

## Consultorio de Comercio Exterior



José Roberto Concha

[icecomex@icesi.edu.co](mailto:icecomex@icesi.edu.co)

Director de Icecomex – Universidad Icesi

---

La logística juega un papel principal en la consolidación competitiva de cualquier país frente a su entorno comercial. Colombia no es la excepción a esta regla, mas con su dinámica de integración económica y su papel como plataforma exportadora hacia destinos naturales y estratégicos como el caso de Estados Unidos. En esta oportunidad, el consultorio tratará un tema clave en el traslado eficiente y en buen estado de productos: los contenedores.

### ¿Qué es un contenedor?

Es un recipiente de carga para el transporte aéreo, marítimo o terrestre. Se llama así, ya que es un embalaje de amplias dimensiones usado para transportar objetos voluminosos o pesados: motores, maquinaria y pequeños vehículos, entre otros. También es conocido con su nombre en inglés: container.

### ¿Cuáles son sus características básicas?

Los contenedores, por lo general, están fabricados en acero, pero también los hay de aluminio y algunos otros de madera contrachapada reforzados con fibra de vidrio. En la mayoría de los casos, el suelo es de madera. En el interior llevan un recubrimiento especial antihumedad para evitar las humedades durante el viaje. Otra particularidad que define a los contenedores es la presencia, en cada una de sus esquinas, de alojamientos para los twistlocks, que les permiten ser enganchados por grúas especiales, así como su trincaje tanto en barcos como en camiones.

### ¿Qué tipos de contenedores se conocen?

Existen diferentes tipos de contenedores:

- Dry Van: estos son contenedores estándar. Cerrados herméticamente y sin refrigeración o ventilación.
- Reefer: contenedores refrigerados con las mismas medidas que el anteriormente mencionado, con un sistema de conservación de frío o calor y termostato. Deben ir conectados en el buque y en la terminal, incluso en el camión si fuese posible o en un generador externo.

- Open Top: de las mismas medidas que los otros dos, pero abiertos por la parte de arriba. Puede sobresalir la mercancía pero, en tal caso, se pagan suplementos en función de cuánta carga haya dejado de cargarse por este exceso.
- Flat Rack: también son faltos de paredes laterales e incluso, dependiendo del caso, de paredes delanteras y posteriores. Son utilizados para cargas atípicas y pagan excedentes de la misma manera que los open top.
- Open Side: su principal característica es que es abierto en uno de sus lados, sus medidas son de 20" o 40". Es empleado para cargas de mayores dimensiones en longitud que no se pueden cargar por la puerta del contenedor.
- Tank: para transportes de líquidos a granel. Por sus características, solamente se construyen en un tamaño: 20 pies (6 metros) de largo, y 8 pies (2,4 metros) de ancho.

### **¿Cuáles son las dimensiones estándar?**

Existen diferentes medidas para contenedores variando en largo y alto:

- El ancho se fija en 8 pies (2,44 metros)
- El alto varía entre 8 pies y 6 pulgadas (2,59 m) ó 9 pies y 6 pulgadas (2,89 m).
- El largo varía entre 10 pies (3,04 m); 20 pies (6,08 m); 40 pies (12,19 m) y 45 pies (13,71 m).

Los más extendidos en el mundo son los equipos de 20 y 40 pies, con un volumen interno aproximado de 32,6 y 66,7 metros cúbicos, respectivamente.

### **¿Qué capacidad máxima pueden tener?**

La carga máxima puede llegar a variar, según la naviera y el tipo de contenedor. Los contenedores de 20" tienen un peso bruto máximo de unas 29 toneladas, o sea, la carga más la tara o peso del contenedor, y los de 40" de unas 32 toneladas. Sin embargo, como muchas veces se traslada el contenedor vía terrestre desde la zona de carga al puerto, hay que atenerse a la legislación vigente en cada país sobre pesos máximos en camiones.

## ¿Cómo se identifican los contenedores?

Se verifica por medio de una combinación alfanumérica de 11 dígitos. Las primeras tres letras identifican al propietario y son asignadas a las compañías por el BIC (Bureau International des Containers et du Transport Intermodal). La cuarta letra toma los siguientes valores:

- U para identificar los contenedores propiamente dichos.
- J para el equipo auxiliar adosable.
- Z para chasis o trailers de transporte vial.

Luego, siguen seis dígitos numéricos y por último un dígito verificador para asegurar la correcta relación con los diez anteriores. Este dígito verificador es de suma importancia, ya que avala, en transmisiones y en el ingreso sistemas asistidos por ordenadores y su correcta escritura. Todos los sistemas digitales efectúan este cálculo en el instante del ingreso de un contenedor, la no validación del dígito comunica al operador de que algún dato es incorrecto.