

INSTITUTO LOGÍSTICO
México • República Dominicana

Taller Básico de Carga Marítima

1ra sección

10 Mayo 2022

Gloria Emilce Vasco Mejia

Contenido

1. Marco jurídico
2. Organismos relacionados al transporte marítimo de carga
3. Geografía y puertos
4. Terminología
5. Tipología del medio de transporte y la mercancía
6. Servicios
7. Los principales proveedores de servicios en el transporte marítimo
8. Tarifas y cargos
9. Aceptación de la mercancía
10. Documento de embarque

Contenido

Marco Jurídico

- La Haya / Hague-Visby - Reglas
http://www.perezcarrera.com/Secciones_en_espa%F1ol/CONVENIOS%20INTERNACIONALES/REGLASDEHAYA1924.pdf
- Convenio de Bruselas
https://www.observatoriodelainfancia.es/ficherosoia/documentos/1988_d_Convenio_de_Bruselas_1968.pdf
- Reglas de Hamburgo
<https://economipedia.com/definiciones/reglas-de-hamburgo.html>
- Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte internacional multimodal de mercancías - Ginebra 1980
- <https://www.dipublico.org/10870/convenio-de-las-naciones-unidas-sobre-el-transporte-multimodal-internacional-de-mercancias-ginebra-24-de-mayo-de-1980/>

La Guerra y el Transporte Marítimo

¿CUÁNDO NACE NCAGS?

El concepto OTAN de **NCAGS** (*Naval Cooperation and Guidance for Shipping*), nace en el año 2003 para sustituir al anterior **NCS** (*Naval Control of Shipping*). A diferencia del **NCS**, que sometía el tráfico marítimo al control militar en supuestos de crisis, **NCAGS** tiene en la voluntariedad de la cooperación de los buques civiles su presupuesto básico. Tan sólo en circunstancias excepcionales, y por decisión del estado de bandera, puede un buque civil quedar sometido obligatoriamente a las instrucciones un mando militar.

¿QUÉ ES NCAGS?

NCAGS (*Cooperación Naval y Guía del Tráfico Marítimo*, en su traducción al español), es un sistema militar de cooperación que proporciona guía, consejo y asistencia a la comunidad mercante, reforzando la seguridad y protección de los buques que voluntariamente se adhieren a él, a la vez que minimiza las interferencias que pueden producirse entre las actividades desarrolladas por las unidades navales y el tráfico mercante que transita el Área de Operaciones (**AOO**).

De esta definición se derivan dos consecuencias importantes:

1. NCAGS cobra todo su sentido cuando una Fuerza Militar desarrolla operaciones en un determinado espacio marítimo en el que existe tráfico civil.
2. Que el sistema persigue coordinar, sincronizar y minimizar las interferencias mutuas entre las Fuerzas Militares y el tráfico civil que transita el **AOO**.

La **OTAN** ha publicado un documento no clasificado que trata sobre el sistema



¿A QUIÉN BENEFICIA NCAGS?

El sistema **NCAGS** proporciona beneficios a las dos partes implicadas (Fuerzas Militares que operan en el Área de Operaciones (**AOO**) y tráfico civil que navega por sus aguas), tanto en tiempo de paz como en caso de tensión, crisis o conflicto.

Los beneficios para el tráfico mercante son:

1. Mejora en la Seguridad de la Navegación.
2. Reducción de los retrasos mientras se transitan áreas donde se llevan a cabo Operaciones Militares.
3. Continuidad en el funcionamiento del sistema de transporte marítimo.
4. Capacidad mejorada de respuesta ante las amenazas.
5. Mejora en la comprensión de las limitaciones impuestas por las operaciones militares.
6. Potencial reducción potencial de las primas de riesgo en las pólizas de seguros.

Los beneficios para las Fuerzas Militares son:

1. Una más completa imagen de la actividad mercante.
2. Disminución de las interferencias mutuas entre el tráfico comercial y las operaciones militares.
3. Mejora en la seguridad.
4. Mejora en la eficacia y eficiencia de las operaciones militares.

<https://encomar.covam.es/ncags>

Marco Jurídico

- Reglas de Rotterdam - Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo
- https://uncitral.un.org/es/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules

Video Convenio de Rotterdam y su aplicación en Ecuador

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

- Reglas uniformes para las cartas de porte marítimas (Reglas CMI (Committe Maritime International))
- https://es.wikipedia.org/wiki/Comit%C3%A9_Mar%C3%ADtimo_Internacional

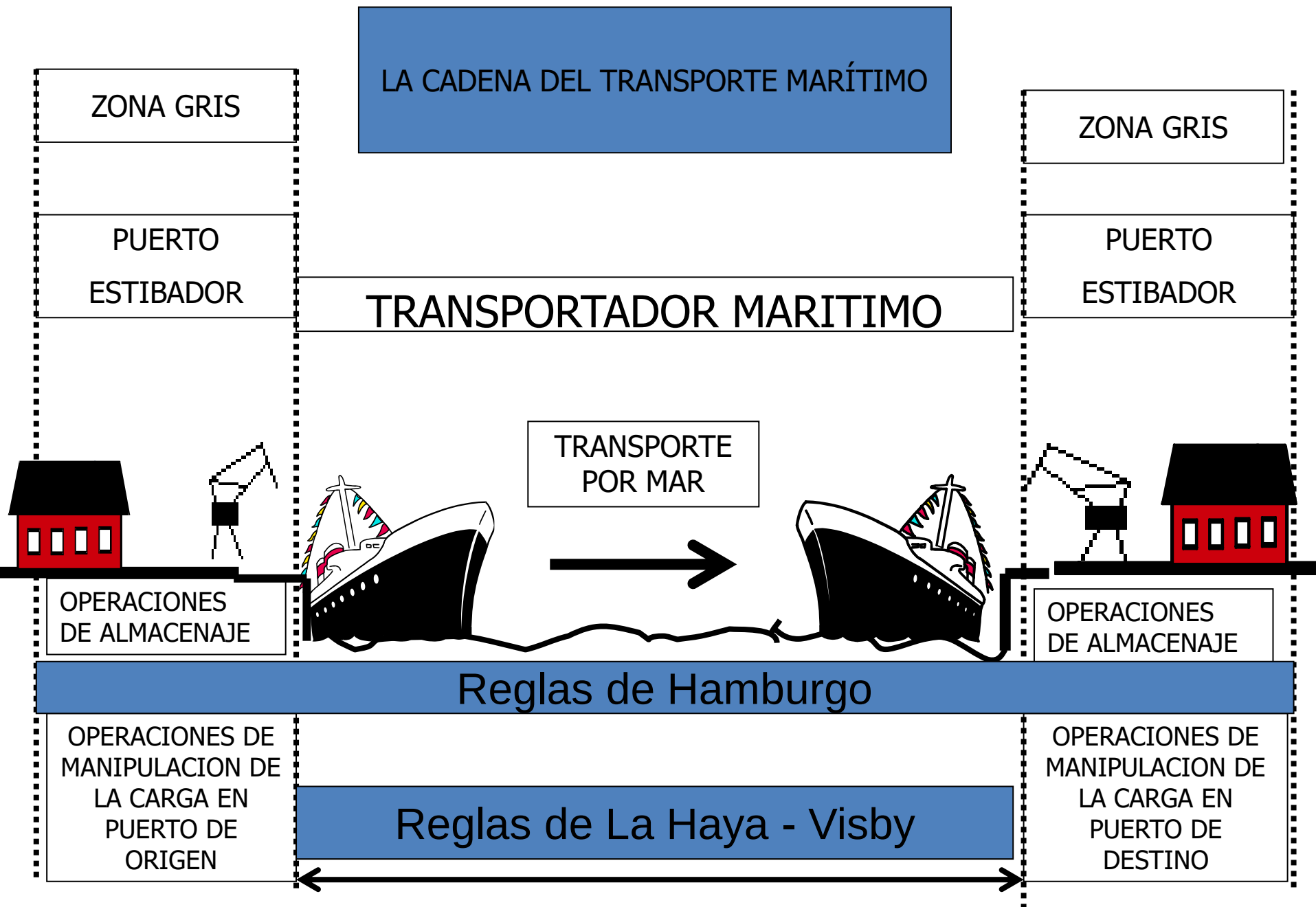
- Reglamentos nacionales México

http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LNCM_071220.pdf

http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regley/Reg_LNCM_040315.pdf

SGA Sistema Globalmente Armonizado OCDE

<https://www.youtube.com/watch?v=huP1F7q3Xyo>



Reglas de Rotterdam y su influencia en el Sistema Portuario

Convenio de Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo

El Convenio establece un régimen legal uniforme por el cual se regulan los derechos y obligaciones de los cargadores, porteadores y destinatarios sujetos a un contrato de transporte puerta a puerta, siempre y cuando comprenda un tramo internacional por vía marítima.

Las RR constituyen un marco jurídico uniforme, actualizado a las nuevas realidades comerciales y tecnologías, en el que se busca un mayor equilibrio entre los distintos actores del negocio marítimo, incluyéndose la contenerización de la carga, los documentos electrónicos de transporte y en general, se traducen en un régimen universal aplicable al transporte internacional de mercancías, total o parcialmente marítimo.

Gente de mar

<https://www.ilo.org/global/standards/subjects-covered-by-international-labour-standards/seafarers/lang--es/index.htm>



Reglas de la Haya 1924-1929

- **Primer intento de la comunidad internacional de encontrar un medio uniforme y efectivo de resolver el problema con los armadores que regularmente no asumían la responsabilidad por la pérdida o daños ocurridos a la carga.**
- **El propósito de estas reglas es el de establecer un mínimo de responsabilidad obligatoria a los porteadores.**
- **Estas reglas mantenían 17 cláusulas de exoneración a favor del transportista.**

Reglas de la Haya-Visby

- Aumenta los límites de responsabilidad
- Define el ámbito de aplicación



El B/L es emitido por un estado contratante
El transporte entre puertos de estados contratantes
El B/L prevé la aplicación de esta regla

Crea provisión sobre los límites de responsabilidad a los contenedores

Refuerza protección de la buena fé del comprador en el conocimiento de emabrque

Reglas de Hamburgo - 1978

Propósito fundamental

- **Balancear a los armadores con los usuarios del transporte marítimo**
- **El porteador es responsable por la pérdida o daños a la mercancía en su custodia, a menos que pueda probar que todas las medidas razonables fueran tomadas para evitar la pérdida**

Organismos relacionados al transporte

- Organización Marítima Internacional OMI
<https://www.dimar.mil.co/organizacion-maritima-internacional-omi>
- SOLAS- VGM y Código IMDG
<https://marygerencia.com/2010/08/12/codigo-maritimo-internacional-de-mercancias-peligrosas-imdg/>

Video Proa al Futuro - Informe SOLAS

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

- BIMCO <https://marygerencia.com/tag/bimco/>
- WSC (World Shipping Council) Consejo Mundial de Transporte Marítimo
<https://www.worldshipping.org/careers>
- ICS (International Chamber of Shipping) Cámara Naviera Internacional <https://www.ics-shipping.org/>
el CMI y WSC promueven la creación de asociaciones de derecho marítimo nacionales, también la cooperación con otras organizaciones internacionales, como la OTI.
seguridad en el mar, lugares de refugio para buques en peligro, salvamento ambiental, venta judicial de buques, piratería, y el trato justo de las tripulaciones.
- AMANAC (México) <http://www.amanac.org.mx/sitio2008/index.html>

Geografía y Puertos

1. Los principales puertos y terminales marítimos (regionales e internacionales)
2. Servicios portuarios Instalaciones de carga y descarga y modelos de gestión portuaria.
3. Las principales rutas de tráfico Marítimo
4. Terminales y patios de contenedores en el interior de los países.

Los Principales Puertos Marítimos (Regionales e Internacionales)

Principales puertos de Latinoamérica, estos son los principales puertos de Latinoamérica, según datos de la Cepal.[Carlos Juárez](#) | febrero 25, 2022

<https://thelogisticsworld.com/comercio-internacional/principales-puertos-de-latinoamerica/>

Puertos de Centroamérica - Diciembre 11, 2020

<http://hondutareas.blogspot.com/2020/12/puertos-de-centroamerica.html>

Transporte Marítimo en Guatemala, un reto para el 2021 Marzo 17 2021

<https://agexporthoy.export.com.gt/servicios-al-exportador/transporte-maritimo-en-guatemala-un-reto-para-el-2021/>

La interminable crisis de transporte marítimo obliga a cambiar los ciclos comerciales

<https://www.prensalibre.com/economia/la-interminable-crisis-de-transporte-maritimo-obliga-a-cambiar-los-ciclos-comerciales/>

Top 10 Portacontenedores más Grandes del Mundo

<https://www.youtube.com/watch?v=vPag1uUq1Qg>

¿Cuáles son las principales rutas comerciales marítimas mundiales?

4 junio, 2021

Las rutas marítimas permiten que los buques desarrollen el transporte de mercancías por todos los lugares del globo. El comercio marítimo sigue siendo el transporte más utilizado en el comercio internacional, cargando el 80 % del volumen mundial. Y esto es así pese a la existencia de otros medios de transporte más rápidos. El motivo es que cuenta con ventajas respecto a otras alternativas, como son menores costes y mayor espacio para la carga de mercancía, Las rutas marítimas más importantes

1. Canal de Suez
2. Estrecho de Ormuz
3. Estrecho de Gibraltar
4. Canal de Panamá

<https://www.moldtrans.com/estas-las-5-rutas-maritimas-mas-importantes-del-mundo/>

<https://www.geografiainfinita.com/2021/03/las-puntos-estrategicos-de-las-rutas-maritimas-mundiales/>

<https://www.mundomaritimo.cl/noticias/transporte-maritimo-debera-enfrentar-retos-ligados-a-cambios-tecnologicos-descarbonizacion-y-aumento-de-fletes-lo-antes-posible>

PUERTOS DE CENTROAMERICA

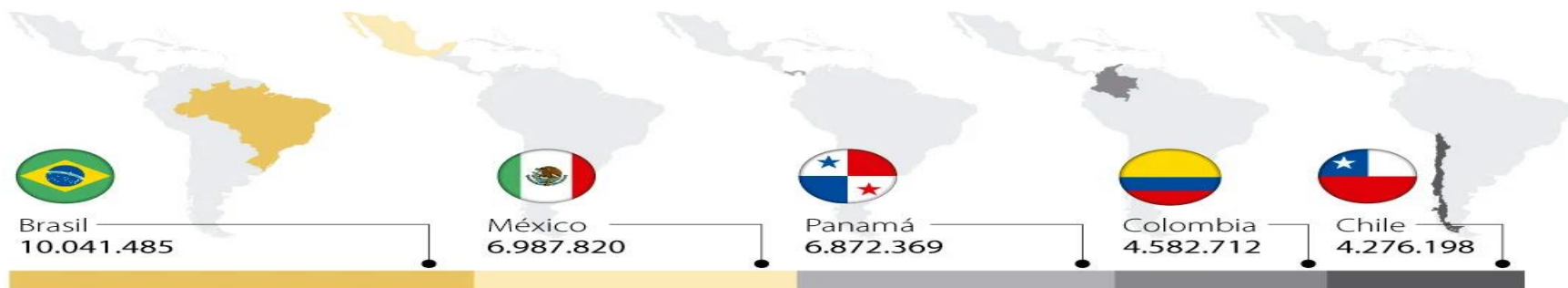


LOS PRINCIPALES PUERTOS MARÍTIMOS SEGÚN LA CEPAL EN 2018

Nombre	País	TEU movilizados*	Variación
Colón (MIT, Evergreen, Panamá Port)	 Panamá	4.324.478	11,1%
Zona Portuaria Santos	 Brasil	3.836.487	7,2%
Manzanillo, COL.	 México	3.078.505	8,8%
Bahía de Cartagena	 Colombia	2.862.787	6,9%
Panamá Pacífico	 Panamá	2.520.587	-15,6%
El Callao	 Perú	2.340.657	4,0%
Guayaquil (APG, terminales privados)	 Ecuador	2.064.281	10,3%
Kingston	 Jamaica	1.833.053	17,5%
Buenos Aires (Puerto Nuevo y Dock Sud)	 Argentina	1.797.955	22,4%
San Antonio	 Chile	1.660.832	28,1%
San Juan	 Puerto Rico	1.405.348	17,2%
Buenaventura	 Colombia	1.369.139	48,8%
Caucedo	 Rep. Dominicana	1.331.907	7,8%
Lázaro Cárdenas, MICH.	 México	1.314.798	14,4%
Limón-Moin	 Costa Rica	1.187.760	-1,0%
Veracruz, VER.	 México	1.176.253	5,3%
Freeport	 Bahamas	1.050.140	23,5%
Zona Portuaria Itajaí	 Brasil	1.045.813	4,7%
Valparaíso	 Chile	903.296	-15,9%
Altamira, TAMPS.	 México	820.092	2,1%

*Una TEU es la capacidad de carga de un contenedor de 20 pies (6,1 m)

LOS PAÍSES CON MAYOR TRÁFICO DE TEU EN LATINOAMÉRICA (Contenedores)



La estratégica red de puertos que China controla en el Mundo y América Latina

Cecilia Barría/BBC News Mundo/15 octubre 2021

<https://www.bbc.com/mundo/noticias-58849114>

El gigante estatal chino, Cosco, vio una oportunidad para entrar en la industria portuaria de un país en crisis. Fue así como adquirió el 51% del Pireo, bajo un acuerdo que le permitiría hacerse con el 67% cinco años después.

Y eso es lo que acaba de ocurrir a comienzos de octubre.

Con esa operación, ahora Pekín maneja uno de los puertos más importantes del mundo, ubicado en el cruce de Europa, Asia y África.

La misma compañía está en conversaciones para adquirir una participación en el puerto de Hamburgo, Alemania. Si llegara a concretarse, sería la octava mega inversión portuaria de Cosco en Europa.

Y otro de los gigantes chinos, Shanghai International Port Group, se acaba de hacer con el control del puerto israelí de Haifa.

que en los últimos años se ha dado en el contexto de la llamada Ruta Marítima de la Seda.

Mostrar Músculo????

Distintas estimaciones apuntan a que empresas del gigante asiático controlan actualmente cerca de 100 puertos en más de 60 países.

"Los puertos de contenedores con inversión china han experimentado un aumento en su conectividad de transporte marítimo superior a la media", dice Jan Hoffmann, jefe de la Unidad de Logística Comercial de la Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD, por sus siglas en inglés).

Una ventaja frente a sus competidores que les permite avanzar paso a paso en la industria portuaria.

"El elemento clave que impulsa la estrategia portuaria de las empresas chinas es un mayor control y eficiencia en sus negocios marítimos globales, y la búsqueda de oportunidades para participar en proyectos de desarrollo cercanos"

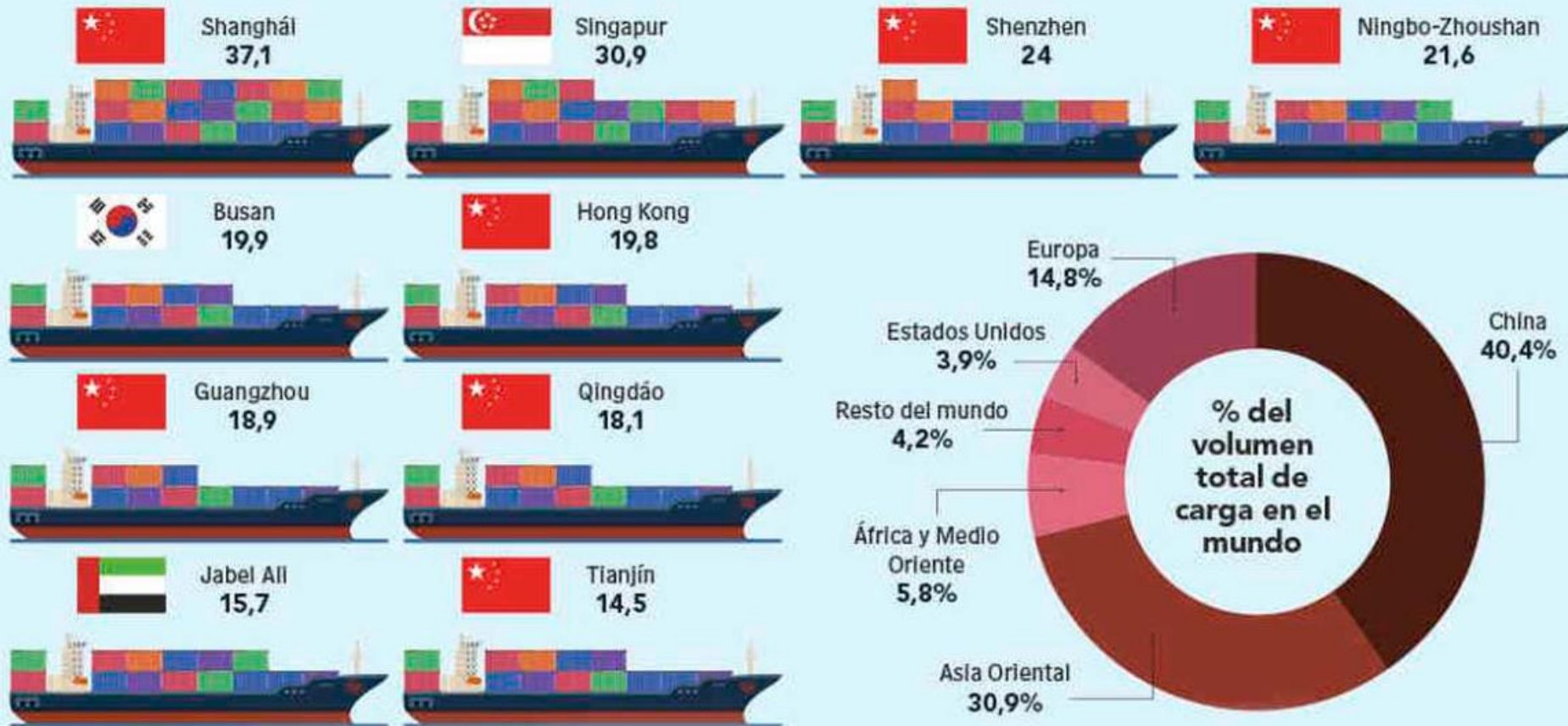
Mayores puertos operados por empresas chinas en América Latina y del Caribe



Estos son los mayores puertos del mundo

Esto son los puertos más activos del mundo, medidos por los contenedores que mueven al año, en millones de TEU (2016)

18/11/2019



Top 30 mundial de puertos en 2021

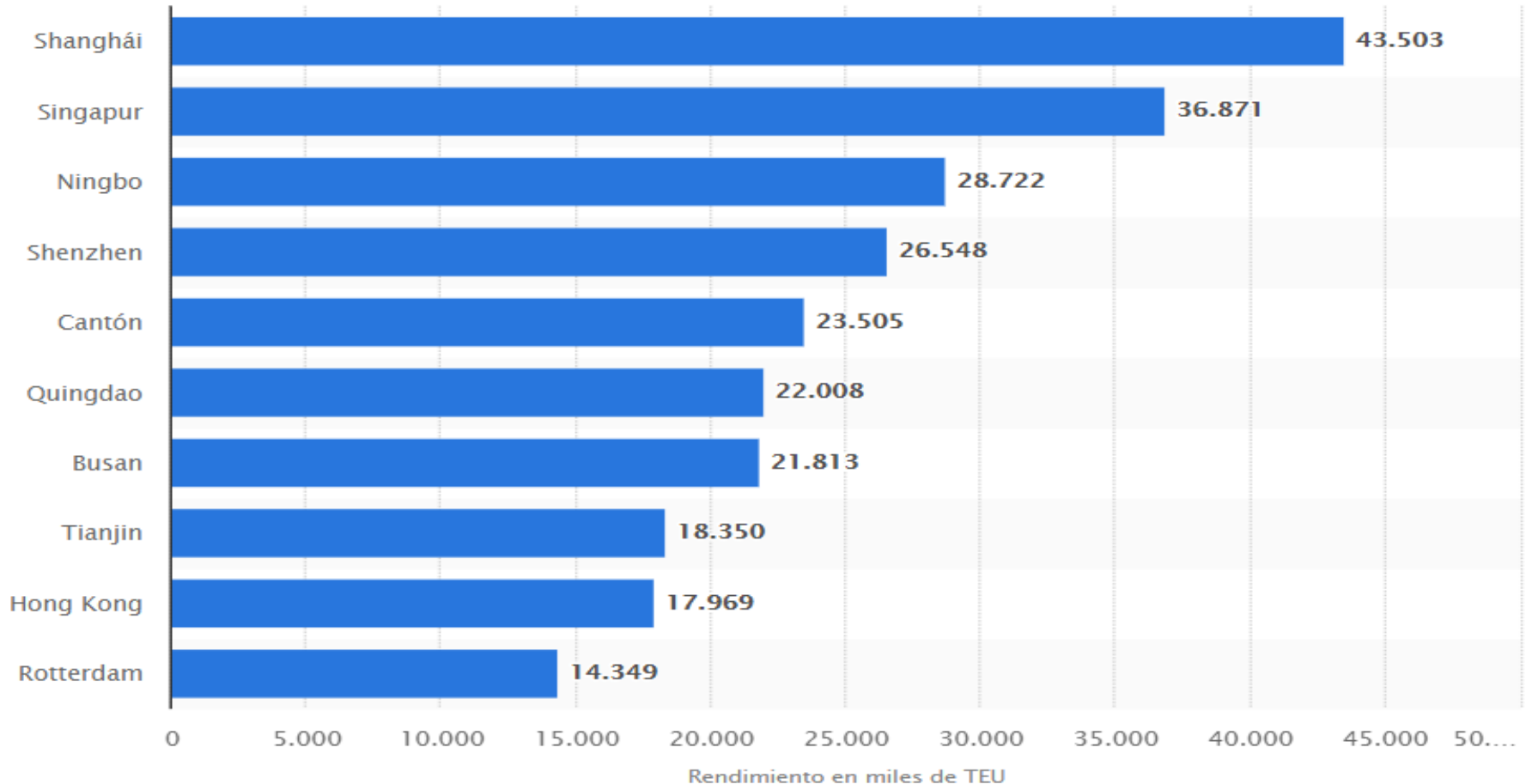
RK 2021	RK 2020		Puerto	País	2021	2020	2019	Var. 21/20	Var. 20/19
1	1	⊖	Shanghai	China	47,0	43,5	43,3	8,1 %	0,5 %
2	2	⊖	Singapur	Singapur	37,4	36,8	37,1	1,6 %	-0,9 %
3	3	⊖	Ningbo-Zhoushan	China	31,0	28,7	27,5	8,2 %	4,4 %
4	4	⊖	Shenzhen	China	28,7	26,5	25,7	8,3 %	3 %
5	5	⊖	Guangzhou-Nansha	China	24,1	23,1	23,2	4,3 %	-0,2 %
6	6	⊖	Qingdao	China	23,7	22,0	21,0	7,7 %	4,7 %
7	7	⊖	Busan	Corea del Sur	22,6	21,8	21,9	4 %	-0,8 %
8	8	⊖	Tianjin	China	20,2	18,3	17,3	10,4 %	6,1 %
9	10	⬆	Los Ángeles/Long Beach	Estados Unidos	20,0	17,3	16,9	15,8 %	2,1 %
10	9	⬇	Hong Kong	China	17,7	17,3	18,3	2,7 %	-5,3 %
11	11	⊖	Rotterdam	Países Bajos	15,3	14,3	14,8	6,6 %	-0,03 %
12	12	⊖	Dubai/Jebel Ali	Emiratos Árabes Unidos	13,7	13,2	13,5	1,6 %	-4,4 %
13	13	⊖	Port Kelang	Malasia	13,7	13,2	13,5	3,4 %	-2,5 %
14	15	⬆	Xiamen	China	12,0	11,4	11,1	5,4 %	2,6 %

<https://elmercantil.com/indicador/top-30-mundial-de-puertos-en-2021/>



Ranking de los puertos contenedores más grandes del mundo en 2020, según el rendimiento *(en miles de TEU)*

<https://es.statista.com/estadisticas/635312/principales-puertos-de-contenedores-a-nivel-mundial-por-volumen-de-carga-manipulada/>



Principales Puertos Marítimos que Operan en Estados Unidos



Logística Portuaria



¿Qué son los servicios portuarios y cuáles son los modelos de gestión portuaria?

Los servicios portuarios son complementarios o conexos al transporte marítimo y comprenden un amplio conjunto de actividades, así se distinguen: los servicios portuarios de estiba y desestiba de mercancías, de remolque de buques, de practicaaje, de amarre de buques, de aprovisionamiento de alimentos, de abastecimiento de combustible, de recojo de residuos sólidos y líquidos, de señalización portuaria, de dragado, entre otros

los servicios portuarios, dependiendo del modelo de gestión portuaria, pueden ser prestados por entidades y empresas públicas como sucede en los esquemas conocidos como **public service port y tool port**, o por empresas privadas como ocurre en los esquemas **landlord port y private service port**. “Algunos sistemas portuarios contemplan la posibilidad de integrar la gestión de las terminales portuarias entregadas en concesión, con la provisión en forma exclusiva de algunos servicios portuarios por parte del concesionario, de ahí la llamada ‘**monooperación**’, a la que se contrapone la denominada ‘**multioperación**’, modelo en el que concurren en el mismo puerto dos o más oferentes de servicios portuarios”

<http://www.camae.org/servicios-portuarios/que-son-los-servicios-portuarios-y-cuales-son-los-modelos-de-gestion-portuaria/>

Terminales y patios de contenedores en el interior de los países.

La contenerización y el problema de los contenedores vacíos

Realizar una correcta reposición de contenedores vacíos es una ardua y difícil tarea que va de la mano con la operación diaria de una naviera.

La gestión de contenedores vacíos se encarga de reposicionar los contenedores que ya han sido descargados a un costo mínimo y al mismo tiempo satisfacer las demandas de las empresas que recurren a la contenedorización en sus operaciones y necesitan contenedores vacíos.

Debido a los desequilibrios en el comercio, algunas áreas tienen un excedente de contenedores vacíos, mientras que otras tienen escasez. Por lo tanto, los contenedores vacíos deben ser reposicionados globalmente para asegurarse de que haya suficientes disponibles en todas partes. Esto genera un flujo de contenedores vacíos entre remitentes, consignatarios, depósitos interiores, terminales y puertos.

¿Cuáles son las dimensiones de este problema de la contenerización?

El desafío de la reposición de contenedores vacíos le cuesta a la industria del transporte de contenedores unos US\$20 mil millones por año. Las nuevas empresas de tecnología se están centrando en buscar soluciones para resolver un problema que adquiere importantes dimensiones, como muestran los siguientes datos:

<https://www.mascontainer.com/la-contenedorizacion-y-el-problema-de-los-contenedores-vacios/>

The map illustrates the global shipping network with the following details:

- Regions and Labels:**
 - Norte América:** Includes ports like Vancouver, Oakland, Toronto, Montreal, Nueva York, Savannah, Panamá City, Ciudad de México, Altamira, Veracruz, Kingston, Cartagena, Colón, Buenaventura, Guayaquil, Callao, San Antonio, Valparaíso, Rio de Janeiro, Itajaí, Santos, Navegantes, Montevideo, and Buenos Aires.
 - Europa:** Includes ports like St. Petersburg, Hamburg, Rotterdam, Antwerp, Le Havre, Bilbao, Marsella, Génova, Estambul, Izmir, Limassol, Beirut, Asdod, Kuwait, Bahrain, Damman, Bandar Abbás, Chittagong, Hong Kong, Xiamen, Taiwan, Manila, Cebu, Ho Chi Minh, Singapore, Jakarta, Port Klang, Colombo, Madras, Nhava Sheva, Bombay, Ahmedabad, Sohar, Jeddah, Port Sudan, Um Kasar, Alexandria, Túniz, Malta, Valencia, Barcelona, Algeciras, Casablanca, Algiers, Nouakchott, Dakar, Abidjan, Tema, Lagos, Duala, Luanda, Mombassa, Dar es-Salam, Maputo, Durban, and Cape Town.
 - Asia Oriental:** Includes ports like Dalian, Tianjin, Qingdao, Shanghai, Busán, Tokio, Nagoya, Osaka, Xiamen, Taiwan, Manila, Cebu, Ho Chi Minh, Singapore, Jakarta, Port Klang, Colombo, Madras, Nhava Sheva, Bombay, Ahmedabad, Sohar, Jeddah, Port Sudan, Um Kasar, Alexandria, Túniz, Malta, Valencia, Barcelona, Algeciras, Casablanca, Algiers, Nouakchott, Dakar, Abidjan, Tema, Lagos, Duala, Luanda, Mombassa, Dar es-Salam, Maputo, Durban, and Cape Town.
- Shipping Lines:**
 - Red Lines:** Connect North America to Europe and Europe to East Asia.
 - Blue Lines:** Connect Europe to Africa and Europe to Asia.
 - Green Lines:** Connect Africa to Asia.

Los Términos Marítimos Portuarios Más Utilizados En El Transporte Internacional de Mercancías.

1. **Flete Básico:** Es el costo de efectuar el transporte marítimo de un puerto a otro. En esta tarifa se consideran los términos de embarque que condicionan el costo final del flete básico.
2. **Liner Terms:** En términos de línea o de muelle implica que las operaciones de carga, estiba, desestiba y descarga están cotizadas dentro del flete. Se excluyen el costo de las operaciones previas al gancho en la carga y posteriores a este en la descarga.
3. **Contratación F.I. (free in):** Implica que los gastos correspondientes a la operación de la carga no están incluidos en el flete y correrán por cuenta de la mercadería. Si están incluidos los gastos de estiba y descarga.
4. **Contratación F.I.O.S.T. (free in and out stowed and trimmed):** Ídem al interior pero excluye el gasto de paleo del grano por cuenta del transportista quedando a cargo de la mercancía.
5. **Contratación F.I.O.S. (free in and out and stowed):** El flete cotizado no incluye los gastos de las operaciones de carga, descarga y estiba.

Contratación F.I.L.O. (free in, liner out): Los gastos de carga son por cuenta de la mercadería y los gastos de descarga por cuenta del armador o transportista.

7. Contratación L.I.F.O. (liner in, free out): Los gastos de carga son por cuenta del armador o transportista y los gastos de descarga son por cuenta de la mercadería.

8. Contratación F.I.S.L.O. (free in and stowed, liner out): El flete cotizado no incluye las operaciones de carga y estiba. La descarga en condiciones de línea, es decir por cuenta del armador.

9. Flete all in: Flete incluye todas las operaciones de embarque/desembarque, estiba/desestibar, tracción hasta el terminal de almacenamiento u almacén.

Términos y Nomenclatura para las Condiciones en el Transporte de Contenedores.

1. **Servicio Intermodal:** Es el servicio de transporte que se efectúa entre dos puntos usando dos o mas medios de transporte diferentes, de acuerdo con los requerimientos efectuados por el contratante de la carga.
2. **Servicio puerta (DOOR):** El porteador dentro del valor del flete contratado es responsable de transportar la carga desde la bodega definida por el embarcador hasta el puerto de embarque, y/o desde el puerto de descarga, hasta la bodega definida por el consignatario. Adicionalmente el transportista es responsable de coordinar el movimiento del contenedor vacío en el puerto de origen, así como el movimiento del contenedor vacío en destino. Todos los costos relacionados son por cuenta del transportista.
3. **Servicio puerto (PORT):** La línea naviera es responsable de transportar la carga desde el puerto de embarque hasta el puerto de descarga. El usuario es responsable de transportar la carga desde la bodega del usuario en origen, hasta el puerto de embarque y/o desde el puerto de descarga, hasta la bodega del usuario en destino. Adicionalmente el usuario es también responsable a su costo del movimiento del contenedor vacío desde el deposito a la bodega en origen, y/o del movimiento desde la bodega al deposito en destino.
4. **Servicio house to house:** Condición del contrato del transporte marítimo internacional según la cual el exportador se hace cargo de la gestión y cargos por el transporte desde el punto de origen al punto de destino incluyendo los distintos pasos intermediarios.

5. **Servicio house to pier:** Condición del contrato de transporte marítimo internacional, según el cual el exportador se hace cargo de la gestión y cargos por el transporte desde el punto de partida hasta que la mercancía se halla a bordo del buque en el puerto de origen.

6. **Servicio pier to house:** Expresión inglesa cuya traducción literal es muelle a casa. Condición del contrato de transporte marítimo internacional según el cual el importador se hace cargo de la gestión y cargos por el transporte desde que la mercancía se encuentra a bordo del buque en el puerto de destino hasta el punto de destino final.

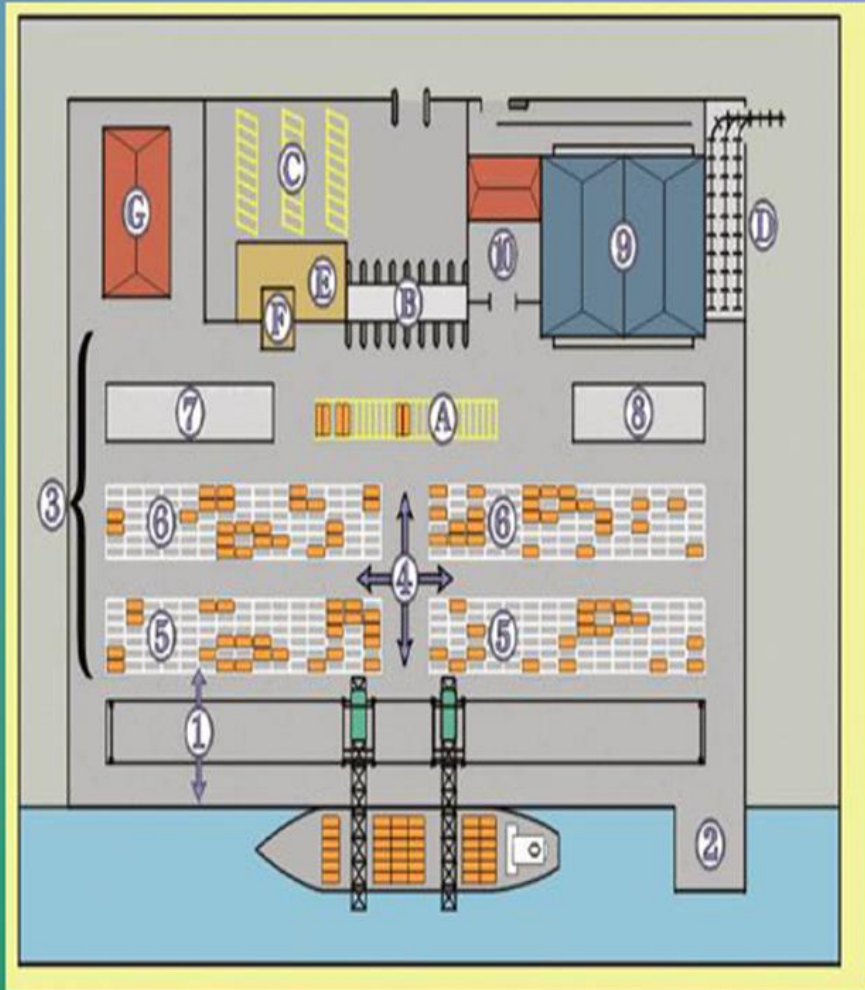
7. **Container yard (CY):** Expresión que hace referencia al área designada por el transportista para efectuar la recepción, entrega, almacenaje, y reparaciones menores de contenedores vacíos.

Condiciones de Llenado y Vaciado de Contenedores

1. Condición Full Container Load (FCL): Las cargas son embarcadas, estibadas, y contadas en el contenedor, por cuenta y responsabilidad del usuario.
2. Condición Less Container Load (LCL): Las cargas son embarcadas, estibadas y contadas en el contenedor, por cuenta y responsabilidad de la línea naviera. La operación antes descrita se efectúa en el lugar designado por la compañía naviera.
3. Combinaciones: De acuerdo a lo mencionado en 3.1 y 3.2 se pueden hacer las siguientes combinaciones dependiendo si la condición de llenado o vaciado fue debidamente acordada con el embarque o consignatario.
4. -FCL/LCL
5. -LCL/FCL
6. -LCL/LCL

<https://www.tibagroup.com/mx/glosario-de-terminos-maritimos-portuarios>

Partes del puerto



1. MUELLE
 2. RAMPA
 3. PATIO DE CONTENEDORES
 4. CALLES EXTERIORES E INTERIORES
 5. CONTENEDORES DE EXPORTACION
 6. CONTENEDORES DE IMPORTACION
 7. CONTENEDORES ESPECIALES
 8. CONTENEDORES VACIOS
 9. ESTACION DE CONTENEDORES
 10. INSPECCION DE ADUANAS
- A. ÁREA DE INTERCAMBIO
B. PUERTA DE ACCESO
C. ÁREA DE ESTACIONAMIENTO
D. TERMINAL FERROVIARIA
E. OFICINAS ADMINISTRATIVAS
F. TORRE DE CONTROL
G. TALLERES



Inauguración del nuevo Centro de Distribución Logístico Internacional CDLI, en el Grupo Puerto de Cartagena

Miércoles, 8 enero 2020

Son 22.000 m2 nuevos de bodegas.

<https://www.puertocartagena.com/es/sala-de-prensa/noticias/inauguracion-centro-distribucion-logistico-internacional>



Muchas Gracias

Gloria Emilce Vasco Mejía
Asesora y Docente Universitaria
Distribución Física Internacional y Contenedores.
3159267735
gloriae.vasco@hotmail.com