Para esta actividad usted debe investigar y hacer un informe de los siguientes términos:  
· Mercancías: definición, naturaleza y empaque  
· Embalajes: concepto, ¿que es?, ¿para qué sirve?, ¿como se utiliza?  
· Unitarizaciòn, paletización y contenerización de mercancías  
· Consolidación y desconsolidación de la carga  
· Servicios aduaneros de nacionalización: manejo de carga  
· Incoterms  
· Costos de importación  
· Cargue y descargue de mercancía  
· Almacenamiento de mercancía  
· Tipos de riesgos: Averías, saqueo y pérdida total  
· Movilización y manipulación en puertos  
· Terminales de carga  
· Transporte local.

**MERCANCIA**

Es el nombre que se le a todo objeto que se destina para la compraventa, es importante señalar que el concepto mercancía no se refiere sólo a aquello que se entrega, sino también al momento en que se entrega y al lugar donde se recibe. Las mercancías pueden ser tangibles o intangibles (servicios) que se dan a cambio del una retribución económica.

La naturaleza de la carga se clasifica de acuerdo con las características de la mercancía, según su composición, peso, tamaño y la duración del producto en descomponerse. Se clasifican en:

* PERECEDERA
* NO PERECEDERA
* CARGA FRÁGIL
* DE DIMENSIONES Y PESOS ESPECIALES
* CARGA PELIGROSA

**EMPAQUE**

Constituye la envoltura o protección que acompaña a un [producto](http://es.wikipedia.org/wiki/Producto_%28objeto%29), pero al mismo tiempo forma parte de sus características y cumple con varios objetivos:

* **Protección**: del producto desde su fabricación hasta su venta y almacenamiento por parte de los compradores, especialmente importante en productos frágiles o alimenticios.
* **Comodidad**: el envase debe facilitar el fraccionamiento, la compra, el transporte y el almacenamiento por parte del comprador.
* **Promoción**: puesto que un envase bien diseñado, de forma y colores atractivos permite diferenciarse de los competidores, ser mejor identificado por los consumidores y mejorar la venta.

**SISTEMA DE EMPAQUE**

Es un recipiente de estructura flexible como bolsas, costales y big-bags elaborado en uno o varios materiales, con o sin impresos gráficos, para la exhibición y promoción de uno o varios productos líquidos, sólidos o gaseosos, estando o no en contacto directo con el contenido, destinados a la distribución comercial y facilitación al usuario final. Para algunos productos el empaque se constituye en embalaje.

**SISTEMA DE ENVASE**

Es un recipiente de estructura rígida como cajas, botellas, frascos y tarros, con o sin impresión gráfica, que pueden contener uno o varios productos líquidos, sólidos o gaseosos, para proteger sus características intrínsecas, estando o no en contacto directo con el contenido. Su diseño está destinado a la distribución comercial y facilitación al consumidor final.

**EMBALAJE**

El Embalaje es el recipiente o envoltura que sirve para agrupar y transportar productos, además de proteger el contenido, informar sobre sus condiciones de manejo, composición, ingredientes y otros. Por el tipo de producto que transportan, pueden ser:

[Embalaje primario](http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Embalaje_primario&action=edit&redlink=1). Es el empaque que está en contacto directo con el producto.

[Embalaje secundario](http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Embalaje_secundario&action=edit&redlink=1). Se utiliza para transportar embalajes primarios o productos dentro de sus envases.

Embalaje terciario o  [reembalaje](http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Reembalaje&action=edit&redlink=1). Transporta varios embalajes secundarios.

El embalaje se hace con el fin de agrupar el producto en una sola unidad, la cual contenga bastantes unidades del producto, esto con el fin de facilitar su manejo para el almacenaje y transporte.

**UNITARIZACION**

Es la agrupación de mercaderías en unidades superiores de carga, con el fin exclusivo de facilitar su transporte, por lo que debe conservar su integridad durante el tiempo que dure su movilización. La paletización y la contenedorización constituyen las modalidades más comunes de unitarización de la carga

**PALETIZACION**

Es la agrupación de elementos sueltos en una estiba para su transporte y/o almacenamiento.

**CONTENEDORIZACION**

Es cuando se agrupa una carga que puede estar previamente embalada o paletizada dentro de un contenedor, para ser transportada.

**CONSOLIDACIÓN**

Es la unión de varios embarques pequeños para varios clientes en una carga más grande, este proceso se hace cuando hay cargas para un lugar determinado que corresponden a diferentes personas, se consolidan dentro de un contenedor para ser transportada, de esta manera el costo de transporte se divide entre las dueños de las cargas según el peso o volumen de cada carga.

**DESCONSOLIDACIÓN**

EsLa separación de una sola carga consolidada en embarques individuales más pequeños para entrega a los últimos consignatarios.

**SERVICIOS ADUANEROS:**

Son servicios aduaneros las actividades de prestación de interés general

que se desarrollan en la zona de servicio de los puertos, siendo necesarias

para la correcta explotación o importación de los mismos en condiciones de seguridad, eficacia, eficiencia, calidad, regularidad, continuidad y no discriminación.

Los servicios portuarios se clasifican en servicios generales del puerto,

cuya prestación se reserva a la Autoridad Portuaria, y servicios básicos, que

se prestan en régimen de competencia, sin perjuicio de lo previsto en la ley

para el servicio de practicaje.

**MANEJO DE CARGA**

Son servicios que prestan operadores portuarios dentro de los puertos que consiste en el descargue del la mercancía, desconsolidación cuando es necesario, almacenaje y demás operaciones que se le tiene que hacer a la carga una vez arriba al puerto hasta el momento de la nacionalización y levante de la misma.

**INCOTERMS.**

Los Incoterms son un conjunto de reglas internacionales, regidos por la cámara de comercio internacional, que determinan el alcance de las clausulas comerciales incluidas en el contrato de compraventa internacional. Actualmente son once.

* EXW (Ex – Works) En fábrica: el vendedor termina su responsabilidad una vez pone la mercancía a disposición del comprador en el establecimiento del vendedor.
* FCA (Free Carrier) Libre transportista: el vendedor entrega la mercancía al transportista indicado por el comprador en el lugar convenido.
* FAS (Free Along Ship) libre al costado del buque: el vendedor termina su responsabilidad una vez la mercancía es colocada el contado del buque en el puerto de embarque convenido.
* FOB (Free On Board) libre a bordo: el vendedor salva toda responsabilidad una vez la mercancía se encuentra sobre el buque en el puerto de embarque convenido.
* CFR (Cost and Freight) Costo y Flete: la responsabilidad del vendedor terminan igual que en el término FOB, pero debe encargarse de contratar la bodega del barco y pagar el flete hasta destino.
* CIF (Cost Insurance and Freight) Costo, seguro y flete: El vendedor termina la responsabilidad igual que en el término FOB pero debe Pagar el transporte y el seguro que ampara la carga mientras este en tránsito.
* CPT (Carried Paid To) Transporte pagado hasta: el vendedor debe asumir los costos de transporte necesario para dejar las mercancías en el lugar de destino acordado, una vez entrega la mercancía salva responsabilidad. En este término el transporte puede ser multimodal.
* CIP (Carried and Insurance Paid To) pago y seguro pago hasta: El vendedor asume los costos de transporte y seguro hasta el lugar en destino acordado, su responsabilidad termina cuando entrega la carga en el sitio acordado. Aplica el transporte multimodal.
* DDU (Derivered Duty Paid) Entregadas Derechos Pagados: el vendedor debe entregar la mercancía al comprador ya nacionalizada en el lugar convenido sin descargar. Aplica transporte multimodal.
* DAP (Delivered at Place) Libre en plaza: el vendedor entrega la mercancía en el lugar acordado listo para la descargar.
* DAT (Delivered at Terminal) Libre en terminal: el vendedor entrega la mercancía en el lugar acordado ya descargada.

**COSTOS DE IMPORTACION**

Son los gastos en que se incurre durante el transporte de la mercancía desde el las bodegas del vendedor hasta las bodegas del comprador, se generan costos por:

* Gastos Bancarios: comisiones que cobran los bancos por la intermediación en el pago de la importación, las comisiones pueden variar de acuerdo al modo de pago que se utilice.
* Gastos despacho: costos en que se incurren para el despacho de la mercancía de la bodega del vendedor.
* Gastos Logísticos: Fletes y seguros tanto locales como internacionales, manejo de carga en puertos, almacenajes y demás.
* Gastos administrativos: llamadas, curriers, pago servicios a las partes que tienen incidencia en el proceso de importación.
* Gastos Arancelarios: pago de gravámenes arancelarios por la importación de las mercancías.

**CARGUE Y DESCARGUE DE LA MERCANCÍA**

Comprende desde el momento que la unidad de carga (contenedor) queda colgada del equipo de carga hasta que es desenganchada por los estibadores de un barco, o viceversa. El proceso de carga/descarga se considera finalizado cuando la carga descansa en el vehículo que la va a transportar y se ha desenganchado de la grúa.

**ALMACENAMIENTO DE LA MERCANCIA**

La recepción adecuada de materiales y de otros artículos es de vital importancia, al recibir un envió, se le someterá a verificación para comprobar si está en orden y en buenas condiciones, si el recipiente está dañado o no se recibió el numero de paquetes requeridos. Se debe hacer la salvedad correspondiente inmediatamente y no se podrá dar recibo de conformidad por el envió, esto es esencial sin tomar en cuenta si el [transporte](http://www.monografias.com/trabajos/transporte/transporte.shtml) es aéreo, marítimo o terrestre, como se podría exigir para dar [fuerza](http://www.monografias.com/trabajos12/eleynewt/eleynewt.shtml) a cualquier reclamo resultante sobre envíos ocultos.

El material que recibe una instalación de la compañía también debe ser sometido a una inspección preliminar, antes de introducirles en el área de almacenamiento, en el caso de que en la inspección inicial se detecte materiales de [calidad](http://www.monografias.com/trabajos11/conge/conge.shtml) inferior o en malas condiciones se le debe rechazar.

Cabe resaltar que de acuerdo a tipo de mercancía el tipo de almacenaje puede variar, es muy importante esto porque un mal almacenaje puede ocasionar la avería o perdida de un producto de no ser almacenado de manera correcta.

**TIPOS DE RIESGOS**

Las mercancías en el proceso de transporte están expuestas a diferentes tipos de riesgos, estos pueden variar dependiendo de la naturaleza de estas, razón por la cual se hace necesaria la adquisición de un seguro que las ampare mientras se encuentran en este proceso. A continuación se relacionan las más comunes:

Riesgos de mar:

En este grupo se clasifican todos los daños o pérdidas que pueden ocurrir causados por un accidente en la navegación; por ejemplo, naufragio, hundimiento del buque, la varadura, piratería, la colisión y la tempestad, son riesgos por los cuales el transportista no responde.

Riesgos en el buque:

En este grupo están los peligros que enfrentan las mercaderías en el buque: incendio, rayo o explosión. Así mismo, se incluyen los daños producidos al extinguir el incendio.

Riesgos de avería gruesa:

Pertenecen a este grupo todos los gastos y sacrificios hechos intencionalmente para preservar de un peligro al buque y su carga. Si bien son varios los actos de avería gruesa, con dos ejemplos se pueden definir este grupo: el lanzamiento de la carga al mar para aligerar al buque encallado y los daños causados al buque o a la mercancía para extinguir un incendio.

Riesgos de carga y descarga:

Incluyen los daños o pérdidas de la mercancía durante las operaciones de puertos y estadías en depósitos.

* Mojadura: Éste es un riesgo importante en las mercancías que están expuestas normalmente a quedar sobre cubierta o en playas de terminales portuarias. Por tal motivo, se debe contar con un embalaje adecuado que impida el contacto directo del agua de mar o lluvia con el producto.
* Humedad: Por las diferencias de temperatura climática que atraviesa el buque, si éste no posee una buena ventilación en sus bodegas, la humedad se condensa en las paredes y produce mojaduras y manchas en la mercadería.
* Oxidación: Los metales son afectados especialmente por el contacto con la humedad y con el agua de mar. Se debe contar con un embalaje adecuado para que pueda reclamarse un daño por óxido, prevaleciendo la prueba de carácter fortuito y accidental del siniestro.
* Rotura: Los objetos frágiles por el manipuleo en las operaciones de carga y descarga pueden sufrir roturas, raspaduras y abolladuras. Aquí también prevalece ante un daño el adecuado embalaje.
* Derrame: La mercancía embalada en bolsas, tambores o cuñetes de fibra están expuestas al derrame de su contenido por el manipuleo en puerto.
* Manchas: En algunas mercancías, especialmente las hortofrutícolas pueden ser importante el deterioro por manchas con aceite u otros líquidos que viajan en cubierta.
* Contaminación: Los alimentos son afectados especialmente por el contacto con otras mercancías que inutilicen su condición para la venta.
* Falta de frío: Si las mercancías son perecederas, deberán viajar en cámaras refrigeradas, es necesario evitar el daño por descomposición causado por avería del equipo frigorífico del buque o contenedor.
* Robo y hurto: El hurto en terminales portuarias y depósitos fiscales ha disminuido con la privatización de los servicios.

Ante estos riesgos las mercancías pueden ser aseguradas por los siguientes conceptos;

* **averías:** cuando la mercancía es frágil está expuesta a que en los procesos de cargue o descargue o movimientos bruscos de la nave sufran daños y lleguen averiadas al comprador
* **saqueo:** mercancías que en el proceso de transporte son factibles a que sean extraídas en parte, ocasionando que al comprador le llegue la mercancía incompleta.
* **Pérdida total:** cuando por naturaleza de la carga o por motivos ajenos a la misma se pierda totalmente o quede inservible para su comercialización o utilización.

.

**MOVILIZACION Y MANIPULACION EN PUERTOS.**

Una vez la mercancía llega al puerto pasa por diferentes operaciones: descargues, movilización, llenado y vaciado de contenedores, suministro de equipos entre otros. La mercancía pasa por diferentes fases las cuales menciono a continuación:

* Llega la carga o el contenedor y lo recibe la S.I.A
* Se efectúa el descargue de la carga o contenedor, esta maniobra la realiza el operador portuario.
* Se ubica en un lugar determinado para su almacenamiento
* La S.I.A se encarga de presentar todos los requerimientos solicitados por la DIAN, todos los tributos, el pago de servicios a la sociedad portuaria y se da el levante, el transportador recoge la carga y la lleva a su lugar de destino.

**TERMINALES DE CARGA**

Almacenes destinados a depositar la carga que se embarque o desembarque, transportada por vía aérea, marítima, terrestre, postal, fluvial y/o lacustre. Deberán ser considerados para todos los efectos como una extensión de la Zona Primaria de la jurisdicción aduanera a la que pertenecen, por tanto en ella se podrán recibir y despachar las mercancías que serán objeto de los regímenes y operaciones aduaneros que establece la Ley General de Aduanas.

**TRANSPORTE LOCAL.**

es el transporte que se le realiza a la mercancía una esta nacionalizada y a obtenido levante, se efectúa del puerto, aeropuerto y/o zona franca a las bodegas del comprador, en este proceso la mercadería en algunas ocaciones debe pasar por puestos de control posterior.