciones. Su objetivo es la detección precoz de cualquier signo de incumplimiento y, en caso de que se detecte alguno o surja alguna dificultad, debe dar lugar a la adopción de acciones rápidas. La reevaluación implica que ya se ha detectado algo y se han emprendido acciones para verificar si el operador económico sigue cumpliendo los criterios de OEA.

En este contexto, queda claro que el seguimiento puede dar lugar a la reevaluación.

La Aduana reevaluará a los Operadores Económicos Autorizados en los siguientes casos:

- cuando se modifique la legislación de la UE pertinente y esta modificación afecte a la autorización;
- cuando ello sea necesario como resultado de la supervisión llevada a cabo;
- cuando ello sea necesario debido a la información facilitada por el titular de la autorización o por otras autoridades.

Las autoridades aduaneras supervisarán los requisitos y obligaciones que deben cumplir los titulares de las autorizaciones OEA con el fin de comprobar que siguen cumpliendo las condiciones exigidas.

Cuando el titular de la autorización lleve establecido menos de tres años, la Aduana le sujetará a una estrecha supervisión durante el primer año posterior a la concesión.

➢ Obligaciones del OEA y requisitos para mantener la autorización

Es obligación del titular de la autorización de OEA comprobar que sigue cumpliendo los requisitos que se auditaron por la aduana para la concesión. Ello supone aplicar eficazmente los procedimientos o herramientas que el OEA tenga implantados y actualizados, para detectar incumplimientos e irregularidades en su operativa, así como en su caso, tomar las medidas correctivas necesarias para solucionar dichas situaciones.

Es obligación del titular de la autorización de OEA informar sin demora a su autoridad aduanera de expedición de cualquier elemento surgido tras la concesión de la misma que pueda influir en su mantenimiento o contenido.

El titular de la autorización de OEA queda obligado a mantener un adecuado cumplimiento en relación con las condiciones y requisitos exigidos por la normativa para su concesión, así como a las obligaciones de la misma.

Las Orientaciones OEA (versión 6. de 11 de marzo 2016) Anexo IV[27], recogen multitud de ejemplos de variaciones e incidencias que se deben comunicar a la Aduana. Este listado de circunstancias es sólo una herramienta indicativa, no una lista cerrada. Desde este punto de vista, el titular de una autorización OEA debe informar a la Aduana de cualquier hecho que considere pueda influir en la autorización OEA, aparezca o no en la lista de ejemplos.

El Anexo IV establece 6 grupos de variaciones a comunicar:

1. Información general de la empresa,
2. Historial,
3. Registros comerciales,
4. Solvencia,
5. Profesionalidad
6. y Seguridad.

Un OEA sólo de simplificaciones aduaneras no tiene que informar sobre variaciones relativas a seguridad y un OEA de seguridad y protección no tiene que informar de modificaciones relativas a profesionalidad.

- **Suspensión y/o revocación del OEA**

La suspensión y la revocación de un Operador Económico Autorizado son dos medidas que se pueden tomar en caso de que el operador no cumpla con los requisitos y condiciones establecidos.

Suspensión significa la pérdida de la validez de la autorización concedida durante un período de tiempo determinado. Es una medida temporal que se puede proponer por el operador o la administración hasta resolver las deficiencias.

[27] ANEXO 4

La autoridad aduanera competente puede tomar la decisión de suspender el estatus OEA en lugar de revocarlo cuando:

- la autoridad aduanera considere que existen motivos suficientes para la revocación, pero no dispone aún de todos los elementos necesarios para tomar una decisión;

- la autoridad aduanera considere que el titular de la decisión no cumple las obligaciones impuestas, y sea conveniente darle tiempo para tomar medidas que garanticen el cumplimiento de las obligaciones;

- el mismo titular del OEA solicite la suspensión por encontrarse, temporalmente, en la imposibilidad de cumplir las obligaciones impuestas.

En el segundo y tercer caso es el titular quien notificará a la autoridad aduanera competente indicando las medidas que va a tomar para garantizar el cumplimiento de las obligaciones, así como el tiempo que necesita para establecerlas en su empresa y comprobar que éstas funcionan.

Durante el período de suspensión, el OEA no tendrá acceso a los beneficios que aporte el estatuto.

Si la suspensión es debida al incumplimiento de alguno de los criterios contemplados en el artículo 39 del Código, cualquier beneficio adquirido por el OEA que se concedió basándose en la autorización en general o en cualquiera de los criterios específicos que hayan conducido a la suspensión también deberá ser suspendido por la autoridad aduanera que la haya tomado».

El estatuto puede suspenderse, en lugar de revocarse, si el plan de acción y el motivo del servicio solicitado pueden considerarse razonables.

Cuando el motivo de la suspensión se corrija plenamente, la autorización será restaurada. Si no se corrige, la autoridad aduanera competente deberá considerar la revocación.

La suspensión puede ser consecuencia del resultado de un proceso de seguimiento o reevaluación por parte de las autoridades en el que se hayan detectado deficiencias graves, lo que significa que el titular de la autorización, desde la perspectiva de riesgo, no puede beneficiarse del estatuto en las circunstancias existentes en ese momento. La suspensión también se puede dar como resultado de información recibida de otros Estados miembros u otras autoridades de la Administración, por ejemplo, las autoridades competentes en materia de aviación civil.

No es una conducta sancionable y el operador puede recuperar su OEA una vez resuelto el problema sin esperar un periodo concreto.

Por otro lado, la revocación es una medida más drástica que se puede proponer por el por el operador o la administración.

Habrá revocada cuando:

- no se hayan cumplido o hayan dejado de cumplirse una o varias de las condiciones establecidas; o

- el titular de la decisión así lo solicite.

Si la autoridad aduanera competente decide una revocación, no se aceptará una nueva solicitud de autorización OEA en el plazo de tres años a partir de la fecha de la revocación.

La revocación de una autorización OEA no afectará a ninguna decisión favorable tomada respecto de la misma empresa, a menos que el estatuto de OEA fuese una condición para dicha decisión favorable o que dicha decisión estuviera basada en que el criterio se ha dejado de cumplir.

Al igual que en el caso de la suspensión, cuando tengamos un OEAF (OEAC y OEAS (y la autorización se revoque por incumplimiento de las condiciones estipuladas en el artículo 39, letra d), del Código (nivel adecuado de competencia o de cualificaciones profesionales directamente relacionadas con la actividad que ejerza), la autorización OEAC se revocará y la autorización OEAS seguirá siendo válida. De igual forma, cuando la autorización se revoque por incumplimiento de las condiciones estipuladas en el artículo 39, letra e), del Código (niveles de seguridad y protección adecuados), la autorización OEAS se revocará y la autorización OEAC seguirá siendo válida.

Conviene señalar que la revocación a iniciativa de las autoridades aduaneras es una decisión aduanera, y al operador económico le asiste el derecho a ser escuchado. Por tanto, los resultados, la evaluación efectuada y el hecho de que, con arreglo a la misma, esto pueda dar lugar a la revocación del estatuto de OEA, se notificarán al OEA en cuestión, salvo que el derecho a ser escuchado haya sido invocado previamente en el procedimiento de suspensión precedente. En toda decisión de revocación, al operador económico también le asistirá el derecho a recurrir la resolución adoptada.

- **Logotipo del OEA**

El logotipo de OEA es propiedad de la UE.

El logotipo de OEA es proporcionado sólo a los OEA por sus autoridades aduaneras competentes. Al proporcionar el logotipo, la autoridad aduanera debe acompañarlo de instrucciones claras sobre dónde y cómo utilizarlo.

El logotipo de AEO puede utilizarse con arreglo a las condiciones que siguen:

- el derecho a utilizar el logotipo está condicionado a la posesión de una autorización OEA válida;
- únicamente pueden utilizar el logotipo los titulares de una autorización OEA;
- el OEA deberá dejar de utilizar el logotipo tan pronto como se suspenda o revoque su estatuto como tal.
- Cualquier abuso será perseguido de acuerdo con la legislación de la UE.

Es importante tener en cuenta que el logotipo de OEA tiene derechos de autor y los derechos pertenecen a la Unión Europea.

Normativa

Código Aduanero y disposiciones de aplicación del Código Aduanero:

- Reglamento (UE) nº 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de octubre de 2013,

  Por el que se establece el código aduanero de la Unión (DOUE, 10-octubre-2013)

- Reglamento de Ejecución (UE) 2021/414 de la Comisión de 8 de marzo de 2021

  Relativo a las disposiciones técnicas para el desarrollo, el mantenimiento y la utilización de sistemas electrónicos para el intercambio y el almacenamiento de información con arreglo al Reglamento (UE) n.o 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo (DOUE, 09-marzo-2022)

- Reglamento Delegado (UE) 2016/341 de la Comisión, de 17 de diciembre de 2015,

  Por el que se completa el Reglamento (UE) n.° 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere a las normas transitorias para determinadas disposiciones del Código aduanero de la Unión mientras no estén operativos los sistemas electrónicos pertinentes y por el que se modifica el Reglamento Delegado (UE) 2015/2446.(DOUE, 15-marzo-2016)

- Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2447 de la Comisión, de 24 de noviembre de 2015,

  Por el que se establecen normas de desarrollo de determinadas disposiciones del Reglamento (UE) nº 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el código aduanero de la Unión. (DOUE, 29-diciembre-2015)

- Reglamento Delegado (UE) 2015/2446 de la Comisión, de 28 de julio de 2015,

  Por el que se completa el Reglamento (UE) nº 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo con normas de desarrollo relativas a determinadas disposiciones del Código Aduanero de la Unión. (DOUE, 29-diciembre-2015)

Enlace Cuestionario de Autoevaluación → https://sede.agenciatributaria.gob.es/static_files/Sede/Tema/Aduanas/OEA/Docum_aportar/Mod_autoev_OEA.pdf

Enlace Notas Explicativas para cumplimentar el Cuestionario de Autoevaluación → https://sede.agenciatributaria.gob.es/static_files/Sede/Tema/Aduanas/OEA/Docum_aportar/Mod_autoev_OEA.pdf

Enlace Consentimiento para la obtención del certificado de penales → https://sede.agenciatributaria.gob.es/static_files/Sede/Tema/Aduanas/Autorizaciones_aduaneras/Mod_Penales.pdf

Enlace Declaración de Seguridad → https://sede.agenciatributaria.gob.es/static_files/AEAT/Aduanas/Contenidos_Privados/Procedimientos_aduaneros/OEA_operador_economico_autorizado/Documentos_de_Utilidad/modelo_dec_seguridad_oea.pdf

Datos del Formulario de Solicitud OEA → https://sede.agenciatributaria.gob.es/static_files/AEAT/Aduanas/Contenidos_Privados/Aduanas_Nuevo/Proc_Ad/OEA/Form_sol_Aut_OEA.pdf

ANEXO 1

Artículo 211

Autorización para regímenes especiales

1. Se requerirá autorización de las autoridades aduaneras para lo siguiente:

a) la utilización de regímenes de perfeccionamiento activo o pasivo, de importación temporal y de destino final;
b) la explotación de instalaciones de almacenamiento para el depósito aduanero de mercancías, a no ser que el operador de las instalaciones de almacenamiento sea la propia autoridad aduanera.

En la autorización figurarán las condiciones en que se permitirá el uso de uno o más de los regímenes mencionados en el párrafo primero o la explotación de almacenes de depósito.

2. Las autoridades aduaneras concederán una autorización con efecto retroactivo cuando se cumplan todas las condiciones siguientes:

a) que exista una necesidad económica demostrada;
b) que la solicitud no esté relacionada con una tentativa de fraude;
c) que el solicitante haya demostrado, mediante cuentas o registros, que:
   I. se cumplen todos los requisitos del procedimiento;
   II. en su caso, las mercancías pueden identificarse respecto del período de que se trate
   III. tales cuentas o registros permiten que se controle el procedimiento;
d) que puedan efectuarse todos los trámites necesarios para regularizar la situación de las mercancías, entre ellos, en caso necesario, la invalidación de la declaración en aduana correspondiente;
e) que no se haya concedido al solicitante ninguna autorización con efecto retroactivo en un plazo de tres años a partir de la fecha en que fue admitida la solicitud;
f) que no se precise el examen de las condiciones económicas excepto cuando la solicitud se refiera a la renovación de una autorización relativa al mismo tipo de operación y mercancías;
g) que la solicitud no se refiera a la explotación de almacenes para el depósito aduanero de mercancías;
h) cuando la solicitud se refiera a la renovación de una autorización relativa al mismo tipo de operación y mercancías, que la solicitud se presente en un plazo de tres años después de que haya expirado la autorización original.

Las autoridades aduaneras también podrán conceder una autorización con efecto retroactivo cuando las mercancías que fueron incluidas en un régimen

aduanero ya no estén disponibles en el momento en que fue admitida la solicitud de dicha autorización.

3. Salvo disposición en contrario, la autorización mencionada en el apartado 1 se concederá exclusivamente a las personas que cumplan todas las condiciones siguientes:

a) que estén establecidas en el territorio aduanero de la Unión;
b) que ofrezcan la seguridad necesaria en lo que respecta a la buena ejecución de las operaciones; se considerará que los operadores económicos autorizados de simplificaciones aduaneras cumplen esta condición, en la medida en que en la autorización mencionada en el artículo 38, apartado 2, letra a), se tenga en cuenta la actividad perteneciente al régimen especial de que se trate;
c) en los casos en que pueda originarse una deuda aduanera u otros gravámenes respecto de mercancías incluidas en un régimen especial, que constituyan una garantía de conformidad con el artículo 89;
d) en el caso de los regímenes de importación temporal o de perfeccionamiento activo, que utilicen o manden utilizar las mercancías o efectúen o manden efectuar las operaciones de transformación de las mercancías, respectivamente.

4. Salvo disposición contraria, y como complemento de lo dispuesto en el apartado 3, la autorización a que se refiere el apartado 1 se concederá únicamente cuando se cumplan todas las condiciones siguientes:

a) que las autoridades aduaneras puedan ejercer la vigilancia aduanera sin verse obligadas a poner en marcha un dispositivo administrativo desproporcionado respecto de las necesidades económicas correspondientes;
b) que la autorización para la inclusión en el régimen de perfeccionamiento (condiciones económicas) no perjudique los intereses esenciales de los productores de la Unión.

5. A efectos del apartado 4, letra b), se considerará que los intereses esenciales de los productores de la Unión no resultan perjudicados salvo que existan pruebas de lo contrario o se consideren cumplidas las condiciones económicas.

6. Cuando existan pruebas de que los intereses esenciales de los productores de la Unión pueden resultar perjudicados, se llevará a cabo un examen de las condiciones económicas a escala de la Unión.

ANEXO 2

Artículo 182

Inscripción en los registros del declarante

1. Previa solicitud, las autoridades aduaneras podrán autorizar a una persona a presentar una declaración en aduana, incluida la declaración simplificada, en forma de inscripción en los registros del declarante, siempre que los datos de esa declaración estén a disposición de dichas autoridades en el sistema electrónico del declarante en el momento de presentarse la declaración en aduana como inscripción en los registros del declarante.

2. La declaración en aduana se considerará admitida en el momento en que las mercancías hayan sido inscritas en los registros.

3. Previa solicitud, las autoridades aduaneras podrán dispensar de la obligación de presentar las mercancías. En ese caso, se considerará que las mercancías han obtenido el levante en el momento de su inscripción en los registros del declarante.

La dispensa podrá concederse cuando se cumplan las siguientes condiciones:

a) el declarante es un operador económico autorizado de simplificaciones aduaneras;
b) la naturaleza y el tráfico de las mercancías de que se trate lo justifican y son conocidos por la autoridad aduanera;
c) la aduana supervisora tiene acceso a toda la información que considera necesaria para poder ejercer su derecho a examinar las mercancías si resulta necesario;
d) en el momento de su inscripción en los registros, las mercancías ya no están sujetas a prohibiciones o restricciones, salvo en caso de que en la autorización se disponga de otro modo.

No obstante, la aduana supervisora podrá exigir, en situaciones específicas, que se presenten las mercancías.

4. En la autorización se indicarán las condiciones en que se permite el levante de las mercancías.

ANEXO 3

Acuerdos ARM

Lista de acuerdos/arreglos operativos de reconocimiento mutuo y más información:

CHINA

- Declaración conjunta (C/2015/4270-anexo) → https://taxation-customs.ec.europa.eu/system/files/2016-09/aeo_joint-stat_en.pdf
- Nota informativa sobre la declaración conjunta→ https://taxation-customs.ec.europa.eu/system/files/2016-09/info_note_en.pdf
- Nota informativa sobre la implementación del reconocimiento mutuo→ https://taxation-customs.ec.europa.eu/system/files/2016-09/2015-11_info-note_aeo_china_en.pdf
- Preguntas frecuentes sobre el reconocimiento mutuo entre la UE y China de OEAES → https://taxation-customs.ec.europa.eu/system/files/2020-04/2015-11_aeo_china_faqs.pdf

JAPÓN

- Decisión (DO L 279 de 23 de octubre de 2010)→ https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=OJ%3AL%3A2010%3A279%3ATOC
- Nota informativa → https://taxation-customs.ec.europa.eu/system/files/2016-09/pr_aeo_japan.pdf

MOLDAVIA

- Decisión (DO L 280 de 28 de octubre de 2022) → https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2022:280:FULL&from=EN

NORUEGA

- Acuerdo (DO L 232 de 3 de septiembre de 2009) → https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=OJ%3AL%3A2009%3A232%3ATOC

SUIZA

- El acuerdo (DO L 199 de 31 de julio de 2009) → https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=OJ%3AL%3A2009%3A199%3ATOC

EE. UU

- Nota de prensa con video (IP/12/449) → https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_12_449
- Decisión (DO L 144 de 5 de junio de 2012) → https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=OJ%3AL%3A2012%3A144%3ATOC
- Nota informativa → https://taxation-customs.ec.europa.eu/system/files/2016-09/infonote_aeo-ctpat.pdf
- Instrucciones en el portal de CBP para hacer coincidir el EORI y el número MID → https://taxation-customs.ec.europa.eu/system/files/2016-09/c-tpat.pdf
- Preguntas frecuentes sobre el reconocimiento mutuo UE-EE.UU. de OEA → https://taxation-customs.ec.europa.eu/system/files/2020-01/aeo_eu-us_questions-answers.pdf

REINO UNIDO

- EUR-Lex - 22021A0430(01) → https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L_.2021.149.01.0010.01.ENG&toc=OJ%3AL%3A2021%3A149%3ATOC

ANEXO 4

Variaciones a comunicar

Las Orientaciones OEA (versión 6. de 11 de marzo 2016) Anexo IV

A continuación, se incluyen unas guías o ejemplos respecto a información relativa a estos seis grupos (en sentido positivo y negativo), siguiendo el orden lógico fijado por el documento de la Comisión Europea.

1. Ejemplos de qué cambios se han de notificar de variaciones relativas a información general de la empresa. Este bloque se refiere a cambios que se produzcan en la empresa, respecto a los datos consignados (o en relación con los consignados) en algunas de las casillas del formulario electrónico de solicitud OEA, como:

a) Nombre y naturaleza jurídica de la empresa. Cambios de domicilio social, fiscal, de actividad aduanera, de gestión de contabilidad, de correspondencia. Si se comunica una variación en el nombre de la empresa, el OEA deberá asegurarse que también se cambie el nombre en la base de datos del EORI, tanto la española como la de la Comisión.
b) Fusiones, absorciones, escisiones; venta o cierre de la empresa. Tamaño de la empresa.
c) Rol, roles que desempeñe en la cadena de comercio internacional, inicio, cese.
d) Nombre y datos de la persona de contacto OEA y del responsable de asuntos aduaneros.

2. Ejemplos de qué variaciones relativas a información general de la empresa no parece necesario comunicar.

a) Variación el número total de empleados de la empresa, siempre que no afecte al código de “tamaño estadístico” de la misma, o sea una reducción que responda a problemas de solvencia.
b) Cambios de puestos de determinados directivos, por ejemplo, el director de recursos humanos o el director financiero, no dominantes en la gestión o no directamente responsables de la actividad aduanera.
c) Cambios no estructurales, o sea sin importancia manifiesta para el mantenimiento del OEA, en la producción de una empresa fabricante, importadora, exportadora. Por ejemplo, ampliar el catálogo de productos que fabrican y exportan o cambios en la materia prima a importar para fabricar tales productos etc.

De todos modos, es muy conveniente que, en caso de duda, la empresa informe de cualquier hecho que considere podría influir en su autorización OEA.

3. Ejemplos de variaciones a comunicar a la Aduana relativas al historial de cumplimiento aduanero y fiscal adecuado (artículo 39, letra a) del CAU y artículo 24 del RECAU).

La Administración Tributaria conoce las sanciones de índole tributario que se impone a los contribuyentes españoles, y, por ende, conoce las que se imponen a los OEA. Sin embargo, dentro de la necesidad de autocontrol y de mejora de los OEA, es relevante comunicar qué medidas implanta la empresa para paliar el riesgo de futuras irregularidades. Agencia Tributaria.

Hay 2 grupos de variaciones a comunicar a la Aduana que pueden afectar al requisito de historial:

- Cambios en la estructura de dirección y responsables de la empresa y
- Sanciones y/o procedimientos penales que se inicien y afecten a la empresa o a las personas que dominen su gestión o responsables de aduanas.

3.1 Ejemplos de variaciones a comunicar a la Aduana en la estructura de dirección y responsables de la empresa, relacionados con el requisito OEA de historial Se comunicará a la Aduana cualquier cambio de las personas físicas o jurídicas a las que la Aduana audita el cumplimiento del requisito de historial. A saber:

a. De la persona física o jurídica autorizada OEA.
b. Del accionista, persona física, propietaria al 100% de la empresa OEA; también menores porcentajes si indican control de la gestión.
c. De la/s persona/s físicas encargadas de la empresa o que controlen su gestión. Se entiende por estar personas, en función de la estructura legal del titular los siguientes:

– Accionista propietario al 100% citado
– Administrador único/ Administradores solidarios.
– Consejero delegado / Consejeros delegados solidarios.
– En defecto de los citados en el punto anterior: la comisión ejecutiva dentro del Consejo de Administración si la hubiere; y
– En defecto de una comisión ejecutiva del Consejo, todos los consejeros del Consejo de administración.
– Caso específico de personas físicas que representen a consejeros personas jurídicas, se comunicarán variaciones de ambos, representante persona física y representado, persona jurídica consejero.
– También son persona/s encargadas de la empresa solicitante o que dominen su gestión la/las reseñadas en el cuestionario de auto evaluación OEA, Pregunta 1.1.2 d) "Información completa de la persona a cargo de la empresa o que controla la gestión de la empresa".

d) De empleados encargados de los asuntos aduaneros de la empresa autorizada OEA, entendiendo como tales la/las reseñadas en el cuestionario de auto evaluación OEA, Pregunta 1.1.3 "Información completa de la persona responsable de los asuntos aduaneros".

3.2-Infracciones aduaneras/fiscales graves OEA a comunicar a la Aduana.

Se comunicarán las infracciones aduaneras y fiscales graves, incluidos los delitos, así como las infracciones que pese a no ser graves son reiteradas. A estos efectos se entiende por:

Infracciones aduaneras: Cualquier incumplimiento sancionado de lo establecido en el Código Aduanero de la UE y todas las demás disposiciones legales aduaneras.

Infracciones fiscales: Cualquier incumplimiento sancionado de lo establecido en la normativa fiscal del Estado Miembro de la UE, entendida en sentido amplio (no sólo relativa a impuestos relacionados con el tráfico exterior), también la relativa a IVA, fiscalidad de las empresas y sus empleados, II.EE., I.A.E., etc. y siempre referida a los impuestos en relación directa con la actividad económica de la empresa.

Infracción grave OEA: es cualquier infracción deliberada, con dolo (mala fe), esto es, realizada con pleno conocimiento e intención. También incumplimientos sancionados por actuación manifiestamente negligente. La infracción grave OEA no se corresponde con la infracción grave de la LGT o Ley de Contrabando. También son infracción grave OEA las derivadas de actos que supongan un grave riesgo relativo a la protección y la seguridad, relacionado con la actividad económica de la empresa.

Delitos penales: Delitos con condena por infracción penal grave relacionada con la actividad económica (no solo actividad aduanera) de la empresa. Los delitos que afectan al OEA serían los calificados como graves y menos graves en el Código penal. Igualmente se comunicarán a la Aduana los procedimientos penales que se le inicien a la empresa, a las personas que dominan la gestión de la misma o sean responsables de su actividad aduanera, relativos a su actividad económica, aunque aún no haya recaído sentencia.

Infracciones reiteradas OEA, aduaneras y fiscales, a comunicar a la Aduana: Son las infracciones que no siendo graves se cometan de forma reiterada (repetitiva).

EJEMPLOS DE INFRACCIONES GRAVES OEA a comunicar a la Aduana:

Aduaneras:

– el contrabando;

– el fraude: errores deliberados en la partida estadística, origen, valor en aduana, derechos antidumping etc. para no pagar o eludir obligaciones, por ejemplo, licencias, restricciones, controles para aduaneros. – las infracciones de propiedad intelectual o industrial y falsificaciones. – el fraude relativo a la normativa antidumping;

Fiscales:

– el fraude y evasión fiscal.

EJEMPLOS DE DELITOS OEA a comunicar a la Aduana.

– La quiebra fraudulenta; estafa, apropiación indebida…
– relativos a legislación sanitaria, medioambiental, productos y tecnología de doble uso; seguridad aérea…
– delito de contrabando; delito fiscal;
– el soborno y la corrupción;
– terrorismo, drogas, pornografía infantil, blanqueo de capitales, pertenencia a organización delictiva, emigración ilegal a la UE.

EJEMPLOS DE infracciones reiteradas a comunicar a la Aduana.

Deberá comunicarse por el OEA a la Aduana este tipo de infracciones repetidas que respondan, por ejemplo, a errores de formación de personas o áreas, errores de gestión, errores o fallos informáticos etc.

4. Ejemplos de variaciones a comunicar a la Aduana relativas al requisito OEA de registros comerciales y de transporte adecuados (artículo 39, letra b) del CAU y artículo 25 del RECAU)

4.1) Ejemplos de que comunicar sobre subrequisitos relativos a la contabilidad y sistema de registros de la empresa.

– Cambios en el sistema contable, cambios de software y fallos que impliquen perdida de datos o de la trazabilidad.
– No certificación o existencia de reparos, a las cuentas anuales de auditores externos o consejeros.
– Pérdida de registros comerciales o de transporte que impliquen, por ejemplo, no poder dar información a la Aduana sobre determinada actividad aduanera (sobre despacho o transporte de exportación, o un socio comercial…).

4-2) Ejemplos variaciones/incidencias a comunicar a la Aduana relativos al sistema logístico y la organización de la empresa,

– No distinguir entre mercancías de la UE y no UE; así, por ejemplo, por fallo del sistema informático; (solo OEA tipo C).
– Nuevas actividades aduaneras que impliquen, por ejemplo, nuevos regímenes aduaneros; (destino final, tránsito etc.).

C-3) Ejemplos de variaciones/incidencias a comunicar a la Aduana relativos a archivos, informáticos y documentales de la empresa

– Perdida o destrucción de archivos, ya archivos IT por avería o “hackeo”, ya archivos físicos por incendio o inundación, o simple extravío, por ejemplo.
– Detección de intrusión no autorizada, interna o externa, a su sistema.
– Cambio de ubicación del lugar de archivo físico.

C-4) Ejemplos variaciones/incidencias a comunicar a la Aduana relativos a “licencias de importación y exportación”.

Empezar a trabajar con mercancía sujeta a estas licencias, errores en su uso etc. Tanto licencias “tradicionales” (por ejemplo, agrícolas) como las de prohibiciones/restricciones, doble uso, embargos...

C-5) Ejemplos de qué comunicar sobre irregularidades/incidencias de la empresa, tanto propias como en las cadenas de comercio internacional en que participe.

Estas incidencias pueden afectar a muchos subrequisitos OEA (historial, seguridad y protección, registros...).

Se registrarán y controlarán las irregularidades que auto detecte la empresa y las que detecte (y comunique) la Aduana, sancione o no.

comunicarán también las irregularidades detectadas de socios comerciales, por ejemplo, manipulaciones en documentos para certificación de otros organismos para aduaneros (Soivre, Sanidad etc.).

Ejemplos de irregularidades a incluir en el registro de irregularidades y a comunicar a la Aduana:

Errores significativos no puntuales, en: clasificación arancelaria, determinación del valor en Aduana, destino aduanero correcto a mercancías en depósito temporal o en tránsito, no cuadrar existencias de un depósito.

Casos de “no conformidades” en actividad del día a día, como, por ejemplo:

- pedir duplicados por perdida del documento original;
- rectificar documentos por errores en datos;
- cambio de partida arancelaria en declaraciones tras análisis de la Aduana;
- falta de justificación del abandono de territorio aduanero de la UE de una mercancía en exportación; etc.

Se comunicarán a la Aduana estas situaciones (o similares) e irregularidades, siempre que tengan suficiente trascendencia y den lugar a regularización de la Aduana e implicasen un fallo “estructural” de organización de la empresa o desconocimiento de la normativa correcta, se han de comunicar a la Aduana.

Ejemplos de variaciones sobre los que no es necesario comunicar ni incluir en registro de irregularidades.

- No se incluirán incidencias, incumplimientos, problemas, no conformidades, reclamaciones, sugerencias, quejas… de clientes y proveedores sobre calidad de servicios prestados.
- No se incluirán errores que queden fuera del ámbito de la cadena de comercio internacional; por ejemplo, facturar mal la comisión o el transporte interior de mercancía ya despachada a consumo.
- No se comunicarán/incluirán como irregularidad, meras “pendencias aduaneras” aún no ultimadas.

5. Ejemplos de variaciones a comunicar a la Aduana relativas al requisito OEA de solvencia financiera suficiente (artículo 39, letra c) del CAU y artículo 26 del RECAU) Respecto a este subrequisitos se pueden señalar los siguientes ejemplos:

- Inicio de procedimiento concursal.
- Incumplir plazos de pago a la Aduana.
- Cualquier situación de falta de liquidez, puntual o duradera
- Dejar la empresa de estar en disposición de hacer frente a sus deudas y obligaciones (aduaneras o con terceros) a su vencimiento.
- Cambios negativos de la situación financiera de la empresa, incluidos activos negativos que fuesen irrecuperables.
- No presentar en plazo sus cuentas en el Registro Público Mercantil, estando obligado. – Que los auditores contables terceros o algún miembro del Consejo de Administración formulen reservas u observaciones a las cuentas.
- Cuenta de resultados abultada o repetidamente negativa o cualquier ratio contable exageradamente negativo,
- Valorando su impacto estructural (no puntual): huelgas importantes, perdida de alguno de sus principales mercados (internacional, nacional o de la UE); perdida de proveedores o clientes clave, perdida de concesiones, franquicias etc.
- En el caso de grupos empresariales, comunicar si la empresa OEA avala con su patrimonio a otras empresas del grupo.
- Incrementos sustanciales de volumen de operaciones aduaneras que pueda afectar a garantías; variación en el tipo de tales operaciones que incrementen fuertemente la “deuda potencial”.

6. Ejemplos de variaciones a comunicar a la Aduana relativas al requisito OEA de profesionalidad (artículo 39, letra d) del CAU y artículo 27 del RECAU)

Respecto a este subrequisitos se pueden señalar los siguientes ejemplos:

- Inicio de actividad aduanera distinta de la auditada, si el cumplimiento del requisito de profesionalidad se justificó por más de 3 años de experiencia de la empresa.
- Cambio del responsable de asuntos aduaneros, si profesionalidad se justificó por más de 3 años de experiencia de este responsable.
- Inicios de relaciones, aunque sea puntualmente, con una nueva empresa externalizada, si se justificó profesionalidad por externalización.

7. Ejemplos de variaciones a comunicar a la Aduana sobre el requisito OEA de seguridad y protección (artículo 39, letra e) del CAU y artículo 28 del RECAU)

7-1) Ejemplos relativos a seguridad de edificios, accesos y manipulación de mercancías. – Apertura de nuevas delegaciones, oficinas, almacenes, fabricas, lugar de archivo …cualquier instalación que participe en la cadena de comercio internacional. Mudanzas entre instalaciones.

- Cierre de cualquier delegación, oficina etc.
- Cualquier incidente grave de seguridad que afecte a estos subrequisitos (intento de robo, acceso indebido…)
- Qué no sería necesario comunicar: meras mejoras, actualización, modernización, cambios de detalles de los controles de acceso, de horarios de trabajo o de recepción de visitas o de descarga o carga de mercancías etc.,

F-2) Ejemplos relativos a seguridad de terceros, socios comerciales y proveedores de servicios:

Ejemplos de incidencias relativas al socio comercial transportista:

- Llegada del contenedor sin precintos o con ellos rotos, manipulados o cambiados.
- Detección de dobles fondos en los medios de transporte usados por el transportista.
- Mercancía sobrante o faltante en el transporte; partes de faltas o sobras no aclarados.
- Mercancías no entregadas correctamente en el punto de destino aduanero acordado.
- Documentos de transporte falseados, manipulados o perdidos. Ejemplos de Incidencias con el socio comercial importador/exportador:
- Detección de documentos falsos o falseados: facturas, certificaciones de origen, “documentación para aduanera”
- Intención del importador /exportador de declarar una descripción falsa o incompleta de la mercancía; declarar menor valor; declarar menor cantidad; o intentos de ocultar a la Aduana los datos correctos.
- Desvíos de despachos a otras aduanas que se detecten puedan responder a eludir controles aduaneros.
- Cambios muy significativos de flujos comerciales sin sentido comercial y puedan significar intento de fraude o irregularidad

Ejemplos de variaciones relativas a proveedores de servicios:

Variaciones significativas, como por ejemplo cambio de compañía de seguridad contratada y/o cambio plan general de seguridad que aplique.

No se comunicará cambio de empresa de catering o de mantenimiento eléctrico o de limpieza… Sin embargo, sí se comunicarán de estos proveedores incidentes graves de seguridad.

F-3) Ejemplos relativos a Seguridad de empleados, control de futuros empleados, sensibilización en materia de Seguridad y persona física responsable del ámbito de seguridad.

– Cambio del responsable en el ámbito de seguridad de la empresa.

El resto de subrequisitos no suele implicar comunicar Variaciones, aunque desde luego si controles por la empresa.

F-4) Otras variaciones/incidencias de Seguridad a comunicar:

– Si se produce algún incidente relativo a la seguridad, obviamente significativo, de robos o allanamientos
– Variación (perdida, modificación u obtención) de otra autorización o certificación en materia de seguridad concedida por otras autoridades de la administración que pueda afectar al OEA de la empresa. Por ejemplo, Agente Acreditado/Expedidor conocido de AVSEC, certificación ISPS… o la perdida de otros certificados no institucionales relacionados con su actividad económica y su seguridad, por ejemplo, TAPA, ISO, u otros.

8. COMUNICACIÓN DE VARIACIONES “POSITIVAS”.

Se comunicará a la Aduana cualquier circunstancia que el OEA estime refuerza la prueba de que cumple con su obligación de autocontrol, de auto vigilancia de que se mantiene cumpliendo los requisitos OEA.

Por ejemplo:

– La obtención de cualquier otro certificado relacionado con la seguridad o calidad de su actividad económica (TAPA, ISO, AA/KC, CTPAT…)
– Las autoevaluaciones OEA periódicas, propias o realizadas por terceros, aunque no detecten incidencias, irregularidades, dificultades OEA e impliquen solo mejoras y actualizaciones de sus Procedimientos Documentados, sistemas u organización.

Formación profesional Dual

DESCRIPCIÓN BREVE

Esta unidad didáctica recoge el contenido de las materias vinculadas con el módulo 8 del curso de formación profesional dual, inmersión portuaria de la Fundación Valenciaport.

Alexandre Sánchez Pérez

Autor

Tabla de contenido

1. Introducción 2
2. Terminales portuarias 3
   2.1 Tipologías de terminales portuarias 5
   2.2 Contratación de mano de obra 6
3. Procesos documentales de exportación e importación 7
   2.3 Gestión de la Exportación: 10
   2.4 Gestión de la Importación: 0
   2.5 Llegada del buque 0
   2.6 Llegada de la carga 1
   2.7 Reserva de embarque 2
   2.8 Descarga de contenedores 3
   2.9 Levante de la carga y contenedores 4
   2.10 Movimiento de contenedores 5
   2.11 Cargos y pagos del transporte 7
   2.12 Carga de contenedores 7
4. Modelos de gestión portuarios 7
5. Modelo español de puertos: Sistema Portuario de Titularidad Estatal 11
   5.1 Tasas Portuarias 14

1. Introducción

En esta unidad didáctica se aborda el papel de las terminales portuarias como elementos clave en un contexto de globalización y comercio internacional. En este sentido, este tipo de instalaciones juegan un papel crucial como nodos en las redes de transporte y logística puesto que son puntos estratégicos donde se realiza el intercambio de mercancías entre diferentes modos de transporte, desde la carga y descarga de buques hasta su distribución final por vía terrestre o aérea.

Esta función de las terminales portuarias no sólo requiere una gestión eficiente y efectiva de las operaciones físicas, como el manejo de contenedores y otras cargas, sino también de los complejos procesos documentales asociados a la importación y exportación. Además, se requiere una cuidadosa organización y contratación de la mano de obra, así como un entendimiento claro de los modelos de gestión portuarios en los que operan.

En España, el Sistema Portuario de Titularidad Estatal ofrece un ejemplo de cómo se puede estructurar y gestionar un sistema portuario a nivel nacional. Este modelo, junto con los servicios portuarios que facilita, sirve de ejemplo de cómo las terminales portuarias pueden ser gestionadas de manera eficiente y efectiva para apoyar el comercio internacional.

Por otro lado, en la sección 3 se describe en detalle los procesos documentales implicados en la exportación e importación, desde la llegada del buque hasta la carga de los contenedores. También analizaremos los modelos de gestión portuarios, con un enfoque especial en el modelo español. Por último, exploraremos los servicios portuarios que son esenciales para la explotación portuaria eficiente.

El objetivo de esta unidad didáctica es proporcionar una comprensión completa y detallada de cómo funcionan las terminales portuarias y cuáles son los elementos clave en su gestión. Esto será de interés para cualquier persona involucrada en el comercio internacional, la logística, la gestión portuaria o áreas relacionadas.

2. Terminales portuarias

Una **terminal portuaria** es una infraestructura especializada donde se gestionan las mercancías que son transportadas a través de diferentes modos de transporte, principalmente marítimo.

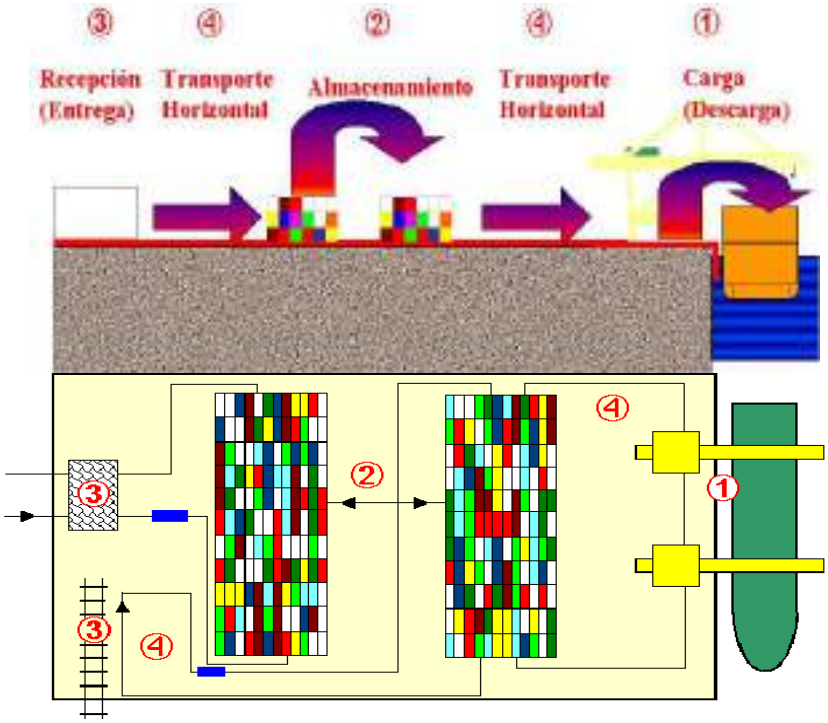
Las terminales son críticas para el comercio global, dado que el marítimo es el modo de transporte de carga predominante para los bienes fabricados en todo el mundo. Estas terminales son operadas por empresas especializadas en logística que trabajan en conjunto para asegurar un flujo eficiente de mercancías. La gestión de una terminal portuaria puede ser pública o privada.

En este sentido, cualquier terminal portuaria (Monfort et al, 2001) es un **intercambiador modal** que suele disponer de cierto nivel de almacenamiento en tierra para coordinar los diferentes ritmos de llegadas de los medios de transporte terrestre y marítimo. Su misión es la de proporcionar los medios y la organización necesarios para que el intercambio de las cargas entre los modos de transporte terrestre y marítimo tenga lugar en las mejores condiciones de rapidez, eficiencia, seguridad, respeto al medio ambiente y economía.

Una terminal portuaria de contenedores es un **sistema integrado**, con conexión física y de información con las redes de transporte terrestres y marítimas, que para su análisis, se contempla compuesto por **cuatro subsistemas**:

- El subsistema de carga y descarga de buques (línea de atraque)
- El subsistema de interconexión interna (transporte horizontal)
- El subsistema de almacenamiento
- El subsistema de recepción y entrega terrestre.

Figura 1. Ejemplo subsistemas de terminal de contenedores



Fuente: Monfort y otros (2001)

El subsistema de **carga y descarga** es el lugar donde los barcos son amarrados para cargar y descargar contenedores. Incluye las grúas de muelle, también conocidas como grúas pórtico de muelle, que son esenciales para mover contenedores entre el barco y el muelle.

Por su parte, el subsistema de **almacenamiento** o "patio" es el área donde los contenedores se mantienen temporalmente antes de ser enviados a su destino final. Aquí se realizan operaciones de inspección, mantenimiento y reparación de contenedores.

Por otro lado, el subsistema de **recepción/entrega** es el punto en el que los contenedores entran y salen de la terminal. Incluye las puertas a través de las cuales los camiones entran y salen, así como las instalaciones de intercambio de contenedores para los trenes.

Finalmente, el subsistema de **interconexión** se encarga de la transferencia de contenedores entre los otros tres subsistemas. Incluye grúas de patio, vehículos de transferencia y sistemas de seguimiento de contenedores.

En el sistema se gestionan dos flujos "inseparables":

- Flujo físico de la mercancía (unidad de carga).
- Flujo de información externo e interno.

Cada subsistema de la terminal cuenta con:

- infraestructura,
- superestructura (equipos); y,
- **Sistema Operativo de la Terminal (TOS)**. Se conoce como TOS, el conjunto de equipos y software que permiten el intercambio de la información y la generación de órdenes necesarias para la explotación de la terminal. Es el responsable de integrar los subsistemas de la terminal

Algunos equipos e infraestructura son comunes a varios subsistemas. El caso más complejo se produce en relación con el almacenamiento en el que interaccionan el subsistema de interconexión –que a la vez lo hace con el de carga y descarga de buques-, el subsistema de almacenamiento y el de recepción/entrega, afectando tanto a infraestructura como a equipos.

En cada uno de estos subsistemas, se utiliza un tipo específico de maquinaria. En el muelle se utilizan grúas pórtico que son la maquinaria principal utilizada en este subsistema. Estas grúas son enormes y capaces de levantar contenedores de gran peso desde los barcos hasta el muelle y viceversa. Algunas de estas grúas están equipadas con tecnología de control remoto y automatización. En el patio, las grúas pórtico sobre ruedas (RTGs), las grúas pórtico montadas en rieles (RMGs) y los vehículos de transferencia automatizados (AGVs) son comunes. Los RTGs y RMGs mueven contenedores alrededor del patio, mientras que los AGVs se utilizan para el transporte a corta distancia de los contenedores. Por su parte, para las operaciones de entrega

y recepción de contenedores se utilizan grúas y montacargas para cargar y descargar contenedores desde y hacia camiones y trenes. Además, se utilizan sistemas de reconocimiento óptico de caracteres (OCR) para identificar y seguir el rastro de los contenedores según entran y salen de la terminal.

Finalmente, en el subsistema de interconexión es habitual el uso de Straddle Carriers, Reach Stackers, AGVs y las grúas de patio son comúnmente usados para mover contenedores entre el muelle, el patio y las instalaciones de entrada/salida. Estos equipos están diseñados para manejar contenedores de manera eficiente y segura.

1.1 Tipologías de terminales portuarias

Las tipologías de terminales portuarias resultan de la combinación de **tres clasificaciones** relacionadas con la naturaleza, forma de presentación y forma de manipulación de las mercancías.

En este sentido, las principales tipologías de terminales son:

- Terminales de Contenedores: Como se mencionó anteriormente, estas terminales están especializadas en el manejo de contenedores, que son cajas estandarizadas utilizadas para transportar mercancías de todo tipo.

- Terminales de Graneles Líquidos: Estas terminales están diseñadas para manejar cargas líquidas a granel, como petróleo crudo, productos químicos, gas natural licuado (GNL) y otros líquidos. Normalmente cuentan con infraestructuras de almacenamiento como tanques y sistemas de tuberías para el transporte de los líquidos.

- Terminales de Graneles Sólidos: Estas terminales manejan cargas a granel sólidas, como carbón, granos, minerales y otros productos similares. Disponen de instalaciones para la descarga, almacenamiento y carga de estos productos.

- Terminales Ro-Ro (Roll-on/Roll-off): Estas terminales están diseñadas para manejar vehículos, como automóviles, camiones y equipos pesados, que se conducen dentro y fuera de los barcos en sus propias ruedas. Las terminales Ro-Ro tienen rampas especialmente diseñadas para permitir este tipo de operaciones.

- Terminales de Pasajeros: Estas terminales están dedicadas a manejar el tráfico de pasajeros, ya sea para cruceros de vacaciones o para servicios de ferry. Las instalaciones suelen incluir zonas de embarque y desembarque, áreas de espera, aduanas y servicios de seguridad.

- Terminales Multipropósito: Son terminales versátiles que pueden manejar diferentes tipos de carga. Suelen tener la infraestructura y el equipamiento necesario para manejar contenedores, cargas a granel, carga general, etc.

Cada tipo de terminal portuaria requiere de maquinaria, operaciones y gestión especializadas para manejar eficientemente su tipo específico de carga. La elección del tipo de terminal a desarrollar en un puerto específico dependerá en gran medida del tipo de comercio y tráfico

que el puerto maneja o planea manejar gas licuado, gasolina, carbón, cereales, productos perecederos, vehículos, etc.

1.2 Contratación de mano de obra

El **modelo de estiba** en España ha pasado por varias reformas y cambios a lo largo de los años. A raíz de las exigencias de la Unión Europea para liberalizar este sector, se ha tenido que adaptar a las nuevas circunstancias, buscando un equilibrio entre las demandas de la economía de mercado y la protección de los derechos de los trabajadores.

La estiba, esencialmente, se refiere a la carga y descarga de mercancías en los puertos. Históricamente, este trabajo ha sido realizado por los estibadores, una fuerza laboral altamente especializada y sindicalizada. En España, la estiba estaba tradicionalmente organizada en **Sociedades Anónimas de Gestión de Estibadores Portuarios (SAGEP)**, en las que las empresas de estiba eran accionistas y los estibadores eran empleados.

Sin embargo, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea dictaminó en 2011 que este modelo infringía las normas de libre establecimiento y competencia. En consecuencia, España tuvo que liberalizar su sector de estiba, lo que generó tensiones y conflictos laborales.

La reforma de la estiba en España tuvo lugar en 2017, con la aprobación del Real Decreto-Ley 8/2017. Este nuevo marco legal supuso la desaparición de las SAGEP y su sustitución por las nuevas **Centros Portuarios de Empleo (CPE)**, entidades de naturaleza privada en las que los trabajadores pueden tener participación.

El modelo reformado busca fomentar la competencia en el sector permitiendo a las empresas de estiba contratar libremente su personal. Sin embargo, también estipula que deben garantizar los derechos de los trabajadores de la estiba, incluyendo sus condiciones laborales, salariales y su formación.

Uno de los aspectos más debatidos de la reforma es la subrogación de los estibadores, es decir, el traspaso de los trabajadores de las antiguas SAGEP a las nuevas CPE. Esto ha sido un punto de fricción, ya que algunos argumentan que puede limitar la libertad de las empresas para contratar personal.

Sea como sea, la **mano de estiba**, en el contexto de la carga y descarga de mercancías es una profesión **fundamental** en los puertos, la cual está compuesta por varios perfiles profesionales. Cada uno de estos tiene tareas y responsabilidades específicas en el proceso de manipulación de la carga. A continuación, algunos de los roles más comunes:

- Capataz: Este es el encargado de supervisar el trabajo de la mano de estiba. Debe garantizar que se cumplan las normas de seguridad y que se maneje la carga de manera eficiente y efectiva. El capataz es el intermediario entre la mano de estiba y la administración portuaria o la empresa de estiba.

- Estibador: Este es el trabajador que físicamente maneja la carga, ya sea cargándola o descargándola del barco. Los estibadores deben ser expertos en el manejo de diferentes tipos de carga y deben estar capacitados para trabajar con la maquinaria de carga y descarga.

- Trincador: Este es el especialista en asegurar la carga. Es decir, asegura la mercancía para su transporte, de manera que no se mueva ni se dañe durante el viaje. El trincado es una parte crucial del proceso de estiba, ya que un trincado inadecuado puede llevar a daños en la carga o incluso a accidentes.

- Clasificador: Este profesional es responsable de organizar y clasificar la mercancía. Debe conocer el tipo de mercancías que se están manejando y debe ser capaz de organizarlas de manera que se optimice el espacio disponible y se facilite la carga y descarga.

- Conductor de maquinaria pesada: Este perfil profesional se encarga de operar la maquinaria necesaria para la carga y descarga de mercancías. Esto puede incluir grúas, montacargas y otros equipos.

- Estibador de bodega: Este trabajador se encarga de la estiba dentro de las bodegas del buque, garantizando el correcto acomodo y sujeción de las mercancías dentro de estas.

Estos son solo algunos de los roles en una mano de estiba. Dependiendo del puerto y de la naturaleza de la carga, puede haber otros roles y responsabilidades. Cada uno de estos roles es esencial para asegurar que la carga y descarga de mercancías se realice de manera segura y eficiente.

3. Procesos documentales de exportación e importación

La carga de un contenedor en régimen de Importación/Exportación comienza con los acuerdos comerciales que estipulen el cargador y el receptor de la mercancía y que son la base del comercio Internacional.

Para comprender los procesos vinculados a dichas operaciones de comercio exterior, la siguiente sección describe los pasos necesarios para llevar una mercancía del punto A al punto B, detallando los documentos y flujos de información requeridos a los distintos actores.

En este sentido, para comprender correctamente las operativas logístico portuarias, es relevante identificar y considerar los siguientes **actores**, así como los papeles (roles) que pueden adoptar en la logística portuaria del contenedor:

- Naviera (*Carrier*)

  Es la empresa que transporta la carga en contenedores mediante buques portacontenedores. Confirma las reservas de embarque y emite los conocimientos de embarque.

  Una naviera, además de ejercer el papel de transportista marítimo, puede ejercer el papel de propietario del buque.

- Agencia marítima (*Shipping Agent*)

  Es la empresa que representa a la naviera en un puerto. Una misma empresa puede representar a la naviera en varios puertos y para ello puede disponer de varias oficinas.

Una agencia marítima puede ejercer distintos papeles en la logística portuaria del contenedor: agente del transportista marítimo, agente del propietario del buque, declarante ante la autoridad portuaria y la aduana, expedidor, destinatario, depositante, depositario, ordenante del transporte, porteador terrestre, porteador ferroviario, acreedor y deudor.

- Comerciante (*Trader*)

  Son las empresas propietarias de la carga y para las que se realiza el transporte de las mercancías en contenedor.

  Un comerciante puede ejercer distintos papeles en la logística portuaria del contenedor, además de la propia de propietario de la carga: declarante ante la aduana, expedidor, destinatario, importador, exportador, depositante, depositario, ordenante del transporte, porteador terrestre, porteador ferroviario, acreedor y deudor.

- Transitario (*Forwarder*)

  En este grupo se circunscriben las empresas (transitarias, expedidores, operadores logísticos, 3PL, NVOCC, etc.) que se ocupan de las gestiones administrativas y logísticas necesarias para el transporte de mercancías, especialmente en puertos.

  Un transitario puede ejercer distintos papeles en la logística portuaria del contenedor: representante del comerciante, declarante ante la aduana, expedidor, destinatario, transportista marítimo (caso NVOCC), depositante, depositario, ordenante del transporte, porteador terrestre, porteador ferroviario, acreedor y deudor.

- Agente de aduanas

  Es la empresa en la que su actividad se circunscribe únicamente a ser el representante del comerciante y el declarante ante la aduana.

  El agente de aduanas ejercerá el papel de representante del comerciante, declarante ante la aduana y acreedor.

- Terminal (*Terminal*)

  Es la empresa que almacena el contenedor actuando, como depositario del mismo. Una terminal puede ser tanto una terminal portuaria o una terminal interior.

  Una terminal puede ejercer distintos papeles en la logística portuaria del contenedor: depositario, manejo de contenedores y acreedor.

- Depósito de vacíos (*Empty Depot*)

  Es la empresa que almacena exclusivamente contenedores vacíos, actuando como depositario del mismo.

  Un depósito de vacíos ejercerá el papel de depositario, manejo de contenedores y acreedor.

- Operador del sistema de comunidad portuaria (*PCS*)

  Es la empresa que opera el sistema de comunidad portuaria (*port community system*).

  El PCS tiene un papel especial de agregador de datos y podrá registrar transacciones generadas por otros participantes.

- Autoridad Portuaria (*Port Authority*)

  Es el organismo responsable de la gestión del puerto.

  La autoridad portuaria ejerce un papel de regulador de la infraestructura portuaria, recibiendo las declaraciones requeridas para ejercer su función, principalmente, por parte de agentes marítimos y terminales.

- Aduanas (*Customs*)

  La aduana es la oficina encargada de controlar las operaciones de comercio exterior, con el objeto de registrar y controlar el tráfico internacional de mercancías que se importan o exportan y cobrar los registros establecidos por ley.

  El papel principal que ejerce la aduana en la logística portuaria del contenedor es el control aduanero que incluye el control fiscal (aranceles o derechos de importación y exportación e impuestos), la seguridad (fraude y lucha contra el contrabando), la salud pública y las estadísticas.

- Servicios de inspección en frontera (*Government Agency*)

  Los servicios de inspección en frontera son los otros organismos de la administración encargados del control sanitario y comercial de las mercancías, pudiendo existir distintos organismos para estas funciones (por ejemplo, sanidad exterior, sanidad animal, sanidad vegetal, control de la política comercial, control de la calidad comercial, control de los productos industriales, especies protegidas, …)

  El papel principal que ejercen los servicios de inspección en la logística portuaria del contenedor es el control de productos e inspecciones.

- Transportista terrestre (*Road Haulier*)

  Es la empresa encargada del acarreo terrestre del contenedor por camión.

  Un transportista terrestre puede ejercer distintos papeles en la logística portuaria del contenedor: porteador terrestre, depositante, depositario, ordenante del transporte, acreedor y deudor.

- Transportista ferroviario (*Rail Haulier*)

  Es la empresa encargada del acarreo terrestre del contenedor por tren.

  Un transportista ferroviario puede ejercer distintos papeles en la logística portuaria del contenedor: porteador ferroviario, porteador terrestre, depositante, depositario, ordenante del transporte, acreedor y deudor.

- Banco (*Bank*)

  Es la empresa financiera encargada de la transferencia de fondos entre un acreedor y un deudor.

  Un banco ejercerá el papel de transferidor de fondos.

1.3 Gestión de la Exportación:

Una vez conocidos los principales actores y sus roles en la cadena logística, a continuación se describen los procesos que conlleva la **exportación** de un contenedor.

En este sentido, y, como se mencionaba en la sección anterior, toda operación logística comienza cuando se han fijado los acuerdos comerciales que dan lugar a una operación de comercio internacional. Cuando esto sucede, lo primero que realiza el exportador o importador es contactar con un transitario que a su vez contactará con la compañía naviera para **solicitar una cotización**.

Es decir, solicita un precio para el transporte marítimo necesario para llevar la mercancía del puerto A al puerto B. Este precio se denomina "**flete**" y variará en función del tipo de contenedor, el tipo de mercancía el destino, y otros factores.

Si este precio es aceptado por le exportador/importador, se genera **la reserva de un espacio** en el buque para trasladar la mercancía desde el punto A al punto B del planeta. Esta petición de reserva se denomina **Booking** y tienen unos plazos de validez ya que los precios pueden variar en relación con las fluctuaciones que puedan darse en el mercado (por ejemplo, como consecuencia de variaciones en el precio del combustible o por conflictos bélicos que aumentan el riesgo país de un determinado puerto de destino).

Este precio de transporte será uno de los componentes junto con el valor de la mercancía que se utilizara por las autoridades aduaneras para calcular los impuestos que se tendrán que pagar y que se condicionan en unas clausulas internacionales denominadas INCOTERMS .

Para poder iniciar el contrato de transporte denominado **conocimiento de embarque** o **Bill of Lading**, el consignatario, una vez recibe la aceptación del booking por parte del embarcador, inicia los trámites para la carga de la mercancía en un buque.

Posteriormente, la línea naviera genera una **orden de transporte terrestre** con los datos necesarios para ubicar el contenedor en la fábrica o almacén donde indique el cliente. Una vez se genera esta orden, el departamento de logística asigna la unidad (contenedor) creando un **entréguese** (documento que servirá para que se dé el contenedor asignado en la base/depósito de contenedores) cumpliendo las especificaciones que el cliente indique, ya que los contenedores tienen varias dimensiones y características y se crea un **admítase** (que será el documento que sirva para la aceptación de la entrada del contenedor en la zona de almacenamiento o "pila" de la terminal portuaria donde cargará el buque).

Una vez el contenedor está dentro del recinto portuario, el cliente tiene que realizar una petición mediante una **nota o instrucción de embarque**, la cual incluirá la información necesaria para poder generar el Bill of Lading. Es decir, el contrato de transporte en el que se incluirán los siguientes datos: Embarcador (Shipper), Destinatario (Consignee), Notify, bultos, kilos, descripción de la mercancía, clausulas comerciales y otros datos necesarios para ir generando la base del B/L.

Una vez se ha producido lo anterior, la compañía naviera generará el contrato con un número de control y el número de contenedor, los cuales son la referencia para el **seguimiento del**

transporte y para poder generar la información necesaria que posteriormente servirá para comunicar los datos a las autoridades aduaneras del país tanto en el puerto de carga para gestionar la documentación de exportación como en el país de destino para los trámites de importación.

Las compañías navieras y las terminales portuarias (almacenes de Depósito Temporal – ADT) son, ante las autoridades, en el momento que aceptan la carga y la unidad está dentro del recinto portuario, los responsable de gestionar y comprobar ante la Aduana que todos los contenedores aceptados disponen de todos los documentos acreditativos que justifican la autorización para el citado embarque y que son realizados por los distintos representantes aduaneros que designan los propietarios de las mercancías.

Una vez está cargada la mercancía a bordo del buque, se presentan las declaraciones a la exportación que ultiman esta operación mediante un **manifiesto de exportación o manifiesto de carga**. Antes de este embarque se han tenido que realizar una serie de trámites para poder realizar esta carga.

Primero, las compañías navieras tienen que solicitar a las autoridades portuarias una **solicitud de escala** o petición de atraque para el buque que tienen intención de operar y en el que se quiere realizar la carga. Esta solicitud de escala permite reservar un muelle donde operará el buque.

Esta petición genera un numero de registro, denominado **permiso de atraque** el cual sirve para Capitanía Marítima, Sanidad Exterior, Autoridad Portuaria y Aduanas, como referencia tanto a la exportación como a la importación y en el que se declarará tanto la carga como la descarga de mercancías en el puerto solicitado para que las diferentes autoridades puedan controlar los impuestos que tienen que gestionar, las autorizaciones de mercancía peligrosas, el control sanitario de pasajeros y tripulantes, etc..

Una vez los importadores/exportadores tienen el booking confirmado y aceptado, se han gestionado las ordenes de transporte, entregado el contenedor, cargado en fabrica y aceptada su entrada dentro del recinto portuario, ubicado el contenedor en las pilas de exportación de la terminal, despachado ante las autoridades aduaneras y pasada la nota de embarque para generar el conocimiento o BL, se comienza la gestión de las **Listas de Carga**.

En este sentido, el área comercial de la compañía naviera informa al departamento de operaciones de cuál es la previsión de contenedores que hay asignados para embarcar en un determinado buque. Esta información se requiere para que el área de operaciones prepare las denominadas listas de carga, con las cuales la compañía naviera informa tanto a la terminal portuaria como a los “planners” (personas encargadas de generar los planos de estiba o **Bay Plan** de los buques) la previsión de mercancía disponibles para embarcar.

Siguiendo con esto último, las listas de carga indican los números de los contenedores, el tipo de unidad que es (20 pies, 40 pies, …), el puerto de destino, el peso y las características especiales de las unidades (sobredimensiones alto, ancho, largo, mercancías peligrosas o refrigeradas…).

Una vez transmitida esta información, se planifica, por parte de las terminales portuarias, la posición de las unidades en las diferentes zonas de almacenamiento con lo que se van preparando los contenedores para su inminente carga en el buque, ubicando dichas unidades en la posición idónea, de forma que se descarguen rápidamente las mercancías en el siguiente puerto, y evitando que se produzcan remociones (movimientos innecesarios e improductivos de contenedores como consecuencia de una mala ubicación del contenedor en el buque a causa de un plano de estiba ineficiente).

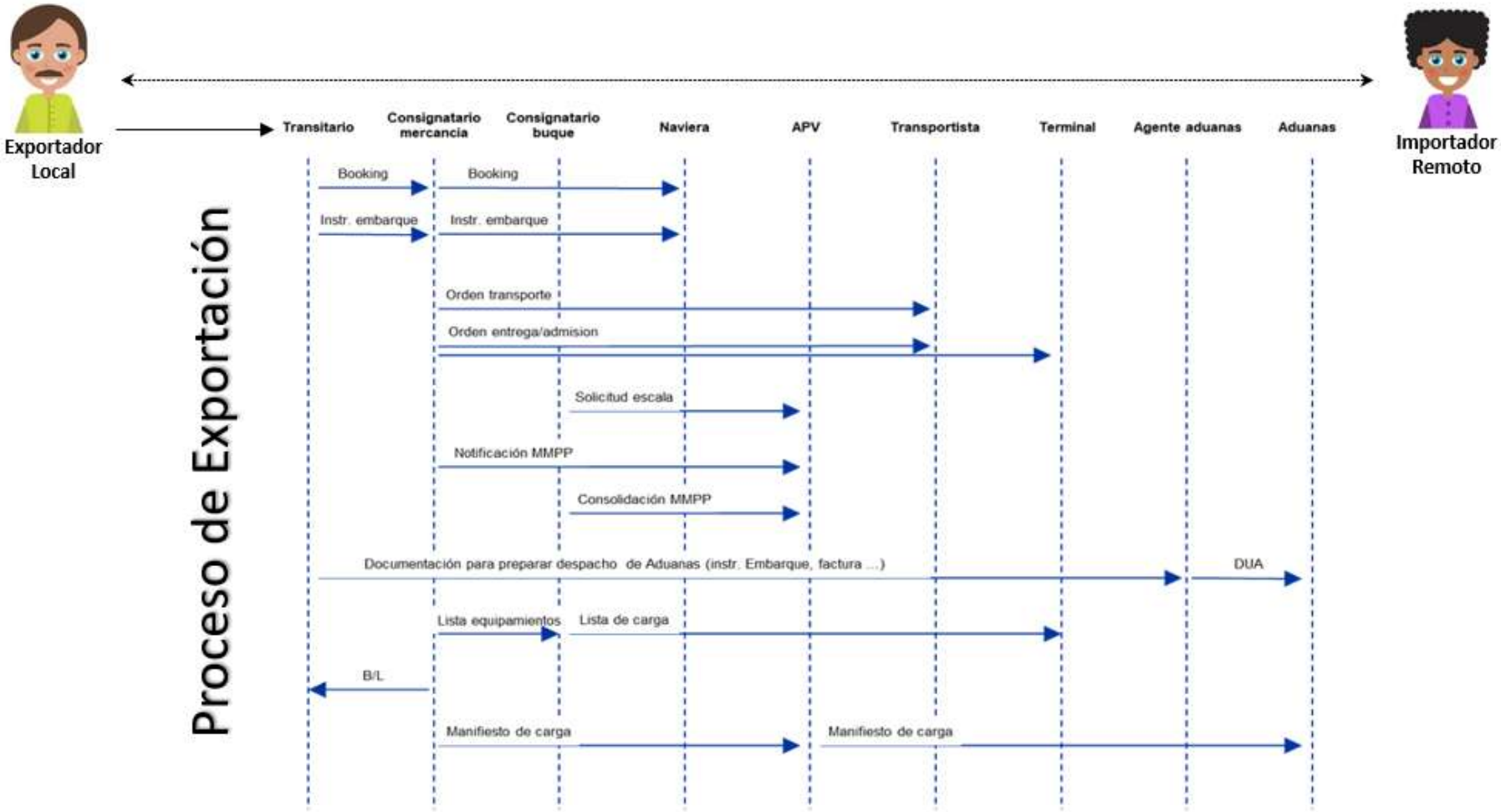
Antes del inicio de las operaciones del buque y, con las listas de carga confeccionadas, el consignatario entrega al Resguardo Fiscal (Guardia Civil), que es el represéntate de la Aduana en el muelle junto al buque, la documentación que justifica que el embarque de dichas mercancías. Esta documentación se conoce como "**Levante**" y es la autorización aduanera emitida por la Aduana.

Estos documentos autorizados por la Aduana que justifican el embarque incluyen un identificador único o "MRN", el cual tiene una numeración que servirá de referencia para posteriormente declarar en el manifiesto de exportación junto con el conocimiento de embarque. Son dos informaciones que servirán ante cualquier tipo de control como puntos de búsqueda tanto a la Aduana como al consignatario.

Una vez embarcada la mercancía se emitirá el conocimiento de embarque por parte de la naviera, la cual entregará al embarcador dicha documentación y, de esta forma, con este documento, se acreditará que la mercancía está embarcada a bordo del buque y por lo tanto hay un contrato de transporte.

Las compañías navieras son las emisoras de los conocimientos de embarque que servirán para presentar las citadas declaraciones tanto en el manifiesto de carga como en destino a la descarga, sirve además como base de seguimiento de los contenedores y confirmación del transporte. Normalmente se emiten **tres documentos BL originales** y una serie de copias no negociables, las cuales se requieren para distintos tramites ante autoridades de control como puedan ser la Aduana o los Servicios de Inspección en Frontera.

Figura 2. Diagrama de secuencia del proceso exportación de contenedores marítimos



Fuente: Elaboración propia

1.4 Gestión de la Importación:

Una vez comprendido el proceso de exportación de un contenedor, en esta sección descubriremos la forma de gestionar la actividad de **importación**.

Como se mencionaba anteriormente, el consignatario del buque, igual que en la exportación, es el encargado de declarar ante las autoridades (Capitanía Marítima, Sanidad Exterior, Autoridad Portuaria y Aduanas) la entrada del buque y todas las mercancías que tiene previstas descargar en el recinto portuario donde opere.

Para ello, con antelación a la llegada del buque, habrá recibido la información de los puertos anteriores en los que se comunica qué contenedores están previstos descargar y sus posiciones en el barco, que van relacionados por los números de contenedor y a su vez por medio de los conocimientos de embarque emitidos en el puerto de carga.

Una vez conocido lo anterior, el consignatario envía una **Declaración Sumaria** por medios electrónicos a las autoridades en las que se les informa de los datos necesarios para poder posteriormente tramitar los documentos de importación ante las Aduanas (contenedor, bultos, kilos, descripción de mercancía, conocimiento de embarque, etc.).

Desde el momento de la descarga de la mercancía, la terminal portuaria, por su condición de ADT (Almacén de Depósito Temporal), pasa a ser el responsable de la custodia de las mercancías y de asegurar que éstas no escapan a la vigilancia aduanera. Esta responsabilidad respecto de las mercancías almacenadas se requiere hasta el momento en el que el importador o su representante aduanero procede a tramitar los documentos pertinentes (ej. Declaración Única Aduanera - **DUA**) ante las autoridades aduaneras y efectué el pago de los impuestos (Arancel, IVA e impuestos especiales y otros que puedan derivarse de la operación comercial).

En ese momento, si la Aduana da su autorización, la mercancía recibe el **Levante** y puede ser retirada de muelle. La forma de actuación de los consignatarios es la siguiente:

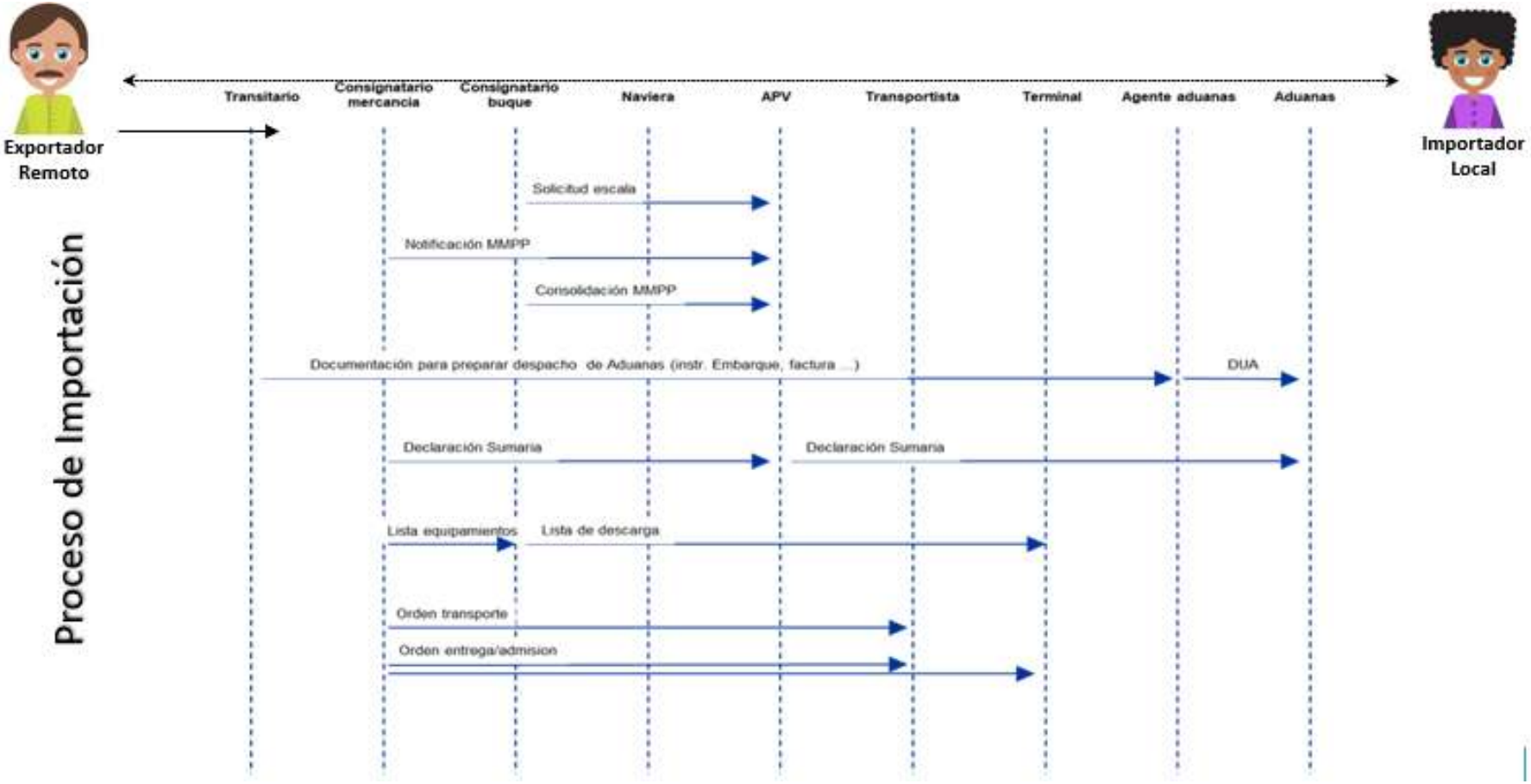
Una vez el buque empieza entra por la bocana, la Autoridad Portuaria procede a la **activación del manifiesto** presentado con anterioridad; a partir de este momento y finalizada la descarga de los contenedores, se procede a la **facturación de las tasas portuarias** dependiendo del peso y partida arancelaria de la mercancía que viene declarada en el conocimiento de embarque y se comunica en este caso al Notify / Consignee que la mercancía amparada en el conocimientos de embarque ha llegado a puerto y se encuentra depositada en el recinto portuario, por medio de un **aviso de llegada** en el que se le dan los datos del manifiesto, partida de orden, bultos, kilos, ubicación de la mercancía y tasas portuarias y descripción de las mismas, para que gestionen los trámites ante la Aduana para poder retirar su mercancía.

El aviso de llegada es una comunicación para confirmar que los datos declarados ante las autoridades son los correctos, ya que es posible que durante el trayecto, se haya emitido un corrector cambiando algún dato del citado conocimiento.

Una vez el importador o su representante despacha la mercancía de importación y tiene la autorización de la Aduana para retirar la mercancía, pasará por las oficinas del consignatario para hacer la **entrega de los conocimientos de embarque**, realizar el pago de las condiciones de transporte contratadas y obtener un **entréguese** para poder retirar de las instalaciones de la terminal la unidad declarada en el conocimiento y un **admítase** para, una vez finalizada la

descarga del contenedor en los almacenes del importador, se devuelva a la base de contenedores y esta acepte su entrada.

Figura 3. Diagrama de secuencia del proceso importación de contenedores marítimos



Fuente: Elaboración propia

Como puede observarse en las figuras Figura 2 y Figura 3, los procesos asociados a la logística portuaria del contenedor se pueden agrupar y resumir en los siguientes escenarios, los cuales se describen en detalle en las siguientes secciones:

- Llegada del buque
- Llegada de la carga
- Reserva de embarque
- Descarga de contenedores
- Levante de la carga y contenedores
- Acarreo de contenedores tras la descarga
- Acarreo de contenedores para el embarque
- Pagos

1.5 Llegada del buque

El escenario de la llegada del buque en la logística portuaria del contenedor se inicia en el momento que se han realizado los trámites y formalidades para la llegada del buque en puerto, siendo habitual que estos trámites se realicen a través de una **ventanilla única marítima**.

Las primeras transacciones de este escenario son para mantener actualizadas las informaciones relativas a la escala del buque en puerto que resultarán necesarias para la logística del contenedor. Estas transacciones son generadas por el agente marítimo representante del dueño del buque (agente del buque), el cual envía la **Declaración Única de Escala** o DUE:

- Añadir la escala de un buque en puerto
- Modificar la escala de un buque en puerto
- Cancelar la escala de un buque en puerto

Una vez registrada la escala por el agente del buque, los agentes representantes de las navieras presentarán los **manifiestos de importación** o manifiestos de descarga. En estas declaraciones podrán añadir, modificar o eliminar conocimientos de embarque o añadir, modificar o eliminar partidas de mercancía dentro de esos conocimientos de embarque. Estas transacciones generarán eventos que serán notificados al agente marítimo, aduana, autoridad portuaria, PCS y terminal de descarga.

- Añadir conocimientos de embarque
- Cambiar conocimientos de embarque
- Eliminar conocimientos de embarque
- Añadir partidas de mercancía
- Cambiar partidas de mercancía
- Eliminar partidas de mercancía

1.6 Llegada de la carga

El escenario de llegada de la carga en la logística portuaria del contenedor tiene lugar una vez completado el escenario de llegada del buque. La naviera o su agente marítimo comunicará la llegada de la carga a las partes implicadas en el conocimiento de embarque en destino (consignee y notify), así como los cargos asociados a la entrega de la mercancía.

Las transacciones serán las siguientes:

- Notificación de llegada de la carga
- Establecer los cargos del conocimiento de embarque
- Cambiar cargos

Tanto los datos de la **notificación de llegada** y los cargos asociados podrán ser modificados volviendo a registrarlas con las mismas transacciones. En el caso de los cargos se podrá utilizar también la transacción de cambiar los cargos y términos de pago (con crédito o sin crédito).

La transacción de notificación de llegada actualizará el conocimiento de embarque (*Bill Of Lading*) y generarán eventos que se difundirán a los actores implicados (naviera, agente marítimo, PCS, destinatario, poseedor del b/l). El establecimiento de los cargos o su modificación actualizará un pago (*Payment*) asociado con el conocimiento de embarque. Los cargos del pago serán notificados a la naviera/agente marítimo, al poseedor del b/l, al destinatario y al banco.

En el caso de ser necesario o existir un error se puede cancelar la notificación de llegada, en cuyo caso se cancelarían también los cargos asociados.

En cualquier momento el destinatario, que será inicialmente el poseedor del conocimiento de embarque puede transferirlo a un tercero que pasará a ser su poseedor para las operaciones subsiguientes. Esta transferencia podría realizarse varias veces.

La transferencia del conocimiento de embarque de un poseedor a otro poseedor puede cambiar las condiciones de cambio de los cargos y dar lugar a una modificación de los cargos.

El poseedor del conocimiento de embarque (*B/L holder*) podrá **solicitar la entrega**, indicando el tipo de acarreo que se desea realizar. Los tipos de acarreo que se pueden realizar son:

- acarreo por cuenta del poseedor del conocimiento (merchant haulage) o transporte cedido, y
- acarreo por cuenta de la naviera o agente marítimo (carrier haulage), conocido también como transporte no cedido.

Seguidamente, el poseedor del conocimiento de embarque deberá realizar el **pago de los cargos** para la entrega de la carga. En esta operación, el poseedor del conocimiento puede disponer de crédito y no requerirse la confirmación del pago para liberar la carga o requerirse un pago previo a la entrega. Para el caso del pago previo, el banco o el deudor podrá realizar la notificación del pago mediante la correspondiente transacción.

Una vez confirmado el pago por parte de la agencia (para la confirmación por parte del banco será automática) se liberará la carga. A partir de ese momento se entrega la mercancía al poseedor del conocimiento del embarque quien puede disponer de la mercancía.

1.7 Reserva de embarque

El escenario de la reserva de embarque en la logística portuaria del contenedor se inicia una vez la naviera ha recibido la **solicitud de la reserva** o Booking por parte del cliente y se registra esta reserva de embarque.

Las primeras transacciones de este escenario son para mantener actualizadas las informaciones relativas a la reserva de embarque, cuya información será utilizada por las terminales, y depósitos, el cliente y los acarreadores de los contenedores. Estas transacciones son generadas por el agente marítimo representante de la naviera (agente marítimo) o por la propia naviera:

- Añadir reserva de embarque
- Cambiar reserva de embarque
- Eliminar reserva de embarque

Estas transacciones registrarán, actualizarán o anularán las reservas de embarque (*Booking*) y generarán eventos que se difundirán a los actores implicados (naviera, agente marítimo, PCS, parte que realiza la reserva, parte que efectúa el pago y cargador).

En el caso que el emisor de la reserva de embarque o el cargador requiera que se determine el VGM (masa bruta verificada del contenedor) de un proveedor de VGM, registrará la transacción.

La solicitud de VGM actualizará el activo del movimiento y notificará a las partes implicadas (transportista, proveedor de VGM y agencia marítima) de la solicitud de esta operación. La solicitud de VGM se puede solicitar para todo el booking o para un movimiento de contenedor del booking concreto.

Una vez registrada la reserva de embarque se podrán establecer los cargos de la reserva de embarque y modificar si es el caso estos cargos:

- Establecer los cargos de la reserva de embarque
- Cambiar cargos

Estás transacciones registrarán, actualizarán un pago (*Payment*) asociado con la reserva de embarque. En el caso que se anule una reserva de carga con un pago asociado, se anulará también el pago. Los cargos del pago serán notificados al cargador, al pagador y, si fuera el caso, al banco.

El pagador del booking puede disponer de crédito y no requerirse la confirmación del pago o no disponer de crédito y requerirse un pago previo a la emisión y entrega del conocimiento de embarque. Para el caso del pago previo a la emisión y entrega del b/l, el banco o el deudor podrá realizar la notificación del pago.

1.8 Descarga de contenedores

En paralelo al escenario de llegada del buque y de la carga se encuentra el escenario de descarga de contenedores, mediante el cual se debe ordenar y registrar la descarga de contenedores en la terminal. Para ello, las navieras o sus agentes marítimo registrarán la orden de descarga de contenedores con la lista de contenedores a descargar. En algunos casos esta **lista de descarga** se puede derivar del plano de estiba del buque (**bay plan**) que también recibe la terminal.

Las primeras transacciones de este escenario son para que el propietario o el agente del buque registre la orden consolidada de descarga. Esta orden indicará las navieras y los agentes marítimos que ordenarán la descarga de contenedores.

Por su parte, cada uno de los agentes marítimos o navieras autorizados a descargar contenedores del buque registrarán las órdenes de descarga, cuya información será utilizada por las terminales implicadas. Estas transacciones son generadas por el agente marítimo representante de la naviera (agente marítimo) o por la propia naviera:

- Orden de descarga
- Cancelar orden de descarga
- Añadir contenedores a lista
- Modificar contenedores de lista
- Eliminar contenedores de lista

La orden de descarga de contenedores actualizará los activos de contenedores (*Container*) que se hayan registrado previamente durante el registro de conocimientos de embarque del escenario de llegada del buque.

Con las órdenes de descarga recibidas de los agentes marítimos/navieras involucrados en la operación de descarga, la terminal realizará un plan de descarga que podrá notificarse a las partes involucradas.

Este informe actualizará la fecha prevista de la disponibilidad del contenedor tras la descarga en el activo del contenedor y será utilizada por los agentes marítimos u otros actores involucrados para planificar las operaciones de retirada y acarreo del contenedor.

Durante la operación de descarga, la terminal **confirmará la descarga** de los contenedores. Este informe de descarga podrá realizarse tanto de forma progresiva a medida que se van descargando los contenedores como de forma agrupada.

Finalmente, la terminal reporta el informe de la descarga de contenedores que cierra la operación de descarga.

1.9 Levante de la carga y contenedores

El escenario de **levante de la carga** y contenedores se inicia una vez los trámites con los servicios de inspección en frontera y las declaraciones aduaneras han sido presentadas. La presentación de estas declaraciones se realizará a través de los sistemas de la aduana, ventanilla única o de los propios servicios de inspección en frontera. Este escenario considera las transacciones relativas al registro de:

- las intervenciones requeridas por parte de los servicios de inspección en frontera, y
- las declaraciones aduaneras para permitir el levante de la carga y los contenedores

Estas transacciones cubrirán tanto las operaciones de importación o introducción de la carga como de exportación o expedición de la carga. También se actualizará el estado aduanero.

El registro de un evento de aduanas creará, actualizará o cancelará el activo declaración aduanera que se identificará por el número de referencia del movimiento asignado por aduana (*MRN o Movement Reference Number*), dependiendo del tipo de evento recibido.

En el caso que se requiera una intervención por parte de un servicio de inspección se deberá registrar la intervención dirigida a este servicio mediante una solicitud de intervención. Esta transacción actualizará el registro de la declaración aduanera previa (pre-declaración aduanera o preDUA) y se notificará al agente de aduanas y al servicio de inspección en frontera.

El servicio de inspección en frontera registrará las intervenciones requeridas, y, tras ello, en función del tipo de intervención que se requiera (revisión documental, inspección física de la mercancía, toma de muestras, análisis de laboratorio…), el representante aduanero realizará los trámites con la aduana para solicitar la autorización para posicionar el contenedor para inspección.

La autorización para posicionado actualizará tanto el activo de la declaración aduanera, como los activos de los contenedores que deben ser inspeccionados y se notificarán a las partes implicadas en la operación (aduanas, pcs, poseedor del b/l o parte que realiza la reserva de embarque, terminal y agente de aduanas).

El agente de aduanas procederá a solicitar cita en el puesto de control fronterizo (PCF) y el punto de inspección confirmará y registrará la cita para el día de posicionamiento solicitado.

Cuando la inspección se haya completado, el punto de inspección registrará el fin de inspección. En este sentido, si la inspección ha sido favorable, la mercancía recibe el Levante de aduanas y se procede con la retirada y salida de las mercancías de las instalaciones portuarias.

1.10 Movimiento de contenedores

Para una mejor comprensión del movimiento de contenedores es necesario conocer mejor los conceptos orden de entrega o entréguese (*Release Order*), orden de transporte (*Transport Order*) y orden de admisión o admítase (*Acceptance Order*).

El entréguese es la autorización que proporciona el **depositario** (naviera o agente marítimo, poseedor del b/l, emisor del booking, destinatario de la carga, cargador, transitario, transportista u otra parte interesada) al **depositante** (terminal o depósito de contenedor vacío) para que se pueda retirar un contenedor.

El **admítase** es la petición realizada a un depositante (terminal o depósito) por parte de un depositario (naviera o agente marítimo, poseedor del b/l, emisor del booking, transitario, transportista u otra parte interesada) para que se pueda depositar el contenedor.

La **orden de transporte** es la petición realizada por el ordenante (naviera o agencia marítima, poseedor del conocimiento de embarque, emisor del booking, destinatario de la carga, cargador, transitario, transportista principal u otra parte interesada) a un transportista terrestre (acarreador rodado o ferroviario) para que ejecute el movimiento del contenedor desde un lugar en el que se retira el contenedor hasta el lugar donde se deposita el contenedor.

Para el lugar de entrega se necesitará disponer del **entréguese** del contenedor y para el lugar de depósito del contenedor se necesitará disponer del **admítase**. La orden de transporte puede incluir la recepción de las mercancías en el lugar de origen o la entrega de las mercancías transportadas en el lugar de destino.

Un movimiento se compone por una orden de entrega, una orden de transporte y una orden de admisión. Estas órdenes pueden haber sido emitidas por distintas partes interesadas en el movimiento. Cuando se trata del movimiento de un contenedor siempre deberían existir estas tres órdenes en el movimiento. Un movimiento puede estar vinculado a un contenedor de un conocimiento de embarque, a un contenedor de una reserva de embarque o a otro movimiento en los casos de subcontratación del transporte.

Según sea el caso las partes que pueden emitir las órdenes asociadas a un movimiento son las siguientes:

- **Movimiento no cedido** o por cuenta de la agencia (*carrier/agent haulage*) de un contenedor lleno tras la descarga: el ordenante del entréguese, orden de transporte y admítase será el agente marítimo. Podrán existir varios movimientos por cada tramo en el que se efectúa un retiro y un ingreso del contenedor. Por ejemplo, un contenedor se puede retirar de la terminal por camión para luego ser depositado en una terminal multimodal (1er movimiento), posteriormente se retira de esta terminal por tren para ser depositado en otra terminal multimodal (2º movimiento) y de allí es retirado por un camión para entregar la carga en destino y depositarse el contenedor vacío en un depósito de vacíos (3er movimiento).

- **Movimiento cedido** o por cuenta del cliente (*merchant haulage*) de un contenedor lleno tras la descarga: el ordenante del entréguese inicial y admítase final será el agente marítimo. El cliente o poseedor del conocimiento de embarque será el ordenante del transporte. En el caso que el cliente desee efectuar varios tramos de transporte, deberá convertirse en el transportista principal del movimiento y subcontratar el transporte.

- **Movimiento no cedido** o por cuenta de la agencia (*carrier/agent haulage*) de un contenedor de una reserva de embarque: este caso es muy similar al de un movimiento no cedido de contenedor lleno tras la descarga, con la salvedad que el entréguese inicial se refiere a un contenedor vacío y el admítase final a un contenedor lleno.

- **Movimiento cedido** o por cuenta del cliente (*merchant haulage*) de un contenedor de una reserva de embarque: este caso es muy similar al de un movimiento cedido de contenedor lleno para la descarga con la salvedad que el entréguese inicial se refiere a un contenedor vacío y el admítase final a un contenedor lleno.

- **Movimiento de contenedores vacíos**: Este movimiento es siempre no cedido (por cuenta de la agencia marítima). Se trata de un caso similar al de un movimiento de contenedor lleno tras la descarga con la salvedad que el entréguese y admítase se refieren a uno o varios contenedores vacíos.

- **Movimiento subcontratado**: Un movimiento principal puede ser subcontratado a uno o varios porteadores secundarios. El movimiento subcontratado podrá asociarse al entréguese o admítase del transporte principal, pero puede incluir también un entréguese o admítase intermedio. El ordenante del transporte subcontratado deberá ser el transportista del movimiento principal. La subcontratación del transporte se puede realizar de forma recursiva. La transferencia de un entréguese o admítase del movimiento principal al subcontratado se realizará indicando la referencia del entréguese o admítase en el movimiento subcontratado.

Todos estos movimientos descritos se pueden relacionar con un escenario de comunicación de cargos y gestión del cobro del transporte.

1.11 Cargos y pagos del transporte

Los cargos del transporte pueden ser necesarios para incluir un contenedor en la reserva de embarque en función de las condiciones y acuerdos comerciales que existan entre las partes, los cuales estarán basados en relaciones de confianza a largo plazo.

En este sentido, el deudor bien del transporte o bien de cualquier otro servicio deberá realizar el pago de los cargos para la entrega de la carga. En esta operación, el deudor puede disponer de crédito y no requerirse la confirmación del pago para liberar la carga o requerirse un pago previo al transporte. Para el caso del pago previo, el banco o el deudor podrá realizar la notificación del pago mediante un transacción donde se informe de este hecho.

1.12 Carga de contenedores

Antes de la salida del buque se encuentra el escenario de carga de contenedores, mediante el cual se debe ordenar y registrar la carga de contenedores en la terminal. Para ello, las naviera o sus agentes marítimos registrarán la **orden de carga** de contenedores con la lista de contenedores a cargar.

Las primeras transacciones de este escenario son para que el propietario o el agente del buque registre la orden consolidada de carga. Esta orden indicará las navieras y los agentes marítimos que ordenarán la carga de contenedores. Esta transacción será generada por el propietario o agente del buque.

La relación de las navieras y agencias marítimas que participan en la carga se registrará dentro del activo de la escala del buque en puerto. La orden consolidada de carga será notificada a las partes implicadas (propietario/agente del buque, naviera/agente marítimo, terminal, aduanas y autoridad portuaria).

Por su parte, cada uno de los agentes marítimos o navieras autorizados a cargar contenedores del buque registrarán las órdenes de carga, cuya información será utilizada por las terminales implicadas. Estas transacciones son generadas por el agente marítimo representante de la naviera (agente marítimo) o por la propia naviera:

- Orden de carga
- Cancelar orden de carga
- Añadir contenedores a lista
- Modificar contenedores de lista
- Eliminar contenedores de lista

4. Modelos de gestión portuarios

Existen múltiples combinaciones de titularidad y gestión que dan lugar a diferentes modelos portuarios.

Las clasificaciones que se presentan a continuación de modelos de gestión portuaria se basan en diferentes equilibrios de funciones y servicios repartidos entre lo **público** y lo **privado**, donde

lo público suele referirse a esa Autoridad Portuaria local o al propio puerto, pero podría ser alguna instancia pública diferente en algún caso, y lo privado se refiere a la multitud de diferentes agentes y empresas privadas que actúan o trabajan para el cumplimiento de las funciones y servicios.

Las siguientes tablas recogen los grandes grupos de modelos de titularidad y gestión portuarios, nombrados en la columna de la izquierda de la siguiente figura y descritos más adelante, y en la fila superior las funciones y servicios a abastecer (en el caso de la Tabla 2 de una forma más desplegada), de modo que en las celdas intermedias, cruce de cada modelo con cada función o servicios, representan a quien se atribuye en cada caso: público (verde) o privado (rojo).

Tabla 1: Modelos de titularidad y gestión portuarios (I)

	Inversiones		**Prestación de servicios**	
	Administración	Gestión náutica	Infraestructura náutica	Infraestructura portuaria
Public Service Port	Pública	Pública	Pública	Mayoría Pública
Tool Port	Pública	Pública	Privada	Público-privada
Landlord Port	Mayoría Pública	Privada	Privada	Público-privada
Private Service Port	Privada	Privada	Privada	Mayoría Privada

Fuente: Monfort (2012b)

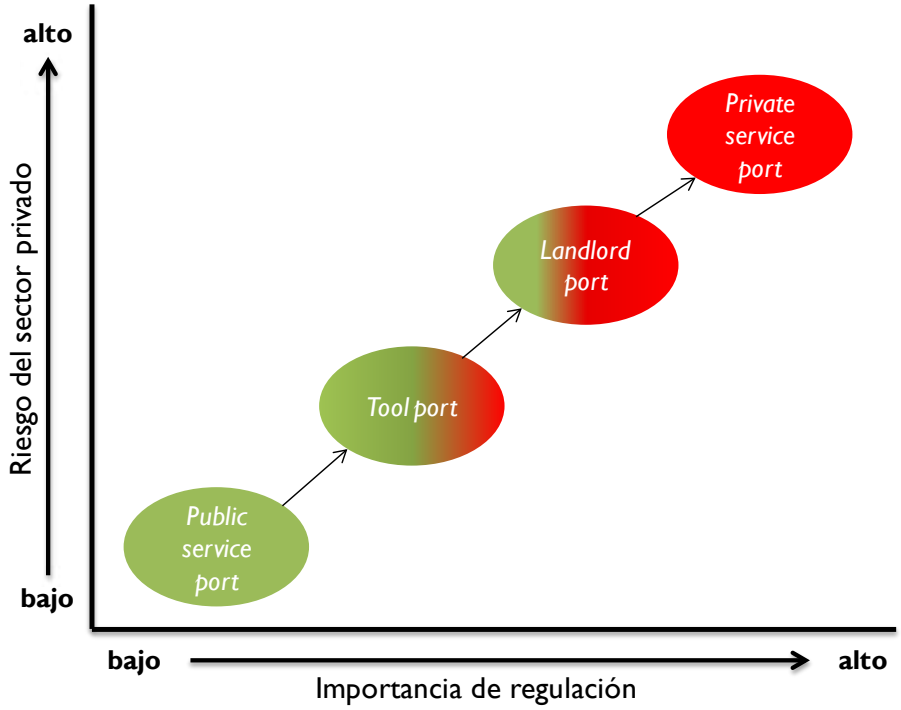
Tabla 2: Modelos de titularidad y gestión portuarios (II)

	Administración	**Gestión náutica**	**Infraestructura náutica**	**Infraestructura portuaria**	**Superestructura (edificios)**	**Manipulación de carga**	**Practicaje**	**Remolque**	**Amarre y desamarre**	**Dragado**	**Otras funciones**
Public Service Port											
Tool Port											
Landlord Port											
Private Service Port											

Fuente: World Bank (2007)

Estos modelos, que son la consecuencia de la evolución histórica de otros modelos portuarios, tienen diferentes connotaciones de riesgo para los privados, y también diferentes demandas de normativa y control para la parte pública como representa la siguiente figura (Gráfico 1).

Gráfico 1: riesgo e importancia de regulación de los modelos de gestión portuaria



Fuente: World Bank (2007)

Siguiendo con lo anterior, hay cuatro grandes tipos de modelos de gestión y titularidad de puertos en la actualidad:

- Public service port
- Tool port
- Landlord port
- Private Service port

A continuación se describen estos modelos.

Public service port: puerto público proveedor de servicios

En el modelo public service port la Autoridad Portuaria ofrece el rango completo de los servicios necesarios para el funcionamiento del puerto. Tiene propiedad sobre todos los activos tanto

fijos como móviles y dispensa los servicios operativos usuales como manipulación de mercancías y servicios náuticos a los buques. Son controlados por el Ministerio correspondiente.

Pueden citarse ejemplos de este modelo en India, Sri Lanka, Kenia y otros países africanos. Hasta 1997, año en que la Autoridad Portuaria de Singapur fue transformada en una empresa, el puerto de ese nombre era el modelo más representativo de esta tipología, ya que demostró que se podía llegar a los más altos niveles de productividad mediante una gestión pública.

Tool port: el puerto proveedor de infraestructura y equipos

En el modelo tool port la Autoridad Portuaria mantiene un alto grado de intervención directa; tiene propiedad de la infraestructura y la superestructura (pavimentos, almacenes, iluminación, etc.), la desarrolla y la mantiene, así como de los equipos de manipulación de mercancías (grúas de muelle, carretillas de transporte, etc.). Los equipos pueden ser operados por personal de la propia Autoridad Portuaria o por empresas privadas, que en algunos casos aportan también sus propios equipos complementarios de manipulación en explanada.

Este modelo fue el español hasta los 80 y principios de los 90, y sigue siendo el modelo de muchos puertos franceses, si bien, recientemente, especialmente la grandes terminales de contenedores, se regulan por un modelo landlord.

Landlord port: el puerto propietario del espacio portuario

En el modelo conocido como landlord port la Autoridad Portuaria alquila el espacio portuario y la infraestructura a empresas privadas que se ocupan de la manipulación de las mercancías.

Estas empresas invierten en su propia superestructura y en sus equipos de manipulación, y contratan a su propio personal; no obstante, es muy frecuente que al menos una parte de la mano de obra proceda de una entidad de personal para trabajos portuarios cuyo ámbito se extiende a todo el puerto. La Autoridad Portuaria asume en este modelo un papel de regulador de las actividades y administrador del dominio público.

Este modelo, con variantes diversas en el grado de participación de la Autoridad Portuaria en la gestión del puerto es el más extendido entre los puertos de todo el mundo de mediano y gran tamaño.

Cabe destacar que, como consecuencia de una creciente implicación de la Autoridad Portuaria en la gestión del puerto, el modelo landlord ha evolucionado hacia el modelo de **landlord avanzado**, que atribuye a la Autoridad Portuaria las funciones de Port Clúster Manager, convirtiéndose de este modo en facilitadores de la actividad económica, de la competitividad del tejido social y empresarial del país y de su sostenibilidad ambiental, así como coordinadores de los diferentes agentes y administraciones que intervienen en el paso por puerto de buques y mercancías.

El *landlord avanzado* el modelo de gestión adoptado por el **Puerto de Valencia**.

Siguiendo con lo anterior, muchos expertos sostienen que este modelo es el más efectivo y ha demostrado ser exitoso en una amplia gama de contextos. En este sentido, el modelo landlord ofrece una combinación equilibrada de control público y eficiencia privada. En este modelo, la autoridad portuaria pública mantiene el control general y puede guiar el desarrollo del puerto de acuerdo con los intereses públicos y las metas a largo plazo. Al mismo tiempo, las operaciones diarias están en manos de empresas privadas, que suelen ser más eficientes y están motivadas por el beneficio.

El modelo landlord también tiene el potencial de atraer inversión privada, lo que puede ser beneficioso para el desarrollo y la modernización del puerto. Al permitir que las operaciones sean manejadas por empresas privadas, se incentiva la competencia, lo que puede llevar a una mayor eficiencia y a un mejor servicio.

Sin embargo, es importante tener en cuenta que el éxito de cualquier modelo de gobernanza portuaria depende de la efectividad de la regulación y la supervisión para garantizar que tanto los intereses públicos como los privados sean debidamente atendidos. Además, la transparencia y la buena gestión son fundamentales para prevenir la corrupción y garantizar que el puerto opere en el mejor interés de todas las partes interesadas.

Private port: el puerto completamente privatizado

El modelo *private port* incluye puertos privados proveedores de servicios y puertos dedicados a uso particular por una empresa. A diferencia de los otros modelos, en este la empresa privada tiene propiedad del terreno portuario, y en algunos casos, la administración ha transferido también la función reguladora, cuando no ha establecido un ente regulador con competencia en ese ámbito.

Se trata de un modelo poco común, que necesita de una cultura histórica propiciatoria. Es el caso de Reino Unido y Nueva Zelanda, dos claros y lógicos exponentes del modelo portuario histórico anglosajón, donde su época de apogeo colonial estuvo caracterizada por una clara separación entre el poder militar real y el poder comercial privado o semi-privado, en manos como la Compañía General de Indias.

5. Modelo español de puertos: Sistema Portuario de Titularidad Estatal

El modelo español de puertos es un sistema que combina elementos de regulación estatal con operaciones descentralizadas y participación privada. Este modelo se conoce como el "**Sistema Portuario de Titularidad Estatal**" y se rige por la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

En este contexto, **Puertos del Estado** es un organismo que depende del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Su función principal es la ejecución de la política portuaria del gobierno y la coordinación y control de la eficiencia del sistema portuario español.

Entre sus funciones se encuentran la planificación estratégica, la regulación, la supervisión y el control del sistema portuario. Puertos del Estado es responsable de garantizar que los puertos españoles sean eficientes, competitivos y capaces de satisfacer las demandas del comercio internacional y nacional.

Por su parte, cada puerto importante en España, llamados "puertos de interés general", son gestionado por su propia **Autoridad Portuaria**. Hay un total de 28 Autoridades Portuarias en España que gestionan 46 puertos de interés general. Cada Autoridad Portuaria es una entidad pública con personalidad jurídica propia y patrimonio independiente, aunque están supervisadas por Puertos del Estado.

Figura 4. Sistema Portuario de Titularidad Estatal

Fuente: Elaboración propia

Las Autoridades Portuarias son responsables de la gestión, operación y promoción comercial de los puertos bajo su jurisdicción. Esto incluye la planificación y el desarrollo de la infraestructura portuaria, la gestión de la seguridad y la protección del medio ambiente, así como la promoción del puerto para atraer negocio.

En general, el modelo español de puertos es una combinación de gestión centralizada y descentralizada. Puertos del Estado se encarga de la supervisión general y de la coordinación del sistema, mientras que las Autoridades Portuarias se encargan de la gestión diaria de los puertos.

Además, hay una participación significativa del sector privado en la operación de los terminales y otras instalaciones portuarias.

Siguiendo con lo anterior, es importante destacar el papel de los **servicios portuarios**, los cuales son fundamentales para el funcionamiento y la eficiencia de cualquier puerto. En términos generales, estos servicios pueden dividirse en dos categorías principales: servicios generales y servicios específicos.

Los **servicios portuarios generales** son aquellos que, por su naturaleza, deben ser prestados a todas las embarcaciones que llegan a un puerto, independientemente de su propósito o destino.

Estos servicios están estrechamente relacionados con la infraestructura básica y las operaciones portuarias que son esenciales para el funcionamiento del puerto. Por ejemplo, la señalización marítima, que guía a los barcos hacia y dentro del puerto, es un servicio general. Otro servicio general importante es el control de tráfico marítimo, que ayuda a prevenir colisiones y garantizar un tráfico seguro y ordenado dentro del puerto. La seguridad y la protección también son servicios generales clave, que incluyen la vigilancia y la protección contra amenazas tanto físicas como cibernéticas.

Por otro lado, los **servicios portuarios específicos** están relacionados con la carga y descarga de mercancías, y se proporcionan a los buques y a las empresas de transporte según las necesidades específicas de su carga. Por ejemplo, los servicios de manipulación de carga, como la carga y descarga de contenedores, son un servicio portuario específico. Al igual que el almacenamiento de carga, que puede variar dependiendo del tipo de mercancías. Otros servicios específicos pueden incluir el suministro de combustible a los buques, el suministro de agua dulce, la eliminación de desechos y otros servicios que los buques pueden necesitar mientras están en el puerto.

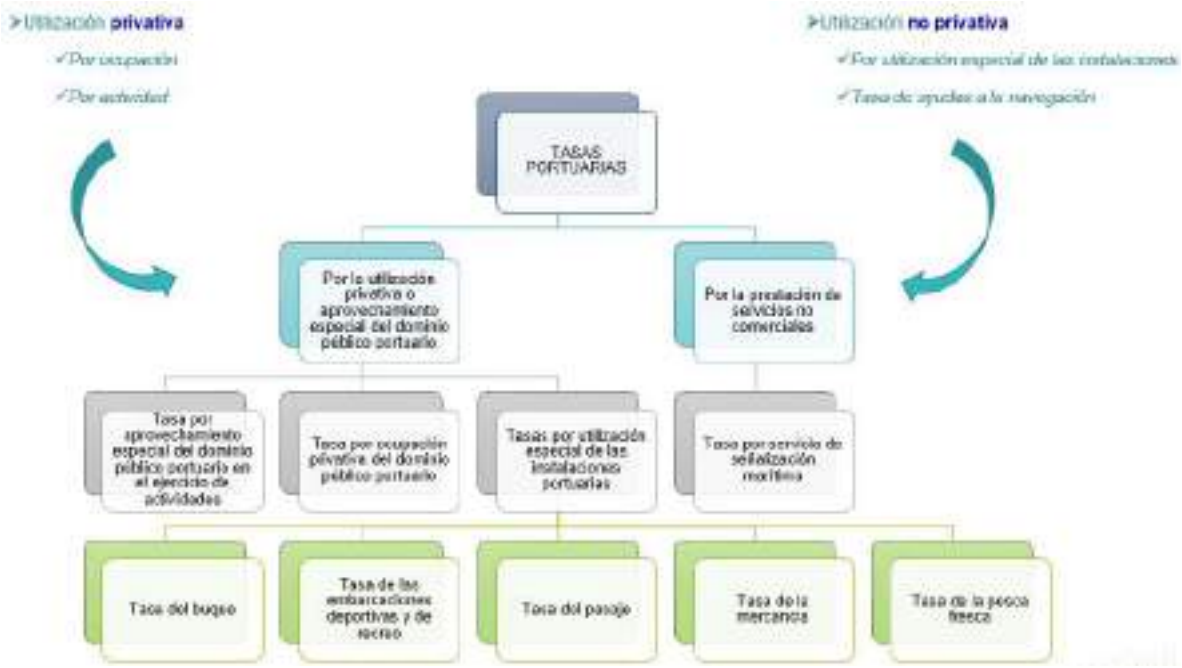
Tanto los servicios portuarios generales como los específicos son cruciales para el funcionamiento eficiente de los puertos. Los servicios generales garantizan que los buques puedan entrar, salir y moverse dentro del puerto de manera segura y eficiente, mientras que los servicios específicos facilitan el manejo de la carga y aseguran que las mercancías puedan ser cargadas y descargadas de manera eficaz. En muchos casos, estos servicios son proporcionados por una combinación de la autoridad portuaria y las empresas privadas que operan en el puerto.

Los servicios portuarios no sólo son fundamentales para el comercio internacional y la logística, sino que también son una fuente importante de ingresos para los puertos. La eficiencia y la calidad de los servicios portuarios pueden tener un impacto significativo en la competitividad de un puerto y en su atractivo para las líneas de navegación y los cargadores. Por lo tanto, la gestión y la provisión de servicios portuarios es un aspecto crucial de la gobernanza y la operación portuaria.

4.1 Tasas Portuarias

Las tasas portuarias se agrupan en cuatro tipos y se describen en la siguiente figura:

Figura 5. Tasas Portuarias



Fuente: elaboración propia

Siguiendo con lo anterior, esta sección describe las **tres principales** tasas portuarias, detallándose, para cada una de ellas, el hecho imponible y los sujetos pasivos en cada caso.

T-1: Tasa del buque

El hecho imponible de la T-1 es la utilización por los buques de las aguas de la zona de servicio del puerto y de las obras e instalaciones portuarias que permiten el acceso marítimo al puesto de atraque o de fondeo que les haya sido asignado y la estancia en los mismos en las condiciones que se establezcan.

Como sujetos pasivos de la tasa del buque, se identifican los siguientes:

1. Son sujetos pasivos, a título de contribuyentes y solidariamente, el propietario, el naviero y el capitán del buque.

2. Son sujetos pasivos sustitutos de los contribuyentes a que se refiere el apartado anterior:

a) El consignatario del buque, si éste se encuentra consignado.

b) El concesionario o autorizado, en los muelles, pantalanes e instalaciones portuarias de atraque otorgadas en concesión o autorización.

3. Todos los sujetos pasivos sustitutos están solidariamente obligados al cumplimiento de las prestaciones materiales y formales derivadas de la obligación tributaria, sin perjuicio de que la Autoridad Portuaria se dirija en primer lugar al titular de la concesión o de la autorización.

4. En caso de incumplimiento de sus obligaciones por parte de los sustitutos, en especial en caso de impago de la tasa, la Autoridad Portuaria podrá exigir su cumplimiento a los sujetos pasivos contribuyentes del apartado 1

T-2: Tasa del pasaje

El hecho imponible de la T-2 es la utilización por los pasajeros, por su equipaje y, en su caso, por los vehículos que éstos embarquen o desembarquen en régimen de pasaje, de las instalaciones de atraque, accesos terrestres, vías de circulación y otras instalaciones portuarias.

Como sujetos pasivos de la tasa al pasaje, se identifican los siguientes actores:

1. Son sujetos pasivos, a título de contribuyentes y solidariamente, el naviero y el capitán del buque.

2. Son sujetos pasivos sustitutos de los contribuyentes a que se refiere el apartado anterior:

a) El consignatario del buque en que viajen los pasajeros y vehículos en régimen de pasaje, si éste se encuentra consignado.

b) El concesionario o autorizado, en atraques y estaciones marítimas otorgadas conjuntamente en concesión o autorización.

3. Todos los sujetos pasivos sustitutos están solidariamente obligados al cumplimiento de las prestaciones materiales y formales derivadas de la obligación tributaria, sin perjuicio de que la Autoridad Portuaria se dirija en primer lugar al titular de la concesión o de la autorización.

4. En caso de incumplimiento de sus obligaciones por parte de los sustitutos, en especial en caso de impago de la tasa, la Autoridad Portuaria podrá exigir su cumplimiento a los sujetos pasivos contribuyentes.

T-3: Tasa de la mercancía

El hecho imponible de la T-3 es la utilización por las mercancías de entrada o salida marítima, o que se transborden o efectúen tránsito marítimo o terrestre, así como de sus elementos de transporte, de las instalaciones de atraque, zonas de manipulación asociados a la carga y descarga del buque, accesos y vías de circulación terrestres viarios y ferroviarios, y otras instalaciones portuarias.

Como sujetos pasivos de la tasa de la mercancía, se identifican los siguientes actores:

1. Con carácter solidario y en calidad de contribuyentes: el naviero, el propietario de la mercancía y el capitán del buque.

2. En calidad de sustitutos de los anteriores:

El consignatario del buque o el consignatario, transitario u operador logístico representante de la mercancía, cuando el buque o la mercancía y sus elementos de transporte se encuentren consignados.

El concesionario o autorizado, en terminales y otras instalaciones de manipulación de mercancías otorgadas en concesión o autorización.

Formación profesional Dual

DESCRIPCIÓN BREVE

Esta unidad didáctica recoge el contenido de las materias vinculadas con el módulo 10 del curso de formación profesional dual, inmersión portuaria de la Fundación Valenciaport.

Alexandre Sánchez Pérez

Autor

Índice

Glosario 3
1. Introducción 7
2. Definición de Port Community System 8
3. El PCS en el puerto de Valencia 11
4. Servicios de ValenciaportPCS 13
4.1. Salidas y Llegadas 14
4.2. Reservas de Carga / Booking 15
4.3. Instrucciones de Embarque (Shipping Instructions) 15
4.4. Gestión de Escalas 16
4.5. Gestión de Mercancías Peligrosas 17
4.6. Instrucciones a Terminales, Listas de Carga y Descarga 18
4.7. Peso bruto verificado (VGM): 19
4.8. Transporte por Carretera 20
4.9. Transporte por Ferrocarril 21
4.10. Levante sin Papeles 23
4.11. Declaraciones Sumarias y Manifiestos 24
4.12. Información aduanera 25
4.13. Gestor de posicionados (GESPOS) 25
4.14. Gestor de intervenciones (GESTIN) 25
4.15. Seguimiento de la Mercancía 26
4.16. Consulta de Equipamientos 27
5. Puesta en marcha de un PCS 27

Glosario

A continuación se incorpora un glosario alfabético de términos relacionados con el transporte marítimo y la actividad logística portuaria, el cual es necesario para poder tener una mejor comprensión de esta unidad didáctica.

- **ADMÍTASE (ORDEN DE ADMISIÓN)**: documento que contiene parte de la información de la Orden de Transporte y que es utilizado por el Transportista Terrestre para que en la Terminal o Depósito de destino le admitan el contenedor.
- **ADUANA**: organismo oficial dependiente de la Agencia Estatal de Administración Tributaria (AEAT), encargada del control de entradas y salidas de personas y mercancías en los recintos portuarios y de la gestión de los despachos de las mercancías (autorización de la entrada o salida de la mercancía tras recibir la documentación que describe su estado y procedencia). Tiene la potestad de proceder a la inspección tanto documental como física de la mercancía.
- **AGENTE DE ADUANAS**: persona física o jurídica colegiada y apoderada ante la Aduana responsable de realizar las tareas de despacho de las mercancías.
- **AGREGADOR**: empresa que ofrece servicios de intercambio de información entre Navieras y Armadores asociados, sobre datos relacionados con el transporte marítimo, como puede ser la previsión de las escalas (puertos de paso) de los diferentes buques.
- **ALBARÁN DE ENTREGA**: documento que la Empresa Estibadora entrega al Transportista Terrestre acreditando haber recibido un contenedor.
- **ALBARÁN DE TRANSPORTE**: copia física de la Orden de Transporte que, por motivos legales, ha de llevar siempre el camión mientras realiza un transporte de mercancías.
- **AUTORIDAD PORTUARIA**: ente público al que se confía la explotación individualizada de uno o más puertos, es decir, es el encargado de la planificación, ordenación y gestión de la zona de servicio de un puerto. La Autoridad Portuaria de Valencia (APV) es responsable de los puertos de Gandía, Sagunto y Valencia. El conjunto de estos tres puertos que se encuentra bajo el control de la APV se conoce como Valenciaport. Un organismo importante integrado en la APV es la *Comisaría del Puerto*, que es responsable de la gestión de escalas de buques en puerto, es decir, de programar la ocupación de los muelles en función de la información recibida con antelación.
- **CAPITANÍA MARÍTIMA**: organismo responsable del control de tráfico marítimo, la seguridad marítima, salvamento y la lucha contra la contaminación marina en las aguas jurisdiccionales del país.
- **CONFIRMACIÓN DE CARGA / DESCARGA**: relación de todos los contenedores cargados / descargados por la Empresa Estibadora, pudiendo estos estar o no incluidos en la lista que previamente ha recibido del Consignatario del Buque.
- **CONOCIMIENTO DE EMBARQUE**: documento generado por el Consignatario, que acredita que una mercancía ha sido efectivamente cargada en el medio de transporte, o recibida a tal objeto, con destino al punto final que se declara y que constituye realmente el contrato del transporte. Se elabora a partir de la información de las Instrucciones de Embarque y constituye el contrato de transporte marítimo.

- **CONSIGNATARIO O AGENTE MARÍTIMO:** empresa representante del Naviero de un buque en el puerto. Dependiendo de las funciones que desempeña recibe denominaciones más específicas.
  - AGENTE DE CARGA: cuando el Consignatario actúa como agente del Naviero frente a la Empresa Estibadora que opera en una terminal de contenedores. Será responsable de enviar las instrucciones de carga y descarga de contenedores u otros equipamientos al Consignatario del Buque, y de comunicar quién es el Consignatario de la Mercancía, responsable ante Aduana, para los diferentes contenedores.
  - CONSIGNATARIO DEL BUQUE: cuando el Consignatario desempeña las siguientes funciones:
    - Contratación y supervisión de la estiba y desestiba en el buque.
    - La gestión complementaria de transportes relacionados con el transporte principal del buque consignado.
    - La preparación de la documentación necesaria al efecto.
    - Aquellos otros actos que siendo responsabilidad del Naviero, éste le encomienda para que se realicen en el puerto.
  - CONSIGNATARIO DE LA MERCANCÍA: cuando el Consignatario actúa como agente comercial frente a quienes han contratado el transporte, representando la mercancía que se transporta en el buque y ostentando el derecho de retirar las mercancías en el lugar de entrega contratado. Es el responsable de la mercancía frente a la Aduana.

    Así pues, el Consignatario del Buque entra en relación con los diferentes Agentes de Carga y Consignatarios de Mercancía que son responsables de la carga que se transporta en dicho buque. Estas funciones diferentes pueden ser desempeñadas por el mismo agente.
- **CARGADOR (EXPORTADOR):** persona natural o jurídica que está dedicada a enviar productos nacionales o nacionalizados al exterior, legalmente, con el objeto de que aquellos sean usados y consumidos en el extranjero.
- **CONSOLIDADOR**: Consultar *Transitario***.**
- **DEPÓSITO DE CONTENEDORES (DEPOT)**: también denominada "Base de Contenedores", son lugares con medios y organización para el almacenamiento de contenedores vacíos. Estos depósitos a menudo cuentan con servicio de limpieza y reparación de contenedores
- **DECLARACIÓN SUMARIA**: documento que recopila toda la carga, ordenada por Conocimiento de Embarque y clasificada por destino u origen que se elabora a partir de la información concreta del contenido del buque.
- **DOCUMENTO ÚNICO ADMINISTRATIVO (DUA)**: documento presentado por el Agente de Aduanas a la Aduana para realizar el despacho aduanero de una mercancía tanto en las operaciones de Exportación, Importación o Expedición de Tránsito, y para que de este modo sea autorizada su entrada o salida del territorio aduanero.
- **DOCUMENTO ÚNICO DE ESCALA (DUE)**: documento que integra la información necesaria para la gestión de la escala del buque por parte de la Autoridad Portuaria, y para la tramitación del despacho del buque por parte de Capitanía Marítima.

- **EMPRESA ESTIBADORA/TERMINAL**: se encarga de llevar a cabo las operaciones portuarias de manipulación de las mercancías, es decir, carga/descarga, estiba/desestiba, almacenaje en puerto y recepción /entrega de las mercancías. También se la nombra como "Operadora de la Terminal", "Terminal Portuaria" ó incluso sólo como "Terminal".
- **EMPRESA FERROVIARIA**: empresa capacitada para realizar la tracción ferroviaria para el transporte ferroviario de mercancías. Según sea el caso que comercialice o no el transporte de contenedores por ferrocarril, puede ser a su vez operador ferroviario.
- **ENTRÉGUESE (ORDEN DE ENTREGA)**: documento que contiene parte de la información de la Orden de Transporte y que es utilizado por el Transportista Terrestre para que en el Depósito o la Terminal de origen le entreguen el contenedor.
- **INSTRUCCIONES DE EMBARQUE**: documento generado por el Transitario en Exportación que contiene la descripción detallada de la mercancía que debe ser embarcada y que permitirá al Consignatario confeccionar el Conocimiento de Embarque (B/L).
- **LISTA DE CARGA / DESCARGA DE CONSIGNATARIO DE BUQUE**: relación de todos los contenedores que se deben cargar/descargar en/de un buque en una Terminal incluyendo los contenedores correspondientes a diferentes Agentes de Carga, en caso de haberlos.
- **LISTA DE EQUIPAMIENTOS**: relación de todos los contenedores correspondientes a un Agente de Carga que deben ser cargados/descargados en el buque en la Terminal portuaria. Esta lista es enviada al Consignatario del Buque, para que confeccione la Lista de Carga / Descarga de Consignatario de Buque
- **NAVIERA O NAVIERO**: titular de la empresa que destina el buque al transporte de personas o de cosas. Puede ser o no el propietario del buque. Un término relacionado con el de Naviero es el de *Armador*, que es quien pertrecha y dota el buque poniéndolo en condiciones técnicas y jurídicas para hacerse a la mar, y que tampoco tiene porqué ser el propietario, aunque a veces sí que pueden coincidir en la misma entidad alguno de estos papeles.
- **NOTIFICACIÓN DE MERCANCÍAS PELIGROSAS**: documento que sirve al Consignatario para solicitar permiso a la Autoridad Portuaria para la entrada o salida de mercancías peligrosas al puerto.
- **OPERADOR DE TRANSPORTE**: agente que es contratado directamente por el Consignatario o Transitario (el que actúe como demandante del transporte) para el transporte de la mercancía desde su origen a la terminal, para posteriormente ser embarcada, o, tras ser desembarcada, desde la terminal a su destino. A su vez puede subcontratar a un Transportista Terrestre para que realice el transporte, o asumir propiamente esta función.
- **OPERADOR FERROVIARIO** (Operador de Carga Ferroviario o Agente de Transporte Ferroviario): Es la empresa que organiza y comercializa el transporte ferroviario haciéndose responsable del mismo. Puede coincidir o no con la empresa ferroviaria que dispone de la tracción, encargada de realizar finalmente el transporte. Cuando el operador y la empresa ferroviaria no coinciden, los vagones utilizados en la configuración del tren pueden ser propiedad indistintamente del operador ferroviario o de la empresa ferroviaria. Con la introducción de convoyes cada vez más largos empieza a ser habitual la existencia de varios operadores ferroviarios que participan conjuntamente en la carga del mismo, lo cual introduce una reducción del precio unitario del transporte de contenedores por ferrocarril pero incrementa la complejidad en la gestión de la carga y descarga del mismo.

- **ORDEN DE TRANSPORTE**: documento que contiene las instrucciones de entrega, transporte terrestre, carga/descarga y admisión de un contenedor en Exportación o en Importación.
- **ORGANISMOS OFICIALES DE INSPECCIÓN** (Organismos Paraaduaneros): son los organismos encargados de velar por la calidad y el estado de las mercancías. Por ello se encargan de realizar, cuando consideren necesario, las inspecciones de la mercancía, ya sea física o documental, a su entrada o salida a través de un punto fronterizo y de emitir los correspondientes certificados.
    - SANIDAD EXTERIOR: responsable de las mercancías para consumo humano (animales vivos, alimentos o productos farmacéuticos) así como de las tripulaciones de los buques. Se encarga de evitar la propagación de posibles epidemias o enfermedades que afecten a personas y que vengan a bordo.
    - SANIDAD ANIMAL (Inspección Veterinaria): responsable de mercancías animales (animales y productos para los animales). Se encarga de evitar la propagación de posibles epidemias o enfermedades que afecten a animales y que vengan a bordo.
    - SANIDAD VEGETAL (Inspección Fitosanitaria): responsable de mercancías vegetales (vegetales y productos vegetales alimenticios o de decoración). Se encarga de evitar la propagación de posibles plagas.
    - SOIVRE (Servicio Oficial de inspección, vigilancia y regulación de la Exportación): responsable de la vigilancia y control de algunos productos objeto de exportación, normalmente para consumo humano, que depende del Centro de Inspección del Comercio Exterior.
- **PARTIDA**: conjunto de mercancías del mismo tipo que bien se despachan con el mismo documento o bien se agrupan dentro de uno de los grupos de mercancías de un conocimiento de embarque (B/L).
- **RESGUARDO FISCAL:** Servicio prestado por la Guardia Civil, con la función de controlar la mercancía en los buques, verificando que haya sido autorizada por la Aduana.
- **RECEPTOR (IMPORTADOR):** persona física y jurídica que se dedica a adquirir mercancías procedentes del extranjero o a contratar servicios prestados por sujetos de otros países.
- **RESERVA DE CARGA:** solicitud que realiza un demandante de transporte (Operador Logístico, Transitario, etc.) a un proveedor de transporte (Agente Marítimo, Consignatario, Naviera, Operador Ferroviario, etc.), con el objeto de reservar espacio para embarcar una carga en un buque u otro medio de transporte con destino remoto.
- **TRANSITARIO/OPERADOR LOGÍSTICO**: persona física o jurídica que ofrece y gestiona servicios de transporte puerta a puerta. Actúa como un intermediario entre quienes contratan el transporte y las empresas que realizan los servicios de transporte (marítimo, ferroviario o terrestre). Algunas de las actividades que pueden desarrollar son:
    - Cumplir las formalidades administrativas ligadas al transporte internacional.
    - Coordinar las diversas fases del transporte con destino o procedencia internacionales. Para ello suele contar con delegaciones o colaborar con agentes en otros países, en particular en el conjunto de países con el que trabaja habitualmente.
    - Contratar la realización del transporte

En algunos casos, el transitario puede también realizar tareas de depósito o almacenamiento de mercancía, o de consolidación y desconsolidación (agrupar mercancías procedentes de diversos contratantes de transporte para que sean transportadas en un solo contenedor, y desagruparlas cuando llegan al final de la última etapa de transporte que tienen en común). Existen agentes especializados en las tareas de consolidación y desconsolidación, a los que se conoce como *Consolidadores*. Cuando el transitario, además de realizar las actividades que le son más propias presta servicios de almacenaje o consolidación es frecuente que sea nombrado *Operador Logístico*, término que puede utilizarse genéricamente para describir a un agente que realiza estas funciones.

- **TRANSPORTISTA TERRESTRE**: empresa que presta el servicio de transporte terrestre. Es la contratada por el Operador de Transporte para el transporte de la mercancía desde su origen a la terminal, para posteriormente ser embarcada, o, tras ser desembarcada, desde la terminal a su destino. Dicho transporte puede realizarse por carretera o por ferrocarril. Coincide con el Operador de Transporte cuando este no realiza una subcontratación.

1. Introducción

En esta unidad didáctica se aborda el origen de los sistemas de comunidad portuaria o Port Community System (PCS), sus principales de servicios de valor añadido, los mecanismos y pasos necesarios para poner en marcha un sistema de estas características, así como la gestión y explotación de la plataforma.

Un Port Community System es un portal que nuclea a todos los actores públicos y privados de la operatoria portuaria para facilitar los flujos de información entre los agentes portuarios, optimizando tiempos y eliminando errores y duplicidades.

Esta plataforma se basa en herramientas tecnológicas estandarizadas e interoperables, de manera que permite que los actores de la cadena de comercio exterior compartan información de manera efectiva y eficiente, así como una adecuada trazabilidad de la carga. La misma, está interconectada con las principales plataformas de transporte marítimo internacional facilitando el flujo de información y la interconexión logística.

Los principales beneficios que trae aparejados ayudan en la simplificación de los procesos y generan ahorros de tiempos, costos y aumenta la trazabilidad, transparencia y control de la operación.

Los objetivos de un PCS son:

- **Integrar** a los actores logísticos portuarios estatales y privados
- **Agilizar** la interacción de las empresas, ciudadanos y gobierno
- **Digitalizar** la documentación y las tramitaciones
- **Sincronizar** el flujo documental y físico
- **Informar** en tiempo real 7x24

- **Gestionar** la cadena de suministro
- **Proporcionar trazabilidad** en las operaciones logísticas
- **Reducir** costos y tiempos
- **Proporcionar seguridad** jurídica, al establecer un marco legal entre las partes, seguridad mercantil al garantizar que los usuarios de cada empresa dispongan de las autorizaciones necesarias y confidencialidad en la información impidiendo accesos no autorizados.

2. Definición de Port Community System

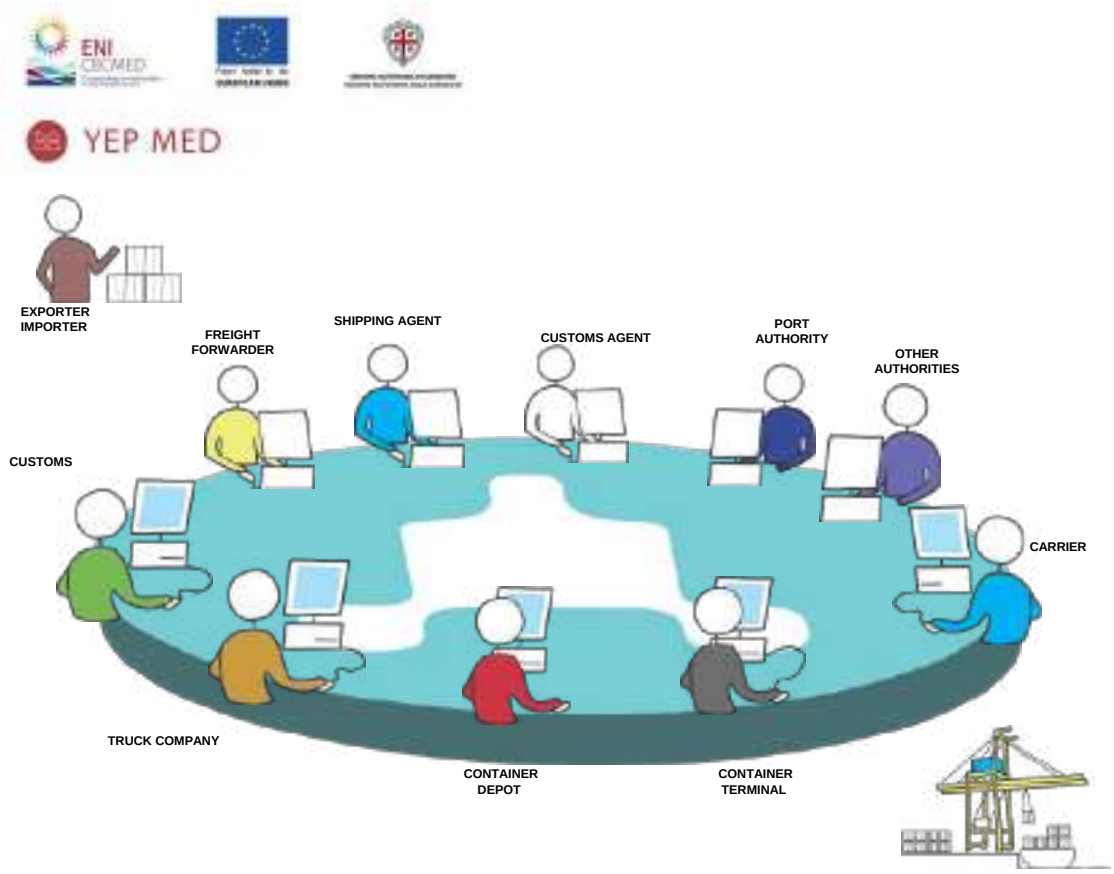
Según la Asociación Internacional de Sistemas Portuarios (IPCSA[1]), un **Sistema de Comunidad Portuaria (PCS)** es una plataforma electrónica que conecta diversos sistemas operados por una variedad de organizaciones que constituyen una comunidad portuaria o aeroportuaria. Se trata de un sistema abierto y neutral que facilita el intercambio de información segura e inteligente entre operadores privados y entidades públicas con el objetivo de mejorar la competitividad de las comunidades portuarias y aeroportuarias. Un PCS permite optimizar los diferentes sistemas utilizados por los distintos actores del puerto, automatizando los procesos logísticos y portuarios a través de una única entrada de datos que es utilizada por el conjunto de procesos que conforman la cadena logística y de transporte. Estas optimizaciones conducen a mejoras en la posición competitiva de una organización y, por lo tanto, a mayores oportunidades de ingresos y menores costos operativos.

Es importante destacar que el concepto de "Comunidad Portuaria" incluye a todos los actores involucrados en la cadena logística de un puerto dado, es decir, incluye la autoridad portuaria, el operador portuario (terminales), los operadores logísticos, agentes de aduanas, las navieras, otros organismos de inspección, agentes de aduanas, empresas de transporte, depósitos vacíos, estaciones de carga de contenedores, etc.

Un PCS puede ser visto como una "mesa virtual" formada por los miembros de la comunidad portuaria para mantener una "coordinación virtual" a través de información precisa de las operaciones de manejo de las cargas y operaciones.

Figura 1. Esquemática representación del PCS usado en el Puerto de Valencia

[1] The International Port Community System Association (IPCSA)



Fuente: Autoridad Portuaria de Valencia

La existencia de un PCS en un puerto se deriva esencialmente de la necesidad de maximizar la eficiencia en el uso de las infraestructuras y operaciones, así como de gestionar la complejidad inherente a las actividades portuarias. En resumen, un PCS puede ser descrito como un punto de presentación única ("One-stop-shop" electrónico) donde todas las transacciones relacionadas con los medios de transporte (barco, camión, tren, etc.) asociadas al movimiento de mercancías y contenedores están conectadas a través de un único canal de comunicación para todos los actores de la cadena logística y de transporte, tanto públicos como privados.

Además, los Sistemas de Comunidad Portuaria pueden coexistir perfectamente con los Sistemas de Ventanilla Única desarrollados a nivel nacional o incluso regional. Usando estos Sistemas de Ventanilla Única, los operadores económicos, comerciales y de transporte pueden presentar información y documentos estandarizados a través de un único punto de entrada para cumplir con todos los requisitos gubernamentales relacionados con la importación, exportación y tránsito de mercancías.

Los puertos necesitan conectarse a estos sistemas para cumplir con todos los requisitos reglamentarios de los problemas complejos relacionados con la gestión y automatización de fronteras y de la información, que pueden involucrar a múltiples organismos reguladores transfronterizos.

Figura 2. PCS como sistema en el que se integran todos los actores de la Comunidad Portuaria

Fuente: Elaboración propia

Partiendo de la definición dada por la Asociación Internacional de Port Community Systems (IPCSA) y de los aspectos clave que caracterizan un sistema de comunidad portuaria, **las principales características que debe cumplir un PCS son las siguientes:**

- Constituirse como una plataforma abierta y neutral que facilita el intercambio de información seguro e inteligente entre operadores privados y entidades públicas con el objetivo de mejorar la posición competitiva de la comunidad portuaria.

- Gestionar, optimizar y automatizar los procesos portuarios y logísticos en el puerto, mediante herramientas que permitan compartir información, colaborar y conectar a los distintos participantes de las cadenas de transporte y logísticas.

- Configurarse como la plataforma electrónica del puerto que conecta a los múltiples y distintos sistemas operados por distintas organizaciones y organismos que intervienen en el transporte y la logística portuaria, incluyendo los sistemas de ventanilla única que existan a nivel nacional. El PCS no debe reemplazar los sistemas existentes, sino que los debe complementar, cubriendo las carencias existentes, digitalizando aquellos procesos que todavía son manuales, introduciendo un uso compartido de aplicaciones y

tecnologías, favoreciendo la interoperabilidad y potenciando el intercambio electrónico y automático de datos entre todas las partes.

La introducción de un PCS tiene por objeto mejorar la competitividad del puerto mediante una simplificación y mejora de procesos, haciéndolos más eficientes.

Asimismo, en el diseño de un PCS se debe también considerar el proceso de **transformación digital** que está teniendo lugar en estos momentos en todos los aspectos de nuestras vidas y que ha sido asociado a una nueva revolución industrial conocida como **Industria 4.0** y de la que se derivan la **Logística 4.0** o el **Puerto 4.0**.

La transformación digital es el uso de la tecnología para la mejora radical del funcionamiento y alcance de las empresas. La transformación digital implica el uso de todos los avances digitales que surgen tales como **blockchain**, la movilidad, la potencia de cálculo y computación, las redes sociales o los dispositivos inteligentes, junto con la mejora de todas las aplicaciones y tecnologías tradicionales para cambiar las relaciones con los clientes, los procesos internos y las propuestas de valor.

3. El PCS en el puerto de Valencia

Desde los años 80 el Puerto de Valencia se ha esforzado en utilizar los medios tecnológicos más avanzados para la optimización de los trámites documentales asociados al transporte de mercancías. En este sentido, uno de los primeros proyectos que se pusieron en marcha se refiere a la introducción del envío de los mensajes *EDI* (Electronic Data Interchange) para Manifiestos y para Declaraciones de Aduana. Todos estos proyectos se centraban en mejorar los procedimientos documentales entre las autoridades y las empresas privadas. Sin embargo, se detectó la necesidad de ir más allá, y de crear los sistemas necesarios para facilitar el intercambio de información entre los diferentes agentes logísticos.

Desde la APV, se plantearon los estudios previos de varios proyectos, sin embargo pronto se vio que era necesario que fuese la Comunidad Portuaria en su conjunto, quien llevase la iniciativa en este conjunto de proyectos. A través de los foros adecuados, la Comunidad Portuaria de Valencia decidió crear un sistema que pudiera cubrir todos los flujos documentales que se producen entre los miembros de la Comunidad Portuaria en los ciclos de exportación, importación y trasbordos. Este sistema se denominó Sistema de Información Comunitario (S.I.C). La Comunidad Portuaria definió el sistema y validó cada una de las etapas de su desarrollo.

El SIC se puso en marcha en 2001, con un conjunto inicial de servicios, que fue ampliándose con el tiempo. En 2004 se da un paso más, y se crea el portal transaccional valenciaportpcs.net, que en un principio integra y coexiste con el SIC. El SIC desaparece definitivamente en 2008, pasando toda su funcionalidad a ser prestada exclusivamente a través de la nueva plataforma.

El PCS proporciona un entorno integrado para que los agentes intercambien información, aportando, entre otras, las siguientes ventajas.

- Los usuarios, es decir, Navieras, Consignatarios, Transitarios, Transportistas terrestres, Terminales, Depots…, disponen de un interfaz estándar, suficientemente probado, para establecer comunicaciones seguras entre ellos y con los organismos públicos.

- El modelo de intercambio de información es centralizado, con lo que se establece un único punto de entrada de información y se simplifican las interacciones.
- Cada vez que una información nueva entra en el sistema, todos los interesados tienen acceso a ella en tiempo real.
- El sistema permite el control de errores y la reutilización automática de la información contenida en un documento para la generación de otros.

Los intercambios de información entre agentes relativos a una determinada operación son gestionados por una serie de servicios que presta el PCS. El conjunto actual de los servicios proporcionados abarca operaciones en los ámbitos marítimo, portuario, y de transporte terrestre:

- *Mar*: incluye los servicios relacionados con el envío y formalización de los trámites documentales sobre contratación y confirmación de reservas de carga (Booking) y de instrucciones de embarque (para la obtención del conocimiento de embarque).
- *Puerto*: incorpora los servicios correspondientes a la realización de la gestión electrónica de las solicitudes de escala, la declaración de mercancías peligrosas, instrucciones a terminales, las declaraciones sumarias, e información a Aduanas.
- *Tierra*: recoge los servicios relativos a la tramitación de órdenes de transporte por carretera, admítase y entréguese así como órdenes de carga de ferrocarril.

Además hay que considerar los servicios de "*Track and Trace*" y de monitorización, que abarcan los tres ámbitos. En el siguiente punto se describen en detalle estos servicios.

4. Servicios de ValenciaportPCS

La plataforma PCS proporciona un medio para realizar, de forma electrónica, intercambios de información y de los documentos formales asociados a los procesos comerciales y administrativos ligados al transporte marítimo en la comunidad portuaria de Valencia, tanto de exportación como de importación.

Tal como se ha comentado anteriormente, estos procesos corresponden a los ámbitos del transporte marítimo propiamente dicho, de la actividad en el puerto, y del transporte terrestre asociado al movimiento de mercancías desde su origen hacia la terminal portuaria, donde son embarcadas, o desde la terminal donde son desembarcadas hacia su destino.

Así pues, los servicios que ofrece PCS están **organizados en bloques** orientados a dar soporte a cada una de las fases en estos procesos de exportación/importación.

Figura 3. Servicios de ValenciaportPCS

Fuente: Autoridad Portuaria de Valencia

Además de servicios internos, se proporcionan otros denominados horizontales, como son el servicio de Monitorización y el de "*Track and Trace*", que se relacionan con todos los servicios en los ámbitos del transporte marítimo, la actividad en el puerto y el transporte terrestre.

A continuación se describen brevemente los diferentes bloques de servicios, que serán tratados en capítulos posteriores con mayor profundidad.

Uno de los servicios básicos proporcionados por el sistema es el de *Login*. Cuando un usuario trata de acceder al PCS, bien a través de la aplicación cliente Windows o a través de una aplicación propia que invoque a los servicios de mensajería, se comprueba su identidad solicitando un código de usuario y una contraseña. Si la respuesta introducida es válida, se le permite el uso de determinadas funcionalidades, según estas estén o no incluidas en el conjunto de servicios asociados al perfil o perfiles que ese usuario tiene asignados. Por ejemplo, en el caso de un usuario que tiene asignado el perfil de "*Transitario*", su perfil puede darles acceso a los roles de "*Emisión de Reservas de Carga*", "*Emisión y Visualización de Instrucciones de Embarque*", etc.

Así pues, la identificación ante PCS determina las operaciones correspondientes a los servicios que se indican a continuación para los que se tiene autorización.

A) SERVICIOS MARÍTIMOS

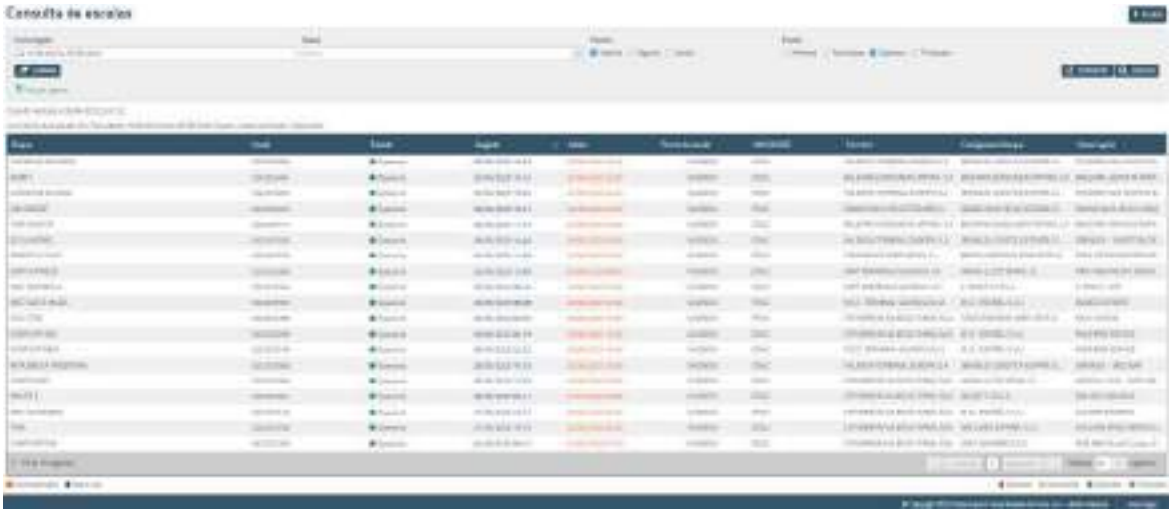
4.1. Salidas y Llegadas

ValenciaportPCS ofrece una única fuente de información con las salidas y llegadas de naves desde y hacia los puertos de Valenciaport. Los usuarios disponen del Servicio de Consulta de Escalas que proporciona información en tiempo real de las escalas de buque previstas y en operación, así como las ya finalizadas.

Este servicio se puede consultar a través de la página web (www.valenciaportpcs.com) o por acceso *web services*.

Los datos que se pueden consultar son: Buque, Escala (número de carpeta o declaración sumaria de la aduana), fecha de llegada (estimada o real según corresponda), fecha de salida (estimada o real según corresponda), estado de la escala, agente de nave, fechas relevantes dentro de la operación de la nave, detalles del buque, agentes del transporte de contenedores.

Figura 4. Consulta de Escalas



Fuente: Elaboración propia

4.2. Reservas de Carga / Booking

El Servicio de Reserva de carga se enmarca dentro del proceso de exportación, y se utiliza para que el demandante de transporte pueda reservar espacio para embarcar una carga en un buque y que ésta sea enviada al proveedor de transporte, ya sea éste una naviera (carrier) o bien un agente marítimo. Permite a las empresas transitarias y a los cargadores solicitar a las navieras una reserva de espacio para los contenedores que van a embarcar y recibir las correspondientes confirmaciones.

El usuario (demandante de los servicios de transporte) envía la Solicitud de Reserva de Carga Marítima al proveedor de transporte. Una vez recibida la Reserva de Carga, la naviera/consignataria puede enviar un mensaje de Confirmación de Reserva de Carga aceptando con o sin condiciones, o rechazando el contenido de la Reserva de Carga enviada.

Los documentos involucrados son:

- Solicitud de Reserva de Carga
- Confirmación de Reserva de Carga

En este sentido, ValenciaportPCS extiende el concepto actual de Sistema de Comunidad Portuaria (Port Community System) incorporando servicios relacionadas con las navieras y la contratación de transporte marítimo.

ValenciaportPCS está integrado con las navieras más importantes del mundo a través de las plataformas tecnológicas de INTTRA (www.inttra.com) y GT Nexus (www.gtnexus.com). Agrupa los servicios de estas dos plataformas siendo así un punto de acceso único a las principales navieras del mundo.

El servicio ofrece los siguientes beneficios:

- Integración con las principales navieras del mundo
- Aumento del control sobre la información y documentación tramitada
- Reducción de los errores propios del proceso manual
- Homogeneización de los envíos de Reservas y Notas de Embarque para todas las navieras
- Disposición de Información on-line sobre el trámite documental: llegada a la naviera, aceptación, etc...
- Reutilización de la información de la Reserva para la Instrucción de Embarque y la solicitud de transporte de contenedores.
- Obtención de información de seguimiento de la mercancía
- Reducción de costes por optimización del proceso

4.3. Instrucciones de Embarque (Shipping Instructions)

El servicio de Instrucciones de Embarque permite a los usuarios de ValenciaportPCS realizar, de forma automática, generar y transmitir los datos de la nota de embarque que son utilizados por

las navieras para la generación de los manifiestos y de los conocimientos de embarque (Bill of lading o BL). Este servicio se encuentra conectado con las principales navieras del mundo. Con este servicio se permite transmitir en un único modelo de mensaje todos los datos, eliminado la necesidad de usar distintos procesos para cada naviera

En este sentido, el servicio de Instrucciones de Embarque se enmarca dentro del proceso de exportación, y proporciona a los operadores logísticos una vía para poder informar a las navieras y sus agentes sobre las mercancías y partidas involucradas en el transporte, de modo que estos últimos tengan toda la información necesaria para poder declarar la mercancía y generar los conocimientos de embarque.

Los documentos involucrados son:

- Instrucción de Embarque

El servicio de Instrucciones de Embarque se utiliza para que el Demandante de Transporte pueda crear o modificar un mensaje de Instrucciones de Embarque y que éste sea enviado al Proveedor de Transporte.

B) SERVICIOS PORTUARIOS

La Autoridad Portuaria de Valencia actúa como ventanilla única administrativa en la tramitación electrónica de la documentación requerida por la Autoridad Marítima y la propia Autoridad Portuaria así como por otros organismos oficiales como para la Aduana (manifiestos a la llegada y a la salida).

Además, los agentes marítimos envían listas de carga y descarga de buques hacia las terminales de contenedores, y reciben de las terminales la correspondiente confirmación de la carga y descarga de los mismos.

El servicio ofrece los siguientes beneficios:

- Integración directa con la Autoridad Portuaria de Valencia y la Ventanilla Única Nacional
- Integración directa con todas las terminales de contenedores
- Permite ofrecer información de seguimiento a los agentes involucrados
- Aumento del control sobre la información y documentación tramitada y reducción de errores
- Posibilidad de captura de la información aduanera y obtención de información sobre el despacho para la generación del manifiesto.
- Permite ofrecer información de seguimiento a los agentes involucrados

Servicios Disponibles:

4.4. Gestión de Escalas

El servicio de Solicitud de Escalas proporciona a los Consignatarios de Buque una vía para poder informar a la Autoridad Portuaria, que actúa como ventanilla única, sobre la escala que va a realizar un buque, los documentos anexos de dicha escala o la ficha técnica de un buque, de modo que tanto la Autoridad Portuaria como Capitanía Marítima tengan toda la información necesaria para poder aceptar o no las operaciones solicitadas.

Tanto el documento de Solicitud de Escala, conocido como DUE (Documento Único de Escala) como la ficha técnica se envían a través de un mensaje BERMAN (Berth Management). Los documentos anexos a la escala son de dos tipos: Paxlst (Lista de Pasajeros/Tripulantes), y Wasdis (Notificación de Residuos). El servicio también facilita el envío de los documentos escaneados.

Siguiendo con lo anterior, este servicio permite la tramitación ante la Autoridad Portuaria de Valencia y Capitanía Marítima de las solicitudes de autorización de escala y atraque de los buques, así como la recepción de las correspondientes autorizaciones sobre dichas solicitudes.

Esto es debido porque la Autoridad Marítima es responsable de autorizar la llegada y salida de un buque en las aguas territoriales y la Autoridad Portuaria es responsable de autorización de llegada y salida del buque de las aguas protegidas del puerto.

ValenciaportPCS a través de un completo formulario permite completar rápidamente la solicitud, transmitiéndola de forma automática y con un solo envío a la Autoridad Portuaria, a la Capitanía Marítima y a la Aduana.

La información contenida en el documento único de escala se encuentra en línea con la normativa europea existente y la establecida en la convención FAL de la IMO.

El Servicio de Gestión de Escalas permite enviar:

- La notificación del buque, con la ficha técnica del mismo
- La solicitud de atraque
- Notificación de pasajeros y tripulantes
- Notificación de Residuos
- Datos referentes al ISPS

Este servicio se puede utilizar mensajería armonizada a nivel nacional basada en las guías de implementación del grupo PROTECT (EDI y XML. Mensaje BERMAN, PAXLST, WADIS), FTP, *Web Services* y aplicación cliente.

4.5. Gestión de Mercancías Peligrosas

El servicio de Mercancías Peligrosas proporciona a los Consignatarios de Buque y Consignatarios de Mercancía un medio para poder informar a la Autoridad Portuaria, que actúa como ventanilla única, sobre las Mercancías Peligrosas (MMPP) que se transportan en un buque, o que van a ser cargadas en un buque, para una determinada escala, para que tanto la Autoridad Portuaria como Capitanía Marítima tengan toda la información necesaria para poder aceptar o no las operaciones solicitadas.

El servicio se subdivide en los **Servicios de Notificación de Mercancías Peligrosas** y el de **Consolidación de Mercancías Peligrosas**.

El Servicio de Notificación de Mercancías Peligrosas facilita el intercambio de información entre los Consignatarios de Mercancía que están a cargo de las MMPP y la APV. Este Servicio da soporte al documento de Notificación, que nos permite la autorización de las operaciones en las que se encuentren involucradas MMPP.

El Servicio de Consolidación de Mercancías Peligrosas facilita el intercambio de información entre el Consignatario del Buque y la APV. Este Servicio da soporte al documento de Consolidación, que recoge la relación de MMPP a bordo del buque. Debe enviarse tanto la Consolidación de entrada, que lista todas las MMPP a bordo antes de la entrada al puerto, como la Consolidación de salida, que lista las MMPP antes de la salida del puerto.

Permite la tramitación por parte de los agentes de nave y de transporte de contenedores ante la Autoridad Portuaria de Valencia y Autoridad Marítima (Capitanía) de las solicitudes de autorización para la carga, descarga y tránsito de mercancías consideradas como peligrosas en el ámbito de los puertos gestionados por la autoridad portuaria, así como la realización de las correspondientes notificaciones sobre aquellas mercancías peligrosas que permanecen en el buque durante su estancia en los puertos.

La notificación de mercancías peligrosas en los puertos españoles se encuentra enmarcada dentro de dos reglamentos que se deben seguir de forma obligatoria para el control de mercancías peligrosas:

- El reglamento de admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas en los puertos españoles (RD 145/1989), donde se establece la obligatoriedad de presentar una solicitud de para todas las mercancías peligrosas que entren o salgan (bien sea por vía marítima o terrestre) de un puerto para obtener la autorización y condiciones a observar en el movimiento.
- La normativa europea HAZMAT (93/75/CEE, que ha sido posteriormente sustituida por la directiva 2002/59/CE), donde se establece la obligación de notificar por parte de los operadores de los buques a las autoridades competentes la información requerida sobre las mercancías peligrosas y su medio de transporte, preferiblemente a través de medios electrónicos. El objetivo de esta normativa es facilitar las operaciones de búsqueda y rescate de buques en peligro dentro de aguas comunitarias, y ayudar en la delimitación del daño ecológico.

4.6. Instrucciones a Terminales, Listas de Carga y Descarga

El servicio de Instrucciones a Terminales o Listas de Carga y Descarga se enmarca tanto dentro del proceso de exportación (carga) como de importación (descarga), y proporciona un medio para el intercambio de información entre los Agentes Marítimos (en adelante AM) y las Empresas Estibadoras, correspondiente a las órdenes de carga/descarga de equipamientos (contenedores) en el buque.

Permite a los agentes marítimos realizar el envío de listas de carga y descarga de buques hacia las terminales de contenedores, así como obtener de las terminales la correspondiente confirmación de la carga y descarga de los contenedores que figuran en las citadas listas.

Las fases en el intercambio de información son:

- Un AM Agente de Carga (CM) confecciona una Lista de Equipamientos. Esta Lista de Equipamientos (considerada parcial) es enviada a un AM Consignatario de Buque (CB).
- CB confecciona una Lista de Carga/Descarga a partir de las listas parciales de equipamientos recibidas de los CM. El CB envía su Lista de Carga/Descarga a la Empresa Estibadora.

- Tras la estiba/desestiba del buque la Empresa Estibadora envía una Lista de Confirmación de Carga/Descarga destinada al CB y a los CM. Esta lista contempla la relación de equipamientos cargados/descargados por la Empresa Estibadora.

Y los documentos correspondientes son:

- Lista de Equipamientos
- Lista de Carga/Descarga
- Lista de Confirmación de Carga/descarga

Asimismo, la lista de carga se va a utilizar como medio para comunicar el peso bruto verificado a las terminales de contenedores para que puedan confeccionar el plan de estiba según la enmienda de SOLAS sobre el peso bruto verificado de los contenedores con mercancías que deben ser embarcados en naves.

ValenciaportPCS ofrece adicionalmente una utilidad para la descarga de datos aduaneros que deben ser incluidos en el Manifiesto de Carga de salida, que permite obtener y comunicar datos relativos a los Documentos Únicos Administrativos (DUAs) de exportación de contenedores llenos declarados en la lista de carga para la confección del Manifiesto de Exportación sin necesidad de introducir los datos asociados al DUA de exportación manualmente. Esta información permite obtener datos relativos al DUA de exportación de los contenedores llenos de exportación declarados en la lista de carga (número de DUA, partida del DUA, peso, bultos, código arancelario de cuatro dígitos y fecha de autorización). Estos datos son posteriormente requeridos en el Manifiesto de Carga Normalizado.

Por último Valenciaport PCS ofrece un mecanismo de comunicación de la confirmación de carga y descarga de contenedores del puerto y el reporte de un estado de diferencias con las faltas y sobras de contenedores, accesible para los agentes de la nave, agentes del transporte de contenedores, aduana, autoridad portuaria y terminal de contenedores.

4.7. Peso bruto verificado (VGM):

El servicio de Pesos Verificados permite el intercambio de la información relativa los pesos brutos verificados de los contenedores llenos que deben ser embarcados en un buque para su transporte marítimo. Además de los pesos verificados, esta información puede incluir datos acerca de las partes involucradas, la fecha, hora y lugar en la que ha realizado el pesaje, el método de obtención del peso o la información justificativa referente al VGM de los contenedores.

El mensaje utilizado para la notificación del peso verificado es el VERMAS, que se intercambia típicamente entre un embarcador/expedidor/cargador de mercancías (shipper) para el transporte marítimo, un operador logístico o transitario, una empresa de grupaje (consolidador o NVOCC), un operador de una instalación de pesaje de contenedores, un operador de terminal de contenedores o estibador, un operador de buque, una naviera, el capitán del buque, un operador de contenedores.

Permite al cargador y/o a su representante la notificación del peso bruto verificado o VGM a través de la web o por mensajería electrónica desde su sistema de gestión. De este modo, las

empresas de comercio exterior pueden cumplir con la normativa IMO en lo referente a la obligatoriedad de declarar el peso en todos los contenedores de exportación.

C) SERVICIOS TERRESTRES

El servicio de Transporte Terrestre permite a los demandantes de transporte terrestre que informen tanto a los proveedores del equipamiento para el transporte, como a los proveedores del transporte en sí, sobre solicitudes de servicio de transporte terrestre. Adicionalmente, para que el equipamiento para el transporte sea entregado o admitido en las instalaciones o empresas que manipulan los mismos, el servicio también permite a los proveedores del equipamiento autorizar a dichas empresas a entregar o admitir el equipamiento a los proveedores del transporte indicados.

El servicio incluye lo que se define como el DUT (Documento Único de Transporte) para la transmisión de la información requerida.

ValenciaportPCS permite a los agentes involucrados en la realización del transporte terrestre de mercancías, la generación y gestión de órdenes de transporte, órdenes de recepción y entrega de contenedores necesarios para la realización de dicho transporte hacia y desde los recintos portuarios gestionados por Valenciaport, así como la confirmación de la entrega y la recepción de estos contenedores en las terminales y/o depósitos de contenedores.

El servicio ofrece los siguientes beneficios:

- Procedimiento estandarizado para la emisión de órdenes de transporte
- Posibilidad de generar cualquier documento de forma independiente
- Generación automática de los admítase y entréguese tanto para terminales portuarias de contenedores como para depósitos de contenedores vacíos.
- Permite ofrecer información de seguimiento a los agentes involucrados
- Aumento del control sobre la información y documentación tramitada y reducción de errores
- Disponibilidad de información histórica en tiempo real sobre sus embarques.

Servicios Disponibles:

4.8. Transporte por Carretera

El Servicio de Transporte Terrestre de ValenciaportPCS permite a los agentes involucrados en la realización del transporte terrestre de mercancías, la generación y gestión de las órdenes de transporte, admítase y entréguese necesarios para la realización de dicho transporte dentro de los recintos portuarios gestionados por Valenciaport, así como la notificación de entrega y recepción del contenedor en las terminales y/o depósitos de contenedores.

El servicio de transporte terrestre se encuentra alineado con los procedimientos de trabajo establecidos en el puerto de Valencia por la Marca de Garantía como es el cumplimiento del "*Closing Time*" terrestre. Este procedimiento, destinado a la organización de los tráficos terrestres desde y hacia el puerto, consiste básicamente en el compromiso de los agentes de

ordenar el transporte terrestre el día anterior a la retirada o entrega de contenedores, con indicación del horario previsto, lo que supone:

- Organización y planificación del transporte terrestre.
- Laminación de la llegada a puertas y reducción de las colas.
- Simplificación de la operación de puertas de las terminales.
- Planificación del patio de las terminales.
- Disminución del tiempo de estancia del camión en la terminal.
- Aumento de la productividad.
- Optimización de recursos.
- Mejora de la información.

4.9. Transporte por Ferrocarril

El servicio de Ferrocarril tiene por objetivo facilitar la entrada y salida de mercancía por ferrocarril, optimizando los procesos de comunicación entre los diversos agentes que participan en los procesos de carga y descarga de contenedores en terminales ferroportuarias.

El servicio de transporte por ferrocarril de ValenciaportPCS permite a los agentes involucrados en la realización del transporte terrestre de mercancías, la generación y gestión de las órdenes de transporte, admítase y entréguese, necesarios para la realización de dicho transporte dentro de los recintos portuarios gestionados por Valenciaport, así como la notificación de entrega y admisión del contenedor en las terminales y/o depósitos de contenedores.

Los operadores y empresas ferroviarias envían sus listas de carga y descarga de tren a las terminales a partir de la documentación generada previamente por los agentes marítimos y transitarios.

D) SERVICIOS ADUANEROS

Los servicios relacionados con Aduanas del PCS se refieren al tratamiento de la información sobre despachos de contenedores transferida entre la Aduana y la APV. Con esta información se permite el bloqueo/desbloqueo de contenedores de importación en las terminales por parte de la Aduana, se facilita el control de los contenedores de exportación que tienen autorización de carga y se posibilita el denominado Levante Sin Papeles.

La información utilizada para estos servicios proviene de los mensajes EDIFACT CUSRES (Customs Response Message) transmitidos por la Aduana (Departamento de Informática Tributaria de la AEAT) para la APV, que son recibidos a través del PCS y que contienen información sobre las mercancías para las que la Aduana ha autorizado su importación o exportación.

Permite la tramitación por parte de los agentes marítimos ante la Autoridad Portuaria y la Aduana de los manifiestos de carga o salida y declaraciones sumarias de depósito temporal (manifiestos de descarga), así como sus correcciones siguiendo el procedimiento establecido.

La presentación de las declaraciones de mercancía se encuentra regulada en todo el territorio de la Unión Europea por una normativa común recogida en el Código Aduanero Comunitario. Y se realiza a dos niveles:

- Declaración de la mercancía exportada, importada o en tránsito a través de un documento único administrativo (DUA) válido para todos los países de la Unión Europea. Estas declaraciones son realizadas directamente a los sistemas informáticos de la aduana. La presentación de la declaración se realiza mediante el envío telemático del DUA (mensaje EDI CUSDEC) firmado digitalmente, con el que se consigue agilizar el tiempo de respuesta de las autoridades aduaneras, pudiéndose tener despachada la mercancía inmediatamente tras su presentación, minimizándose la estancia en puerto de la misma debido a los trámites administrativos.

    La respuesta de las autoridades aduaneras, tras la recepción del mensaje, puede ser de rechazo técnico o de aceptación. La aceptación puede ser:
    - Circuito Verde: Mercancía autorizada.
    - Circuito Naranja: Necesario Presentar documentación adicional.
    - Circuito Rojo: Necesidad de Inspección Física.

- Declaración de las mercancías transportadas en un medio de transporte que vayan a ser descargadas, cargadas o se encuentren en tránsito en un lugar (en el caso marítimo, en un puerto) de la Unión Europea. Para el caso marítimo, estas declaraciones se presentan a la aduana a través de los sistemas ofrecidos por las Autoridades Portuarias (pudiendo ser realizados a través de los sistemas de comunidad portuaria para aquellos puertos que disponen de los mismos). Para la declaración de la mercancía transportada en una nave, las autoridades portuarias se han configurado como ventanillas únicas administrativas para la recepción de declaraciones sumarias utilizadas también para el pago de las tasas portuarias por el paso de mercancías. Este proceso de ventanilla única permite al declarante presentar la declaración una sola vez a los organismos oficiales, tanto de forma física mediante la presentación en papel de la declaración, como en su forma electrónica mediante el envío telemático, a través del mensaje EDIFACT IFCSUM.

ValenciaportPCS recibe información sobre trazabilidad aduanera que el sistema de aduanas proporciona a las autoridades portuarias. Con esta información, el sistema cruza los datos de la Autorizaciones de Entrada y Salida emitidas por la aduana (control de levantes aduaneros) con el resto de los servicios para ofrecer información enriquecida de utilidad para los usuarios del PCS.

El servicio ofrece los siguientes beneficios:

- Integración directa con la Autoridad Portuaria de Valencia, la Ventanilla Única Portuaria Nacional y los servicios de la Aduana.
- Permite ofrecer información de seguimiento a los agentes involucrados
- Aumento del control sobre la información y documentación tramitada y reducción de errores

Servicios Disponibles:

4.10. Levante sin Papeles

Con el fin de agilizar el control aduanero de las mercancías en el puerto por parte del Resguardo Fiscal se han definido los procedimientos de Levante Sin Papeles de Exportación y de Levante Sin Papeles de Importación.

El Levante Sin Papeles de Exportación de Contenedores es un procedimiento definido en el Puerto de Valencia por la Aduana para simplificar la documentación que los consignatarios deben presentar al Resguardo Fiscal para el control de los contenedores de exportación que se cargan en un buque.

Con el uso del Levante Sin Papeles de Exportación de Contenedores se puede obviar la presentación de los documentos aduaneros que justifican la salida de estos contenedores en aquellos casos en los que el Resguardo Fiscal pueda verificar informáticamente la existencia de estos documentos.

El Levante Sin Papeles de Importación es un procedimiento definido por la Aduana y que se encuentra en funcionamiento en el Puerto de Valencia desde 2002.

El resguardo fiscal tiene la obligación de efectuar controles aduaneros sobre todas las mercancías transportadas que abandonen el recinto aduanero del puerto por vía terrestre, asegurando que todos los contenedores y plataformas con mercancía así como mercancías a granel y mercancía general no contenedorizada, tienen la pertinente autorización aduanera para abandonar el recinto portuario.

Para este fin, se han habilitado en el puerto de Valencia varios puntos de control situados en la salida del recinto portuario donde todos los camiones que transportan mercancía deben presentar el albarán de salida impreso por la terminal en el que se incluye un código de barras con información suficiente para poder efectuar un control informático de salidas. En base a este código de barras, el resguardo fiscal verifica si existe la autorización de salida de la mercancía por parte de la aduana a través del sistema central de la Agencia Tributaria.

Gracias a este procedimiento de levante sin papeles de importación, se consigue que el transportista terrestre que efectúa la retirada de la mercancía del recinto aduanero no deba disponer de los documentos administrativos que acreditan esta autorización de la salida. Con ello se consigue que este control se efectúe de forma ágil.

Bajo este contexto, y con el objeto de mejorar todavía más la eficiencia y seguridad de las medidas de control de salida, se plantea el proyecto de Levante Sin Papeles Automatizado. Este proyecto pretende efectuar el control de salida mediante los sistemas automatizados (controles de barreras, sistemas de señalización, dispositivos de lectura de matrículas, etc.) sin que se requiera la intervención física del resguardo fiscal.

La aplicación de este sistema se focalizó inicialmente en el control de la salida del puerto de Sagunto. Esta primera experiencia ha permitido instalar y disponer del sistema de control de barreras y lectura de matrículas de camiones así como conocer las particularidades de la operativa. En la actualidad se encuentra en funcionamiento en el Puerto de Sagunto y en el Puerto de Valencia.

4.11. Declaraciones Sumarias y Manifiestos

El servicio de Declaraciones Sumarias y Manifiestos se dirige a la transmisión de las Declaraciones Sumarias y Manifiestos de Carga, que los Consignatarios de la Mercancía deben presentar a la APV, que actúa como Ventanilla Única y se encarga de la retransmisión de estos documentos a la Aduana.

Adicionalmente se ofrece la posibilidad de consulta de la información contenida en las Declaraciones Sumarias. Esto es útil sobre todo para el Transitario o Agente de Aduanas que para realizar el despacho aduanero de importación de una mercancía necesita la información referente a los B/L correspondientes, que está contenida en la declaración. También es útil para el propio Consignatario emisor de la declaración, que puede conocer qué agentes han consultado la información referente a los B/L contenidos en esta.

ValenciaportPCS permite la tramitación de la Declaración Sumaria de Depósito Temporal y del Manifiesto de Carga).

Este servicio permite a los agentes del transporte marítimo de las mercancías que operan en el buque (emisores de los B/L) a presentar:

- El manifiesto de descarga con la relación de mercancía y contenedores que van a depositar de forma temporal (manifiesto de descarga) en la terminal hasta que el consignatario las reclame y les asigne un destino aduanero o hasta que sean transbordadas en otra nave). También se informa de la descarga de contenedores vacíos, aunque podrían ser informado el número y tipo de unidades a descargar pero no la matrícula de cada contenedor.
- El manifiesto de carga con la relación de mercancía y contenedores que ha sido embarcada asociada a las mercancías que han sido embarcadas y a los DUAs presentados que autorizan su embarque.

Asimismo, este servicio permite a Agentes de Aduanas y Transitarios capturar los datos de los conocimientos de embarque presentados en las Declaraciones Sumarias de Depósito Temporal, dado que los datos capturados son necesarios para el despacho de las mercancías descargadas en el puerto para los regímenes de importación o tránsito.

Datos que se pueden obtener: Buque, Número Declaración Sumaria, Escala, Bandera, Fecha de entrada, Fecha de activación del manifiesto, Número Partida, Agente del transporte marítimo de la mercancía, Número contenedor (es), Número de BL, Peso bruto del BL, Número de bultos, Tipo paquete, Puertos de carga y descarga, Ubicación aduanera.

En España la persona que deposita las mercancías y contenedores transportados en la terminal es el agente del transporte marítimo de las mercancías y no el consignatario o destinatario que consta en el B/L. La transferencia de responsabilidad de la carga se efectúa posteriormente en el momento que el transitario canjea el B/L, la agencia del transporte marítimo emite el entréguese del contenedor a la terminal y el contenedor es entregado en la terminal a su destinatario (o consignatario) o su representante (normalmente el transitario).

Este servicio puede utilizar mensajería (EDI y XML. Mensaje IFCSUM), FTP, *Web Services* y aplicación cliente.

4.12. Información aduanera

A través de su conexión con el servicio de trazabilidad aduanera de la Agencia Tributaria ValenciaportPCS facilita la información necesaria a los agentes sobre la autorización de salida de contenedores, carga a granel y cargas sueltas del recinto aduanero, así como el despacho de contenedores y mercancías a exportar. Pudiendo ver en tiempo real el estado aduanero de los contenedores de importación y exportación. En Europa se permite que los contenedores de exportación ingresen en la zona primaria sin despachar (salidas directas) o habiéndose despachado anteriormente (salidas indirectas).

Las agencias marítimas se benefician además de la utilidad de Descarga de Datos Aduaneros para preparar el Manifiesto de Carga del buque. Esta información permite obtener datos relativos al DUA de exportación de los contenedores llenos declarados en la lista de carga (número de DUA, partida del DUA, peso, bultos, código arancelario de cuatro dígitos y fecha de autorización).

El servicio de información aduanera utiliza los servicios web que son publicados por la aduana para este fin.

4.13. Gestor de posicionados (GESPOS)

Ofrece a los operadores económicos la posibilidad de centralizar todas las solicitudes de posicionado a los diferentes lugares de inspección (punto único de entrada). El Gestor de Posicionados enriquece las solicitudes de posicionado con información recibida de la Ventanilla Única Aduanera (predeclaraciones PDI/PDC y SAPL).

Asimismo, el Gestor de Posicionados genera un listado diario de contenedores posicionados en cada lugar de inspección. Este listado es accesible por todos los actores involucrados (customizado por empresa).

Por otro lado, el Gestor de Posicionados informa a la VUA del fin de inspección de todos los contenedores que se posicionan en Valenciaport. Este evento puede ser consultado por otros actores, permitiendo optimizar procesos posteriores y evitar errores

4.14. Gestor de intervenciones (GESTIN)

Permite la comunicación automática al operador de qué expedientes requieren posicionamiento y cuáles no, agilizando la cita previa para su posicionamiento, así como la asignación automática de los inspectores que se encargarán de su gestión. Estos procesos automáticos pueden ser siempre modificados si resulta necesario por parte de usuarios autorizados.

La puesta en marcha de Gestin ha permitido agilizar el funcionamiento de los servicios de inspección en los Puestos de Control Fronterizos de Valencia y Sagunto.

En este sentido, se utiliza además la herramienta informática ValenciaportPCS para:

- Filtrar automáticamente las frecuencias de los Productos de Origen No Animal siempre que no se realice este filtro con las aplicaciones TRACES o SISAEX.
- Informar automáticamente a los operadores del estado en el que se encuentran sus expedientes.
- Informar a los operadores económicos y a los gestores de instalaciones de los expedientes que requieren posicionamiento.
- Repartir los expedientes entre los inspectores de una manera automática, instantánea, equitativa, teniendo en cuenta la complejidad de cada tipo de expediente y en función de la ubicación en la que se encuentre cada inspector
- Reasignar automáticamente expedientes iniciados por inspectores ausentes.
- Llevar un registro detallado de las actuaciones inspectoras y las comunicaciones con operadores llevadas a cabo en cada expediente.
- Centralizar los registros de todos aquellos datos que requiere la Subdirección periódicamente al área de Sanidad de la Delegación de Gobierno de la Comunidad Valenciana.
- Disponer de un módulo de envío y recepción para aquella documentación que por su naturaleza no requiera de registro electrónico.
- Conocer a tiempo en real la activación de la Declaración Sumaria de Depósito Temporal, para poder proceder a la firma sin necesidad de comunicaciones adicionales.

E) SEGUIMIENTO

El servicio de Track and Trace permite a los usuarios del PCS obtener información de seguimiento sobre sus envíos tales como la situación actual de la carga, transbordos realizados o documentos tramitados, así como integrar dicha información en sus sistemas para poder ofrecerla a sus clientes.

El sistema utiliza los datos proporcionados directamente por las navieras o a través de los agregadores INTTRA y GTNexus, y además se alimenta de la información procesada por el resto de los servicios del portal, ofreciendo así mayor visibilidad de la carga.

El servicio ofrece los siguientes beneficios:

- Múltiples formas de acceso
- Eficiencia en el acceso y la obtención de información
- Integrable con los sistemas de gestión de los usuarios
- Posibilidad de recibir eventos y notificaciones por mail
- Permite autorizar el acceso a la información a otros agentes involucrados en los envíos

Servicios Disponibles:

4.15. Seguimiento de la Mercancía

Permite a los usuarios de ValenciaportPCS obtener información de seguimiento sobre sus envíos tales como la situación actual de la carga, transbordos realizados o documentos tramitados, así como integrar dicha información en sus sistemas para poder ofrecerla a sus clientes.

Dispone de múltiples fuentes de información, además de los datos proporcionados por las navieras a través de INTTRA y GTNexus o directamente, ValenciaportPCS se alimenta del resto

de servicios del sistema de comunidad portuaria, ofreciendo así una mayor visibilidad de su carga.

Este servicio puede utilizar mensajería (EDI y XML. Mensaje IFTSTA), FTP, Web Services, aplicación cliente y Web. Posibilidad de subscripciones

4.16. Consulta de Equipamientos

La Consulta de equipamientos de ValenciaportPCS permite conocer el estado de los contenedores y vehículos nuevos tanto a la carga como a la descarga. Este servicio ofrece a los usuarios de ValenciaportPCS el control aduanero automatizado del levante sin de Papeles para contenedores y vehículos de exportación y transbordo. Para ello se cruza la información sobre trazabilidad aduanera proporcionada por la aduana con la información sobre trazabilidad física proporcionada por las terminales de contenedores y la información documental presentada por otros agentes. Este cruce de información permite detectar rápidamente inconsistencias y errores en el reporte de información, lo que permite su rápida corrección y solución.

Este servicio se puede utilizar *Web Services*, aplicación cliente y Web. Posibilidad de subscripciones

5. Puesta en marcha de un PCS

Los factores clave que impulsan la creación de un sistema de comunidad portuaria son, por un lado, la necesidad de una plataforma estandarizada para la comunicación y la mejora de las operaciones en términos de puntualidad, fiabilidad, o coste, y por otro lado, la necesidad de mejorar la posición competitiva del puerto.

Una necesidad crítica en la creación de un PCS es lograr un entendimiento entre las diferentes partes de la comunidad portuaria, cada uno con funciones diferentes e intereses divergentes, que acuerdan procedimientos comunes con el objetivo de lograr un beneficio general en la eficiencia y competitividad del puerto.

Uno de los resultados relevantes que ha sido generado por IPCSA ha sido la publicación de una guía sobre cómo desarrollar un PCS, la cual se encuentra resumida en la figura siguiente.

Figura 5: Guía sobre cómo desarrollar un Sistema de Comunidad Portuaria

Fuente: IPCSA. How to develop a Port Community System. 2015[2]

En resumen las doce acciones propuestas por IPCSA son las siguientes

1) <u>Crear un entendimiento común de un Port Community System</u>:
   Para iniciar el desarrollo de un sistema de comunidad portuaria es fundamental que se acuerde un entendimiento común de lo que es y puede hacer un PCS. IPCSA define un PCS una plataforma electrónica neutral y abierta que permite el intercambio inteligente y seguro de información entre actores públicos y privados con el fin de mejorar la eficiencia y la posición competitiva de las comunidades portuarias y aeroportuarias

2) <u>Definir el motivo de la elección de un PCS</u>:
   La razón de implementar un PCS debe ser clara y debe estar relacionada con: Reducir ineficiencias en procesos portuarios, facilitar el flujo fluido de datos entre actores portuarios o dar cumplimiento a normativas, directrices y pautas internacionales, entre otras.

2 EPCSA How to develop a PCS, 2011

3) Crear la comunidad portuaria como punto de partida para iniciar el desarrollo de un PCS:
Se debe conseguir el compromiso de la comunidad portuaria, buscando reunir a la comunidad en torno al puerto, incluyendo a las autoridades portuarias, los usuarios, las compañías navieras, las aduanas y otros organismos empresariales o gubernamentales que tengan interés. Durante este proceso se debe de identificar y acordar un líder con la responsabilidad de reunir a la comunidad y actuar con independencia de sus propios intereses para el beneficio de la comunidad. También debe de identificarse el modelo legal y empresarial, incluida la financiación.

4) Identificar y nominar a promotores (embajadores) del PCS en la comunidad portuaria:
Se debe de identificar uno o más "embajadores" para promover el concepto y el desarrollo del PCS. A través de los embajadores, conozca el funcionamiento de otros sistemas comunitarios portuarios y su relación con las circunstancias locales.

5) Establecer canales de comunicación:
Se trata de mantener a todas las partes interesadas informadas de los progresos realizados, por ejemplo, los usuarios del puerto, los ministerios, las compañías navieras, las aduanas, los servicios de inspección en frontera, etc. En definitiva, mantener informados y recabar información a/de la comunidad portuaria, entidades o empresas involucradas sobre el proyecto, expectativas y avances del sistema de comunidad portuaria.

6) Identificar procesos clave:
Se debe acordar con la comunidad portuaria cuáles son los procesos centrales y los márgenes de mejora. Durante la identificación conviene identificar los principales retos relacionados con los procesos existentes y las ventajas de un enfoque electrónico simplificado.

7) Integración aduanera:
Se trata de reformar los procedimientos aduaneros. Trabajar con las orientaciones de la Organización Mundial de Aduanas (OMA). Las partes interesadas pasan a ser Operadores Económicos Autorizados (OEA). Pensar en un sistema de comunidad portuaria. En definitiva, se trata de integrar procesos aduaneros en el PCS de forma que este sistema pueda ser utilizado para agregar, correlacionar, optimizar y orquestar los procesos asociados a la cadena de suministro para los distintos operadores económicos y facilitar que la aduana se pueda focalizar en aquellas operaciones que presenten mayor riesgo.

8) Establecer un marco jurídico:
Considerar dentro de qué marcos jurídicos tendrá que trabajar el PCS - por ejemplo, leyes de protección de datos, leyes y directivas marítimas, leyes y procedimientos aduaneros. El marco jurídico del PCS debe tener en cuenta los reglamentos, la legislación y las directivas tanto locales, como nacionales, europeas e internacionales. Deben considerarse regulaciones sobre protección de datos, aduaneras, marítimas, portuarias, de seguridad, de firma electrónica, etc.

9) Definir un modelo de organización del PCS:
Modelo - privado, público o conjunto público/privado - Accionariado y tipos de acciones - Financiación – Gobernanza

10) Grupos de desarrollo:
Identificar a las principales partes interesadas de la comunidad para que trabajen en grupos de desarrollo con el fin de mejorar los servicios electrónicos que ofrece el PCS para simplificar y automatizar los procesos empresariales identificados. Es determinante poder incorporar expertos en grupos para cada proceso empresarial.

11) Utilizar el conocimiento y experiencias existentes:
No empezar de cero. Compartir los conocimientos y la experiencia con otros PCS alrededor del mundo para importar conocimientos cuando sea necesario.

12) Garantizar un óptimo funcionamiento a largo plazo:
Para crear un PCS y un operador de PCS sostenibles, es imprescindible identificar lo siguiente:

- Flujos de ingresos: La mayoría de los Port Community Systems utilizan un flujo de ingresos mixto principalmente en torno a: - Cuota de suscripción anual o mensual por servicios o por todos los servicios - Cuota por cargo de unidad (tonelaje, declaración de aduana, TEU, barril, buque, hora...) o por cargo de servicio o por cargo de transacción EDI - Cuota por parte interesada - Desarrollo continuo - Actualización de los sistemas para cumplir con las regulaciones y directivas internacionales, de la UE y nacionales.