

1 El Sistema Portuario

Los puertos españoles de interés general del Estado dependen del Ministerio de Fomento y forman un Sistema Portuario cuya gestión está encomendada a unos entes públicos, llamados Autoridades Portuarias, con personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar y que someten su funcionamiento al ordenamiento jurídico privado salvo cuando ejercen funciones de poder público. Cada Autoridad Portuaria tiene encomendada la gestión y administración de uno o varios puertos, que ejerce con un fuerte grado de descentralización y autonomía de gestión. El Sistema Portuario es coordinado por Puertos del Estado, organismo con las mismas características que las Autoridades Portuarias. En total el Sistema Portuario está integrado por 50 enclaves portuarios y 28 entes públicos (27 Autoridades Portuarias y Puertos del Estado). La mejora de los servicios prestados en los puertos a buques, mercancías y pasajeros es un objetivo estratégico recogido como tal en el marco estratégico del sistema portuario de titularidad estatal y en la legislación en materia portuaria vigente en España.

Un puerto es, según la LEY 48/2003, de 26 de noviembre de 2003, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general; Exposición de motivos, la *“Infraestructura que se integra como parte fundamental en un sistema general de transporte de carácter intermodal, sostenible y competitivo, constituyendo nodo de interconexión modal y plataforma logística con un importante papel tanto en la cadena de transporte como en la cadena de valor”*.

Respecto a la característica de plataforma logística de los puertos, la importancia que esta tiene para el sector del automóvil viene dada principalmente por las dos causas siguientes:

1. La situación geográfica del país, en relación a los principales mercados de sus productos y a los principales productores de sus aprovisionamientos (especialmente considerando la importancia de España como productor de vehículos, y su lejanía de los grandes países consumidores de vehículos o productores de piezas para el sector de la automoción). Por ello, es imprescindible contar con una red de puertos que sea competitiva y esté al servicio de la industria, alcanzando los niveles de excelencia tecnológica y de servicio que las empresas necesitan para desarrollar su actividad, en igualdad de condiciones que sus competidores de otros países que se encuentran más cerca de los mercados consumidores.

2. La importancia del transporte en la fabricación y venta de los automóviles.

Los servicios que los puertos dan a sus clientes del sector de la automoción (tanto los armadores como los receptores o cargadores) se pueden concentrar en los dos siguientes grupos:

ARMADORES:

- Señalización marítima
- Fondeo de buques
- Practicaje, remolque, amarre
- Atraque y estancia en muelle
- Consignación de buques
- Eficacia Operativa

RECEPTORES / CARGADORES:

- Carga/Descarga de automóviles Buque/Muelle
- Manipulación y almacenamiento de automóviles
- Carga/Descarga de automóviles Camión/Ferrocarril
- PDI ⁴
- Despacho aduanero
- Sinergias de servicios logísticos
- Reducción de campos lógicas
- Servicios de distribución multimarca

⁴ PDI : Pre Delivery Inspection: Centros de inspección de los vehículos previo a su entrega. Debido a los básicos controles de calidad por parte de los fabricantes, los daños producidos durante el transporte y las largas estancias en diferentes campos de almacenamiento, es obligado efectuar reparaciones en los vehículos para la adecuada entrega del vehículo al exigente consumidor final. En estos centros también se incrementa el valor de los vehículos incorporando tecnología punta como equipos electrónicos u otro equipamiento especial.

- Frecuencia de transporte del sector marítimo
- Frecuencia de transporte del sector terrestre
- Eficacia Operativa

1.1 Definición de puerto.

La definición clásica de puerto, - *un lugar en la costa, ya sea construido o natural, cuya función principal es el refugio de las naves para realizar en él las tareas de carga y descarga de las mercancías* - se ha transformado debido a un aumento de las funciones portuarias, ya que los puertos son, hoy en día, nodos logísticos y enclaves intermodales producto de la globalización económica.

La UNCTAD ⁵ ofrece la siguiente definición: *“Los puertos marítimos son interfaces entre los distintos modos de transporte y son típicamente centros de transporte combinado. En suma, son áreas multifuncionales comerciales e industriales donde las mercancías no sólo están en tránsito, sino que también son manipuladas, manufacturadas y distribuidas. En efecto, los puertos son sistemas multifuncionales, los cuales, para funcionar adecuadamente, deben ser integrados en la cadena logística global. Un puerto eficiente requiere no sólo infraestructura, superestructura y equipamiento adecuado, sino también buenas comunicaciones y, especialmente, un equipo de gestión dedicado y cualificado y con mano de obra motivada y entrenada”*.

En la actualidad, el enfoque del puerto al cliente y a la calidad de sus servicios ha devenido en que, además de prestar sus clásicas funciones, encarna un conjunto de valores añadidos como clasificación de mercancías, manipulación, distribución y almacenaje temporal, entre otras.

El puerto incluye, además, actividades tales como aduanas, servicios de control de carga y pasajero, actividad de trasbordo y manipulación de la mercancía, servicios propios del buque, como el *bunquering* ⁶, retirada de basuras, etc.

⁵ UNCTAD: United Nations Conference On Trade and Development – Conferencia de las Naciones Unidas para el Desarrollo y el Comercio.

⁶ Bunquering: Servicio de repostaje de buques en los puertos, ya sea con gabarras, con camiones cisterna o con sistemas fijos desde el muelle.

1.2 Clases de puertos

Los puertos se pueden clasificar desde distintos puntos de vista:

Clasificación funcional, por la que se distinguen puertos: refugio, pesquero, deportivo, marinas, mixto, militar, industrial, de pasaje y comercial.

Clasificación física, por la que cabe diferenciar los siguientes supuestos y condiciones decisivas del entorno portuario. Por su situación, un puerto puede ser exterior, interior o mixto. Además existen puertos de abrigo que pueden deberse a su ubicación natural, a la obra del hombre o a ambas cosas. Asimismo, y por su acceso al mar, los hay que acceden por canales, ríos o bocanas. En cuanto al entorno, cabe resaltar las áreas terrestres y los accesos terrestres al puerto; estos últimos juegan un papel clave en la intermodalidad.

Clasificación por los servicios prestados, los puertos de hoy son el resultado del paso del tiempo por los mismos. Se destacan a continuación las tres generaciones de tipos de puertos próximos a nuestros días, similares en los países continentales, aunque no en todos ellos coinciden las fechas:

- **Puertos de primera generación.** Se sitúan aquí los puertos hasta los años sesenta. Están dedicados principalmente a la carga general, influenciados por una política estratégica portuaria muy conservadora. Como enclave de los modos de transporte son, además, centros operativos para las operaciones de carga y descarga de las mercancías, su almacenamiento y demás servicios a la navegación. Estos puertos, respecto al transporte, al comercio y al municipio al que pertenecen, carecen de comunicación. Por lo tanto, y como consecuencia de lo anterior, las empresas portuarias también están desprovistas de cualquier coordinación en la política comercial, cuyo objetivo es obtener más beneficios tanto en su conjunto como individualmente.
- **Puertos de segunda generación.** Comprenden el período intermedio entre los años sesenta y los ochenta. Además de la carga general se explotan los gráneles tanto líquidos como secos. El puerto aparece y se expande como un centro de transporte para la industria y el comercio. Las actividades del puerto se amplían, respecto de los puertos de primera generación, a actividades de transformación de las mercancías y servicios industriales y comerciales para los buques, lo que conlleva un aumento físico y funcional del puerto.

Así, el puerto se convierte en un eslabón más de la cadena logística proyectado a la multifuncionalidad. Las relaciones del puerto con las empresas de transporte y comercio, y con el municipio se fortalecen ya que la ciudad en que se enclava el puerto participa decisivamente en la ampliación, suministro y conexiones viarias para aquél. La integración de la actividad portuaria aumenta su volumen en un marco global, obteniendo cada vez mayores tráfico.

- **Puertos de tercera generación.** Después de los años ochenta y hasta nuestros días. A la carga general y a la de productos a granel, se añade el hito revolucionario de la containerización. El puerto pone su punto de mira en el comercio como centro de transporte multimodal y plataforma logística. Ello va a implicar una ampliación de sus funciones: distribución de la carga, impulso logístico, apertura de nuevos canales de información, conexión intermodal y aparición de un nuevo concepto de puerto, el puerto seco ⁷, como rampa de lanzamiento para la distribución de productos en enclaves geográficos.

El puerto, centro del transporte marítimo, se integra en sí mismo y con el transporte terrestre y el comercio. Las actividades del puerto se profesionalizan y especializan, consiguiendo un alto valor añadido en el que la tecnología y la información juegan un papel esencial y aparece la preocupación creciente por el medio ambiente.

En resumen, los puertos de primera generación se limitan a la reserva, construcción y uso portuario; los de segunda añaden servicios a la cadena logística global del transporte, y los puertos de tercera generación en pro del cliente mejoran la calidad de sus servicios, aumentándolos.

1.3 Tipos de gestión portuaria

Existen diferentes modos de gestionar o administrar un puerto:

⁷ Es una instalación interior de uso común con carácter de autoridad pública, provista de instalaciones fijas que ofrecen servicios para la recepción, entrega, clasificación y almacenamiento temporal de mercancías, utilizando cualquier medio de transporte. R.Marí, A.deSouza, J.Martín, J. Rodrigo, Edicions UPC, 2003.

Por el Estado: por ejemplo en Grecia, Italia o España entre otros. La estabilidad de los puertos ha quedado desdibujada hoy en día, y se da un contacto menos directo con este poder público para competir como puerto moderno.

Por los municipios: es regla común en los puertos del norte de Europa. El municipio gestiona directamente o a través de un organismo especializado, como es el caso de la autoridad portuaria.

Por las organizaciones privadas: es uno de los síntomas de la privatización que está alcanzando progresivamente a muchos sectores del negocio portuario.

Las autoridades portuarias pueden tipificarse del siguiente modo:

- landlord port o puerto propietario,
- tool port o puerto instrumento,
- comprehensive port o puerto explotador.

El **puerto propietario** como tal asume todas las decisiones relacionadas con la utilización y disposición de sus espacios e infraestructuras. Este tipo de puerto garantiza, por su propio interés, un funcionamiento excepcional del mismo.

El **puerto instrumento** adquiere un papel decisivo en las superestructuras, por lo que participa activamente en las obras que para ellas son necesarias e interviene en todo lo relacionado con las instalaciones. Los equipos de manipulación y demás que puedan servir a tal efecto son financiados por este puerto.

La principal característica del **puerto explotador** es que, además de asumir las actividades y ejercicios del puerto propietario y el instrumento, se va a encargar de la explotación de las instalaciones y de los equipos que se hallen en el recinto portuario.

Algunos puertos han pasado de instrumentos a propietarios, como, por ejemplo, el puerto de Barcelona. Este cambio ha supuesto alteraciones físicas y una reorganización del área portuaria. La financiación privada ha colaborado en este proyecto, aunque no ha invertido en su globalidad, sino sectorialmente.

La Ley de 24 de noviembre de 1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante suprime las Juntas de Obras y los Puertos Autónomos y crea el Ente Público Puertos del Estado con la misión de coordinar y controlar la eficacia del sistema portuario, así como las Autoridades Portuarias, responsables de la gestión de los puertos. Así es como el Puerto de Barcelona se rebautiza como Autoridad Portuaria de Barcelona.

El puerto de Barcelona, como puerto instrumento, se tuvo que enfrentar a unos cambios económicos que venían marcados por la globalización, el aumento de la privatización, la intermodalidad y la logística. Todos estos factores iban a precisar importantes alteraciones en la gestión portuaria.

El puerto dirigía todos los servicios de los que era titular (grúas, suministros, espacios, vigilancia, etc.). La comunidad estibadora, actividad de poco volumen en proceso de desarrollo, pidió al puerto la utilización de las instalaciones, necesaria para mejorar su actividad.

El paso de puerto instrumento a propietario supone una transformación de las compañías estibadoras. Las prestaciones y negocios portuarios se incrementan. El puerto deja de estar de espaldas a la ciudad para que el ciudadano sea uno de sus partícipes. El nuevo puerto es punto de enlace de la logística y el comercio, en el que las concesiones sirven para gestionar su territorio.

Los servicios que han de aportar las Autoridades Portuarias sin necesidad de solicitud son los siguientes ⁸:

- El servicio de ordenación, coordinación y control del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre.
- El servicio de coordinación y control de las operaciones asociadas a los servicios portuarios básicos, comerciales y otras actividades.
- Los servicios de señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación que sirvan de aproximación y acceso del buque al puerto, así como su balizamiento interior.
- Los servicios de vigilancia, seguridad y policía en las zonas comunes, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otras Administraciones.
- El servicio de alumbrado de las zonas comunes.

⁸ Extraídas de la Guía del Usuario del Port de Barcelona . Año 1993.

- El servicio de limpieza de las zonas comunes de tierra y de agua.
- Los servicios de prevención y control de emergencias, en los términos establecidos por la normativa sobre Protección Civil, mercancías peligrosas y demás normativa aplicable, en colaboración con las Administraciones competentes sobre protección civil, prevención y extinción de incendios, salvamento y lucha contra la contaminación.

1.4 El puerto dentro del negocio del transporte marítimo

Las funciones principales de los primeros años de la navegación marítima eran por excelencia la pesca y el comercio. La pesca, extracción de recursos vivos del mar, constituía el alimento principal en las zonas costeras, que pronto empezó a conservarse mediante técnicas de salado y ahumado. El comercio que se había iniciado con el trueque, cambio de un bien por otro, se transformó con la aparición del dinero, pasando a ser cambio de un objeto por dinero. El movimiento de las mercancías necesitaba un transporte y, alcanzando el mar a todos los continentes, la navegación marítima se convirtió rápidamente en un hilo internacional conductor del comercio.

Ya las civilizaciones en el mundo antiguo conocen y desarrollan el transporte marítimo como vía para el movimiento físico de mercancías en el comercio, como por ejemplo, los griegos, los fenicios y los romanos. Estos últimos tuvieron un papel muy importante en el desarrollo de los puertos, gracias al uso del cemento y a la innovación en técnicas de construcción.

Más al norte del área mediterránea, los vikingos también edificaron muelles, diques sumergidos, amarres y fondeos.

Desde la Edad Media hasta la Moderna, los avances técnicos consiguen unos puertos más estructurados y seguros, paralelos al crecimiento comercial y del transporte.

El crecimiento de la economía junto al del transporte ha conducido en los últimos años a una nueva imagen del transporte: el transporte multimodal. Éste se caracteriza por ser una combinación de distintos modos de transporte que se entrelazan para transportar una misma mercancía de un punto de

origen a otro de destino. El transporte multimodal aboga por una apuesta mayor del ferrocarril y por promocionar el transporte marítimo de cabotaje ⁹.

Una vez más, los cambios tecnológicos transforman tanto el transporte marítimo como los puertos, y el efecto de la globalización alcanza de pleno al sector.

La transformación del comercio internacional ha logrado conectar la producción y el consumo de tal modo que el transporte y la distribución han sufrido una autentica modernización. El puerto es un enclave estratégico promotor y producto del comercio.

El influjo de la economía internacional ha modelado los nuevos puertos comerciales. El acusado efecto de la globalización ha conducido a la especialización y a una competencia tridimensional, es decir, entre puertos, dentro de cada puerto y del modo de transporte marítimo respecto a otros.

Los puertos más importantes en la economía actual son los puertos de tránsito, que sirven de conexión intermodal con otro modo de transporte, y los puertos de transbordos y eje central o transshipments and hub, donde parte de las mercancías pasan de un buque a otro y donde el puerto es nudo de distribución de las mercancías; en este caso, la logística se integra en el puerto.

Los puertos hub ¹⁰ han de estar estratégicamente situados, ofrecer un servicio completo al buque y a la mercancía, y deben ser al mismo tiempo centros de la logística y de la intermodalidad.

Muchos puertos se constituyen en un centro hub. Son diversos los aspectos que se deben sopesar a la hora de valorar un puerto, como la situación geográfica (buenos accesos vía terrestre, fluvial o aérea hasta éste y equipamiento e instalaciones), el hinterland ¹¹ (existencia de mercado y servicios que los puedan satisfacer), multimodalidad nacional e

⁹ Navegación de cabotajes es la que, no siendo navegación interior, se efectúa entre puertos o puntos situados en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción. Definición tomada de la Ley 27 /1992 de Puertos del Estado y Marina Mercante.

¹⁰ Puertos de distribución de tráfico internacional en grandes buques a otros puertos de la región, mediante servicio de enlace. Definición tomada de la Ley 27 /1992 de Puertos del Estado y Marina Mercante.

¹¹ Hinterland: Área terrestre nacional o internacional y de contornos dinámicos, origen y destino de las mercancías que pasan por un puerto. R.Marí, A.deSouza, J.Martín, J. Rodrigo, Edicions UPC, 2003.

internacional, calidad y rapidez en los servicios con unos costes competitivos, economías de escala (traspaso de mercancías de buques mother vessel a buques feeder ¹² para distribuir la carga), terminales especializadas que estén a la altura necesaria en cuanto a calidad, rapidez y economía, y que presten servicios de valor añadido (mercado logístico).

La competencia portuaria y del transporte marítimo

La competencia alcanza a tres ámbitos de esta materia:

- La competencia dentro del puerto, que viene dada por la situación geográfica de los diferentes operadores, las instalaciones e infraestructuras de que disponen, su nivel de explotación, tecnológico y de compromiso en la calidad.
- La competencia entre los puertos; aquí el tipo de gestión privada es un factor decisivo, que deberá ajustarse al volumen de mercancías que amortizará las inversiones que se hayan efectuado.
- La competencia del modo de transporte marítimo respecto a otros modos: el transporte marítimo presenta varias ventajas; es económico – consume poca energía, con lo que, además, favorece el respecto al medio ambiente-, no presenta problemas de congestión en el tránsito y es una buena alternativa para reducir la congestión de algunas carreteras y autopistas.

La cadena de transporte forma parte del mercado basado en el binomio oferta y demanda. La demanda de un producto ha de quedar rápidamente cubierta y para ello éste deberá ser transportado, sin importar las fronteras ni la geografía. La combinación de los distintos modos de transporte agilizará su traslado y se obtendrá un mayor beneficio al poder cubrir la demanda más rápidamente.

En el transporte marítimo se implantan el trasbordo, las economías de escala y los buques transoceánicos como signo de esa intermodalidad, que se enmarca en el proceso logístico. Los transbordos de las mercancías se combinan con las líneas del transporte marítimo y se materializan en los puertos, provocando la aparición de buques de mayor capacidad. Las

¹² Mother vessel y Feeder vessels: Sistema de transporte oceánico que implica el uso de puertos centralizados para distribuir la carga en un área determinada. Las mercancías se transportan entre los puertos principales por los buques oceánicos (Mother vessel), y allí transbordados a buques intercontinentales (Feeder vessel) para su transporte a un número adicional de puertos de la zona. Definición obtenida en la pagina web www.portcanaveral.org/portinfo/glossary.

economías de escala y buques transoceánicos disminuyen tanto el tiempo como el coste del transporte.

El transporte de la mercancía se desdobra en dos vertientes:

- **Material o física:** a la que se añaden otras actividades, como el almacenamiento, servicios de valor añadido como el embalaje, la manipulación o la distribución.
- **Informativa o de comunicación:** transmisión electrónica de datos, comercio electrónico, flujo de la información.

1.5 Logística portuaria.

La logística es la disciplina que intenta formular rigurosamente la lógica de una actividad, la regulación de los flujos físicos de mercancías.

Como dice J.P.Antún ¹³, la logística empresarial es “*el conjunto de actividades que tiene por objetivo la colocación, al menor costo, de una cantidad de producto en el lugar y en el tiempo donde una demanda existe. Entonces, la logística involucra todas las operaciones que determinan el movimiento de productos: localización de unidades de producción y almacenes, aprovisionamiento, gestión de flujos físicos en el proceso de fabricación, embalaje, almacenamiento y gestión de inventarios, manejo de productos en unidades de carga y preparación de lotes a clientes, transporte y diseño de la distribución física de productos*”.

La logística se halla intrínsecamente unida a la circulación física de las mercancías. Es la que controla la información del movimiento de las mercancías, y ha transformado la producción, las técnicas de gestión de almacenaje y de distribución.

La logística en la cadena de transporte sirve para optimizar todas las gestiones que conducen a entregar una carga. Es, por ello, un factor esencial de todas las empresas y, como no, en las dedicadas al transporte.

Así, la competitividad de una cadena logística, entendida como la implantación de la logística para realizar y controlar un segmento de la

¹³ Antún Callaba, Juan Pablo: México, 1996.

circulación, reside en el conjunto coste / tiempo, en el que la tramitación documental y el transporte han de informatizarse conjuntamente. La circulación física de las mercancías se materializa en la cadena de transporte.

La modernidad de los puertos se estructura hacia la logística, mejorando su infraestructura marítima y de transporte, y la generalidad de sus servicios. La economía mundial apela por los puertos como centros de distribución y servicios de valor añadido. La ampliación de las actividades portuarias alcanza a la industria, el comercio y la Administración. La coyuntura del nuevo puerto se basa en los puertos de la tercera generación, en el puerto como comunidad portuaria.

La revolución de la logística en los puertos demuestra su influencia en el sentido global de la economía. En un mundo donde lo más rentable es fabricar, transportar al punto de consolidación y de ahí distribuir la mercancía a los diferentes puntos de conexión directa con el consumidor, es preciso disponer de una red de transporte rápida, eficaz y competitiva, y así se entiende el transporte marítimo como cadena del transporte multimodal que hoy impera. La prontitud en el traslado de las mercancías combina los diferentes modos de transporte posibles en el recorrido solicitado, de manera que el transporte sea veloz y económico.

Para conseguir la eliminación de almacenamientos (sistema JIT¹⁴), se necesita un sistema de transporte e información eficaz del mismo que evite la acumulación de existencias innecesarias. Los puertos nunca deben actuar como un cuello de botella, sino que han de facilitar al máximo la disponibilidad de las mercancías.

Los puertos también sufren el acoso de acelerar al máximo el paso de mercancías por los mismos, teniendo en cuenta las exigencias medioambientales y las regulaciones laborales de la zona. La respuesta a estas nuevas necesidades reside en las tecnologías de la información, como las que se desarrollan en los siguientes capítulos aplicadas a las terminales de vehículos.

En definitiva, los puertos en la actualidad han ampliado sus funciones tradicionales a las actividades logísticas y se han establecido como ejes del transporte multimodal.

¹⁴ JIT: Just in Time: Justo a tiempo: Sistema de producción, creado por Toyota en los años 60, basado en la reducción de almacenamiento de partes durante la fabricación.

1.5.1 Puertos como nodos logísticos en la cadena de suministro global.

Un elemento importante a la hora de fijar el precio en un producto es su coste logístico. Antes del proceso de globalización, la distribución de los productos se basaba en sistemas de abastecimiento a través de existencias, por numerosas empresas locales poco especializadas.

Por el contrario, en la actualidad se tiende hacia una demanda más unificada por compañías de mayor tamaño y con un alto grado de especialización, donde se elimina por completo el almacenamiento. Las nuevas tecnologías han propiciado esta nueva era. La estandarización del comercio electrónico dará y esta dando paso a un mercado sin fronteras.

Según R.Romero ¹⁵ *“La distribución de los productos para su comercialización tiende cada vez más a ser un servicio subcontratado. La visión de las compañías fabricantes pasa por delegar en otras las actividades logísticas, a menudo en empresas participadas por el fabricante ¹⁶. La actividad logística abarca un amplio campo, desde el transporte para la distribución del producto hasta su almacenamiento, pasando por trabajos de valor añadido que las empresas logísticas pueden ofrecer para la terminación de productos, por ejemplo, ultimar fases de acabado de los automóviles en las terminales de vehículos en puerto”*.

Los puertos no son hoy en día simples construcciones de ingeniería que acogen y dan salida a los buques. En la actualidad los puertos se constituyen en verdaderos puntos de distribución de las mercancías y puntos de conexión de la intermodalidad del transporte.

Una vez la carga se deposita en el muelle proveniente de un buque, su movimiento puede ser:

- pasar a otro buque, que es lo que conocemos como transbordo,
- quedarse en el muelle y ser trasladada en el interior del puerto por tren o camión para ser depositada en un almacén,
- ser recogida y trasladada por transporte terrestre, para luego pasar a otro modo de transporte,

¹⁵ Rosa Romero, 2002.

¹⁶ Como ejemplo: VW Transport, GEFCO, CAT, Nissan Car Carrier, etc.

- ser trasladada por un transporte terrestre hasta una zona de actividades logísticas que puede hallarse en el mismo puerto o cerca de él.

Si una carga es conducida a un centro de actividades logísticas es básicamente para ser almacenada y posteriormente distribuida, aunque en muchas ocasiones también se realizan actividades de valor añadido, tales como el etiquetado, empaquetado, pequeños montajes, etc.

La ubicación de estos centros de actividades logísticas contiguos a un puerto, o en el mismo puerto son la clave del impulso de los mismos, puesto que se ofrecen más servicios y éstos resultan más económicos al quedar integrados en otros, por ejemplo una empresa transitaria puede situarse en un centro de actividades logísticas y además de organizar transportes en los diferentes medios, objetivo de su actividad principal, también podrá almacenar y distribuir mercancía.

El cliente que necesitaba de un servicio de transporte marítimo para una carga, va a necesitar una posterior distribución de la misma cuando ésta haya llegado al puerto. Es evidente que si una misma empresa subcontratada gestiona toda la actividad va a resultar más práctico y fácil para la compañía cliente, y por lo tanto de uno a otro modo le va a suponer una aminoración de costos.

Así pues, el presente apunta a la proliferación de puertos con un concepto muy amplio, en el que se incluye la intermodalidad y los servicios logísticos de valor añadido.

1.5.2 El desarrollo de un tráfico especializado en un puerto.

Entendemos que es interesante estudiar el proceso de creación de un tráfico nuevo en un puerto, y su desarrollo hasta poder calificar el puerto como especialista en el tráfico concreto (en nuestro caso, el de automóviles).

El proceso de génesis se inicia con uno de los siguientes factores desencadenantes, identificados con los puertos españoles que se les relacionan a continuación:

- Tener una factoría de producción de vehículos en las cercanías (caso de Vigo, Barcelona o Valencia).

- Tener un área de fuerte consumo interno en las inmediaciones (caso de Barcelona, Valencia o Bilbao).
- Tener una buena conexión con las áreas nacionales de consumo y de producción (principalmente por ferrocarril y camión). En este caso se necesita además aportar alguna ventaja competitiva extra que compense en posible sobre precio del transporte extra, como puede ser el espacio de almacenamiento (caso de Tarragona), los servicios extras de distribución logística (caso de Pasajes) o los servicios extras de acondicionamiento e inspección previa a la entrega (caso de Santander).

Una vez que se tiene un volumen importante de tráfico inicial, se produce la necesaria escala de buques para cargar los vehículos de exportación.

Pero como los buques tienen que realizar el viaje de ida hasta el puerto en cuestión para cumplir con sus compromisos con los cargadores, aceptan cualquier flete de retorno, que les mejore el rendimiento económico del viaje.

Con ello, la opción de distribuir sus vehículos de importación desde el puerto en cuestión se hace cada vez más atractiva para los importadores, que cuentan con un sistema de transporte marítimo barato y con alta frecuencia de escalas.

Y así se captan otros tráficos de importación, que suelen llevar anexos los de trasbordo, que a su vez hacen el puerto más atractivo para el resto de operadores que tienen allí concentrados un gran número de escalas y destinos.

Si además la terminal se ha preocupado por hacer su negocio de la forma más interesante para sus clientes, proporcionándoles los servicios que ellos necesiten, y la capacidad de almacenamiento suficiente, el éxito está asegurado.

1.6 Requerimientos del mercado

La diferencia entre los distintos contratos de Transporte se refleja en la responsabilidad del coordinador del transporte.

En el comercio internacional, las bases de las posibilidades del intercambio (quien asume costos y responsabilidades) se negocia a través de los INCOTERMS¹⁷, por ello los contratos de transporte van asociados al tipo de INCOTERM elegido.

En un pasado los cargadores realizaban la supervisión del proceso de transporte, mientras que el transportista se limitaba a obtener la carga. En cambio, en la actualidad, este último se convierte en un asesor del los cargadores y es el que coordina el proceso de transporte y asume la responsabilidad de éste.

Esta situación hace que el transportista moderno tenga un conocimiento del mercado, conocimiento de las operaciones de transporte y un sistema de información que le permite, entre otros, estar en contacto con toda su red de agentes, estar al tanto de las nuevas exigencias que surjan en los diferentes lugares por donde presta servicio y tener en todo momento correctamente informados a sus clientes del estado de las mercancías.

Todo ello hace que el movimiento de la carga, la logística de la distribución física, los Centros de Transferencia Intermodal, los Terminales Interiores de Carga o Puertos Secos, y la transmisión electrónica de documentos, entre otros, aparezcan como nuevas aplicaciones de importante utilidad en el transporte internacional.

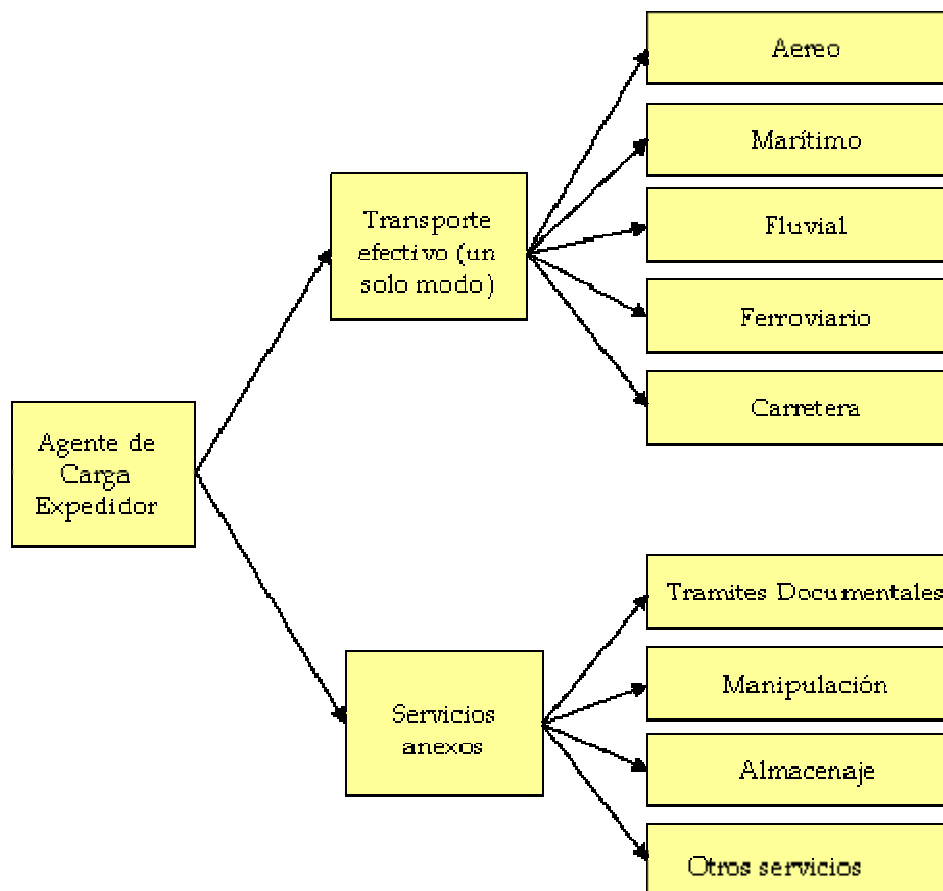
1.7 Contratos tradicionales de transporte

1.7.1 Transporte Unimodal

Según la definición de la UNCTAD *“Es el servicio de transporte que permite el traslado de mercancía de un lugar a otro utilizando un solo modo de transporte, bajo un documento de transporte, Guía aérea, Bill of Lading B/L o Conocimiento de Embarque Marítimo, o Carta de Porte Terrestre, etc.”*

¹⁷ INCOTERMS: International Commerce Terms. Conjunto de reglas creadas por la Cámara de Comercio Internacional para la interpretación de los términos comerciales utilizados en las transacciones internacionales.

Gráfico 2: Esquema de transporte unimodal.



Fuente: Elaboración propia

La coordinación del servicio de transporte la realiza directamente el cargador, quien contrata al transportista de carretera, ferroviario, aéreo, marítimo o fluvial. Su responsabilidad se limita a la coordinación de la operación, pero no tiene responsabilidad ante los siniestros que pudieran presentarse.

El transporte unimodal implica un solo modo de transporte utilizado, un solo responsable y eventualmente un único documento.

1.7.2 Transporte Segmentado

Según A.J.Zuidwijk ¹⁸ *“Es una de las modalidades de Transporte Intermodal, se utilizan tantos documentos de transporte como modos de transporte se requieran para el desplazamiento de las mercancías entre el origen y el destino. Adicionalmente, se utilizarán otro tipo de contratos, algunos de ellos verbales, en los puntos de transferencia de uno a otro modo de transporte, ya sea para la carga, descarga, almacenamiento u otros servicios.”*

La característica principal de esta modalidad es que el generador de la carga, directamente o a través de su Agente de Carga, realiza la coordinación de toda la operación de transporte y normalmente asume una parte de la responsabilidad en los puntos de transferencia.

El Transporte Segmentado es una forma costosa de realizar las operaciones de transporte. Las empresas dedicadas a la producción que utilizan esta modalidad, requieren de un departamento de transporte y de personal capacitado para contratar los servicios, hacerle el seguimiento a sus mercancías, atenderlas en los diferentes puntos de transbordo y diligenciar la documentación requerida.

1.7.3 Transporte Combinado.

Es el servicio de transporte intermodal que permite el transporte de mercancías utilizando varios modos de transporte, bajo un Documento de Transporte Combinado origen - destino, con un régimen fraccionado de responsabilidad, pues a cada modo de transporte se le aplican las normas que lo regulen.

Esta forma de contratar el servicio de transporte se utiliza frecuentemente en el transporte internacional de mercancías, especialmente cuando el trayecto principal es marítimo.

¹⁸: “Contenedores , buques y puertos, partes de un sistema de transporte”, A.J. Zuidwijk, Actualidad Producciones , Argentina 2001.

En consideración a las grandes dificultades y costos de los transportes interiores las empresas marítimas iniciaron el ofrecimiento de un servicio integral de coordinación, que les permitía a sus clientes despreocuparse de contratar el traslado de su mercancía hasta su destino final a la llegada de las mercancías al puerto. Actualmente, este servicio lo prestan los Agentes de Carga Internacional, que actúan como Operadores de Transporte Combinado.

1.7.4 Transporte Multimodal.

Según la Convención de las Naciones Unidas sobre Transporte Internacional Multimodal de Mercancías, el Transporte Multimodal se define así:

“Es el porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un único Contrato de Transporte Multimodal, desde un lugar en que el Operador de Transporte Multimodal ¹⁹ toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega”.

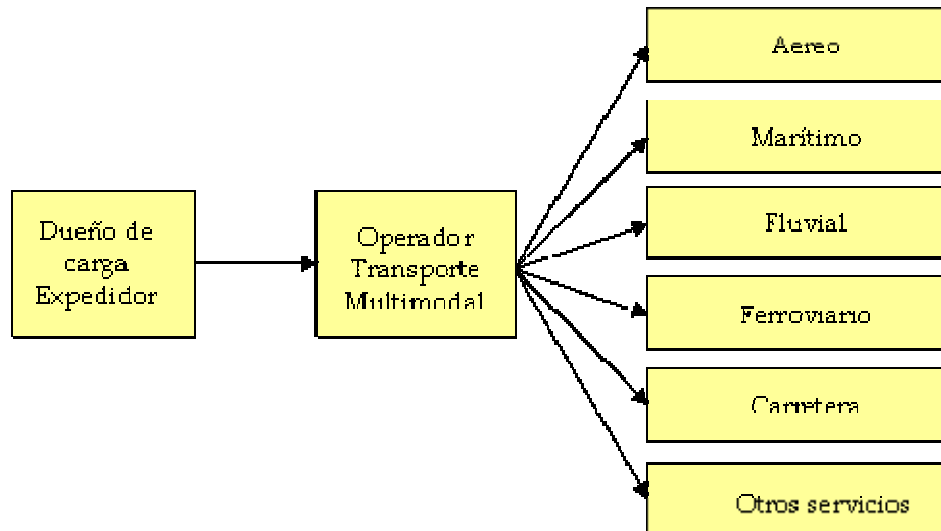
La gran diferencia del transporte multimodal con los contratos tradicionales, es que en esta modalidad de contratar el servicio de transporte, el generador de la carga o expedidor, hace un solo contrato con un operador de transporte que asume la responsabilidad tanto de la coordinación de toda la cadena entre el origen y el destino de la mercancías, así como de los siniestros que pudieran presentarse a la carga y los siniestros a terceros o a los bienes de terceros que la carga pueda ocasionar.

Tal y como dice el Dr. R. Bloch ²⁰ *“El Operador de Transporte Multimodal también puede comprometerse a brindar un servicio de abastecimiento a su cliente en forma regular y justo a tiempo. Este es el único contrato de transporte que incluye el justo a tiempo (JIT)”.*

¹⁹ OTM: Operador de Transporte Multimodal es la persona que celebra un Contrato de Transporte Multimodal y asume la responsabilidad de su cumplimiento en calidad de porteador.

²⁰ Artículo “ Aspectos jurídicos y operativos del transporte multimodal” , Dr. Roberto Bloch, publicado en la página web www.webpicking.com

Gráfico 3: Esquema del Transporte Multimodal



Fuente: Elaboración propia

Por lo tanto el gran alcance del transporte multimodal es lograr que la combinación de modos de transporte sea competitivo frente al transporte unimodal, segmentado o combinado, y logre transformar en una realidad la complementariedad de los modos de transporte.

El Operador de Transporte Multimodal es un empresario del transporte, con un alto conocimiento del mercado y con una visión comercial de lo que representa el transporte en la competitividad de un producto. Su actividad es eminentemente internacional, lo cual implica que debe tener una red de agentes, encargada de la dirección operativa de sus actividades en las rutas atendidas.

Una característica del transporte multimodal es que no es necesario ser dueño de vehículos o de medios para trabajar como OTM: puede serlo una empresa de servicios que todo lo subcontrate. Lo importante y lo que lo define es que el OTM debe ser responsable desde que toma la mercancía bajo su custodia hasta que la entrega.

El multimodalismo permite aplicar economías de escala al proceso de transporte de mercancías, aprovechando las ventajas de cada modo de transporte, para obtener mayor precisión en los tiempos de entrega.

En consideración a los requerimientos del comercio internacional, la Asamblea General de las Naciones Unidas, en 1978, convocó a una Conferencia de Plenipotenciarios para elaborar un “Convenio de Transporte Multimodal Internacional”.

El Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal, estableció las condiciones generales de los Contratos de Transporte Multimodal, la Reglamentación para los Operadores de Transporte Multimodal, las responsabilidades en la operación y los requisitos a cumplir. Este instrumento que aunque no ha sido ratificado por los 30 países que se requiere, es comúnmente utilizado por adopción voluntaria, en los Contratos de Transporte Multimodal Internacional.

1.8 Beneficios del transporte multimodal

Tal y como dice R. Romero ²¹, *“El Transporte Multimodal presenta beneficios para el país, para los transportistas y para los usuarios”*. Algunos de estos beneficios son:

Para el País:

- ~ Descongestión de los Puertos Marítimos,
- ~ Menores costos en el control de las mercancías,
- ~ Mayor seguridad del recaudo de los tributos,
- ~ Autocontrol del contrabando,
- ~ Reducción en costos de recaudos de Tributos Aduaneros,
- ~ Mayor competitividad de nuestros productos en los mercados Internacionales,
- ~ Menores precios de las mercancías importadas.

²¹ Ídem a la nota 15.

Para el OTM y el transportador efectivo:

- ~ Programación de las actividades,
- ~ Control de la carga de compensación,
- ~ Carga bien estibada (evita siniestros),
- ~ Programación del uso de vehículos de transporte,
- ~ Programación de Ingresos,
- ~ Continuación de Viaje hasta el destino final,
- ~ Reconocimiento del Documento de Transporte Multimodal como documento aduanero,
- ~ Tratamiento preferencial en aduanas de ingreso y de paso. La carga amparada por un Documento de Transporte Multimodal debe ser autorizada para continuar viaje el mismo día que se solicita.

Para el Usuario:

- ~ Menores costos en operación total de transporte,
- ~ Menores Tiempos de Viaje,
- ~ Programación de los despachos y tiempos de viaje,
- ~ Programación de inventarios,
- ~ Certeza en el cumplimiento de la operación,
- ~ Tener un solo interlocutor con responsabilidad total,
- ~ Atención técnica de manejo de la carga,
- ~ Menores riesgos de pérdida por saqueo o robo, y
- ~ Capacidad de negociación (grandes generadores).

1.9 Agentes que intervienen en el transporte marítimo.

Son varios los agentes que trabajan en el buque o en las tareas derivadas de su actividad: por una parte el naviero como empresario de la navegación y por otro sus colaboradores. Dentro de este último grupo encontramos:

- **Personal marítimo** colaborador del naviero que se hayan en contacto directo con el buque y el mar como vía de locomoción: capitán, dotación, práctico, remolcador, amarrador y estibador.
- **Personal terrestre**, cuyo trabajo se realiza básicamente en tierra firme , aunque vaya dirigido a la operatividad del buque (núcleo del transporte marítimo) y que comprende las categorías de consignatario de buques, empresa estibadora, transitario, agente del transporte, agente de aduanas, asegurador, inspector de carga, comisario de averías, liquidador de averías, sociedades de clasificación, fletador y astillero naval.

Nos centraremos a comentar el papel de éstos últimos dentro del transporte marítimo.

1.9.1 Consignatario de buques

Tal y como se define en la Guía del Usuario del Puerto de Barcelona *“Es la persona física o jurídica que actúa como intermediario independiente en nombre y por cuenta de un naviero o armador”*.

Así, pues, estos profesionales se califican como colaboradores independientes de los navieros y administran los intereses de estos últimos desde tierra. La función del consignatario es la de gestionar los negocios de la naviera, aunque ha sufrido grandes cambios.

Hasta entrado el siglo XX y antes de la llegada de los avances tecnológicos originados por la revolución industrial, los buques solían estar algunos días en el puerto: las tareas de carga y descarga y otras relacionadas con el aprovisionamiento se realizaban casi manualmente. Durante este período de permanencia, el capitán se ocupaba de fletar el buque, dirigirse a las

autoridades públicas pertinentes en su caso y mantener el navío en perfectas condiciones para el desempeño del transporte de mercancías.

No obstante, la automatización y mecanización de las anteriores actividades ha conducido en los últimos años a un transporte marítimo muy ágil en el que el tiempo y la calidad de los servicios portuarios son los parámetros que marcan la decisión de las navieras para determinar sus líneas regulares y atracar en uno u otro puerto. El consignatario de hoy contrata los transportes para el buque que consigne y coordina éstos hasta su destino final, por lo que reduce el papel del capitán al de especialista en la técnica de la navegación y del buque.

En líneas generales, el consignatario cumple básicamente dos funciones: una comercial y otra operativa. En relación con la primera, estará en contacto con los transitarios y demás cargadores que directamente contraten un transporte marítimo con objeto de ofertarles los fletes que la naviera les pueda ofrecer para el traslado de su carga. Por lo que se refiere a la segunda, se encargará de aprovisionar, pertrechar y despachar al buque, lo que incluye gestionar el combustible, ocuparse de la limpieza de bodegas, la retirada de basuras, la estiba y desestiba, la carga y descarga de mercancías, el servicio de practicaje y remolque en su caso, cualquier actuación documental, etc., así como coordinar la llegada de las mercancías al puerto.

Normalmente el consignatario del buque o del naviero es a la vez consignatario de la carga; en caso contrario, cabe señalar que las funciones estrictas del consignatario de carga como agente del destinatario del cargamento consisten en recibir la mercancía agente de los cargadores; embarcar la mercancía en el puerto de carga apropiadamente y en perfecto estado, y despacharla en aduanas y asegurar su llegada a destino. En definitiva, ejecutará las fases terrestres del transporte marítimo, entrega y recepción de la carga.

Antes de la llegada del buque a puerto, el consignatario deberá aclarar si la entidad que los designa abonará la cuenta de escala (documento en el que consta un desglose de todos los gastos que ha producido el buque en puerto y cuyos pagos han sido adelantados por el consignatario) y, en caso afirmativo, elaborar la factura Pro Forma de la cuenta de escala. En ésta se incluirá la comisión del agente y los gastos que el barco realice habitualmente en puerto. También tendrá que avisar a los prácticos, remolcadores, amarradores, cargadores y estibadores, esto es, coordinar la entrada a puerto y atraque en el muelle correspondiente, así como la carga y descarga de mercancías.

Una vez el buque llega a puerto, el consignatario visitará a su capitán y, en presencia del primer oficial y los estibadores, tratarán todos los temas referentes a la carga, descarga, el buque (fuel oil, reparaciones, limpieza...) y la tripulación (divisas, nuevo enrolamiento, correo...). El consignatario rellenará los formularios administrativos pertinentes a bordo.

Durante toda la estancia del buque en puerto, el contacto de éste con el consignatario será constante, respecto a las tareas de carga y descarga se notificará cualquier incidencia que ocurra, de modo que, al finalizarse estos trabajos, consignatario, estibador y capitán contrastarán el estado de los mismos para cerciorarse de que todo lo notificado es correcto. La salida del buque comportará que el consignatario avise a los prácticos, amarradores, remolcadores, en su caso, y el agente del puerto donde tendrá lugar la próxima escala del buque.

Finalizada la salida, el consignatario elaborará la cuenta de escala una vez recopiladas todas las facturas de gastos que el buque haya causado durante su estancia para presentarla al armador.

Podríamos resumir las funciones y responsabilidades del consignatario en estas:

- Prestar servicios y atención al buque y a la tripulación.
- Realizar, por cuenta del armador, las gestiones de carácter administrativo y técnico relacionadas con la estancia del buque correspondiente en un puerto determinado.
- Emitir, en nombre del armador y como depositario de la mercancía, el documento denominado ENTREGUESE, imprescindible para que el propietario de la misma pueda retirarla del muelle. Dicho documento sólo se facilita una vez han sido satisfechos todos los gastos relacionados con el transporte y manipulación de la mercancía.
- Abonar a la autoridad portuaria las tarifas relacionadas con la utilización de las mercancías de las aguas del puerto, dársenas, etc. del puerto en cuestión, siendo el propietario de la mercancía responsable subsidiario de su pago.
- Realizar las gestiones relacionadas con la contratación y /o supervisión de las operaciones de manipulación portuaria de la mercancía.

- Gestionar la contratación y/o supervisión de transportes de mercancías complementarios de los marítimos.
- Elaborar y gestionar la documentación relacionada con los contratos de transporte de mercancías.
- Defender los intereses del armador por cuya cuenta actúe, cumpliendo además cuanto éste le encomiende.

Se puede afirmar, pues, que el consignatario realiza todas las actividades necesarias en puerto para el despacho del buque, actuando por cuenta del naviero, el cual podrá asignarle otras funciones adicionales.

1.9.2 Transitario

Según la Guía del Usuario del Puerto de Barcelona *“Es la persona física o jurídica cuya actividad puede definirse como la de coordinación del transporte de las mercancías con arreglo a las necesidades de sus clientes, para lo que entra en contacto con los Agentes Consignatarios de Buques, los Agentes de Aduanas, las empresas de transporte y, en general, con todos aquellos proveedores de servicios vinculados a la actividad del transporte de mercancías.”*

Es el operador logístico del transporte internacional multimodal, pues coordina el transporte de una mercancía cuando intervienen distintos medios de transporte. Contratará con cada porteador el transporte correspondiente dentro de una cadena y para ello negociará con varios operadores de un mismo sector, con el fin de conseguir el mejor precio. Este operador es absolutamente responsable de toda la operación, sin perjuicio de las responsabilidades que puedan reclamarse a cada uno de los transportistas efectivos que hayan intervenido en un trayecto de ese movimiento de carga.

La profesión de transitario ²² se contempla legalmente en España por primera vez en el año 1987, y posteriormente, se han ido desarrollando normas que la acotan y determinan las condiciones a su acceso, funciones, formas de contratación y responsabilidades, con la finalidad de configurar y ofrecer al importador/exportador una profesión con las garantías óptimas de

²² Beltrán, J. Abril de 2004.

seguridad en el tráfico, calidad en el servicio y facilidad en la exigencia de responsabilidades.

Las funciones de los transitarios se podrían sintetizar en las siguientes:

- Es un organizador y coordinador de los transportes internacionales.
- Elige y contrata los transportes con quienes, efectivamente, y en cada tramo deben llevarlo a efecto, pero debe hacerlo en nombre propio.
- Coordina y controla las mercancías en todas las fases de su transporte terrestre, marítimo o aéreo hasta hacerlas llegar a su destinatario final.
- Dispone de una red de corresponsales o agentes en la mayoría de países de destino u origen (dependerá de los países en los que esté especializado ese transitario), que utiliza para facilitar la agrupación o desagrupación de mercancías, que las harán seguir hasta su destino final.
- Dispone de almacenes, propios o subcontratados, que utiliza para recibir las mercancías, agruparlas por destinos y remitirlas a sus destinatarios, o al contrario.
- Se ocupa del despacho aduanero de las mercancías, así como de su almacenaje y distribución, sea en el lugar de expedición o en el lugar de destino.
- En las condiciones que haya pactado con su cliente, o subsidiariamente de acuerdo con la Ley que sea aplicable a cada tramo de transporte concreto, el transitario es responsable del transporte desde que haya recibido las mercancías hasta que las entregue a su destino final.
- Contrata directamente con el cliente todo el transporte, desde el inicio hasta el final, y no por fases o trozos.
- Asesora al cliente sobre aspectos de embalaje, trámites y documentación.

Internacionalmente, los transitarios forman parte de FIATA (Federación Internacional de Asociaciones Transitarias y Asimilados). En España existe la FETEIA (Federación Española de Transitarios Expedidores Internacionales y Asimilados). Esta última ha publicado el formulario Orden y Contrato de Expedición (OYCDE) que, junto a las condiciones generales de expedición, forma el cuerpo descriptivo de los derechos, obligaciones y responsabilidades de las partes.

Los transitarios no tienen establecida tarifa alguna por los servicios que prestan y fijan sus honorarios profesionales libremente, por lo que éstos son susceptibles de negociación y comprenden las labores de coordinación prestadas por éstos en su función de organización del transporte de mercancías.

Por lo tanto, el transitario es un operador logístico entre las personas que exportan las mercancías y las que las compran. Intervendrá desde la fábrica hasta el lugar de adquisición para el consumidor.

1.9.3 Agente del transporte (agentes mediadores libres y corredores de buques)

También conocidos como “agentes mediadores libres”, “corredores marítimos” o “brokers”, son las personas cuya función es poner en contacto varias empresas interesadas en contratar un transporte y ofrecerles la oficialidad en dicha contratación. Estos agentes mediadores marítimos pueden ser personas físicas o jurídicas y su actividad profesional o empresarial no es otra que la de reunir a varias personas interesadas en el negocio marítimo de uno u otro modo para concluir un contrato marítimo; los más comunes son: seguro marítimo, venta, y utilización o construcción de buques.

La actuación de estos agentes requiere en la práctica un alto grado de especialización, de manera que si se pretende fletar un buque para transportar carga seca se acudirá a un agente distinto que si la mercancía que se ha de transportar es líquida, etc. Cada una de las especializaciones constituye un tipo de correduría marítima.

Estos agentes pueden involucrarse en los contratos de distintos modos:

- como mediadores o corretaje, en cuyo caso no aparecerá su nombre en el contrato;
- como representantes de una de las partes del contrato, situación en la que el agente es un comisionista de su representado;
- por cuenta de un tercero sin identificarlo, caso en el que a efectos legales el agente actuará en nombre y por cuenta propia.

Son, por consiguiente, unos mediadores o lazo entre los distintos sujetos interesados en los servicios marítimos para establecer contratos entre ellos en este tráfico.

1.9.4 Agente de aduanas

Tal y como los define R. Romero ²³ , *“Es la persona que, habilitada administrativamente a tal efecto, realiza todas las tareas necesarias para despachar frente a la Administración Estatal Aduanera las mercancías que vayan a ser transportadas. Las aduanas en los puertos tienen básicamente dos funciones: recaudar por el movimiento de cargas que se transportan por mar y controlar e impedir la entrada de determinadas mercancías en el país en pro del sistema de protección de la industria y el comercio del mismo”*.

Los Agentes de Aduanas como operadores multilogísticos expertos en legislación aduanera y comercio exterior, logística y transporte, asesoran al importador y/o exportador desde el embalaje de la mercancía hasta su llegada a destino.

Los Agentes y Comisionistas de Aduanas, en carácter de intermediarios entre la Administración y el Comercio, se consideran como elementos colaboradores de la Administración, directamente subordinados a la Dirección General de Aduanas (R.D. 21 de mayo de 1943).

Dentro del servicio global del Agente de Aduanas destacan entre otros ²⁴:

- Despachos de Aduana de importación / exportación.
- Legislación aduanera: destinos y regímenes aduaneros, política agrícola comunitaria, sistemas de preferencias generalizadas, antidumping ²⁵,

²³ Ídem a la nota 15.

²⁴ Información obtenida de la página web del Colegio de Agentes de Aduana de Barcelona, www.coacab.com.

²⁵ El dumping viene definido por la Guía del Inversor de “Franklin Tempelton Investments” como: “la rebaja violenta y sistemática del precio de un producto, con el objeto de dominar, invadir o destruir un mercado concurrente, sacrificando para ello los beneficios directos y actuales con la esperanza de ganancias futuras e inciertas”. Se distinguen un dumping “ofensivo” o “activo”, que es el que se practica para apartar a un concurrente o destruir un

aranceles, régimen comercial, financiación internacional, servicios aduaneros, depósitos fiscales, receptor - expedidor autorizado.

- Tránsitos: nacional y comunitario.
- Asesoramiento en: regímenes especiales, perfeccionamiento activo o pasivo, recursos, etc.
- Inspecciones aduaneras en destino, recursos y reclamaciones tributarias-aduaneras.
- Coordinación de: seguros y averías.

Las tarifas ²⁶ por los servicios que prestan los Agentes de Aduanas tienen las siguientes características:

- Son tarifas oficiales, recogidas en una Orden Ministerial del 13/01/1984.
- Tienen carácter de tarifas máximas, es decir, que lo que fijan son importes máximos no sobrepasables en ningún caso.
- Se aplican en concepto de remuneración por la intervención que les está asignada en las operaciones aduaneras de despacho de mercancías.

1.9.5 Inspector de carga

Según la definición que da R. Romero ²⁷, *“La inspección de una mercancía, desde que el comprador la adquiere en fábrica hasta que la recibe el vendedor tras su transporte marítimo, tiene lugar en varios momentos de este proceso y la llevan a cabo diferentes inspectores de carga, según la circunstancia. La primera inspección se puede realizar en fábrica; a continuación, a bordo; después, en la fase de descarga, y por último a su recepción por parte del vendedor”*.

mercado y un dumping "defensivo" o "pasivo" que es el que se lleva a cabo con el propósito de evitar esa desaparición o destrucción por parte de un competidor agresivo o aventajado. Para prevenir esto la Unión Europea ha realizado una normativa que castiga el ejercicio del Dumping.

²⁶ Detalle de facturación de los Agentes de Aduanas extraído de la Guía del Usuario del Puerto de Barcelona año 1993.

²⁷ Ídem a la nota 15.

El principal objetivo de la inspección es en función del tipo de mercancía, detallando tanto su cantidad como su calidad y falta de daños.

Las compañías de inspección aparecen vinculadas a:

- La operación comercial,
- La operación del transporte,
- El seguro.

Durante la operación comercial se acordará un modo de pago, ya sea directo o mediante crédito documentario ²⁸. En el caso de ser una carta de crédito, el banco exigirá al vendedor varios documentos, uno de los cuales será el certificado de calidad y cantidad, marcas y embalajes que emite un inspector de carga.

El desempeño de la función del inspector de carga en la operación de transporte radica en proteger preventivamente (daño físico, robo, incendio e inundación) e intervenir en la inspección de mercancías y del propio buque, al igual que en el examen de la carga rodada previa su carga.

En la actividad aseguradora, el inspector de carga investigará la existencia real de daños y sus características, analizará las causas, valorará los daños y propondrá reparaciones.

Por tanto, el inspector de carga juega un papel muy importante en el transporte marítimo, pues es el responsable de examinar la calidad y cantidad de las mercancías en las distintas fases de su traslado físico por mar.

²⁸ Según la publicación "El crédito documentario" del Banco de Sabadell, año 2000, define a este como "el Convenio en virtud del cual un Banco, obrando por cuenta propia o a petición de un cliente y de conformidad con sus instrucciones, se obliga a efectuar un pago a un tercero o autoriza a otro Banco a efectuar dicho pago, contra prestación de los documentos exigidos dentro del tiempo límite especificado, siempre y cuando se hayan cumplido los términos y condiciones del crédito".

1.10 Las nuevas tecnologías aplicadas a la gestión de puertos.

Además de su ubicación geográfica, la competitividad de un puerto está determinada por factores como la disponibilidad de buenas infraestructuras de comunicaciones terrestres, la existencia de muelles y medios adecuados para el tratamiento de las mercancías, la seguridad del recinto portuario, las tarifas o la agilidad en el despacho de las mercancías, siendo estos tres últimos los problemas más preocupantes.

Durante el proceso de despacho de las mercancías existen una gran cantidad de documentos diferentes intercambiados entre los agentes portuarios (consignatarios, transitarios, agentes de aduana y terminales de estiba) y organismos públicos (Aduana, servicios paraaduaneros, Capitanía Marítima y Autoridad Portuaria) que intervienen en el tráfico marítimo de mercancías.

Esta claro que este proceso requiere de un tiempo muy preciado en este tipo de operaciones, y es por ello que la contribución que el intercambio electrónico de información en cualquiera de sus tecnologías: EDI ²⁹ , Internet, Audiotext ³⁰ , Correo electrónico, Portic, etc., pueden ser muy importantes.

1.10.1 Proceso documental del transporte marítimo.

Distinguiremos tres grupos de intercambio de documentos:

- Un primer grupo lo constituyen los mensajes intercambiados entre la comunidad portuaria y la Aduana, fundamentalmente las declaraciones

²⁹ EDI: Electronic Data Interchange o Intercambio Electrónico de Datos: Es un Conjunto coherente de datos, estructurados conforme a normas de mensajes acordadas, para la transmisión por medios electrónicos, preparados en un formato capaz de ser leído por el ordenador y de ser procesado automáticamente y sin ambigüedad.". GOMIS, R. 1998.

³⁰ "Equipos y servicios de telecomunicación que permiten a los usuarios poder enviar o recibir información de audio, durante las 24 horas, utilizando para ello el reconocimiento de la voz o de los tonos para interactuar.", definición extraída de la página web www.forenai.com/audiotext.htm.

de carga (manifiestos) y las declaraciones aduaneras (DUAs ³¹). El contenido, formato y procedimientos de envío de estos documentos los define normalmente la Administración de Aduanas y lógicamente son únicos para todos los puertos pertenecientes a un mismo Estado. En España, el conjunto de comunicaciones EDI entre puertos y Aduana constituyen lo que se denomina proyecto COMPAS ³².

- Otro lo constituyen los intercambiados entre los armadores y los consignatarios y frecuentemente, en el caso de carga contenerizada, entre los armadores y las terminales de estiba. En el primer caso nos referimos a los conocimientos de embarque, y declaraciones de carga y en el segundo caso al de los planos de estiba. Hasta ahora cada armador ha venido definiendo su propio sistema de comunicación, sin embargo existe actualmente una tendencia a la unificación; de la que es un claro ejemplo el ISA (Information System Agreement), acuerdo entre once armadores, en el que se define el formato EDIFACT de los mensajes EDI a intercambiar con los consignatarios y las terminales.
- El tercer grupo es el que intercambian los diferentes agentes y organismos de una misma comunidad portuaria. Estos mensajes pueden agruparse en procedimientos relativos a contratación entre transitarios y consignatarios, tramitación de entradas o salidas de mercancías de las terminales de estiba, tramitación de mercancías peligrosas, intercambios de información entre consignatarios y terminales, solicitudes de operaciones portuarias de atraque o salida de buques, etc.... Es aquí donde es útil una plataforma como Portic, desarrollado en el Puerto de Barcelona, que se explica más adelante.

1.10.2 Intercambio de documentos entre Puertos y Aduana.

El proyecto COMPAS es un sistema que establece los procedimientos de intercambio electrónico de Manifiestos y DUAs entre los Puertos y la Aduana.

³¹ DUA: Documento Único Aduanero

³² COMPAS: Comunicación de Manifiestos entre Puertos y Aduana.

En lo que se refiere a manifiestos, se ha establecido a la Autoridad Portuaria como ventanilla única para su entrega pudiendo los consignatarios entregarlos bien en papel o bien vía EDI, en cualquiera de los dos casos la Autoridad Portuaria envía a la Aduana la totalidad de los manifiestos vía EDI. Por lo que afecta a los DUAs, los agentes de aduana pueden enviarlos a la Aduana bien vía EDI o bien vía papel. Los que optan por la primera opción reciben también por esta vía, el “levante” o la notificación de inspección física o documental.

En Barcelona ³³ en 1994 se puso oficialmente en servicio el despacho vía EDI de los DUAs de exportación. Los agentes de aduana pueden enviar los DUAs a la Aduana bien directamente, o bien a través del Colegio de Agentes de Aduana que ofrece, además, el servicio de traducción a sintaxis EDIFACT. Actualmente se estima que se envían vía EDI el 90% de los DUAs de exportación y el 50% de los de importación.

El puerto de Barcelona también fue el primer puerto español en enviar el mensaje que informa a la Aduana de la llegada del buque de forma telemática. Este mensaje se está enviando de forma automática cuando el buque entra por la bocana del Puerto y activa, en el ordenador de la Aduana, las predeclaraciones sumarias, admitiéndose los DUAs a partir de dicho instante.

1.10.3 Un plan de calidad innovador.

La Autoridad Portuaria, tras un estudio detallado de las carencias que manifestaban los usuarios en el servicio de transporte de mercancías a través del puerto elaboró un novedoso Plan de Calidad en 1994 , en colaboración con todas las empresas privadas y organismos públicos que desarrollan su actividad en el entorno marítimo, en el que se acordó definir e implantar un sistema que agilizara y optimizara los procesos de intercambio documental entre los diferentes agentes y organismos que intervienen en el tráfico marítimo de mercancías.

Hasta el momento se han redefinido los siguientes procesos:

³³ Gomis, R. 1998.

Solicitud de atraque: En este caso se ha simplificado notablemente la tramitación documental para el consignatario pasando de tener que entregar 5 documentos distintos en dos ventanillas a realizarlo todo con el mismo documento y mediante fax. Ha facilitado este hecho la conexión informática entre Capitanía Marítima y la Autoridad Portuaria lo que ha permitido designar a esta última como ventanilla única.

Instrucciones de embarque: Se ha definido un procedimiento y unos mensajes EDIFACT para el intercambio vía EDI de las instrucciones de embarque (Booking) entre transitarios y consignatarios.

Información sobre partidas: Actualmente los agentes de aduana solicitan la confirmación de los datos sobre las partidas de importación a los consignatarios telefónicamente lo que provoca una gran congestión de trabajo en las oficinas de estos últimos y numerosos errores de transcripción.

Información sobre la activación de manifiestos: Para la admisión del DUA de importación, se requiere que el manifiesto se encuentre activado en el ordenador de la Aduana. El desconocimiento de este hecho provocaba el rechazo de numerosos DUAs. Por ello la Autoridad Portuaria ha implantado un servicio de Audiotext al servicio de los agentes de aduana que permite consultar de forma automática mediante cualquier teléfono, el estado de los manifiestos de importación.

Es importante subrayar que el EDI es una herramienta que facilita el intercambio documental pero no la única. Lo importante es definir el procedimiento y el medio técnico más adecuado para cada necesidad.

1.10.4 Inconvenientes presentados con el plan de calidad.

El conjunto de servicios de información y sistemas de intercambio documental descritos anteriormente presenta los siguientes inconvenientes:

Coexiste una gran diversidad de sistemas diferentes: EDI, fax, Audiotext, Internet, etc.. que hace que los usuarios de estos servicios tengan que disponer de todos estos sistemas. Sería bueno para ello la posibilidad de acceder a todos estos servicios desde una única plataforma tecnológica.

No hay un interlocutor único que pueda resolver todas las necesidades de los usuarios de estos sistemas. Una vez definido un nuevo procedimiento o

sistema se edita una guía de usuario y cada agente que quiera acceder a un nuevo servicio ha de buscar los medio técnicos y las empresas de servicios que le permitan llevarlo a cabo. Esto hace que la implantación se lleve a cabo de una forma voluntariosa y poco organizada.

Existe una falta de información en el seno de la Comunidad Portuaria sobre los servicios y posibilidades actuales.

1.10.5 El sistema Portic como solución a los inconvenientes.

Para solucionar los inconvenientes actuales, en el Consejo Rector del Plan de Calidad del Port de Barcelona de 1997, se presentó y aprobó la propuesta de creación de una plataforma de comercio electrónico para el puerto de Barcelona.

PortIC ³⁴ nace de la iniciativa de la Autoridad Portuaria de Barcelona, y del respaldo y compromiso de las empresas privadas de la Comunidad Portuaria representadas en el accionariado por sus asociaciones. Su actividad se centra en la explotación y comercialización de servicios de información e intercambio documental por medios telemáticos, y en la formación y consultoría para la implantación y utilización de estos sistemas. PortIC implementa las soluciones desarrolladas por el Fòrum Telemàtic ³⁵, organismo que realiza la reingeniería operativa y documental del sector, y en el que se encuentran representados todos los organismos y colectivos que intervienen en el proceso logístico del Puerto de Barcelona.

PortIC es la Plataforma transaccional de Comercio electrónico para el Sector de la Logística, disponiendo de una amplia oferta de servicios dirigidos a todos los profesionales y empresas que precisan instrumentos efectivos para poder controlar sus expediciones en un entorno multimodal, con múltiples agentes y organismos involucrados en cada operación, y en el que cada uno aporta informaciones que son utilizadas por el siguiente eslabón de la cadena. Es un proyecto abierto a todos los profesionales y empresas que

³⁴ Información extraída de la página web de Portic, www.portic.net. y de una entrevista entre el doctorando y el Sr. Gallardo, Director de Sistemas de Portic.

³⁵ Forum Telematic: Ampliamente definido en el apartado 1.10.6.

desarrollan programas vinculados al sector y cuyo interés es poner la tecnología que desarrollan al alcance de todos los miembros del sector.

Su misión en la etapa inicial se centra en la integración de los componentes de la Comunidad Portuaria de Barcelona en un entorno de trabajo sistematizado mediante la utilización de nuevas tecnologías aplicadas a las transacciones comerciales y al intercambio de información y documentación. El objetivo es lograr un efecto sinérgico que revierta en beneficio de sus miembros, incluidos los importadores y exportadores finales a los que se da servicio. Para lograr la incorporación de todos los miembros de esta comunidad, PortIC desarrolla sistemas basados en tecnologías mixtas EDI-Internet, que facilitan el acceso a sistemas de intercambio en entornos distribuidos, de una forma sencilla y económica.

La difusión y el tratamiento de la información por medio de las nuevas redes de comunicación de datos permiten una mayor sencillez y transparencia en la operativa física y documental de las operaciones realizadas, produciendo adicionalmente mejoras en la calidad del servicio y una importante reducción de costes operativos.

Para garantizar la seguridad de las transacciones, la plataforma incorpora sistemas que permiten hacer operaciones con todas las garantías de origen, integridad, confidencialidad y destino. El Comercio o Negocio Electrónico es un sistema en el que se han de poder traspasar Derechos y Obligaciones de forma electrónica, lo que obliga a trabajar con las máximas garantías.

Cuando se creó esta plataforma para el comercio electrónico los objetivos eran los siguientes:

- Simplificar y automatizar los procedimientos de intercambio documental relativos al tráfico marítimo de mercancías, a fin de disminuir el tiempo de estancia de las mercancías en el Puerto.
- Crear servicios de información para los clientes finales (importadores y exportadores) a fin de dar una mayor transparencia a los procedimientos de despacho que se llevan a cabo en el Puerto.
- Ayudar a los agentes a superar las barreras tecnológicas y económicas de acceso a estos nuevos servicios y fomentar la participación de toda la Comunidad Portuaria.

I SOCIOS

Este sistema solo es posible con la colaboración de muchas empresas y personas que han trabajado en el desarrollo y puesta en marcha de este nuevo entorno virtual, como los accionistas que aglutinan la fuerza de la comunidad logística en evolución, y que para ser competitiva, ha de seguir progresando junto a los continuos avances tecnológicos actuales.

Esta es la distribución accionarial en porcentajes:

- * Autoridad Portuaria de Barcelona: 25,18%.
- * Banc Sabadell: 15,97%.
- * Caixa d'estalvis i pensions: 15,97%
- * Cercle d'empresaris estibadors portuaris de Barcelona, S.L.: 9,53%.
- * Fundación privada de agentes marítimos de Barcelona: 9,53%.
- * Asociación de transitarios expedidores internacionales: 9,53%.
- * Colegio oficial de agentes y comisionistas de aduanas de BCN: 9,53%.
- * Cámara oficial de comercio, industria y navegación de BCN: 4,76%.

II PRESTACIONES

PortIC es un sistema de Comercio Electrónico en el que se pueden realizar transacciones bancarias de una forma integrada con las aplicaciones. En él se han desarrollado los programas y se han puesto los medios para ofrecer a los usuarios un sistema que esté operativo 24 horas al día sin interrupciones, en colaboración con las entidades bancarias.

Para ello, pone en servicio el intercambio electrónico de documentos entre operadores logísticos en el Puerto de Barcelona. El circuito de exportación a través de PortIC, permite enviar y recibir los documentos más relevantes en la operativa: "Admitase de mercancías", "Entreguese de mercancías" a una

terminal (con copia al transitario/ agente de aduanas) , órdenes de transporte, así como instrucciones de embarque.

Un grupo de empresas consignatarias y un grupo de transitarios/agentes de aduanas que comparten un mismo software de gestión están realizando pruebas con la plataforma PortIC con el objetivo de finalizar las integraciones y poner en marcha nuevos circuitos en los cuales participan sus principales interlocutores, es decir, sus respectivos clientes y proveedores.

Por otro lado, recientemente PortIC ha desarrollado un nuevo servicio exclusivo para transitarios y agentes de aduana que les posibilita el recibir la autorización para las mercancías peligrosas por parte de la Autoridad Portuaria de Barcelona al mismo tiempo que la recibe el consignatario solicitante, este servicio se denomina Prenotificación de Mercancías Peligrosas para Transitarios y Agentes de Aduana.

A través de la Prenotificación (mensaje EDI) la empresa transitaria o agente de aduana envía la petición de carga y descarga de mercancías peligrosas al consignatario correspondiente. Por su parte la Autoridad Portuaria responderá con la autorización de dicha mercancía al mismo tiempo, tanto a la empresa de aduanas que ha mandado la prenotificación, como al Consignatario que ha solicitado la autorización ante la APB.

1.10.6 Forum telematic como brazo ejecutivo de PortIC.

En 1998 se elabora el primer Plan Estratégico del Puerto de Barcelona y el Consejo Rector de la Calidad pasa a denominarse a partir de ese momento Consejo Rector del Plan Estratégico y la Calidad.

Para la implantación de la nueva estrategia, se crean 8 grupos de trabajo en los distintos ámbitos estratégicos. Uno de estos, hace referencia al papel de las telecomunicaciones y las nuevas tecnologías en el comercio internacional: EL FORUM TELEMATIC.

La misión actual del Forum Telemàtic es simplificar y automatizar los procedimientos y trámites documentales asociados al paso de la mercancía por el espacio portuario.

En el Forum Telemàtic están representados todos los colectivos de la Comunidad Logístico-Portuaria: Consignatarios, Empresas Estibadoras,

Agentes de Aduanas, Transitarios, Aduana, Autoridad Portuaria, Empresas del Transporte Terrestre, Servicios de Inspección en Frontera y Usuarios del Transporte Marítimo, RENFE... Además, en algunos proyectos, se invita a las reuniones a otros colectivos cuando se discuten aspectos o problemas en los que están implicados.

Estos colectivos son los que asignan tanto al Forum Telemàtic como a los distintos grupos de trabajo específico, a destacados profesionales con amplio conocimiento de la operativa de su organización y relacionados con las tecnologías de la información y la gestión documental.

El Forum Telemàtic, que se reúne cada seis semanas, establece las directrices y objetivos generales, realiza el seguimiento y aprueba los resultados de los distintos grupos de trabajo que están en marcha.

Estos grupos de trabajo son equipos de mejora, de entre 4 y 10 miembros, que se configuran "ad hoc" para cada problema o procedimiento concreto. El Forum, nombra al responsable o director de cada uno de estos grupos y asigna también un Consultor experto en organización y tecnologías de información.

En el grupo de trabajo se analiza el problema y el procedimiento actual, se proponen soluciones y mejoras o incluso se llega a rediseñar o inventar el procedimiento, aumentando progresivamente la coordinación y el impacto de las nuevas tecnologías en las interacciones documentales y comerciales.

Los trabajos de los grupos se elevan al Forum Telemàtic para su aprobación, quién a su vez los eleva al Consejo Rector del Plan Estratégico y la Calidad, máximo órgano interorganizacional del Puerto de Barcelona.

La implantación la realizan los distintos agentes involucrados en cada procedimiento, canalizándose el seguimiento a través del propio Forum Telemàtic.

Es importante destacar también, el carácter de grupo de opinión del Forum Telemàtic en lo que respecta a la dinámica, impacto y regulación de las nuevas tecnologías en el sector logístico-portuario también a nivel estatal e internacional.

Enumeraremos ahora las actuaciones del Forum Telematic:

3. La Comisión de la Garantía de la Información realizó un análisis de la situación de partida que se reflejó en el documento "Els circuits

documentals al Port de Barcelona" 36. Se establecieron prioridades (Diciembre 1994), al tiempo que se realizaba un seguimiento de la implantación del EDI y se acometía la mejora de los circuitos más problemáticos.

4. Se estableció un nuevo modelo de declaración sumaria para el tráfico marítimo en diciembre de 1995, con la definición de los mensajes EDI asociados. Asimismo, se produjo la implantación del EDI para la tramitación de documentos asociados en la entrada al recinto portuario de mercancías peligrosas.
5. Reingeniería de los procedimientos asociados a la notificación de llegada y Solicitud de atraque, para la Autoridad Portuaria y Capitanía Marítima; simplificando los trámites documentales y aportando nuevos métodos de presentación de la documentación.
6. Definición de los distintos servicios de información para facilitar la gestión y transacciones en la Comunidad Portuaria. (Servicio de información sobre "confirmación de partidas" entre agentes de aduana y consignatarios para confeccionar la declaración de importación; servicios de información para la declaración sumaria y el despacho de mercancías.).
7. Reingeniería de todos los procedimientos documentales asociados a la entrada/salida de mercancías del recinto portuario (1999-00).
8. Proyectos de "solicitud de atraque", "extensión de la documentación de mercancías peligrosas" y "factura telemática" (2001).

Además se han creado grupos de opinión para revisar proyectos desarrollados anteriormente como el de instrucciones de embarque o el de reingeniería en la entrada y salida de mercancías.

Como resultado de los años de trabajo en los distintos grupos del Forum Telemático, se han elaborado varios procedimientos que contienen las mejoras y las modificaciones en los distintos ámbitos del intercambio documental en el Puerto de Barcelona:

- Escalas.
- Declaraciones Sumarias y Manifiestos.

³⁶ Els circuits documentals al Port de Barcelona. ISBN 84-89349-48-7; Julio de 1994

- Mercancías Peligrosas.
- Declaraciones Aduaneras.
- Instrucciones de embarque.
- Entrada de Mercancías por vía Terrestre.
- Salida de Mercancías por vía Terrestre.
- Facturación.
- Pagos.
- Solicitud de manos de estiba.
- ZAL.
- Instancias Aduana