

MASTER EN GESTIÓN PORTUARIA Y TRANSPORTE INTERMODAL.

2017-2018

PROYECTO FINAL DE MASTER

OPTIMIZACIÓN DE LOS PROCESOS DE IMPORTACIÓN LCL DESDE EL PUNTO DE VISTA ADUANERO

Autor: Sarai Soriano Morte

Tutor: José García de la Guía

Promoción: 2017-2018

ÍNDICE

ÍNDICE DE TABLAS	4
ÍNDICE DE FIGURAS	4
LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS.....	6
1. INTRODUCCIÓN	8
2. LOGÍSTICA DEL TRANSPORTE.....	10
2.1 OBSTÁCULOS DE LA LOGÍSTICA	11
2.1.1 Cierres y vacaciones	12
2.1.2 Áreas de conflicto	12
2.1.3 Obstáculos por el camino	13
2.1.4 Tipos de carga	13
2.2 ACTORES DEL TRANSPORTE	15
2.2.1 Cargador – Exportador.....	16
2.2.2 Transitario.....	16
2.2.3 Consolidador – Grupajista.....	16
2.2.4 Transportista.....	17
2.2.5 Armador.....	17
2.2.6 Compañía naviera	18
2.2.7 Shipbroker.....	18
2.2.8 Consignatarios o agentes marítimos.....	18
2.2.9 Agente de aduanas	19
2.2.10 Empresa estibadora	20
2.2.11 Destinatario – Importador	20
3. PROCESO DE IMPORTACIÓN.....	22
3.1 PROBLEMAS IMPORTACIÓN EN DESTINO.....	22
3.1.1 Inspecciones de aduanas	22
3.1.2 Problemas en el despacho de aduanas.....	23

Tema:

3.1.3	Costes por retrasos	23
3.1.4	Aranceles e impuestos olvidados.....	23
3.1.5	Carga dañada	24
3.1.6	Carga con sobrepeso.....	24
3.1.7	Sanciones	24
3.1.8	Cierres imprevistos e inesperados	25
3.1.9	Contenedores perdidos	25
3.1.10	Vacaciones	26
3.1.11	Falta de documentos.....	26
4.	<i>EL GRUPAJE</i>	28
4.1	¿GRUPAJE O CONTENEDOR COMPLETO?.....	29
4.2	VENTAJAS DEL GRUPAJE	30
4.3	¿QUÉ HAY QUE SABER PARA REALIZAR GRUPAJE?	32
5.	<i>ANÁLISIS DEL PROCESO DE IMPORTACIÓN EN GRUPAJES</i>	34
5.1	DOCUMENTOS PARA LA IMPORTACIÓN	37
5.2	INTRODUCCIÓN	51
5.3	EL PAÍS DE ORIGEN	51
5.4	TRANSPORTE PRINCIPAL	54
5.5	PUERTO DE DESTINO	63
5.6	ALMACÉN ADUANERO	76
5.7	DESPACHO DE IMPORTACIÓN	80
5.8	TRANSPORTE TERRESTRE	83
5.9	CASA DEL IMPORTADOR	84
6.	<i>PROBLEMAS DETECTADOS Y POSIBLES SOLUCIONES</i>	86
6.1	INSPECCIONES EN PUERTO.....	86
6.2	DESPACHO DE IMPORTACIÓN	89

6.3	VENTANILLA ÚNICA ADUANERA (VUA)	90
7.	CONCLUSIONES.....	93
8.	BIBLIOGRAFÍA.....	95

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 <i>Tipos de mercancía peligrosa</i>	36
---	----

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura. 1 <i>¿Dónde empieza y acaba la logística? [2]</i>	11
Figura. 2 <i>Canales</i>	13
Figura. 3 <i>Carga Extradimensionada [6]</i>	14
Figura. 4 <i>Buque carguero livestock</i>	15
Figura. 5 <i>Agentes Marítimos</i>	21
Figura. 6 <i>El grupaje [12]</i>	29
Figura. 7 <i>Pallet [16]</i>	33
Figura. 8 <i>Mercancía peligrosa</i>	36
Figura. 9 <i>Conocimiento de embarque o BL</i>	39
Figura. 10 <i>Recorrido del BL</i>	43
Figura. 11 <i>Factura Comercial</i>	48
Figura. 12 <i>Packing List</i>	49
Figura. 13 <i>Certificado de Origen</i>	50
Figura. 14 <i>País de origen</i>	52
Figura. 15 <i>Tipos de transporte</i>	56
Figura. 16 <i>País de origen</i>	62

Figura. 17 <i>Posición empresa grupajista</i>	63
Figura. 18 <i>Pasos a seguir en el puerto de destino</i>	65
Figura. 19 <i>Almacén de desconsolidación</i>	76
Figura. 20 <i>Despacho de la mercancía</i>	80
Figura. 21 <i>Transporte terrestre</i>	84

LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS

FV	Fundación Valenciaport
MGPT	Máster en Gestión Portuaria y Transporte Intermodal.
LCL	Less Container Load
BL	Bill of Lading
RAE	Real Academia Española
ISF	Importer Security Filing
FCL	Full Container Load
OEA	Operador Económico Autorizado
UNICITRAL	United Nations Commission for the Unification of International Trade Law
SHCP	Secretaría de Hacienda y Crédito Público
UTI	Unidades de Transporte Intermodal
MTO	Operador de Transporte Multimodal
CUB	Cambio de Ubicación
PIF	Punto de Inspección Fronteriza
IFCSM	Instalaciones Fronterizas de Control Sanitario de Mercancías
RAH	Recinto Aduanero Habilitado
PIF-fito	Punto de Inspección Fronterizo Fitosanitario
PDI	Punto Designado a Importación
SCPP	Servicio de Coordinación de Inspecciones
UAR	Unidad de Análisis de Riesgos
ETA	Estimated Time to Arrival
ETD	Estimated Time to Departure
VUA	Ventanilla Única Aduanera
CORA	Comisión para la Reforma de las Administraciones Públicas
MRN	Número de Referencia del Manifiesto de Carga
AEAT	Agencia Estatal de Administración Tributaria
SIF	Servicios de Inspección en Frontera
DUA	Documento Único Administrativo

PDI	Pre-Declaración Incompleta
PDC	Pre-Declaración Completa
CAU	Código Aduanero de la Unión
SAPL	Solicitud de Actuaciones Previas al Levante

1. INTRODUCCIÓN

Este proyecto se va a centrar en el transporte internacional, concretamente en los procesos de importación, pero observándolos desde el punto de vista del grupaje o *Less Container Load* (LCL).

Las operaciones de comercio exterior son cada vez más comunes en el entorno empresarial. La globalización impone estrategias que incidan en una visión global del mundo de los negocios. Por ello, es muy recomendable profundizar en el conocimiento de los mercados externos y los requisitos para operar en ellos. Salir al exterior puede convertirse en el factor clave para apuntalar y fortalecer una empresa.

Gracias a las ventajas de capacidad y precio, el transporte marítimo se lleva la mayor parte del pastel en el transporte de mercancías mundial. Es un mercado que crece a la par que crece el comercio mundial, sobre todo, hacia mercados emergentes. En este contexto, el grupaje marítimo, como se desarrollará a continuación, consiste en expediciones combinadas de distintos remitentes en un mismo contenedor. Supone una solución económica al envío de mercancías que ocupan menos de 15 m³ y no requieren una entrega urgente.

El objetivo del trabajo es observar al detalle el proceso de importación de mercancías de grupaje, para así poder detectar las posibles carencias existentes dentro de la evolución de las fases del procedimiento, y poder proponer varias soluciones que pudieran ser viables, y así solventar dichas carencias. El proyecto se va a desarrollar de la siguiente forma:

En primer lugar, es observar y entender, qué es la logística del transporte internacional, es decir, se va a dar respuesta a dos cuestiones: ¿Dónde empieza la logística?, y ¿dónde acaba la logística?.

En segundo lugar, se va a estudiar en que consiste el proceso de importación, y que problemas se pueden dar una vez la mercancía llega al país de destino.

Seguidamente, se va a profundizar en el concepto de grupaje. Saber las ventajas de este tipo de embarque, así como algunos factores importantes para realizarlo.

A continuación, se pondrán en común los conceptos señalados en el proceso de importación y en los grupajes, y se procederá a analizar los procesos de importación de mercancías de grupaje.

Tras realizar el análisis oportuno del proceso, se expondrán los diferentes problemas detectados, así como las posibles soluciones para estos problemas.

Finalmente, se expondrán las conclusiones del proyecto, dando respuesta a los objetivos planteados de forma concisa.

2.LOGÍSTICA DEL TRANSPORTE

Dentro de cualquier tipo de proceso de exportación o importación, la logística es un factor clave a tener en cuenta a la hora de realizarlo.

La logística son todas las operaciones llevadas a cabo para hacer posible que un producto llegue al consumidor desde el lugar donde se obtienen las materias primas, pasando por el lugar de su producción. Son principalmente las operaciones de transporte, almacenamiento y distribución de los productos en el mercado, por ello se considera a la logística como operaciones externas a la fabricación primaria de un producto y es uno de los departamentos de las empresas que más se suele externalizar o subcontratar. [1]

La logística en el sector del transporte conlleva procesos muy complejos, los cuales, actualmente a través de las nuevas tecnologías se está consiguiendo poder agilizar, pero todavía queda mucho que conseguir para que toda la organización que implica el transporte se controle desde una pantalla de ordenador o incluso desde un teléfono móvil. Dentro de el transporte marítimo, hay que realizarse varias preguntas:

- ¿Dónde empieza la logística?
- ¿Dónde acaba la logística?



Figura. 1 ¿Dónde empieza y acaba la logística? [2].

La logística es un proceso global que empieza por la adquisición de materias primas y termina con la entrega del producto a los clientes. Todo esto se realiza en diferentes actividades, que poseen el concepto logístico, y que son coordinadas mediante un flujo de información. Las fases del proceso logístico son [3]:

- Compras.
- Recepción.
- Almacenaje.
- Inventarios.
- Fabricación.
- Expedición.
- Distribución.

Pero claro, ¿es todo tan simple como coordinar?. A lo largo de estas fases, se encuentran diversos obstáculos.

2.1 OBSTÁCULOS DE LA LOGÍSTICA

El transporte internacional de mercancías va unido de forma importante al término globalización, pues es mundial, es decir, el fenómeno de la globalización

ha permitido el intercambio internacional de mercancías, materias primas, servicios y capital entre naciones y ha impulsado la creación de acuerdos de integración, cuya finalidad es la de reducir las barreras comerciales entre los países miembros. En este intercambio comercial, el transporte marítimo se ha convertido en uno de los más importantes pilares de la globalización por ser el responsable de mover el 80% del comercio internacional. [4]

Ahora bien, este movimiento transfronterizo no es tan simple de coordinar, pues existen diferentes obstáculos que hacen que haya que adaptarse a cada momento y situación.

2.1.1 Cierres y vacaciones

Las fiestas nacionales y festividades varían de un país a otro, por lo que hay que tener en cuenta y anticipar los cierres de puertos/terminales en origen y destino. Es importante asegurarse de que el embarque salga antes de las vacaciones, para que así, no tener que luchar con los otros cargamentos y contenedores apilados en los puertos congestionados cuando el puerto vuelva a abrir. [5]

Un ejemplo de estos cierres sería el cierre de los puertos y empresas chinas, cuando se celebra el año nuevo chino.

2.1.2 Áreas de conflicto

El transporte, como se ha señalado, se realiza a lo largo del mundo, es decir, es internacional, por lo que, los conflictos que existan en los diferentes países van a afectar a la logística de forma negativa, pues pueden hacer que ocurran contratiempos inesperados.

Un ejemplo de estos conflictos, podrían ser los bélicos.

2.1.3 Obstáculos por el camino

Dentro del transporte marítimo, aunque también dentro de otros tipos de transporte, se pueden encontrar obstáculos por el camino. Por ejemplo, dentro de las rutas marítimas de los buques, un obstáculo sería el Canal de Panamá, como se puede ver en la Figura 2, el canal presenta cierta medida, y actualmente, se están construyendo buques de un gran tamaño, que provoca que, a la hora de realizarlos, es un punto importante a tener en cuenta. Además, también supone un coste, pues poder pasar por dicho paso, lleva consigo un coste monetario.



Figura. 2 Canales.

2.1.4 Tipos de carga

Existen muchos tipos de mercancías, las cuales van a afectar al transporte, y, por lo tanto, a la organización del mismo, es decir, a la logística. Algunos de los tipos de mercancías que cabría señalar serían:

- IMO: La mercancía IMO o mercancía peligrosa, provoca que haya que tratarla de forma especial, pues conlleva diversos protocolos que hay que seguir, por ejemplo, a la hora de embarcar en el

buque, o cuando se encuentra en el puerto en terminal, esperando para embarcar o acaba de desembarcar.

- Extradimensiones: Se denomina mercancía extradimensionada a aquella carga que excede las dimensiones de la carrocería de los vehículos convencionales acordados por el Ministerio de Transporte para la movilización de carga en tránsito normal por las vías públicas [6]. Un ejemplo de este tipo de mercancía sería la que aparece a continuación en la siguiente imagen.



Figura. 3 Carga Extradimensionada [6].

- *Breakbulk*: *Breakbulk* se refiere a las cargas debidamente empaquetadas, pero no contenerizadas. Este tipo de carga se debe cargar y descargar de forma individual pieza por pieza en cada punto de la transferencia.[7]
- *Livestock*: Cuando se refiere a la mercancía *livestock*, se trata de la carga que viaja viva, es decir, sería el transporte de animales vivos, lo cual conlleva una gran problemática a la hora de organizar la logística, pues tiene una gran complejidad, como se observa a continuación, en la siguiente figura.



Figura. 4 Buque carguero livestock.

Tras observar algunas dificultades que se pueden encontrar a la hora de organizar el transporte internacional, cabe señalar que el objetivo de la logística es poner a disposición del consumidor el producto deseado, en la cantidad y momentos precisos, en el mejor punto de venta y que todo ello se realice al menor coste posible. [1]. Por lo tanto, para conseguir la consecución de dicho objetivo hay diversos actores involucrados, que a continuación se van a detallar.

2.2 ACTORES DEL TRANSPORTE

En el transporte marítimo intervienen diversos agentes, cada uno de los con funciones y responsabilidades diferentes, por lo tanto, a la hora de realizar una exportación o importación de cualquier tipo de mercancía, es importante el papel que juega cada uno en la logística del transporte. [8]

A continuación, se van a detallar las características de algunos de ellos.

2.2.1 Cargador – Exportador

El cargador o exportador de la mercancía, es la persona física o jurídica que efectúa una venta a un país tercero. Por lo tanto, se trata de la persona o compañía que confía en un tercero, el cual puede ser, una agencia, un transitario, un operador de transporte, o un transportista, la custodia o diligencia de las mercancías, para que se las haga llegar al receptor de las mismas.

Dentro del mundo portuario o del *shipping*, sería conocido como el *Shipper*.

2.2.2 Transitario

El transitario es la empresa que proyecta, coordina, controla y dirige todas las operaciones necesarias para efectuar el transporte y la logística internacional de mercancías, así como los servicios complementarios, todo ello por cualquier medio o vía de comunicación. Interactúa con todos los agentes que en algún momento tienen relación con la propiedad y manipulación de la mercancía como los agentes de aduanas o las agencias de transporte.

2.2.3 Consolidador – Grupajista

El grupajista es el intermediario entre navieros-armadores y cargadores. Reserva un espacio/peso dentro de un buque a un precio determinado para comercializarlo entre distintos cargadores. Agrupa en contenedores (en el/los puerto/s de origen) todas las mercancías que capta y las consigna a su representante (desconsolidador) en el/los puerto/s de destino. Así pues, al igual que un transitario, el consolidador, actúa en ocasiones de cargador frente al porteador y de porteador frente a los distintos cargadores.

Existen empresas que prestan este tipo de servicio de consolidación, llenando algunos de sus contenedores de grupajes (entre varios cargadores se llena un contenedor).

El proyecto en el que se está trabajando, se va a centrar en este tipo de cargas, es decir, en cargas de grupaje, por lo que a continuación se va a detallar el objetivo, así como las características y ventajas del grupaje dentro del transporte marítimo.

2.2.4 Transportista

El transportista es la persona responsable del movimiento de las mercancías, siguiendo instrucciones por parte del cargador, o por parte de los demás intermediarios, es decir, transitarios, grupajistas, o navieras.

En el sector marítimo al transportista se le conoce como *carrier*.

2.2.5 Armador

El armador es el propietario del buque, y el que lo arma, es decir, lo pone en condiciones de navegar. También es conocido como *shipowner*.

El propio armador, puede operar con sus buques o cederlos a las navieras para que éstas lo hagan. Si opera con sus buques, actúa como fletante en pólizas de fletamento y/o como porteador en contratos de transporte marítimo internacional (B/Ls). Es decir, el armador actuaría con la figura de fletador, y, por lo tanto, sería la persona física o jurídica que alquila, o fleta, un buque para su explotación de la forma que estime conveniente.

Por norma general, cuando existe la figura del fletador dentro de la logística, son éste y el propietario real del buque quienes establecen los contratos oportunos, que provocan que el fletador sea el transportista efectivo ante los cargadores. Por lo tanto, en este caso, si el armador ocupa la figura de fletador, este paso no existiría.

2.2.6 Compañía naviera

La naviera, es la compañía que opera con buques cedidos por armadores. Actúa como fletante en pólizas de fletamento y/o como porteador en contratos de transporte marítimo internacional. (B/L's).

Son los empresarios marítimos que realizan el transporte marítimo de mercancías a distintos puertos, siguiendo unas determinadas rutas o líneas.

2.2.7 Shipbroker

El *shipbroker* es una figura dentro de la logística del transporte que no siempre está presente, pues son intermediarios entre navieras o armadores (fletantes) y cargadores (fletadores) en algunas pólizas de fletamento.

Se encarga de buscar navieras o armadores y buque a cargadores. Por sus servicios de intermediación suele cobrar de los fletantes una comisión del 5% del precio del fletamento.

2.2.8 Consignatarios o agentes marítimos

Son los representantes de las distintas compañías navieras o armadores en los distintos puertos del mundo. Sus funciones son:

- Captan cargas para las navieras o armadores a los que representan.
- Cobran los fletes, es decir, según la definición estipulada en la RAE, cobran el precio estipulado por el alquiler de una nave (buque), o parte de ella.
- Emiten y firman los contratos de transporte marítimo internacional o conocimientos de embarque (BL's), de las mercancías de exportación, y recibe los conocimientos canjeables por las mercancías descargadas de importación.

- Coordinan las cargas y descargas de los buques, a través de los estibadores, pues pueden negociar por cuenta del armador con las empresas estibadoras las tarifas correspondientes a la manipulación de mercancías en el puerto, y la carga/descarga del buque.
- Realizan los trámites administrativos oportunos ante las autoridades portuarias y aduaneras.
- Actúan como intermediarios entre las navieras o armadores y los cargadores (exportadores) y facturan sus servicios a exportadores o importadores, en función del incoterm pactado en la compraventa.
- Reciben comisiones de las navieras o armadores en función de las cargas que van obteniendo.

Además de las diversas funciones detalladas, el agente marítimo o consignatario tiene responsabilidades limitadas en cuanto a lo que se refiere a incumplimiento de sus representados, siempre y cuando actúe con diligencia en su gestión, mostrando la información y cuentas adecuadas.

2.2.9 Agente de aduanas

La figura del agente de aduanas es muy importante en las transacciones comerciales a nivel mundial ya que su tarea principal consiste en facilitar la importación y exportación de mercancías sujetas a la inspección de aduanas y restricciones [9].

El agente debe poseer un conocimiento profundo de la normativa aduanera, así como estar al tanto de las modificaciones de las leyes y reglamentos administrativos, por parte de la Unión Europea. La complejidad de la tarea se hace evidente cuando se tiene en cuenta que por cada envío que entra en España, el agente de aduanas debe determinar la clasificación correcta y el valor

imponible, y ser plenamente consciente de la gran cantidad de productos sujetos a cuotas, restricciones, y controles paraduaneiros.

2.2.10 Empresa estibadora

La empresa estibadora es la encargada de llevar a cabo las operaciones portuarias de manipulación de las mercancías. Necesariamente ha de ser titular de una concesión administrativa otorgada por la autoridad portuaria correspondiente, que le faculta para realizar sus trabajos. Por ser la operadora de una determinada terminal, en ocasiones se usa la denominación "terminal portuaria" para referirse a ella.

2.2.11 Destinatario – Importador

El destinatario o receptor de las mercancías, es la persona responsable de recoger la carga una vez llega al país de destino, o de recepcionarla, en función del incoterm pactado.

A continuación, se puede observar un esquema donde se ve el lugar que ocupan los actores explicados anteriormente, y algunos otros que no se han detallado.

EMPRESAS DEL NEGOCIO MARÍTIMO

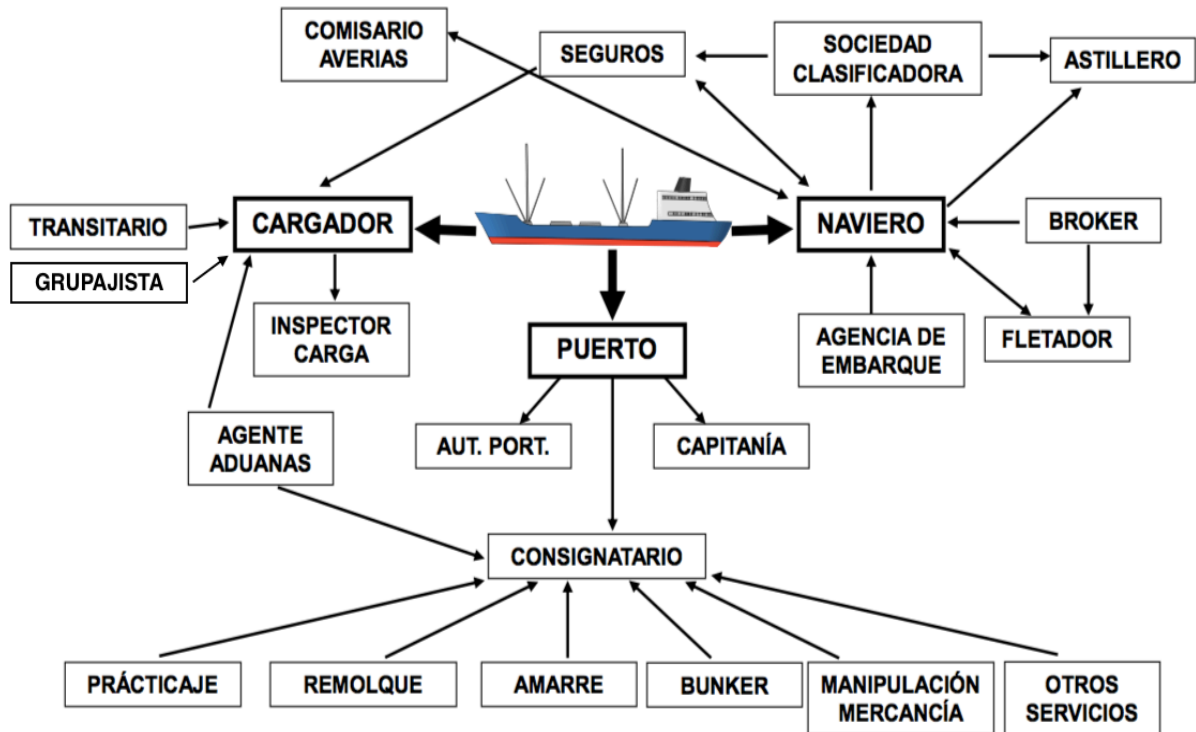


Figura. 5 Agentes Marítimos.

En este proyecto, como se ha indicado anteriormente, no se va a estudiar toda la cadena logística, pues se va a centrar únicamente en los procesos de importación, los que a continuación se van a detallar.

Además, dentro de la importación, se va a poner el foco en los procesos de grupaje, es decir, en la importación de mercancía de grupaje.

3.PROCESO DE IMPORTACIÓN

El concepto de importación facilita la incorporación a un mercado de aquellos elementos que no pueden producirse en ese lugar o que por precio resultan inaccesibles.

Las importaciones, por lo general, están sujetas a una serie de restricciones económicas y reguladas por parte de los países. Para facilitar este proceso suelen alcanzar los territorios una serie de acuerdos comerciales como los que mantiene por ejemplo la Unión Europea, en donde hay una mayor agilidad y menos controles ante la falta de aduanas. Pero claro, existen ciertos problemas comunes que los cargadores del transporte marítimo tienen al llegar a destino.

3.1 PROBLEMAS IMPORTACIÓN EN DESTINO

La industria del transporte marítimo puede parecer compleja, pues como se acaba de explicar anteriormente, implica a muchas entidades y actores diferentes y cada uno de ellos se rige por su propio conjunto de reglas y regulaciones que deben ser cumplidas. Entender el proceso es una parte del trabajo. Anticipar posibles problemas es otra cosa. Dicho esto, a continuación se van a exponer ciertos problemas más comunes a los que se enfrentan los cargadores en el destino de las mercancías.[10]

3.1.1 Inspecciones de aduanas

Los controles aleatorios de aduana no son inusuales en el mundo del transporte marítimo, aunque sólo entre el 2% y el 10% de todos los envíos son inspeccionados. Esa es una fracción relativamente pequeña, pero claro, si manejas importaciones de manera regular, las aduanas terminarán inspeccionando tu carga en un momento u otro.

Además de las inspecciones aleatorias, también existen ciertas mercancías que tienen inspección al llegar al lugar de destino, lo cual puede hacer que los trámites se alarguen.

3.1.2 Problemas en el despacho de aduanas

Las prioridades del departamento de aduanas de cada país son diferentes, por lo tanto, los importadores siempre deben proporcionar información precisa a los transitarios. La información engañosa conduce a la desconfianza y eso es algo que es mejor evitar con la aduana. La información completa asegura un proceso más fluido en el despacho de aduanas de la carga, y menos contratiempos inesperados. Esto nos lleva a nuestro siguiente problema: retrasos.

3.1.3 Costes por retrasos

Como se acaba de especificar, las retenciones y exámenes provocan retrasos; y estos retrasos, conducen a cargos y tasas, por lo tanto, a un coste extra.

Estos gastos son el resultado de una serie de razones que pueden ir desde la liberación tardía del flete hasta las inspecciones, aunque los cargos por retrasos más comunes son por ocupaciones y demoras.

3.1.4 Aranceles e impuestos olvidados

Dependiendo de la carga que se esté importando y del puerto de destino de la mercancía, las aduanas pueden requerir documentación específica, como se ha dicho anteriormente.

El propósito de dicha actuación es proteger la economía, los residentes y el medio ambiente de cada país, cuya protección se impone contra el valor del envío. Algunos productos no están permitidos, mientras que otros requieren permisos especiales y/o el pago de aranceles.

3.1.5 Carga dañada

En ocasiones la carga llega dañada a destino, y al menos el 95% de los daños en la carga son causados por un embalaje y/o estiba inadecuados.

Dicho esto, es crucial conocer los aspectos fundamentales de la carga de un contenedor, lo cual incluye saber cuántos pallets caben en el contenedor y cómo se prepara correctamente la mercancía para un envío de transporte marítimo, ya sea en un contenedor completo de 20 o 40 pies, o en un grupaje.

3.1.6 Carga con sobrepeso

El sobrepeso o la distribución irregular de la carga en el contenedor es uno de los problemas comunes a los que se enfrentan los cargadores, pues en ocasiones, el peso del contenedor no corresponde al declarado en la documentación presentada.

El problema surge cuando el transportista recoge el contenedor, pues puede que necesite diferentes equipos para levantarlo, o puede que no sea capaz de transportarlo en absoluto, ya que está sobre el límite de peso permitido en carretera.

Lo mejor para evitar dicha situación es asegurarse de conocer los límites de peso en carretera y la regulación de la masa bruta verificada de la OMI cuando importes los contenedores.

3.1.7 Sanciones

Los *shippers* o cargadores a menudo tienen que acatar las regulaciones para la importación de carga. No hacerlo conduce a multas y sanciones. Un ejemplo de ello es el *Importer Security Filing* (ISF), también conocido como 10 + 2, del cual los importadores son responsables. Infórmate de las responsabilidades de tu

cargador. Asegúrate de enviar este documento a tiempo antes de que tu envío salga del último puerto extranjero. De lo contrario, deberás estar preparado para pagar fuertes multas impuestas por las aduanas de los Estados Unidos. Prepárate también para que tu carga esté sujeta a controles de aduana a la llegada.

3.1.8 Cierres imprevistos e inesperados

Como ya se ha indicado anteriormente, el transporte es mundial, por lo que no solo los cierres de alrededor van a afectar a los procesos de la logística del transporte, es decir, se van a ver afectados por cualquier conducta inesperada que ocurra a lo largo del mundo.

Los cierres inesperados incluyen huelgas de distintos tipos: de trabajadores portuarios, camioneros o cualquier persona involucrada en el proceso de envío. Esto puede ocurrir en el origen o en el destino y está destinado a provocar alteraciones por la parada del trabajo. Un ejemplo de esto se puede encontrar en el caso de la reciente huelga de estibadores españoles.

Los desastres naturales también pueden causar cierres imprevistos de puertos. A pesar de que las agencias meteorológicas pueden predecir los huracanes y las tormentas, los puertos a menudo optan por ser seguros y cierran los puertos debido a su imprevisibilidad.

3.1.9 Contenedores perdidos

Los contenedores que se usan para el transporte marítimo también tienen la capacidad de desaparecer de vez en cuando. Los puertos tienen enormes áreas, en continuo crecimiento, especialmente con la tendencia de los mega buques en aumento. Cuando llegan contenedores y los trabajadores portuarios los descargan, no es raro que estos contenedores descargados desaparezcan. La

búsqueda a través de un área de puerto entero de un único contenedor le da un nuevo significado a la búsqueda de “una aguja en un pajar”.

3.1.10 Vacaciones

Las fiestas nacionales y festividades varían de un país a otro, por lo que hay que asegurarse de anticipar los cierres de puertos/terminales en origen y destino, para evitar retrasos. Normalmente, hay que asegurarse de que la mercancía salga antes de las vacaciones. Si no, se tendrá que hacer frente con las otras cargas y contenedores apilados en los puertos congestionados cuando el puerto vuelva a abrir.

3.1.11 Falta de documentos

En la logística del transporte existen documentos que hay que conocer, pues son necesarios a la hora tramitar los procesos, en este caso de la importación.

El BL o conocimiento de embarque original es el documento más importante en todo el proceso de envío, sustituirlo es uno de los problemas a los que se enfrentan los cargadores, pues en caso de que se pierda, se desencadenarán problemas con la liberación de las mercancías, lo que dará lugar a retrasos. Por lo tanto, hay que asegurarse que el conocimiento de embarque original se envía a través de un canal seguro. Por ello, normalmente, si existe una relación de confianza suficiente entre el proveedor y el importador, se opta por emitir un *telex release* o *express release*, y que así el documento, no tenga que ser enviado al país de destino.

Además, dependiendo de la carga que estés enviando y hacia qué puerto vaya dirigida, pueden ser requeridos otros documentos específicos. A lo largo del trabajo se va a detallar la diferente documentación que es imprescindible en los procesos de grupaje de importación.

En resumen, el proceso de transporte y los posibles problemas que enfrentan los cargadores a menudo forman un círculo vicioso. La pérdida de documentos, de carga o su deterioro son algunos de los muchos problemas comunes que enfrentan los cargadores. Y cuando suceden, conducen a un retraso en la liberación de la carga. Esto se traduce en gastos por retrasos y éstos se traducen en gastos de envío imprevistos.

4. EL GRUPAJE

La industria del transporte marítimo de contenedores ofrece servicios para, principalmente, dos grandes mercados: Full Container Load (FCL) y Less Container Load (LCL).

- FCL: El contenedor es el elemento de transporte o caja de carga que consiste en un recipiente especialmente construido para facilitar el traslado de mercaderías, como unidad de carga, en cualquier medio de transporte con la resistencia suficiente para soportar una utilización repetida y ser llenado o vaciado con facilidad y seguridad provisto de accesorios que permitan su manejo rápido y seguro en la carga, descarga y transbordo, identificable de acuerdo a las normas internacionales en forma indeleble y fácilmente visible (Artículo 142. Código Aduanero).

Por lo tanto, el significado de FCL sería, carga de contenedor completo, es decir, que el vendedor o el receptor de la mercancía es el responsable de llenar el contenedor, y de sufragar los correspondientes gastos, en función de en que términos sea embarcado el mismo, o lo que es lo mismo, dependiendo del incoterm que hayan acordado entre ambos.

- LCL: El grupaje o consolidación de carga consiste en agrupar en un mismo envío mercancías compatibles de diferentes cargadores y consignadas a una misma zona o destino. Este régimen es realizado por todos los medios de transporte, bien por los propios transportistas o bien por empresas especializadas en este servicio denominadas "grupajistas" o "consolidadores de carga"[11].

Cuando la cantidad de mercancía que presenta un cargador o receptor es insuficiente para llenar un contenedor entero, se debe agrupar con la de otros para conseguir llenarlo. Por lo que, dicho método, se podría definir como la optimización del espacio de carga.

Entre los objetivos del grupaje está el abaratamiento de costes e incrementar la competitividad de las pequeñas empresas, o pequeños cargadores o receptores, que no pueden asumir altos costes si desean exportar o importar sus productos.

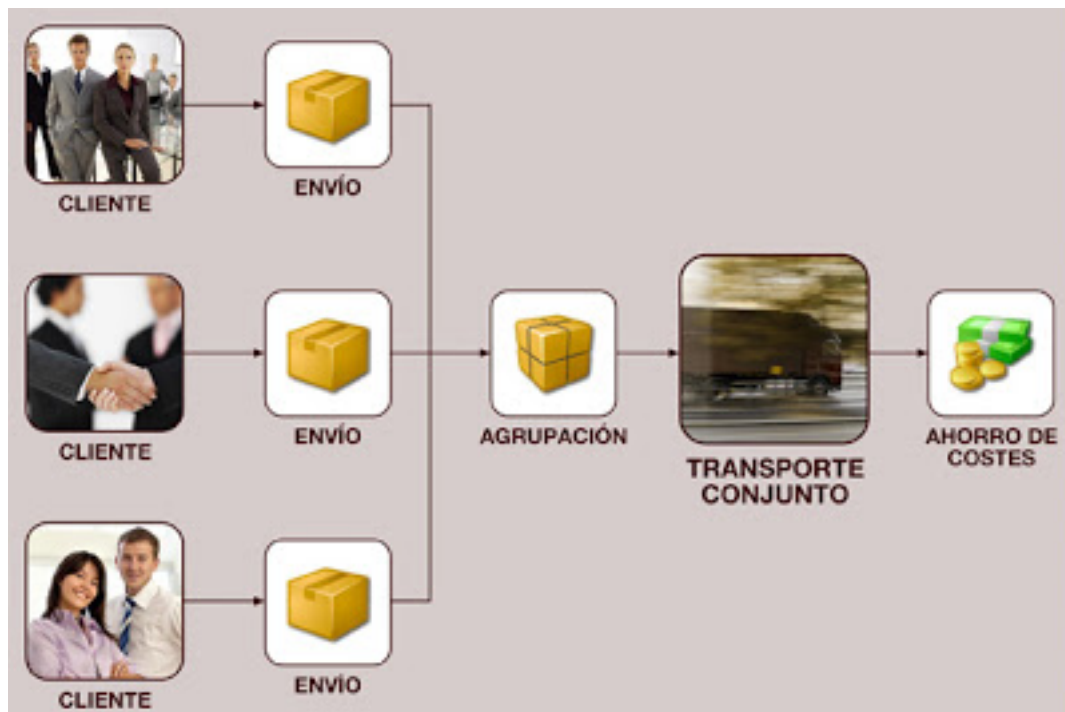


Figura. 6 El grupaje [12].

4.1 ¿GRUPAJE O CONTENEDOR COMPLETO?

En transporte marítimo de cargas de hasta 15 m³ compensa hacer envíos por grupaje. A partir de ahí, el contenedor completo, suele ser mejor opción para el envío de mercancías por vía marítima; de todas formas, habría que estudiarlo caso por caso, por lo que ¿cuál es la opción más eficiente para la mercancía?.

El LCL, permite a los importadores mover pequeñas cantidades de carga que no tienen un volumen lo suficientemente grande para hacer que el FCL sea una opción viable.

Por otro lado, a diferencia del FCL, que generalmente tiene una tasa fija por contenedor, el grupaje se carga en función del volumen, el cual es establecido en metros cúbicos. El envío LCL es una solución rentable, como se ha señalado, para envíos pequeños, ya que solo tiene que pagar por el espacio de volumen utilizado; y a mismo tiempo, casi siempre es más barato que el transporte aéreo.[13]

Por lo tanto, un resumen de lo que más convendría sería que, aunque tengamos en cuenta que, reservando un contenedor completo, el coste del envío por unidad de mercancía será menor, no todos los importadores, o exportadores, son capaces de llenarlo. Por ello, la “regla” que se podría aplicar es que, como se apuntaba anteriormente, si la mercancía tiene un volumen comprendido entre 1,5 metros cúbicos y 15 metros cúbicos, la opción más económica sería el grupaje; y, sin embargo, si la carga ocupa 15 o más metros cúbicos, el contenedor completo, sería la opción más eficiente.

Este proyecto se va a ceñir al grupaje, por lo que a continuación, se detallan las ventajas que este tipo de transporte de mercancías ofrece.

4.2 VENTAJAS DEL GRUPAJE

Como se ha indicado anteriormente, el grupaje es una solución para muchas empresas que desean comercializar con productos., y entre sus ventajas más importantes se encuentran [14] :

- La flexibilidad: En comparación con otros métodos utilizados, el grupaje tiene varias ventajas, como realizar entregas en zonas donde el acceso es difícil y con grandes vehículos; usar trampillas que consiguen elevar la carga con facilidad y, además, mayor capacidad para adaptarse a todos los cambios.

- **Ahorro de costes:** Cualquier empresa que no cuenta con la mercancía suficiente no sólo puede apostar por este método para aprovechar el espacio, sino que también ahorra en costes de logística al compartir el transporte con otras compañías.
- **Cuidado del medio ambiente:** Algunas compañías cuentan con certificaciones en el cuidado del medio ambiente. Compartir medio de traslado entre diferentes empresas para las mercancías evita apostar por otros medios más contaminantes, lo que redundará en menos emisiones al optimizar espacio y materia prima.
- **Seguridad:** Probablemente, al no contar con la posibilidad de que los productos viajen sin grupaje, estaríamos hablando de que la mercancía podría realizar más trasbordos. Por lo tanto, es menos probable que la carga pueda sufrir daños o importantes deterioros durante el trayecto.
- **Rapidez:** Al no tener que realizar trasbordos, se gana en inmediatez. Aunar esfuerzos entre diferentes empresas con el operador logístico, no sólo se traduce en que la mercancía llegue al destino antes, sino poder apostar por vehículos mayores en eficiencia o confort. También, por el medio usado, es decir, cuanta más carga, cobra más sentido apostar por medios más rápidos (avión o tren).
- **Calidad:** En el ahorro de tiempo comentado anteriormente y la inmediatez, se permite que la calidad de algunos productos (perecederos, por ejemplo) sea mayor, reduciendo el presupuesto a conservación y alargando la vida de los alimentos.
- **Seguimiento y trazabilidad:** El seguimiento de la mercancía es mucho más fácil. Al no realizar trasbordos y llegar antes al destino, se conoce de antemano y con precisión el lugar correcto donde están situadas las mercancías.

4.3 ¿QUÉ HAY QUE SABER PARA REALIZAR GRUPAJE?

El transporte marítimo de mercancías es la opción más utilizada para transportar mercancías. Pero aún así, es importante conocer bien los procedimientos, para poder optimizar la logística de la carga de la forma más inteligente.

El transporte por grupaje en el traslado de las mercancías es cada vez más utilizado por las empresas, o particulares, que, a través de un operador logístico, confían en el envío colectivo de diferentes productos. Pues esto no solo va a hacer que se puedan obtener unos márgenes más altos, pues también se puede evitar que se tengan ciertos problemas, como por ejemplo aduaneros, los cuales se explicarán más adelante.

Pero claro, antes de embarcar la mercancía como grupaje, hay que tener en cuenta ciertos requisitos sobre la carga para la realización del mismo [15] :

- Número de bultos
- Peso bruto
- Naturaleza
- Volumen

En cuánto al volumen de la mercancía, se indica en metros cúbicos. Pero, si se quiere informar sobre las medidas de los bultos, se tiene que comunicar de la siguiente forma:

$$\text{Ancho} \times \text{alto} \times \text{largo} \times \text{volumen} = \text{n}^\circ \text{ de bultos (x n}^\circ \text{ pallets)}$$

Hay que tener en cuenta que, si la mercancía viene paletizada, las medidas de los bultos hay que notificarlas teniendo en cuenta el volumen del pallet.



Figura. 7 Pallet [16].

5. ANÁLISIS DEL PROCESO DE IMPORTACIÓN EN GRUPAJES

A continuación, se va a analizar el proceso de importación en grupajes, pues es lo que se va a focalizar este estudio, para así poder encontrar las carencias que posee, así como los problemas a los que se enfrenta, y entonces, ofrecer mejoras dentro de la organización y el proceso, para que la eficiencia, y no la eficacia, sea lo primordial y la esencia dentro del proceso de importación en grupajes.

Antes de nada, para poder conseguir el objetivo de la eficiencia, hay que detallar la diferencia que existe entre el concepto de eficacia y eficiencia, para así poder realizar de forma correcta el análisis.

La eficacia es “la capacidad de cumplir los objetivos sin tener en cuenta la cantidad de recursos utilizados. Diremos que una organización es eficaz si alcanza sus metas o cumple con sus objetivos”. [17]

La eficiencia es “la capacidad de hacer las cosas aprovechando mejor los recursos. Tiene que ver con la optimización de los procedimientos y el mejor / menor uso de recursos (materiales, humanos, económicos, etc.)”. [17]

Por lo tanto, el objetivo de el análisis a realizar es poder proponer soluciones para conseguir eficiencia en el proceso de importación en grupajes.

Como ya se ha apuntado anteriormente, un proceso de grupaje, pero ya ciñéndose a mercancías de importación, consiste en compartir los gastos logísticos de un contenedor completo entre varios importadores con el objetivo de flexibilizar importaciones de pequeños y medianos compradores.[18]

La gama de productos que existe hoy en día es muy amplia. Además, independientemente de si se habla de importadores o exportadores, siempre se puede encontrar la situación donde, el volumen del pedido no tenga la capacidad

suficiente para llenar un contenedor completo desde cualquier parte del mundo.[18]

En estas situaciones, y dependiendo de varios factores, como, por ejemplo, el valor de la mercancía, el peso o las condiciones ambientales entre otros, podemos considerar la opción de realizar un proceso LCL. Es decir, compartir el medio de transporte con otras mercancías o clientes que tengan un destino similar consiguiendo así un beneficio mutuo.[18]

Los beneficios de los grupajes son, principalmente, económicos, ya que, dividiendo el coste del flete entre varios clientes o cargadores, reduciremos gastos y se aumentaran beneficios. La proporción del flete que se debe pagar se calcula en función del volumen o el peso transportado o ocupado. Es decir, partiendo de un precio por contenedor completo se aplicará proporcionalmente el precio correspondiente al volumen, peso o ocupación de cada importador. Más tarde, se multiplicará por un diferencial mayor cuanto menor sea el grupaje transportado. Pero pueden darse más situaciones donde el grupaje también aporta beneficios.

Una situación en las que el grupaje resulta más económico es, cuando tenemos el objetivo de distribuir nuestro producto a múltiples localizaciones dentro de un mismo país. Ya que, permite ampliar la capacidad de abastecer a nuestra red de distribución sin que suponga un coste extra.[18]

Por otro lado, en las importaciones de grupaje, hay que tener en cuenta:

- Mercancía: La mercancía es un factor muy importante a tener en cuenta, pues no todos los productos pueden ser agrupados. Cuando, por ejemplo, un producto es considerado como mercancía peligrosa su capacidad de ser transportado junto con otras clases de productos disminuye. Ya que, puede producirse la contaminación o el deterioro de alguna de las mercancías

conjuntas. (Además de, posibles accidentes o peligros para la salud ocasionando un grupaje indebido). [18]



Figura. 8 *Mercancía peligrosa.*

Tabla 1 *Tipos de mercancía peligrosa.*

TIPO DE MATERIAL	COLOR DE LA ETIQUETA
Explosivos	Naranja
Gas inflamable	Rojo
Gas no inflamable	Verde
Gas venenoso	Verde
Líquido inflamable	Rojo
Sólido inflamable	Siete barras verticales (rojo y blanco)
Sólido inflamable de comb. Espontánea	Rojo
Sólido inflamable peligroso húmedo	Azul
Sustancia oxidante	Amarillo canario
Material venenoso	Blanco
Material radioactivo	Amarillo canario y blanco
Material corrosivo	Blanco y negro

- Operador Logístico: Es de vital importancia para el transporte que el operador logístico sea de confianza. De igual forma, la empresa que gestione el transporte tiene que certificarse que el resto de sus clientes sean también legales y fiables, ya que no queremos tener ningún tipo de retraso, por culpa de un tercero que cuente con mercancía en el mismo contenedor, y éste no tenga la documentación en regla.

Para poder asegurar esto, es importante que la empresa cuente con el certificado OEA, pues este avala la transparencia y la eficiencia de sus procesos y cada una de sus actividades.[18]

- Documentación aduanera: Como se ha indicado anteriormente, la documentación aduanera debe de estar correcta y bien organizada. Si el despacho de nuestras mercancías no es correcto la carga quedará paralizada. Esto no solo repercute a que nosotros suframos retrasos, también puede afectar al resto de importadores. Antes de observar las etapas del proceso de importación de mercancía de grupaje se va a detallar la documentación necesaria que hay que tener en cuenta.

5.1 DOCUMENTOS PARA LA IMPORTACIÓN

El transporte marítimo internacional de mercancías se regula por las Reglas de Hamburgo 1978, creadas por la UNCITRAL. Para realizar dicho transporte y según las Reglas de Hamburgo es necesaria la utilización de documentos que den conocimiento sobre la operación, como se ha detallado anteriormente, este documento se llama “Conocimiento de Embarque” o BL.

El Conocimiento de Embarque se utiliza en el transporte marítimo de mercancías en régimen de Línea Regular y cumple con las siguientes funciones:

- Como recibo de las mercancías embarcadas en el buque y el estado en el que se encuentran las mismas.
- Prueba la existencia de un contrato de transporte.
- La propiedad de la mercancía transportada recae sobre el tenedor del documento, el cual será el que pueda retirar la mercancía en el puerto de destino.
- Es negociable y admitido en entidades bancarias como título de crédito

A continuación, se puede observar un ejemplo de dicho documento:

**BILL OF LADING
CONOCIMIENTO DE EMBARQUE**

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

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

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

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

Figura. 9 Conocimiento de embarque o BL.

¿Qué figuras aparecen dentro del conocimiento de embarque o *Bill of Lading*?[19]

- **Shipper:** Cargador.
- **Transportista:** Naviera o Armador.
- **Exportador.**
- **Consignee:** Destinatario de la mercancía.
- **Notify:** Persona a la que se notificara de la llegada de las mercancías a destino.

La emisión del *Bill of Lading* va a cargo de las empresas de transporte (navieras, armadores o consignatarios de buques) o bien por el capitán del buque. Se emiten de 3 a 5 copias originales del conocimiento de embarque y se puede realizar a la orden del cargador, a la orden del consignatario, nominativo o al portador.

Cuando se reciben las mercancías para ser embarcadas en el acuse de recibo, se deberá indicar el estado de las mismas utilizando las siguientes opciones:[19]

- **Limpio o *Clean On Board*:** El Capitán del buque reconoce que las mercancías han sido recibidas a bordo en “Perfecto Estado y Condiciones Aparentes”.
- **Sucio o *Dirty*:** El Capitán del buque expresa reservas respecto al estado y condición de las mercancías. Presenta dificultades por el crédito documentario. “Cartas de Garantía”: el cargador traspasa al armador cualquier reclamación que le puedan hacer por la extensión de conocimientos limpios cuando éste sean un “poco sucios”. Pueden ocasionar fraudes.
- **Directo o *Thorough*:** Cuando no hay escalas entre puerto de carga o de origen y puerto de descarga o de destino.

- **Mixto o Combined:** Cuando entre puerto de carga y puerto de descarga se deben hacer transbordos. Un solo documento y se traspasa de una compañía a otra hasta que la mercancía llega a su destino final.
- **Embarcado a Bordo o Shipped On Board:** Es el conocimiento de embarque expedido después del embarque de la mercancía a bordo del buque. Es el conocimiento real, asume que la mercancía ha sido embarcada y que ha salido del puerto de origen.

Por otro lado, además de las distintas figuras y de los estados, en el *Bill of Lading* también pueden encontrarse diferentes importantes anotaciones: [19]

- **Said To Contain:** Se aplica al embarque de mercancías estibadas en contenedores completos FCL o incompletos en grupaje LCL. Indica que el capitán ha recibido un contenedor y que ignora su contenido.
- **Ignoro peso y contenido:** El Capitán no ha comprobado la exactitud del peso y/o contenido de la mercancía. Con esta expresión se exonera de cualquier responsabilidad, ya que el embarcadero facilita los datos del *Bill of Lading*.

La posesión del *Bill of Lading*, y por tanto la propiedad de la mercancía puede tener las siguientes implicaciones: [19]

- **Posibilidad de endosar:** Se endosa el documento a un tercero para cubrir un pago pendiente, el tercero será el nuevo poseedor de la mercancía que podrá vender una vez la retire en destino. El BL debe haber sido emitido “a la orden” para que pueda ser endosable.
- **Posibilidad de negociar:** Se pueden obtener anticipos de las entidades bancarias.
- **Posibilidad de pignorar:** El importador puede obtener un préstamo de su banco dando como garantía las mercancías reflejadas en el BL.

Además, dicho documento debe incluir el siguiente contenido mínimo para ser válido: [19]

- Nombre y domicilio del transportador.
- Nombre y domicilio del Cargador.
- Nombre y nacionalidad del buque.
- Puerto de carga y descarga o el destino final (órdenes).
- Nombre y domicilio del destinatario (nominativo). De la persona o entidad a quien deba notificarse la llegada de las mercancías, si los conocimientos son a la orden del cargador o de un buque intermediario.
- La naturaleza y calidad de la mercancía, nº de paquetes o piezas o cantidad o peso y las marcas identificativas.
- Estado y condición aparente de la carga.
- Flete convenido y lugar de pago. En caso de estar pagado se anotará “*prepaid*”, en caso contrario, es decir, que esté sin pagar, “*collect*”.
- Nº Originales entregados.
- Lugar, fecha y firma del transportador, agente marítimo o capitán.

En la figura 10, se puede ver el recorrido que realiza el documento *Bill of Lading*, desde que sale del lugar de origen de la mercancía, y llega hasta el lugar de destino de la misma.



Figura. 10 Recorrido del B/L.

El crecimiento constante del comercio internacional, sobretodo en el transporte marítimo, ha generado la necesidad de regular las transacciones internacionales. Con el fin de asegurar la calidad y transparencia de estas actividades, se han incorporado una serie de documentos y certificados de obligado cumplimiento para el exportador e importador.

Muchas veces resulta complejo entender la función y requerimientos de estos documentos, es decir, cuando van a resultar ser necesarios o no serlo, qué información deben contener, etc. Por este motivo, vamos a hablar de las principales características de cada una de las modalidades y formatos que encontramos actualmente.

1. Telex Release

Es el documento que recibe el destinatario final del transportista que se encargó de la logística y la entrega del producto. Puede ser un mensaje adjunto a un e-mail. La finalidad de este documento es que el transporte no esté sujeto a ningún contrato. Así el cliente final no tiene que presentar al transportista una copia original de ningún documento. Con el DNI es suficiente para recoger la mercancía. [19]

2. Sea Waybill

Es el documento de embarque marítimo no negociable. Es un simple documento de prueba, una referencia. Este documento tiene la ventaja para el remitente de que libera su control sobre la carga. No es conveniente utilizarlo si no hay confianza suficiente entre el embarcador y el destinatario. A quien recibe las importaciones le proporciona la ventaja de ganar en rapidez ya que no existen contratos originales, y, por lo tanto, con la presentación del *Sea Waybill*, puede retirar la mercancía sin mayor problema. [19]

3. Bill of Lading original

Lo fundamental en este documento es que hay un contrato de transporte de mercancías internacionales entre las partes. Este hecho genera mucha más seguridad en las importaciones y exportaciones. En el BL original debe figurar información muy completa sobre el envío: nombre del remitente y consignatario, número de viaje del buque, nombres de los puertos que ha cruzado la mercancía, detalles de la mercancía, etc. [19]

- Diferencias entre el *Bill of Lading* original y el *Telex Release* : [19]

Al realizar una transacción de mercancía internacional, queda a libre elección del exportador emitir un documento físico BL original o un documento electrónico *Telex release*.

Como se ha indicado anteriormente, el motivo de hacerlo de una u otra forma reside en la confianza entre el proveedor y el cliente. Si existe transparencia y buena relación y el país lo permite, se puede realizar un *Telex Release*. De esta manera se ahorra el coste del envío de los documentos por mensajería internacional y se gana en rapidez y comodidad.

Si se realiza mediante un BL original será necesario presentarlo de forma física para poder entregar la mercancía. Por contra, si es un *Telex Release*, será suficiente presentar una copia.

- Diferencias entre el BL original y el *Sea Waybill*: [19]

Los dos documentos garantizan la seguridad y las buenas prácticas en el transporte marítimo. La principal diferencia es que un *Sea Waybill* es en sí mismo contrato y recibo de la mercancía. En cambio, el *Bill of Lading* cumple, además, una función de título.

Para efectuar una importación, como regla general, el despacho aduanero comprende todo el conjunto de actos y formalidades relativos a la entrada y salida de mercancías al territorio nacional, que, de acuerdo con los diferentes tráficos y regímenes aduaneros, deben realizar en la aduana las autoridades aduaneras, los consignatarios, destinatarios, propietarios, poseedores o tenedores en las importaciones y los remitentes en las exportaciones, así como los agentes o apoderados aduanales.

Quien desee importar mercancías están obligados a presentar en la aduana un pedimento en la forma oficial aprobada por la SHCP, el cual deberá ser tramitado por el agente o apoderado aduanal una vez reunida la documentación necesaria, y deben declarar, entre otros datos, los siguientes: [20]

- El régimen aduanero al que se pretendan destinar las mercancías.
- Los datos suficientes para la determinación y pago de los impuestos al comercio exterior y, en su caso, de las cuotas compensatorias o medidas de transición.
- Los datos que comprueben el cumplimiento de las regulaciones y restricciones no arancelarias, el origen de la mercancía y el peso o volumen.

- El código de barras, número confidencial o firma electrónica que determinen el despacho por el agente aduanal.

Para saber cómo importar, además, debes adjuntar al pedimento de importación la siguiente documentación: [20]

- **Factura comercial:** Se trata de la factura emitida por el proveedor, donde se ve claramente su razón social y dirección, la descripción de la mercancía, el precio y las condiciones de venta (por ejemplo, “FOB Shanghai” o “CFR Barcelona Port”). Se puede observar un ejemplo del documento en la Figura 11.
- **Packing List:** En este documento, tal y como se muestra un ejemplo en la Figura 12, el proveedor debe realizar de forma clara y precisa una lista con el contenido del envío, identificando los bultos, el peso unitario y total, las medidas de cada bulto, cuando sea posible las referencias, etc. Es especialmente importante en el caso de los grupajes.
- **Conocimiento de embarque o BL:** Como se ha indicado en repetidas ocasiones, se trata del documento que expide el transitario en origen y que entrega a el proveedor. En general, el proveedor se lo hará llegar al importador cuando este le haya pagado (o antes si tiene condiciones de crédito), y es con este documento que el transitario podrá hacer entrega de la mercancía al importador. Se debe prestar especial atención al número de originales que el propio BL menciona: harán falta todos para que al importador le entreguen la mercancía. Excepción a esto es que, como se explicaba arriba, el BL sea de tipo “Express” en cuyo caso el BL no será necesario para tener la mercancía, aunque sí para realizar el despacho de aduanas. Un ejemplo de dicho documento se puede observar en la Figura 9.
- **Certificado de origen:** Si por la mercancía y el origen de la misma, ésta, está sujeta a gravamen arancelario, pero se puede acoger a algún tipo de

beneficio, será necesario el documento oficial que pruebe, precisamente, ese origen. Generalmente se tratará de un “FORM A”. (Figura 13)

Hay más documentos y certificados que pueden ser requeridos según el tipo de productos (alimentos, del mar, cosméticos y sanitarios, fauna y flora, efectos personales, ropa, calzado, etc.). [20]

EMPRESA EXPORTADORA Dirección: Teléfono/Fax: E-mail:		RUC. No. 20100452112 FACTURA/INVOICE Nº 001- 000001		
EMPRESA IMPORTADORA Dirección: Teléfono/Fax: E-mail:		Orden de Compra Nº: Conocimiento de Embarque Nº:		
La mercancía ha sido enviada en: Dimensiones Embalaje: Peso Bruto: Peso Neto: Vía:				
ITEM	CANTIDAD	DESCRIPCIÓN DE MERCANCÍAS	PRECIO UNITARIO	TOTAL
INCOTERMS:		TOTAL FACTURADO:		

Firma del Remitente

Fecha

Declaramos bajo juramento que todos los datos que contiene esta factura son el fiel reflejo de la realidad y que todos los precios indicados son los realmente pagados (o a pagarse). Declaramos en igual forma que no existen convenios que permitan alteraciones en estos precios.

Figura. 11 Factura Comercial.

PACKING LIST

SHIP FROM:		SHIP TO:		
Your Company Name		STEA	Receiving	
Address (City, State, Zip Code)		2181 C	Ave. Dock 11	
Contact Name		Salt La	UT 84104	
Phone number		385-21		
Brand Name		Purchase Order Number		
(enter Brand Name)		(enter PO#)		
SKU/Style/Model #	Size	Color	QTY Shipped	Description
No. of Cartons	Total Weight	Total Units Shipped	Trailer Seal Number	
			(for full trailers)	

Figura. 12 Packing List.

1. Expedidor, Expéditeur, Consignor المرسل المرسـل 发货人	N.º 8439167	ORIGINAL
	COMUNIDAD EUROPEA COMMUNAUTE EUROPEENNE EUROPEAN COMMUNITY المجموعة الاقتصادية الأوروبية 欧洲共同体 CERTIFICADO DE ORIGEN CERTIFICAT D'ORIGINE CERTIFICATE OF ORIGIN شهادة المنشأ 原产地证明	
2. Destinatario, Destinataire, Consignee المرسل اليه 收货人	3. País de origen, Pays d'origine, Country of origin المنشأ بلد 原产国	
4. Informaciones relativas al transporte (Mención facultativa) Informations relatives au transport (Mention facultative) Transport details (Optional) مرسله بواسطة 运输情况	5. Observaciones, Remarques, Remarks ملاحظات 备注	
6. N.º de orden, marcas, numeración, número y naturaleza de los bultos, designación de las mercancías N.º d'ordre, marques, numeros, nombre et nature des colis, désignation des marchandises Item number, marks, number and kind of packages, description of goods مواصفات البضاعة : رقم التسلسل , العلامة , رقم الطرود , عدد وطبيعة الطرود 序号 ; 商标 ; 号码 ; 包装件数量和性质 ; 商品种类 ;	7. Cantidad Quantité Quantity الكمية 数量	
8. La autoridad que suscribe certifica que las mercancías designadas son originarias del país que figura en la casilla n.º 3 L'autorité soussignée certifie que les marchandises désignées ci-dessus sont originaires du pays figurant dans la case n.º 3 The undersigned authority certifies that the goods described above originate in the country shown in box 3 تشهد السلطة الموقعة أدناه أن البضائع المذكورة أعلاه مصدرها البلاد المذكورة في الحقل رقم 3 签发该证当局证实上述商品原产于第3栏内所注明的国家 Lugar y fecha de expedición, nombre, firma y sello de la autoridad competente Lieu et date de délivrance, désignation, signature et cachet de l'autorité compétente Place and date of issue, name, signature and stamp of competent authority .مواصفات البضاعة : رقم التسلسل , العلامة , رقم الطرود , عدد وطبيعة الطرود 序号 ; 商标 ; 号码 ; 包装件数量和性质 ; 商品种类 ;		

Unión Gráfica - Tlf. 953 986 400 - Depósito Legal: M-49918-2007

Figura. 13 Certificado de Origen.

5.2 INTRODUCCIÓN

Tras observar algunas pinceladas de las principales características de la documentación necesaria dentro de los procesos de importación en mercancías de grupaje, a continuación, se va a proceder a analizar las diferentes etapas de dicho procedimiento.

Con el estudio de las fases del proceso de importación en mercancías de grupaje, se va a poder examinar si existen carencias dentro de dicho procedimiento, así como a estudiar los problemas que pueda haber, y proponer diferentes soluciones.

Con las soluciones que se van a proponer, se van a solventar dichos problemas, y a cubrir, las distintas insuficiencias que haya, para así proponer un modelo de desarrollo que consiga la eficiencia dentro del proceso de importación de mercancías de grupaje, es decir, para que la eficiencia, y no la eficacia, sea la esencia y el objetivo principal.

El estudio de las etapas se va a observar desde el inicio de las mismas, es decir, en primer lugar, el país de origen desde el que parte la mercancía; seguidamente, la llegada de la carga al puerto de destino, ¿qué ocurre en dicho puerto?, ¿qué tramites hay que realizar?; a continuación, se examinará el momento en el que la mercancía llega al almacén aduanero correspondiente; y finalmente, ¿cómo recibe la mercancía el importador?, es decir, ¿cómo llega la carga a manos de su comprador?.

5.3 EL PAÍS DE ORIGEN

Cuando hablamos de importación de bienes, tal y como se ha anotado anteriormente, nos referimos a una introducción de mercancía que proviene de un país tercero. Por lo tanto, hay que tener en cuenta que la mercancía que proviene de la Unión Europea no es considerada como importación, sino que

solo se trata de una adquisición intracomunitaria de bienes. En general, para realizar una importación no será necesario ser un profesional o empresa, ya que las personas particulares también pueden importar de países terceros, pero siempre hay que tener en cuenta, que dicha importación, tiene una logística a seguir, y además en este caso, al tratarse de mercancías de grupaje, todavía es más importante conocer bien las etapas de la logística del proceso. Por lo tanto, aunque el importador sea un particular, es aconsejable ponerse en contacto con profesionales del sector del transporte de cargas de grupaje.



Figura. 14 País de origen.

1. Selección de proveedores

Una de las cosas que más atemoriza a las empresas para empezar con las importaciones son los proveedores. Por lo general, se suele averiguar sobre la confianza del proveedor; además también es posible guiarse de las ferias comerciales donde se puede conocer proveedores potenciales. Una vez que se sabe quién sería un proveedor confiable empezará la comunicación por email (o telefónica) para cerrar el trato. Además se tiene que conocer al proveedor para hacerse una idea sobre la presencia, idea de la empresa y la solvencia.[21]

2. La negociación con el proveedor

Una vez hecha la selección de proveedores, hay que comenzar con las negociaciones.

La negociación puede ser rápida o larga, fácil o difícil, dependiendo del país del proveedor, del tipo de producto y otros factores. No existe una regla para seguir.

Por lo general, se pide muestras sobre el producto; pero para ello se tiene que pagar un adelanto, lo cual es habitual en el proceso; aunque las muestras se suelen dar más en caso de proyectos.[21]

3. Selección del Incoterm

Los Incoterms establecen una serie de reglas que recaen sobre las operaciones de compra venta internacional. Se trata de unos estándares internacionalmente aceptados y de vital importancia en las operaciones de compraventa de mercancías.

4. Financiación de la importación

Este punto dependerá de las relaciones que se tenga con el banco. Si se es primerizo con el proveedor, es decir, es la primera o las primeras veces, que se trata con el proveedor, no se otorgará condiciones de crédito y lo más probable es que exija por adelantado el 20% al 40% y el resto se pague contra entrega de los documentos. Los documentos son aquellos del embarque, que son necesarios para retirar la mercancía, que se han indicado anteriormente: [21]

- Conocimiento de embarque o BL
- Factura comercial
- Packing list
- Certificado de origen

Además, como ya se ha anotado, pueden existir otros tipos de certificados o documentos, pero ello dependerá de los que sean requeridos, en función del tipo de producto.

5. Correcta elección de la empresa transitaria

Es muy importante, la elección del transitario ideal, es decir, hay que tener en cuenta el tamaño de dicha empresa, la presencia de esta en el país, el servicio

ofrezca, pues en este caso, se tendría que escoger un agente especializado en mercancías de grupaje, por lo que la especialización también es un factor fundamental; y, por último, el precio.

Finalmente, tras tener claros los cinco puntos anteriores, hay que tener en cuenta el transporte principal de la logística, es decir, el que va a llevar la mercancía desde el país de origen hasta el país de destino.

5.4 TRANSPORTE PRINCIPAL

Dentro de los aspectos a tomar en cuenta en el momento de importar mercancías, es el transporte, el cual es sumamente importante. De esto se puede determinar el precio o la venta de los productos; el tiempo de duración en llegar al destino o en algunos casos puede significar el fracaso o éxito que tenga una empresa con sus operaciones de importación de mercancías.[22]

Normalmente las empresas que requieren transportar sus mercancías a diferentes regiones o países, usan los medios de transporte que les sean de menor costo, por ejemplo, el transporte a través de ferrocarriles, camiones, barcos o aviones. Sin embargo, a veces no es lo mejor. Lo más adecuado es informarse del transporte adecuado según el tipo de producto que sea. En caso contrario la factura puede ser más cara, pues el producto en sí puede dañarse, o el empaque, o simplemente no llegar a tiempo donde se requería que llegara.[22]

Por lo tanto, para poder competir de manera exitosa es necesario efectuar un análisis detallado sobre el medio de transporte a utilizar, considerando su costo, el riesgo, según el medio elegido y la naturaleza de la mercancía. Por ejemplo, las tarifas de transporte de carga entre los puntos, pueden variar en función del tipo de carga, el volumen y de la empresa transportadora.

Pero además del costo, en relación al mejor medio de transporte se deben considerar otros factores como: [22]

- Medios de transporte disponibles en cada país o región.
- La rapidez.
- La capacidad.
- La seguridad.
- El costo.

En relación a las mercancías es importante tomar en cuenta: [22]

- La naturaleza y tipo de producto.
- El empaque o embalaje.
- El peso, las dimensiones y el volumen total.

Por lo tanto, ¿qué tipo de transportes existen que permiten mover mercancías de un país a otro?



Figura. 15 Tipos de transporte.

5.4.1 El transporte marítimo

- Capacidad

Es el transporte más empleado a nivel mundial para el comercio internacional, principalmente porque es el medio de transporte que más capacidad de carga puede soportar, no obstante, sólo puede ir por el mar, lo que hace necesario la utilización de otro medio de transporte para terminar el envío de carga hasta el comprador.

- Rapidez y costo

El transporte marítimo no se encuentra entre los más efectivos a la hora de rapidez debido a su gran volumen, las grandes cantidades y distancias que recorre y a la velocidad que navega, pero en comparación con otros medios de transporte para distancias largas, el marítimo es el más barato, en función de la capacidad que posee y de la variedad de destinos a los que puede llegar.

- Seguridad

En cuanto a seguridad, el transporte marítimo se caracteriza por tener una seguridad elevada.[22]

5.4.2 El transporte aéreo

- Rapidez

Es usado frecuentemente para transportar mercancías de alto valor o cuando se necesita rapidez en la entrega.

- Costo

Aunque se trate de un medio veloz, o el más veloz de todos, también es el más costoso.

- Seguridad

Ofrece la ventaja de que la mercancía tiene un menor riesgo de daños, se considera es el medio de transporte con menor siniestralidad.

- Restricciones

A pesar de lo bueno que es, también hay que tomar en cuenta que es el que tiene menor capacidad de carga y hay restricciones importantes en cuanto al peso y el volumen de las mercancías.[22]

5.4.3 El transporte terrestre

- Rapidez

El transporte terrestre es bastante eficaz para distancias cortas y medias, teniendo bastante repercusión en servicios urgentes en entornos de hasta 2.500 km.

- Accesibilidad

El transporte por carretera es uno de los más utilizados, aunque no es el que más carga puede transportar, sin embargo, tiene la gran ventaja que es el que más capacidad tiene para ir a sitios donde ninguno de los otros medios de transporte puede ir.

- Seguridad

En cuanto a seguridad el transporte terrestre tiene un nivel de seguridad medio y es el medio de transporte con mayor índice de siniestralidad.[22]

5.4.4 El transporte multimodal

- Rapidez

Es eficaz por su característica de poder combinar distintos medios de transporte para realizar un envío, sin embargo, es muy importante conocer el peso y el volumen de las mercancías, así como la capacidad de carga de los distintos medios de transporte a utilizar, ya que es muy difícil combinar la misma mercancía en distintos medios de transporte.

- Seguridad

En cuanto a seguridad el transporte multimodal tiene una seguridad media, ya que depende de los medios de transporte utilizados.[22]

Al realizar una importación de una mercancía de grupaje, el transporte que se va a dar va a ser el transporte multimodal.

Tal y como indica el Consejo Superior de Cámaras de Comercio, el transporte internacional multimodal es el traslado de mercancías de un país a otro con

utilización de más de un medio de transporte (carretera, ferrocarril, aéreo, marítimo o fluvial) y sin que exista ruptura de carga.

En el transporte internacional multimodal, la mercancía puede cambiar de medio de transporte durante el trayecto. Pese a dichos cambios de medio de transporte (transbordos), la mercancía debe permanecer unida. Por ruptura de carga se entiende la desagregación (separación) de mercancía durante el trayecto.

La segunda característica del transporte multimodal es que sólo se utiliza un único documento de transporte que sirve para todos los transportes. Este documento es el FIATA Bill of Lading (FBL).

A diferencia del transporte multimodal, el transporte intermodal es el transporte de mercancías que se realiza combinando sistemas de transporte con la utilización de Unidades de Transporte Intermodal (UTI), es decir, contenedores, cajas móviles o semirremolques.

El concepto de intermodalidad establece que el cambio rápido de unidad de transporte produce una disminución de los tiempos de tránsito y una disminución del coste total del transporte, ya que estamos eligiendo el modo de transporte más eficiente en las distintas zonas de recorrido del transporte. Para que esto funcione, es básico utilizar una UTI y que el cambio de medio de transporte se realice de forma rápida en una plataforma logística.

El transporte combinado será, por su parte, la utilización de varios modos de transporte que, generalmente, sufre una ruptura de carga (consolidación/desconsolidación) en alguno de los puntos de paradas.

El transporte multimodal surgió como consecuencia lógica de la utilización continuada de los contenedores precintados en el transporte internacional.

Al respecto, valga decir que los contenedores permiten el cambio de medio de transporte sin necesidad de manipular las mercancías en ellos contenidas.

Las principales características del transporte internacional multimodal son la utilización de más de un medio de transporte, no ruptura de carga, necesaria intervención de un operador de transporte multimodal (MTO), único documento de transporte internacional y flete único globalizador.

En el transporte internacional multimodal cabe la concurrencia de diferentes medios de transporte (marítimo, aéreo, carretera, ferrocarril).

En todo caso, pese a los posibles cambios de medio de transporte, la mercancía debe permanecer unida durante todo el trayecto (ya sea en pallet, contenedor, caja móvil...).

El transporte internacional multimodal requiere de la intervención de un intermediario entre cargador y transportistas que coordine las distintas fases del transporte; efectúe un único documento de transporte internacional para todo el trayecto, y cobre al cargador (o al destinatario) el importe total del flete. Es el llamado MTO (operador del transporte multimodal).

En la práctica, los transitarios son los operadores del transporte internacional multimodal.

Las ventajas del transporte multimodal son las siguientes:

- Reducción de los tiempos de manipulación, pudiendo llegar hasta un 70 % en las operaciones de carga y descarga, así como en estiba y colocación.
- Disminución de los costes de transporte, al combinarlo con el sistema de transporte más adecuado.

- Disminución de los plazos de transporte al utilizar el sistema más rápido y fiable.
- Reducción de los controles por el sistema de precinto, que obtiene ventajas de rapidez y eliminación de controles aduaneros.
- Simplicidad de la documentación al utilizar un único documento.
- Seguimiento de la mercancía, al realizar la trazabilidad mediante una unidad que se sigue con sistemas EDI.
- Reducción del número de robos y daños, favoreciendo la reducción de las primas de seguros asociados a la rebaja de los costes totales en el comercio exterior.

En cambio, los principales inconvenientes del transporte internacional multimodal son:

- En algunos países la deficiencia de las infraestructuras hace difícil el correcto desarrollo del transporte multimodal con sus consecuentes transbordos.
- En ocasiones y pese a la intervención del coordinador del transporte multimodal (transitario), pueden darse problemas de coordinación entre los transportistas intervinientes.
- Finalmente la inexistencia de una normativa internacional ratificada con carácter universal crea un cierto vacío legal al respecto y propicia los conflictos normativos.[23]

En este caso, al analizar la importación de grupajes, el transporte principal de la mercancía se va a realizar a través de transporte marítimo, por ese motivo, la llegada o entrada de la carga al país de destino, o país del importador, se va a realizar por el puerto.

Para concluir, y resumir este punto, a continuación, se puede observar un esquema de algunos pasos a seguir en el país de origen de la mercancía.

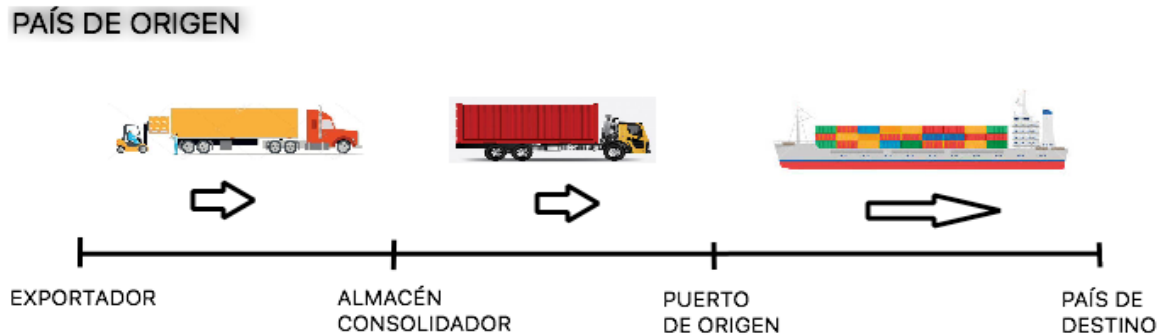


Figura. 16 País de origen.

Como se ha comentado anteriormente, tras tener claro la selección del proveedor, la negociación con éste, la selección del incoterm, la financiación de la importación, y la elección del agente de aduanas o empresa transitaria; y, por otro lado, la elección del transporte principal de la operación, es decir, el transporte marítimo. Por lo tanto, al tener claro dichos aspectos, hay que proceder con la logística de la importación, tal y como se observa en la Figura 16.

Si nos fijamos en dicha figura, en primer lugar, se tiene que proceder al agrupamiento de la carga LCL. Para consolidar el contenedor donde va a viajar la mercancía, habrá que llevarla al almacén consolidador, donde se introduzcan las mercancías dentro del contenedor y que así quede consolidado, y esté listo para que se embarque en el buque que lo va a transportar hasta el país de destino.

Lo más habitual es que el transitario o agente de aduanas del exportador gestione la recogida de la carga y se encargue de transportarla hasta el almacén.

Pero también existe la alternativa de que sea el propio exportador quien entregue la carga en el almacén consolidador. [24]

Una vez que el contenedor ha sido consolidado y preparado, es transportado al puerto de salida. La fecha límite para que los contenedores lleguen a puerto es de aproximadamente tres días antes de la salida del barco. Una vez que la carga ha llegado al puerto, es transferida a la naviera y luego enviada al puerto de destino [24]. Habría que tener en cuenta algunos pasos más, como podrían ser los trámites aduaneros en origen, es decir, el despacho de exportación de la carga, pero en el proyecto, se va a estudiar la importación, por lo tanto, el despacho que se va a explicar con más detalle es el despacho en destino, o despacho de importación de la mercancía.

5.5 PUERTO DE DESTINO

A partir de este momento se va a tomar la postura de la empresa grupajista que realiza el envío, es decir, actúa como naviera del contenedor, para así poder observar el proceso desde este punto de vista.

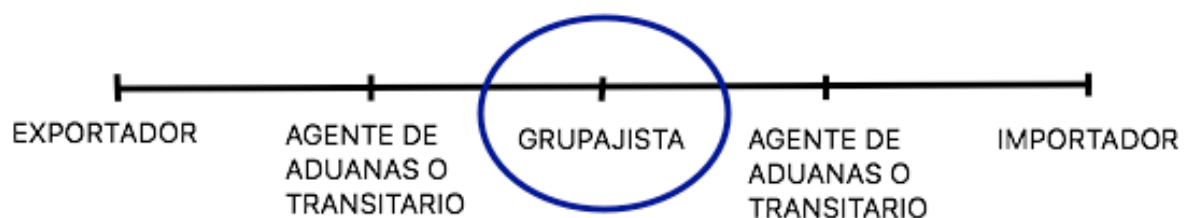


Figura. 17 Posición empresa grupajista.

Una vez la mercancía sale del puerto de origen cargada en el buque, realmente hasta que no llegue al puerto de destino no se va a tener que hacer “nada” con ella, pero claro, esto no es del todo cierto.

Depende desde donde se importe la mercancía, el tiempo de tránsito del viaje del buque va a ser uno u otro, en algunos casos suele ser de hasta casi un mes y medio; pero claro, todo va a depender del trayecto que el buque lleve. Independientemente de si el tiempo de tránsito es más o menos amplio, éste siempre va a existir. Por lo tanto, durante el viaje del buque, es importante comprobar que se tenga toda la documentación, y requisitos necesarios para que en cuanto llegue este y atraque en el puerto de destino, esté todo listo para poder retirar la mercancía del puerto.

Entonces, para que no se demore la entrega de la mercancía al importador, es fundamental, que antes de que llegue el buque, la empresa grupajista tenga en cuenta:

- Facturación: Tener preparada la factura de gastos para el agente de aduanas del importador es fundamental, pues así, una vez llegue el contenedor al almacén de desconsolidación, se puede enviar toda la documentación necesaria para que el agente pueda despachar la mercancía de importación, y así se entregue la mercancía al importador lo antes posible.

Para realizar la factura de gastos de llegada de la mercancía, la cual, la empresa grupajista emite para el agente de aduanas o transitario del importador, hay que tener en cuenta el Incoterm utilizado en el embarque de la mercancía, pues en función de éste, el importador tendrá que hacer frente a unos gastos u otros.

- Posibles inspecciones: La autoridad aduanera, a través del sistema informático aduanero, con fundamento en criterios basados en técnicas de análisis de riesgo o aleatoriamente, podrá determinar la práctica de inspección aduanera documental o física dentro del proceso de importación.

Por lo tanto, estas posibles inspecciones por parte de la aduana, la empresa grupajista las tiene que tener en cuenta antes de que llegue la carga al puerto de destino, para así poder solicitar al agente de aduanas todo lo necesario para que en cuanto llegue la mercancía tramitarla inspección, y no demorar el vaciado del contenedor.

El tema de las inspecciones en mercancía de grupaje es muy relevante.

- Documentación: La empresa grupajista, tiene que asegurarse antes de entregar la carga tener el BL de la mercancía, por lo tanto, es importante tener dicho documento antes de que llegue la carga al puerto de destino.

También sería interesante que tuviera en su poder la factura comercial o packing list, pues puede ser necesario para algún trámite a realizar.

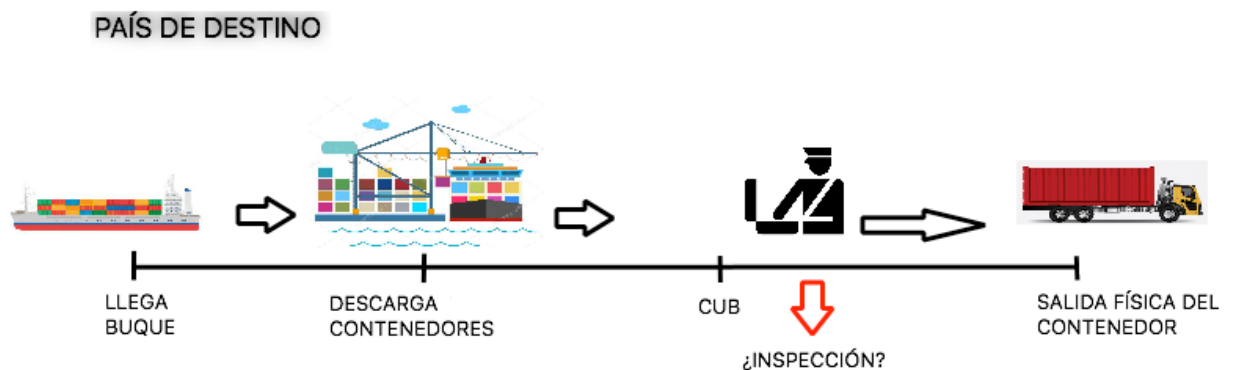


Figura. 18 Pasos a seguir en el puerto de destino.

Una vez que el contenedor de grupaje en el que viaja la mercancía llega al puerto de destino, la empresa grupajista se encargará de retirar el contenedor de la terminal del puerto, y lo transportará hasta el almacén de desconsolidación. Una vez allí, el contenedor es desconsolidado y la carga se separa en los distintos

envíos LCL que la conformaban. Pero claro, en ocasiones dicha operativa no es tan sencilla.

Cuando el buque donde viaja el contenedor de grupaje, empieza operaciones, es decir, comienza a trabajar descargando los contenedores. Los estibadores que van descargando los contenedores del barco los van llevando hasta la terminal, donde allí ya están disponibles para ser retirados. Entonces, a partir de este momento pueden ocurrir varios escenarios:

- CASO 1

La empresa grupajista tiene constancia de que ninguna de las mercancías que lleva el contenedor tiene inspección, y, por lo tanto, lanza la orden para que el contenedor se saque o retire de terminal.

Al tratarse de un contenedor de grupaje, no es posible realizar el despacho de aduanas del contenedor en el mismo puerto, es decir, no es posible declarar la mercancía que lleva el contenedor ante la aduana, pues se trata de un contenedor de grupaje, y lleva cargas de varios exportadores para varios importadores. Para retirar el contenedor de terminal, hay que presentar un requerimiento a la aduana, dicho requerimiento es el CUB o cambio de ubicación, con el, sería posible transportar el contenedor desde una zona de régimen aduanero, como sería la terminal portuaria, hasta otra zona bajo régimen aduanero, como es el almacén donde se va a proceder a desconsolidar el contenedor.

Por lo tanto, la empresa grupajista lanza el CUB, y si este sale verde, de inmediato se procede a retirar el contenedor de terminal para llevarlo al almacén aduanero o de desconsolidación de la mercancía.

- CASO 2

La empresa grupajista tiene constancia de que alguna de las mercancías que lleva el contenedor tiene inspección, y, por lo tanto, como ya la tiene en cuenta, y antes de que llegara el buque al puerto de destino a recopilado toda la documentación necesaria para la inspección, la tramita. Una vez tramitada y pasada la inspección, se procede a lanzar el CUB para retirar el contenedor de grupaje del puerto y llevarlo al almacén aduanero donde se desconsolidará.

- CASO 3

La empresa grupajista tiene constancia de que ninguna de las mercancías que lleva el contenedor tiene inspección, y, por lo tanto, lanza el CUB para que el contenedor se saque o retire de terminal, pero entonces el cambio de ubicación sale naranja o rojo, es decir, la aduana quiere inspeccionar una o alguna de las mercancías que lleva el contenedor, y por lo tanto el contenedor queda retenido. ¿Qué ocurre entonces?

5.5.1 Inspecciones aduaneras

Tal y como indica Plan Cameral de las Exportaciones de la Cámara de Comercio:

Para las mercancías sujetas al régimen general de abastecimiento, se establecen unos porcentajes en relación a la mercancía que debe ser inspeccionada, y que se encuentran publicados en el reglamento de la Unión Europea 2790/94 de fecha 17/11/94 (Diario de la Comunidades Europeas L 296).

En cuanto al resto de la mercancía, no existe ningún Reglamento al respecto. Por lo tanto, es la propia Administración de aduanas la que determina estos porcentajes a cumplir. Al margen de este sistema, hay unos "inspectores filtro"

que, con arreglo a su criterio, determinan cuáles de aquellas mercancías que hayan pasado el primer filtro deberán pasar la inspección física.

El objetivo o función principal es comprobar que el importador/exportador se ajuste a la verdad en su declaración de importación/exportación y que, por tanto, no se produzca fraude fiscal.

Como función secundaria está la represión del contrabando, aunque para ello existe un cuerpo especializado: el Servicio de Vigilancia Aduanera.

La aduana, insistimos, no ejerce siempre su facultad de inspección física. Aquellas partidas de las cuales no se haya decretado su inspección física, pasarán una mera inspección documental (esto es, un trámite administrativo) antes de ser despachadas.

Según la mercancía en cuestión, ésta deberá pasar la inspección de uno o más organismos. Estos, como ocurre en el caso de la aduana, tienen la facultad de decretar inspección física o documental de dichas mercancías.

El objetivo o finalidad es comprobar que las mercancías cumplan los requisitos mínimos exigidos en cuanto a salubridad, calidad, ausencia de plagas y enfermedades, de cuarentena y buen estado en general, en virtud de lo que marcan las distintas reglamentaciones comunitarias en vigor. Hemos de tener presente que en la mayoría de casos se trata de mercancías destinadas al consumo humano.

Cuando una partida se presente a inspección ante más de un organismo, éstos inspeccionarán los mismos contenedores de forma conjunta. Esto significará:

- Ahorro de tiempo en el proceso de despacho.

- Aumento de la seguridad de la mercancía, pues disminuye el riesgo que comporta la inspección al existir apertura del contenedor.
- Posicionamiento único en zona de inspección y sólo para aquellos contenedores a inspeccionar, con el consiguiente ahorro en el coste de manipulación.

5.5.1.1 ¿Qué organismos pueden requerir la inspección?

Existen diferentes organismos oficiales que pueden requerir la inspección de una mercancía: [25]

- Aduana: La aduana es un organismo dependiente del Ministerio de Hacienda. Es responsable de autorizar la entrada y salidas de mercancías. Las inspecciones que lleva a cabo pueden darse dentro o fuera del puerto, aunque siempre dentro de un recinto aduanero.
- Sanidad Exterior: La Sanidad Exterior es un organismo dependiente del Ministerio de Sanidad y Consumo. Es responsable de inspeccionar las mercancías con destino a consumo humano. Las inspecciones de dicho organismo se tienen que pasar en puerto.
- Sanidad Vegetal: Es un organismo dependiente del Ministerio de Agricultura y Pesca, y son los responsables de inspeccionar los productos de origen vegetal. Dichas inspecciones tienen que darse en el puerto.
- Sanidad Animal: El organismo de Sanidad Animal, depende del Ministerio de Agricultura y Pesca. Es la autoridad responsable de inspeccionar los productos de origen animal o con destino al consumo animal, dichas inspecciones se realizarán dentro de zona portuaria.
- SOIVRE: Es el organismo dependiente del Ministerio de Economía y Comercio, y es responsable de emitir certificados de calidad de la mercancía. Las inspecciones que realice el SOIVRE no tienen porque

darse dentro del puerto, sino que se pueden pasar en depósitos aduaneros, o almacenes aduaneros.

5.5.1.2 ¿Dónde se pasan las inspecciones?

Los organismos oficiales que requieren inspeccionar mercancías dentro de la zona portuaria, ¿dónde realizan las inspecciones?, es decir, ¿dónde tiene que llevar la empresa grupajista la carga para que sea revisada dentro del puerto?.

Dentro de la zona portuaria, existen las Instalaciones Fronterizas de Control Sanitario de Mercancías (IFCSM): [25]

- Punto de Inspección Fronterizo (PIF): El PIF es el lugar donde se trasladan las mercancías para la inspección de animales vivos y productos de origen animal, consumo humano y no consumo humano. También se inspeccionan productos de origen no animal para consumo animal.
- Recinto Aduanero Habilitado (RAH): Dicha zona se utiliza para la inspección de productos de origen no animal y consumo humano.
- Puesto de Inspección Fronterizo Fitosanitario (PIF-fito): Para la inspección de productos de origen vegetal, consumo humano y consumo no humano.
- Punto Designado de Importación (PDI): Para la inspección de productos sometidos a especiales medidas de protección.

5.5.1.3 Tipos de inspecciones

La autoridad aduanera, a través del sistema informático aduanero, con fundamento en criterios basados en técnicas de análisis de riesgo o aleatoriamente, podrá determinar la práctica de inspección aduanera documental o física dentro del proceso de importación. También deberá efectuarse la inspección aduanera por solicitud escrita del declarante.

Cuando la autoridad aduanera determine que debe practicarse una inspección Aduanera, el declarante deberá asistir, prestar la colaboración necesaria y poner a Disposición los originales de los documentos soporte de que trata el artículo 121 de este Decreto, a que haya lugar y suscribir el acta respectiva conjuntamente con el inspector, en la cual se deberá consignar la actuación del funcionario y dejar constancia de la fecha y hora en que se inicia y termina la diligencia. El funcionario que practique la diligencia, consignará además el resultado de su actuación en el sistema informático aduanero. Para todos los efectos el acta así suscrita se entenderá notificada al declarante. [26]

- **Inspección Documental**

Los organismos, podrán inspeccionar toda la documentación relativa a los movimientos físicos y económicos, transacciones de productos y relaciones comerciales de los sujetos obligados al mantenimiento de las existencias mínimas de seguridad de productos

Del resultado de la inspección se levantará un acta, donde se reflejarán todos los datos y circunstancias de hecho que resulten de las actuaciones llevadas a cabo. Las mercancías que no cumplen con los requisitos para su legal introducción al territorio nacional o salida al exterior, pueden pasar por las siguientes situaciones legales: aprehensión, decomiso o abandono.

¿Qué se entiende por aprehensión?

Es una medida cautelar consistente en la retención de mercancías respecto de las cuales se configuren alguno de los eventos consagrados por la legislación aduanera para los regímenes de importación, exportación o tránsito.

¿Qué se entiende por decomiso?

Es el acto en virtud del cual pasan a poder de la nación las mercancías, respecto de las cuales no se acredite el cumplimiento de los trámites previstos para su presentación y/o declaración ante las autoridades aduaneras, por presentarse alguna de las causales previstas en la legislación aduanera.

¿Qué se entiende por abandono legal?

Es la situación en que se encuentra una mercancía cuando vencido el término de permanencia en depósito no ha obtenido su levante o no se ha reembarcado.[26]

- **Inspección Física**

Como se ha detallado anteriormente, las inspecciones físicas pueden realizarse dentro o fuera del puerto. Cuando las inspecciones se dan dentro de la zona portuaria, existen las IFCSM, pero también hay zonas dentro de terminal, y zonas de inspección no intrusiva.

¿Qué proceso se realiza para las inspecciones en las IFCSM?

En el PIF se efectúan inspecciones principalmente de Sanidad Exterior, Sanidad Animal y SOIVRE; también otras, pero minoritarias. En el proceso general se pueden identificar diversos casos de uso.

Las funciones del Servicio de Coordinación de Inspecciones (SCPP) se circunscriben a la gestión del posicionamiento y la información derivada de la inspección.

El solicitante de la inspección, una vez ha presentado la solicitud de inspección y ha obtenido, de los servicios de inspección, el nivel de inspección y los contenedores a inspeccionar, transmite los datos necesarios para el posicionamiento al SCPP. El SCPP le asigna una boca en el PIF con una fecha de posicionamiento del contenedor. Cuando el agente de aduanas entrega el

conocimiento de embarque al consignatario y le liquida los gastos pendientes, el consignatario tramita la salida de la terminal y, si éste gestiona el transporte, inicia los trámites de su contratación. Si el transporte no lo gestiona el consignatario, éste también deberá tramitar la salida de la terminal.

Los trámites documentales para la recogida del contenedor en la terminal de origen y posterior transporte al PIF, así como los trámites a realizar en caso de que el contenedor vuelva a la terminal de origen después de la inspección.

Posteriormente, el servicio de inspección que realiza la inspección lo valora. Si no hay rechazo, el operador que solicita la inspección obtiene el certificado del servicio o, alternativamente, el certificado y el número de referencia completo.

Finalmente, el agente de aduanas deberá tramitar el despacho aduanero para poder retirar la mercancía. [26]

¿Qué proceso se realiza para las inspecciones en Zonas No Intrusivas?

En la zona de Inspección no Intrusiva se efectúan inspecciones de la aduana y de la UAR. La tramitación documental dependerá de la operativa de las mercancías. No se efectuarán los mismos trámites si se trata de mercancías de exportación que si se trata de mercancías de importación.

En la operativa de importación, se pueden identificar diversos casos de uso.

En importación el agente de aduanas inicia los trámites para el despacho aduanero, o como en este caso, que se lanza un CUB para retirar el contenedor de grupaje del puerto, y la aduana determina que debe efectuarse un análisis no intrusivo del contenedor y asigna circuito rojo a la declaración. También puede darse el caso, mientras el contenedor permanece en el recinto portuario, de que la UAR determine que debe someterse a una inspección mediante el escáner de

contenedores. Esta decisión puede tomarse incluso después de haber asignado un circuito naranja a una declaración.

En el primer caso, después de analizar la documentación aportada por el agente de aduanas, la Aduana selecciona la unidad de carga a inspeccionar. Si la UAR decide escanear un contenedor, ya identifica el contenedor seleccionado.

El responsable del contenedor (en importación, el agente de aduanas) cuando conoce que su contenedor ha sido seleccionado para su inspección no intrusiva, transmite los datos necesarios para el posicionamiento al SCPP. El SCPP le asigna una fecha de posicionamiento en la zona de inspección no intrusiva.

Cuando el agente de aduanas entrega el conocimiento de embarque al consignatario y le liquida los gastos pendientes, el consignatario tramita la salida de la terminal y, si gestiona el transporte, inicia los trámites de su contratación. Si el transporte no lo gestiona el consignatario, éste también deberá tramitar la salida de la terminal.

Los trámites documentales para la recogida del contenedor en la terminal de origen y posterior transporte a la zona de inspección no intrusiva, así como los trámites a realizar en caso de que el contenedor vuelva a la terminal de origen después de la inspección, se especifican en el apartado anterior de este procedimiento, distinguiendo entre la operativa de importación y exportación.

Se procede a la inspección no intrusiva de la unidad de carga y, si el resultado es satisfactorio, el contenedor podrá abandonar el recinto portuario porque la Aduana emitirá el levante. Si el resultado no es satisfactorio, el contenedor deberá volver a la terminal de origen para ser inspeccionado físicamente o abandonar el recinto portuario para su destrucción.[26]

¿Qué proceso se realiza para las inspecciones en terminal?

El proceso general de inspecciones en explanada varía en función del organismo que determina que debe efectuarse la inspección. Si la inspección la determina un Servicio de Inspección Fronterizo, o si la inspección la determina la aduana o la UAR, donde en este último caso, los Servicios de Inspección Fronterizos no intervendrán en el proceso y, cuando se haya asignado un circuito rojo a la declaración, se determinará el contenedor que debe ser inspeccionado después de analizar la documentación aportada. Adicionalmente, la UAR podrá decidir analizar el contenedor después de efectuar un análisis de riesgos y mientras el contenedor permanezca en la terminal, al margen del procedimiento descrito en el documento y según el procedimiento propio de la Unidad.

En general, el proceso empieza cuando el agente de aduanas o el transitario presenta el DUA y la Aduana asigna circuito. La Aduana publica una lista con los contenedores que deben ser inspeccionados en la explanada de cada terminal.

El consignatario, que previamente ha sido informado por el agente de aduanas de los contenedores que se deberán inspeccionar físicamente, deberá realizar la petición de posicionamiento a la terminal. A pesar de ello, el peticionario, el consignatario y la terminal podrán acordar que las comunicaciones se efectúen directamente de peticionario a terminal, informando al consignatario de la operación solicitada.

La terminal aceptará la fecha solicitada o propondrá otra. La terminal publica una lista de contenedores a posicionar y posteriormente realiza las operaciones de posicionamiento en el día indicado para la inspección. Se realiza la inspección y se envía notificación de la misma al agente de aduanas y al consignatario. El SCPP recibirá copia de todos los mensajes intercambiados con la terminal. [26]

En este caso de la importación de grupajes, como la mercancía sobre la que los organismos requieran la inspección, viaja en un contenedor con diferentes mercancías, y, por lo tanto, se pueden dar muchísimas demoras en la

desconsolidación del contenedor, lo cual afecta de forma negativa a los demás importadores que lleven la mercancía en el contenedor.

Una vez quede resuelta la inspección, la empresa grupajista, podrá proceder a retirar el contenedor del puerto mediante el CUB para llevarlo al almacén aduanero donde se desconsolidará.

5.6 ALMACÉN ADUANERO

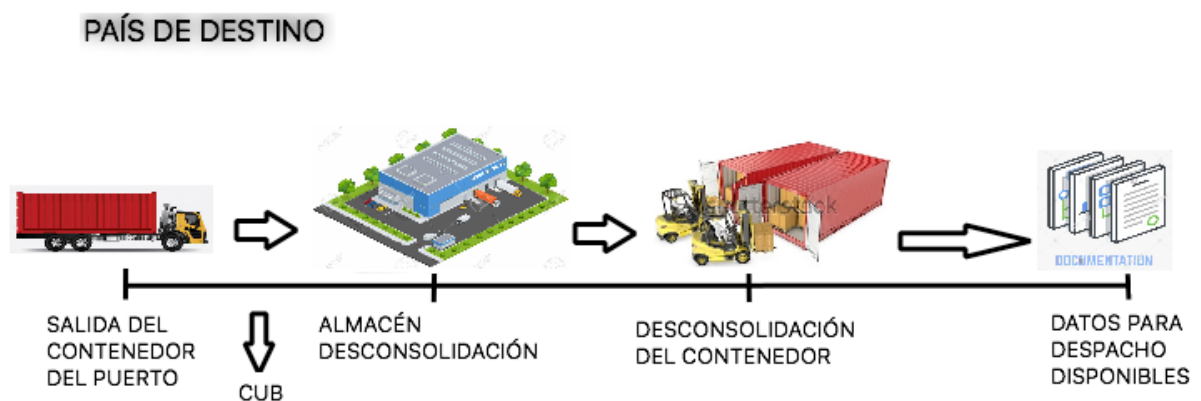


Figura. 19 Almacén de desconsolidación.

Una vez el contenedor llega al almacén aduanero o de desconsolidación, los empleados del mismo comenzarán a sacar todas las partidas que lleve el contenedor, es decir, comienza la desconsolidación del contenedor. Una vez todas las mercancías están listas, se prepara el reporte de descarga.

El reporte de descarga es el documento, donde se describe la declaración sumaria y la partida de todas las mercancías que lleva el contenedor. Estos datos son imprescindibles para poder despachar la mercancía de importación.

Cuando el reporte de descarga del contenedor esta listo, la empresa grupajista, enviará a los diferentes receptores de la mercancía el aviso de llegada de la misma. El aviso de llegada de la carga, se suele enviar vía mail, y es un archivo que incluye 6 documentos:

- Aviso de Llegada: Se trata de una carátula donde se especifica que la mercancía que tiene “x” bultos, “x” kilos, y “x” metros cúbicos, que el *shipper* de la misma es “x”, el *consignee* “x”, y el *notify* “x”, ha llegado al puerto “x” en una ETA “x”, y que se encuentra en ese momento en “x” almacén aduanero.

Es decir, es un documento que indica que la mercancía ya está desconsolidada en el almacén aduanero de desconsolidación.

- Factura de Gastos: Es la factura de gastos de llegada de la mercancía, que la empresa grupajista enviará al agente de aduanas o transitario del importador de la mercancía. Dicha factura se conforma teniendo en cuenta el incoterm establecido entre el exportador y el importador. Pues como finalmente dicha factura de gastos que el grupajista envía al agente de aduanas, será enviada por el agente al importador, tan solo pueden aparecer los gastos de la mercancía acordados en el incoterm.
- Entréguese: El entréguese es el documento más importante para la empresa grupajista, pues si es emitido y entregado al agente de aduanas del importador, éste va a poder retirar la mercancía del almacén. Por lo tanto, la empresa grupajista tiene que tener muy claro cuando puede emitir el entréguese, para ello se observa:
 - Tener en su poder el BL *express* o el original de la mercancía, como original se aceptará el juego de los 3 originales, o en su defecto, un original endosado por detrás por el *consignee* de la carga.
 - La confianza que exista entre la empresa grupajista y el agente de aduanas o transitario del importador. Normalmente, cuando se trata de mercancías embarcadas como *routing* o rutadas, el entréguese se emite sin problemas; pero cuando se trata de mercancías

embarcadas como no *routing*, hay que tener cuidado con la emisión del entréguese, por lo que algunas empresas, lo solucionan, pidiendo el ok a la factura de gastos, o simplemente solicitando el justificante de pago de la transferencia de la factura de gastos. De este modo la empresa grupajista se asegura de que cuando el agente retire la mercancía del almacén, le haya pagado la factura de gastos, o le haya dado su palabra para pagársela, en función de las condiciones de pago que existan entre ambos.

- Reporte de descarga: El reporte de descarga, como se ha indicado anteriormente, es el documento donde se indica la declaración sumaria y la partida de las mercancías, por lo tanto, para el agente de aduanas es muy importante dicho documento, pues sin el no podrá proceder a realizar el despacho de aduanas.
- CUB: El Cambio de Ubicación del almacén también es importante, pues informa de que el contenedor se ha retirado del puerto al almacén aduanero a través de este requerimiento aduanero.
- Fotos

Una vez el agente de aduanas del importador recibe el aviso de llegada o datos para despacho, junto con todos los documentos, puede proceder a declarar la mercancía ante la aduana. El transitario tiene dos opciones:

- Despacho de importación: Declarar la mercancía ante la aduana, y hacer frente a los impuestos y aranceles.
- Tránsito: Puede darse el caso de que el agente de aduanas, quiera despachar la mercancía en otra ciudad diferentes a la que se encuentra el almacén de desconsolidación, o simplemente, en otro almacén aduanero diferente. Por ello, lanzan un tránsito y mediante

ese documento solicitado a la aduana y junto con el entréguese, pueden retirar la mercancía del almacén de desconsolidación. Pero finalmente, el agente de aduanas tendrá que realizar el despacho de importación ante la aduana.

Para la solicitud de el tránsito a la aduana, ¿qué se necesita?

- Factura comercial y *packing list*.
- BL
- Petición de tránsito, donde se indique a nombre de quién va a ir emitido el tránsito.
- Reporte de descarga.

Tanto con el despacho de importación, como con el tránsito, una vez se presenta a la aduana, puede salir tres circuitos, como se ha observado anteriormente con el requerimiento del CUB, y, por lo tanto, si sale naranja o rojo. El organismo oficial competente tendrá que realizar la inspección de la mercancía. Si la inspección a realizar puede procederse en el almacén de desconsolidación, en el caso que fueran inspecciones de la aduana o del SOIVRE, no habría problema, pues el organismo se desplazaría hasta el almacén para revisar la carga. Si, por el contrario, la inspección tuviera que realizarse en la zona portuaria, se tendría que transportar la mercancía desde el almacén de desconsolidación al puerto, para que pasara la revisión. La mercancía se movería, o bien con un tránsito, o con un solícito de la aduana.

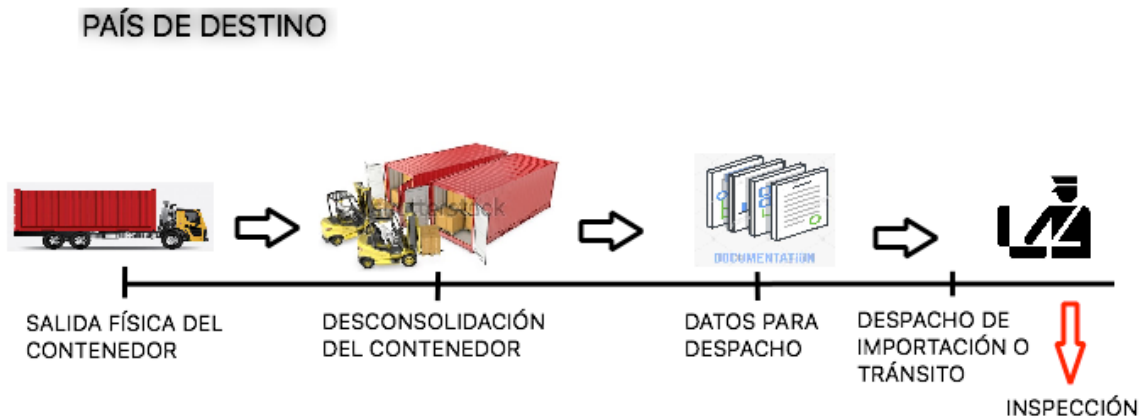


Figura. 20 Despacho de la mercancía.

Se retire la mercancía del almacén de desconsolidación con el despacho de importación o con el tránsito, finalmente se va a tener que recurrir a presentar la mercancía ante la aduana, es decir, a realizar el despacho de importación de la carga. A continuación, se va a detallar el proceso que conlleva dicha gestión.

5.7 DESPACHO DE IMPORTACIÓN

El despacho de aduanas es el trámite que se debe realizar para permitir la entrada o la salida de mercancías en un territorio durante una operación de transporte marítimo internacional; en este caso, al tratarse de una importación, estaríamos contemplando la entrada de la mercancía.

Este trámite consiste en declarar cierta información relativa a la importación ante la autoridad aduanera del territorio en cuestión. Básicamente se declaran datos sobre el importador y el exportador y datos sobre la mercancía.

Algunos de los datos que se requieren para realizar un despacho de aduanas son los siguientes: [27]

- Datos fiscales del importador/exportador.
- Origen/destino de la importación/exportación.

- Nombre y país del medio de transporte.
- Nº de bultos, pesos bruto y neto, volumen y descripción de la mercancía
- Impuestos a pagar (en el caso de una importación).
- Existen ciertos tipos de mercancías que requieren inspecciones concretas, como sanidad o farmacia. En estos casos, el despacho de aduanas no puede ser realizado sin presentar los certificados que acreditan que la mercancía ha pasado los controles pertinentes.

5.7.1 ¿Quién realiza el despacho de aduanas?

Dentro de la cadena del transporte internacional, la figura encargada de realizar este trámite es el agente de aduanas.

Como se ha indicado anteriormente, un agente de aduanas es un profesional que representa al importador o exportador ante la autoridad aduanera y es el responsable de trasladar al cliente todas las notificaciones que pueda emitir la aduana. También se responsabiliza de realizar el pago de impuestos y aranceles en nombre del importador/exportador. [27]

5.7.2 Etapas del proceso de Despacho de Importación y Exportación

1. Contacto con el Transitario: El cliente que desea importar y exportar contacta con un Agente Transitario para enviar y/o recibir una determinada mercancía desde o hacia un país.
2. Sincronización entre el Transitario y la Agencia de Aduanas: Se pone en marcha toda la tramitación burocrática para que la mercancía pueda pasar la aduana de sus respectivas medidas y controles que cada Estado ha establecido.

3. Autorización de la Aduanas para el Levante: Las autoridades aduaneras autorizan el levante de mercancías para que estas puedan emprender su salida a la destinación de exportación.
4. Transporte: Flujo de las mercancías. Empieza el tránsito de las mercancías por vía aérea, marítima y/o terrestre para que lleguen a su destino.
5. Recepción de las mercancías: después de tramitar la burocracia por parte del Agente de Aduanas local, los paquetes son enviados a los puntos de almacén de las empresas solicitantes [27]

5.7.3 ¿Qué documentación se requiere en un despacho de aduanas?

Para realizar un despacho de aduanas, el agente de aduanas requiere los siguientes documentos:

1. Factura comercial emitida por el vendedor que acredita la compraventa de la mercancía entre el exportador y el importador. En esta factura debe aparecer cierta información como los datos fiscales de ambos, una pequeña descripción de la mercancía, el valor y el incoterm con el que se ha realizado la compraventa.
2. *Packing list* emitido por el vendedor que acompañe a la factura y donde figure el detalle de la mercancía (nº y tipo de bultos, pesos, volumen, etc.)
3. BL emitido por la compañía que realiza el transporte (naviera, aerolínea o carretera). Este documento certifica que la mercancía ha sido cargada a bordo del medio de transporte. El agente de aduanas debe disponer de copias originales de este documento. [27]

Además, existe otra documentación que podría ser necesaria dependiendo del tipo de mercancía o del país de destino:

4. Certificados de inspección, que por lo general serán expedidos por el propio agente de aduanas si la mercancía lo requiere.
5. Otros certificados como el certificado de origen ATR o EUR1, necesario para acogerse a preferencias en el pago de impuestos.

5.7.4 Estados del despacho de aduanas:

Cuando la mercancía llega a aduanas para pasar el despacho y las autoridades aduaneras revisan la documentación proporcionada, pueden pasar tres cosas:

6. Canal verde: significa que todo está presentado correctamente y que por lo tanto la mercancía puede salir o entrar en el país.
7. Canal naranja: significa que quieren comprobar que la documentación que se ha presentado es la correcta. Es muy probable que soliciten otro tipo de documento, como por ejemplo la carta de doble uso. Hasta que se entregue la documentación requerida la mercancía estará retenida en aduanas.
8. Canal rojo: significa que han encontrado errores en la documentación aportada, o que, por cualquier otro motivo, han decidido detener la mercancía para inspeccionarla. [27]

5.8 TRANSPORTE TERRESTRE

Cuando la carga queda despachada de importación, el agente de aduanas o transitario del importador tiene dos opciones, o retiran la mercancía del almacén de desconsolidación presentando a los operarios del mismo el levante de importación y el entréguese; o solicitan una orden de transporte a la empresa grupajista para que entregue la mercancía en casa del importador.

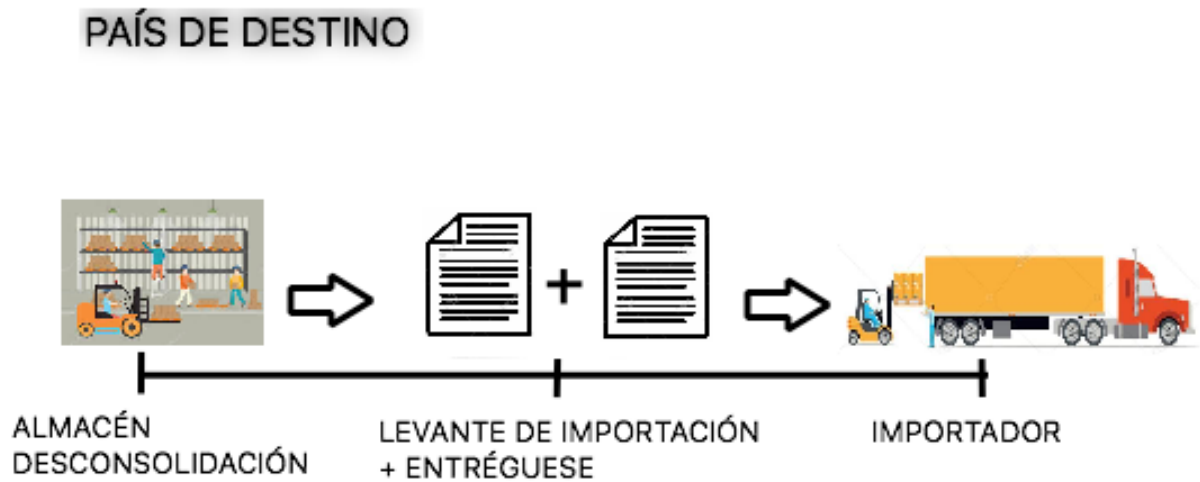


Figura. 21 Transporte terrestre.

Si se le solicita el transporte de la mercancía desde el almacén del desconsolidador hasta casa del importador, la empresa grupajista necesita que el agente de aduanas del importador le haga llegar una orden de transporte, que contenga la dirección de entrega completa, junto con una persona de contacto del lugar y un horario de recepción de la carga; además, junto con dicha orden de transporte tienen que enviar también el levante de importación, para que el transportista del grupajista puede retirar la mercancía del almacén de desconsolidación.

La empresa grupajista enviará la correspondiente orden de entrega a su transportista para que proceda, además le adjuntará las instrucciones de entrega el levante de importación y el entregués, para que como se ha indicado, pueda retirar la carga del almacén.

5.9 CASA DEL IMPORTADOR

Finalmente, para concluir la logística de la importación de mercancía de grupaje, una vez el importador reciba la mercancía en su casa, o en la dirección que el desee, si el transporte hasta este lugar lo ha realizado la empresa grupajista, tendrá que entregar al agente de aduanas del importador el albarán de entrega,

para que quede constancia de la recepción de la mercancía por parte del importador.

6. PROBLEMAS DETECTADOS Y POSIBLES SOLUCIONES

Como se ha podido observar, el proceso logístico de las importaciones de una mercancía de grupaje, presenta muchas dificultades y peculiaridades que hay que tener en cuenta a lo largo del proceso, pues sino se puede traducir en demoras, y por lo tanto, al tratarse de mercancías de grupaje, no solo sufrirá retrasos el importador de la mercancía que presente un percance, sino que también perjudicaría a terceras personas, es decir, a los importadores con los que comparta contenedor de grupaje.

Además, las demoras, siempre acaban traduciéndose en gastos, lo cual acaba generando graves problemas, tanto para la empresa grupajista, el agente de aduanas, o el importador directamente.

Con el estudio del proceso a llevar a cabo en las importaciones de grupajes, se han podido percibir ciertos problemas, que pueden provocar las citadas demoras, por lo que, ¿cuáles son los problemas detectados?

6.1 INSPECCIONES EN PUERTO

Como se ha indicado anteriormente las inspecciones en el puerto, es un grave problema, y, además, el más usual, que se pueden encontrar en las mercancías de grupaje.

Cuando llega el contenedor al puerto de destino, como detallado anteriormente, tiene que ser retirado del puerto para su posterior desconsolidación, debido a que no se puede proceder al despacho de importación en el puerto. Por lo tanto, si mientras el contenedor está en el puerto, o cuando se proceda a retirarlo, la aduana o algún organismo oficial requiere la inspección de una o alguna de la mercancía que viajan consolidadas e el contenedor, no se va a poder sacar este del puerto hasta que no se pase la inspección. Dicha situación, va a provocar

retrasos en el vaciado del contenedor, y en gran mayoría de las ocasiones, por no decir en todas, va a provocar malestar de los demás importadores de los que transporte carga dentro de dicho contenedor.

En ocasiones el contenedor de grupaje solo es compartido por dos o tres mercancías de diferentes importadores o exportadores, pero en otras ocasiones puede llegar a ser compartido hasta por más de 20 importadores o exportadores, en función de cómo sea el tamaño y la composición de las mercancías.

Si la inspección requerida a una de las mercancías es documental, posiblemente en cuestión de horas el problema quedaría solucionado, pero si no fuera así, pero si fuera física podría llevar grandes demoras, además de los respectivos gastos que se produjeran en terminal por demoras y ocupaciones del contenedor.

Por consiguiente, al tratarse de un contenedor de grupaje, si se requiere la revisión de una de las mercancías en el puerto, habría que desconsolidarlo en el mismo puerto.

Actualmente, se están dando casos, de que los organismos fitosanitarios quieren revisar los pallets que vienen desde el *Fareast*, es decir, la mercancía que viene paletizada o puesta sobre pallets. Aunque se presente la documentación, o el sello donde se indica que el pallet ha pasado la fumigación y los procesos oportunos, la Fito quiere revisar dichos pallets de forma física, es decir, requiere su inspección física.

Por lo tanto, este requerimiento, está retrasando la desconsolidación de los contenedores que provienen desde esta parte del mundo.

¿Qué posibles soluciones existirían?

- Como ya se ha indicado, saber toda la información sobre las mercancías antes de que estas lleguen al puerto de destino es fundamental, puesto que, si se tiene constancia de la inspección que se va a tener que pasar en el puerto antes, se puede ser precavido a la hora de consolidar el contenedor.

Las cargas que puedan tener o se sepa a ciencia cierta que van a ser inspeccionadas una vez lleguen al puerto de destino, sería aconsejable cargarlas las últimas en el contenedor, para que así, cuando se proceda a revisar la carga, al abrir el contenedor, estas estén más cerca de la puerta del contenedor, y no se tenga que desconsolidar entero, y que así las demoras y los gastos sean lo menos posibles.

- La solución que acabaría con que las inspecciones en puerto fueran un problema en las importaciones de grupaje, sería que el almacén de desconsolidación estuviera ubicado dentro del puerto.

Si se diera este caso, aunque alguna de las partidas tuviera inspección nada más llegar al puerto, se podría trasladar el contenedor al almacén de desconsolidación dentro del recinto portuario, una vez allí, se desconsolidaría, y las mercancías que tuvieran que pasar inspecciones dentro del recinto portuario las pasarían sin más problema. Por lo que el desencadenante de demoras y gastos extra para los demás importadores del contenedor se vería zanjado, y no se daría.

Sino se pudiera tener el almacén de desconsolidación dentro del puerto, pues es difícil debido al poco lugar y a los altos precios que existen dentro de la zona portuaria. Se podría ir a un almacén, aunque no fuese el de desconsolidación, que haya dentro del puerto, descargar allí la mercancía para revisión, y entonces ya retirar el contenedor del puerto al almacén de desconsolidación. En este caso se podrían producir algunas demoras,

aunque serían mínimas, y los gastos extra los acarrearía el importador, o el exportador, dependiendo del incoterm, de la mercancía ha revisar.

6.2 DESPACHO DE IMPORTACIÓN

Como se ha detallado, el despacho de aduanas, es una fase, por la que todas las mercancías al entrar o salir de una zona aduanera, tienen que pasar. La clave para evitar que el despacho de aduanas se convierta en un proceso largo y costoso está en la documentación.

Por ello, es recomendable preparar la documentación con mucho cuidado. Es importante presentar la documentación a tiempo, de forma ordenada y limpia. Y por supuesto debe estar completa e incluir todos los documentos y/o certificados que se necesitan para exportar o importar de un país a otro.

¿Qué soluciones existen para que un despacho de importación se convierta en un proceso largo?

- Una posible solución para que el despacho de importación no se convierta en un proceso largo y costoso, sería la buena elección del agente de aduanas.

En función de la mercancía que se quiera importar, es muy importante elegir a un agente especializado en ese tipo de mercancía, pues que así sea conocedor de todas las pequeñas necesidades que dicha carga requiere a la hora de ser importada. Además, si ya está acostumbrado a hacer este tipo de gestiones, sabrá con que grupajistas debe cargar para que cuando el contenedor llegue a destino, no haya problemas de desconsolidación.

Realmente, todos los problemas detectados van relacionados con la actuación de las Autoridades Aduaneras, por lo que, para reducir las demoras que se puedan producir, podría utilizarle la Ventanilla Única Aduanera (VUA). En

algunos casos, solucionaría el problema, y en otros, aunque no los solucionaría los amainaría.

6.3 VENTANILLA ÚNICA ADUANERA (VUA)

La Comisión para la Reforma de las Administraciones Públicas (CORA) incluye una medida para la implantación de una Ventanilla Única Aduanera (VUA) que permitirá, entre otras cuestiones, centralizar la información y la documentación remitida por los operadores económicos a las distintas autoridades relacionadas con el comercio exterior, evitando duplicidades y facilitando la tramitación administrativa; así como posibilitar un posicionamiento único de la mercancía para su reconocimiento por todos aquellos Servicios, incluyendo a los Servicios de Inspección Fronteriza (SIF) y a la Aduana, que hayan decidido realizar una inspección física. [28]

El Sistema de Ventanilla Única Aduanera en España, es la plataforma que posibilita la interacción entre operadores, servicios de inspección fronteriza, autoridades portuarias y el Departamento de Aduanas. Su objetivo es coordinar la inspección de mercancías en contenedor con el fin de permitir un posicionamiento único a efectos de su revisión en frontera. [29]

Por lo tanto, dicha plataforma nos va a proporcionar ventajas, para que los procesos aduaneros a realizar con las mercancías se reduzcan lo máximo posible, es decir, sería una posible solución a los problemas identificados en el proyecto.

6.3.1 Ventajas de la VUA

Las principales ventajas del uso de la VUA son: [28]

- Se puede anticipar la declaración de importación, aunque falten certificados no aduaneros incluidos en la Ventanilla Única Aduanera.

- Si los certificados no aduaneros incluidos en la Ventanilla Única Aduanera se solicitaron en clave MRN de importación, no será necesario que se declaren por parte del operador económico. Se asignarán automáticamente a la declaración de importación según sean remitidos a la AEAT por el organismo competente.
- La PDC agiliza más aun el proceso de despacho si se combina con la solicitud de los certificados no aduaneros en clave MRN de importación.
- Se disocia la presentación de la declaración de importación de la llegada de las mercancías. Cuando estas lleguen, el sistema automáticamente transformará el PDC en un DÚA.
- Se combina esta facilidad con la de no estar pendiente de la llegada de los certificados no aduaneros incluidos en la Ventanilla Única Aduanera si se han solicitado estos en formato MRN de importación. A la llegada de los mismos se asignarán automáticamente por el sistema, aunque no fueran declarados en el PDC o DÚA sin certificados.

En la actualidad la VUA se aplica al flujo de importación para transporte marítimo de mercancías en contenedores y para transporte aéreo.

A los efectos de este documento, se entenderá por: [28]

- VUA: Base de datos de la ventanilla única aduanera. Se trata de la herramienta que posibilita la cooperación e interacción de operadores, Sistemas de Inspección Fronterizos, Autoridades Portuarias y aduana.
- PDI: declaración aduanera presentada antes de la llegada de la mercancía. Incluye únicamente una serie de datos mínimos, puesto que su función es la de obtener un MRN que pueda ser incorporado como documento de cargo en las Solicitudes de Intervención que el operador presentará a los diferentes SIF, sirviendo de elemento de unión para la información remitida. Además, con el envío de la

PDI, el operador obtendrá información en relación a los certificados no aduaneros incluidos en VUA que pudieran resultar necesarios para la operación aduanera que pretende realizar, así como de los organismos responsables de emitir estos certificados.

- PDC: declaración completa presentada antes de la llegada de la mercancía en el sentido de lo previsto en el artículo 171 CAU. La declaración aduanera se admitirá de forma automática con la activación de la SUM, siendo esa fecha la que se tendrá en cuenta a efectos de establecer los elementos determinantes de la deuda aduanera y las medidas restrictivas que, en su caso, correspondan.
- SAPL (C-5): Solicitud de actuaciones previas al levante. Se ha incluido un motivo adicional en el actual C-5 para el funcionamiento de la VUA en importación marítima de contenedores, se trata del motivo “posicionamiento único Ventanilla Única Aduanera”. Para importaciones aéreas, que no requieren coordinar el posicionamiento, se ha incluido la opción de declarar en el actual C-5 la referencia de la declaración e importación a revisar en vez de la declaración sumaria.

Por lo tanto, la utilización de el VUA en los procesos de importación de grupaje, puede reducir, y mucho, los tiempos de espera por requisitos aduaneros que puedan surgir.

7. CONCLUSIONES

La economía ha entrado en un proceso de globalización muy intenso y las exportaciones e importaciones tienen cada vez más relevancia. Como se ha podido observar a lo largo del proyecto, las importaciones pueden ofrecer ventajas competitivas, como por ejemplo para ampliar el catálogo de productos o para abastecerse desde mercados más baratos.

Hay compañías muy acostumbradas a las importaciones y para otras es algo excepcional, por lo tanto, es muy importante elegir a un buen especialista, que sea socio y colaborador local.

Importar supone afrontar mercados diferentes, con normativas y requisitos concretos. A veces es inevitable, al no encontrar en el mercado interno los productos que se necesitan, otras veces son estrategias de compras. Además, cuando se importa mercancías de grupaje, todavía hay que tener en cuenta más requerimientos a lo largo de la logística que conlleva.

Finalmente, tras el estudio del proyecto, es decir, tras observar el desarrollo de la logística de los procesos de importación de mercancías de grupajes, se ha podido llegar a la conclusión de que, si los procesos de importación son de por sí complejos, con mercancía de grupaje, la complejidad va en aumento. Por lo tanto, hay que tener claro, ¿qué mercancía de grupaje se está importando?, ¿desde donde y a qué país?, ¿cuál es el incoterm pactado?, ¿se ha escogido al agente de aduanas especializado en grupaje correcto? ¿se tiene toda la documentación necesaria y todos los requisitos en cuenta cuando la mercancía llega a el país de destino?, en caso de que solicite inspección por parte de la aduana, ¿tenemos previsión de lo que puedan requerir?.

Para dar respuesta a todas las anteriores cuestiones, y que no se de el principal problema observado dentro del proceso: demoras en la desconsolidación del

contenedor de grupaje. Se han propuesto distintas soluciones que pueden hacer desaparecer dicho problema, o por lo menos moderarlo, las cuales serían:

- Uso de la VUA.
- Poseer un almacén aduanero dentro de las instalaciones portuarias.
- Consolidación correcta del contenedor.

8. BIBLIOGRAFÍA

- [1] A. S. Arias, “Logística,” *Economipedia*. [Online]. Available: <https://economipedia.com/definiciones/logistica.html>.
- [2] “El Transporte,” 2015. .
- [3] “Estrategia Empresarial,” *Gestion.org*. [Online]. Available: <https://www.gestion.org/estrategia-empresarial/logistica-empresarial/>.
- [4] Ms. D. Silva, “La globalización y el transporte marítimo,” *Blog Espec. en Transp. marítimo, puertos y logística*.
- [5] F. nuestro Mar, “11 problemas del transporte marítimo.” .
- [6] Guillermo Castro (Transporting), “Cargas muy voluminosas: tipos de embalaje,” *Transporting*, 2017. .
- [7] T. Lloyds, “Carga Breakbulk.” .
- [8] Cámara de Comercio, “¿Qué figuras específicas intervienen en el transporte marítimo?,” *Plan Cameral de las Exportaciones - Transporte Internacional*. .
- [9] Gecotex International S.L., “¿Qué es un agente de aduanas?,” 2016.
- [10] Fundación Nuestro Mar, “11 problemas comunes que los cargadores del transporte marítimo tienen al llegar a destino.” .
- [11] V. Maxim, “Less than a container load booking process,” 2015.
- [12] M. Group, “El Grupaje,” *¿Qué es el grupaje?*, 2012. [Online]. Available: <http://mingtagroup.com/que-es-el-grupaje/#>.
- [13] Imporalia, “Diferencias entre grupaje y contenedor completo.” .

- [14] G. L. y Navarro, “Ventajas del transporte por grupaje,” 2018. [Online]. Available: <https://www.grupollacerynavarro.com/transporte-mercancias-grupaje/>.
- [15] D. Cargo, “El Grupaje Marítimo,” 2015. [Online]. Available: <https://www.deltacargosl.com/servicio-de-grupaje-maritimo-puerto-a-puerto-y-puerta-a-puerta/>.
- [16] Envío Rápido, “Como enviar pallets.” [Online]. Available: https://www.enviorapido.es/enviar_palet.
- [17] I. S. los Santos, *Logística Comercial y Empresarial*, Cuarta. Madrid, 2004.
- [18] G. Pérez, “¿Cuánto cuesta un grupaje?,” *Imporalia*. .
- [19] “Bill of Lading,” *Comercio y aduanas*. .
- [20] D. Q. Martínez, “Bill of Lading, todo lo que debes saber sobre el conocimiento de embarque marítimo.,” 2014. .
- [21] Internacionalmente, “El proceso de importación de bienes,” 2015. .
- [22] A. Logistics, “Conoce cuál es el mejor medio de transporte según tus mercancías,” 2018. .
- [23] C. S. de C. de Comercio, “¿Qué es el transporte multimodal?,” *Plan Cameral de las Exportaciones - Transporte Internacional*. .
- [24] IContainers, “¿Cómo funcionan los envíos LCL?,” 2018. .
- [25] M. en G. P. y T. I. Fundación Valencia Port, “Gestión Portuaria,” 2017.
- [26] Port of Barcelona, “Procedimiento de Gestión Operativa del Posicionamiento para la Inspección,” 2010. .

-
- [27] iContainers, “Despacho de Aduanas,” 2012. .
- [28] Agencia Tributaria, “Ventanilla Única Aduanera (VUA).” .
- [29] Taric, “Software de gestión de VUA.” .