GLOSARIO DE TRADUCCIÓN LOGÍSTICA Y DEL TRANSPORTE

CETÏ

CENTRO DE ESTUDIOS
TRADUCCIÓN & INTERPRETACIÓN

El sector logístico y del transporte comprende un ámbito que requiere del traductor un conocimiento exacto acerca del vocabulario técnico empleado. Por tanto, no cualquier traductor está capacitado para desempeñar esta labor, pues este ha de ser experto en dos ámbitos concretos: por un lado, debe manejarse muy bien en los idiomas tanto de origen como de destino; y, por otro, ha de tener muy bien asentadas las nociones terminológicas empleadas en el campo de la logística y del transporte.

Dada esta dificultad, hemos decidido elaborar un pequeño glosario especializado en la combinación lingüística inglés-español, con el objetivo de que los traductores puedan familiarizarse con algunos conceptos empleados en el sector de la logística y el transporte. Para contextualizar, cada uno de los términos viene acompañado de una breve explicación sobre su significado.

- *Carrier:* **transportista.**
Persona responsable del movimiento de mercancías, ya sea directamente o a través de terceros.

- *Charter:* **flete.**
Precio que se paga por transportar una mercancía.

- *Consignee:* **destinatario.**
Persona responsable de recoger las mercancías.

- *Consignment:* **expedición, envío o remesa.**
Conjunto de mercancías cubiertas por un mismo contrato de transporte.

- *Detention and demurrage charges:* **gastos de detención y demora.**
Demora *(demurrage)* y detención *(detention)* son dos términos del comercio, el transporte de mercancías y la logística que a menudo confunden a los profesionales del sector. Los términos parecen similares, ya que se refieren a las tasas de flete

que compensan a los puertos e instalaciones por el almacenamiento cuando la carga se retrasa.

- Una **tasa de demora** es una tarifa que se aplica a los contenedores si las mercancías no se retiran de la terminal o del puerto en el plazo de tiempo predeterminado. Muchos importadores almacenan los contenedores y las mercancías durante un número determinado de días gratuitos. Una vez transcurrido ese plazo, empiezan a cobrar tasas de demora. Las terminales y los puertos son responsables de grandes cantidades de carga que entran y salen a diario. Cuando las mercancías se estancan, ocupan espacio y pueden ralentizar la capacidad operativa. Los cargos por demora son una forma de incentivar a los cargadores para que eviten llevar las mercancías a los puertos demasiado pronto y las saquen de ellos lo antes posible. Se aplica una tasa de detención a los contenedores que están fuera de los puertos e instalaciones. Se cobra desde que su carga sale de la terminal hasta que se devuelve vacía.

- Las **tasas de detención** se pagan por día al transportista propietario del equipo/contenedor que están utilizando. Las terminales, los puertos y los astilleros de contenedores cobrarán una tasa de detención por contenedor y día si tu equipo no se devuelve de acuerdo con el contrato establecido. Se aplican tasas de detención cuando se sigue utilizando un contenedor de transporte fuera de lo acordado en el contrato. Los transportistas necesitan tener sus equipos constantemente en circulación.

- *Dock management:* **gestión de muelles.**
Se refiere a la coordinación de las actividades en la rampa de carga, incluida la entrada y salida de mercancías y la manipulación de los camiones que llegan y salen de las rampas de carga. En este contexto, el término *dock* se refiere a la coordinación de los muelles de carga (entrada de mercancías, salida de mercancías, envío de camiones, etc.).

- *Forwarder:* **transitario.**
Es el intermediario que toma las disposiciones necesarias y/o proporciona servicios complementarios para el transporte de mercancías.

- *Iron highway:* **autopista ferroviaria.**
Se conoce como autopista ferroviaria a algunos servicios de transporte combinando carretera/ferrocarril con fuerte tráfico.

- *Limit of liability:* **límite de responsabilidad.**
Es la máxima cantidad de dinero que un transportista debe pagar al cargador por algún daño o pérdida de la carga de la que el transportista es responsable por contrato de transporte. Esta cantidad es fijada por acuerdo entre ambas partes o por ley.

- *Mode of transport:* **modo de transporte.**
Tipología particular de transportar bienes o personas. De forma genérica, se distinguen tres modos de transporte: aéreo, marítimo y terrestre.

- *Principal:* **mandante.**
Persona física o jurídica que confía a un tercero la realización de ciertas actuaciones.

- *Retailer:* **minorista.**
Persona en régimen de autónomo que vende productos al consumidor final. Se trata del último eslabón del canal de distribución, el que está en contacto directo con el mercado.

- *Rolling road:* **carretera rodante.**
Tipo de tecnología específica empleada para el transporte de camiones enteros y de vehículos articulados utilizando vagones con ruedas de diámetro reducido.

- *Sea motorway:* **autopista marítima.**
Designa a las principales rutas de transporte marítimo con servicios portuarios destinados a disminuir la congestión en áreas medioambientales sensibles.

- *Shipowner:* **armador.**
Propietario real de un buque, registrado a su nombre, que lo acondiciona y pertrecha para su navegación. Puede explotar el buque utilizándolo en diversos servicios o alquilarlo bajo contrato de diversos tipos.

- *Shipper:* **cargador.**
Persona o compañía que confía a terceros (agencia, transitario, operador de transporte, transportista) el cuidado de las mercancías con tal de ser entregadas al destinatario.

- *Shipping agency:* **agente marítimo o consignatario.**
Representante del armador o fletador del buque en el puerto. Realiza las gestiones necesarias para el despacho documental frente a las autoridades locales.

- *Short sea shipping:* **transporte marítimo a corta distancia.**
Designa el transporte de mercancías por mar entre puertos

europeos y entre puertos situados en Europa y puertos de terceros países ribereños de uno de los mares cerrados que sirven de frontera a Europa.

- *Stevedoring:* **estibador.**
Empresa o persona que efectúa las operaciones de manipulación de las mercancías en tierra, carga y descarga de los buques.

- *Subcontractor:* **subcontratista.**
Tercera parte a la que el transportista ha encargado la ejecución del transporte, completamente o únicamente una parte del mismo.

- *Suppliers:* **proveedores.**
Dicho de una persona o de una empresa: Que provee o abastece de todo lo necesario para un fin a grandes grupos, asociaciones, comunidades.

- *Transport chain:* **cadena de transporte.**
Secuencia de modos y nodos de transporte para el movimiento de carga desde su origen a su destino, con uno o más transbordos. En una cadena integrada de transporte, los modos conectan entre sí a través de los nodos, destacando tres niveles básicos:

- Nivel físico o infraestructural, por el cual se dota de capacidad a espacios, infraestructuras e instalaciones para acoger distintos tipos de tráfico de material móvil.
- Nivel funcional, por el cual se compatibilizan servicios con sus propios costes, tiempos, frecuencias y modelos de gestión y organización.
- Nivel de conocimiento, por el cual se ordena, genera y difunde la información asociada a la cadena y su entorno.

- *Transshipment:* **transbordo.**
Movimiento de las unidades de transporte intermodal (UTI) de un modo de transporte a otro. Puede efectuarse usando equipos de elevación *(Lift on – Lift off)* o mediante ruedas *(Roll on – Roll off)*.

- *Wholesaler:* **mayorista.**
Componente de la cadena de distribución en que la empresa o el empresario no se pone en contacto directo con los consumidores o usuarios finales de sus productos, sino que entrega esta tarea a un especialista.

- *Yard management:* **gestión de plantas.**
Controla todas las actividades en las instalaciones de la fábrica. Esto incluye tanto los vehículos de terceros como los vehículos propios de la empresa. En este contexto, el término *yard* se refiere a las actividades en las instalaciones de la planta, en tanto zona de recepción y expedición.

Como hemos podido observar en este glosario, si por algo se caracteriza el sector logístico y del transporte es precisamente por la presencia de multitud de términos especializados, lo que implica que el traductor deba adquirir una competencia específica para abordar su traducción.

Indudablemente, este uso recurrente de terminología especializada nos lleva a plantearnos si no sería más conveniente dedicar un espacio diferenciado al sector de la logística y el transporte en los estudios de traducción, pues, a día de hoy, no suele concebirse como una rama de especialidad.

Todos los derechos reservados. Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de Cristina Sliwa Vega, asimismo los diseños, logotipos, texto y/o gráficos que aparecen en el documento son propiedad del GRUPO EDUCATIVO CETI, S.L. y su reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de Cristina Sliwa Vega, como representante del GRUPO EDUCATIVO CETI, S.L. estando el logotipo CETI registrado en la Oficina Española de Patentes y Marcas.

CETI
CENTRO DE ESTUDIOS
TRADUCCIÓN & INTERPRETACIÓN