

El contrato de transporte.



Caso práctico

Para poder hacer frente a sus clientes en el extranjero, Eurasia S.A. tiene que ponerse a negociar determinados aspectos relacionados con la logística y la documentación de las operaciones internacionales.



Uno de estos aspectos es todo lo relacionado con los contratos de transporte a nivel internacional.

Para ello, **Pedro Domínguez**, como responsable de la parte internacional de la empresa, se ha puesto manos a la obra.

Aunque coordinará toda la gestión que se realice, Pedro ha decidido poner el tema en manos de **Ahmed Rasyanni** y **de Ana García**.

Ana conoce bastante todo lo relacionado con los aspectos legales, responsabilidades, etc., especialmente en los medios terrestres.

Por su parte **Ahmed**, tiene bastantes conocimientos en el transporte marítimo y aéreo.

¿Sabrán **Ahmed** y **Ana** todo lo que implica la contratación del medio de transporte a nivel de responsabilidades, indemnizaciones, cláusulas...? ¿Conocen en qué documentos se recogen los contratos de transporte?



Materiales formativos de FP Online propiedad del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte.

[Aviso Legal](#)

1.- El contrato



Caso práctico

Para comenzar con el trabajo, **Pedro** se ha reunido con **Juan Suárez**, el gerente de la empresa, para poner en orden los aspectos más básicos que quieren trasladar a **Ana** y a **Ahmed** para que puedan realizar su trabajo lo mejor posible.



Juan y **Pedro** han estado comentando todos los aspectos generales del contrato y qué ha de incluir de forma común cualquier tipo de contrato, sea cual sea el medio de transporte elegido.

Otro aspecto que han comenzado a hablar es todo lo relacionado con el seguro, y aunque lo tratarán en una reunión posterior, quieren que **Ana** y **Ahmed** tengan claro este punto también.

¿A qué se referirán **Pedro** y **Juan** cuando hablan de elementos comunes de los contratos, o cuando hablan de los aspectos generales del contrato de transporte?

Seguro que sabes lo que es un contrato, ¿verdad?

Por lo general un contrato es un acuerdo entre dos o más partes en el que esas partes se comprometen a realizar un determinado acto a cambio de una contraprestación concreta.

Es simple. Cuando hablamos de contrato de trabajo, una parte (empresario o empresaria) se compromete a pagar a la otra (empleado o empleada) un sueldo determinado a cambio de su trabajo. Cuando hablamos de contrato de alquiler, una parte (arrendataria) se compromete a pagar un determinado importe a la otra (arrendadora) a cambio de poder usar y disfrutar un bien mueble o inmueble.

¿Y en el caso del transporte?

Cuando hablamos de contrato de transporte, hay algunas matizaciones que hacer.

Para **empezar el contrato de transporte tiene una doble regulación jurídica: a**

nivel administrativo y a nivel privado:

- ✓ Dentro de las normas pertenecientes al **derecho administrativo** que afectan al contrato de transporte está la **Ley de Ordenación del Transporte Terrestre** (para este tipo de transporte, claro está), además de las diferentes normas de carácter europeo que regulan el sector del transporte en el ámbito de la **UE**.
- ✓ Por otro lado, se trata de un contrato entre dos partes que son personas físicas o jurídicas desarrollando su actividad empresarial normal, por lo que en ámbito del **derecho privado**, también tendremos que tener en cuenta el **Código de Comercio**.

1.1.- Aspectos generales.

Lo primero que necesitamos conocer es la definición de contrato de transporte, y más concretamente el de transporte de mercancías que es el que nos interesa.

El contrato de transporte de mercancías es un contrato en el que una persona que dispone de las mercancías libremente encarga a otra su traslado mediante el pago de un precio previamente acordado.

Uno de los aspectos que muchas veces plantea dudas, es que el contrato de transporte de mercancías es un contrato de arrendamiento de obra.

¿A qué nos referimos con esto?

Por **arrendamiento** podemos entender alquiler o uso durante un tiempo y condiciones determinadas; y por **obra**, nos referimos a que es un servicio y no un bien material. De esta forma, podemos decir que **el contrato de transporte es como una especie de alquiler de un servicio de transporte.**



Además, el contrato de transporte de mercancías tiene unas características determinadas, para saber cuáles son estas características pasa el ratón por los elementos de la siguiente animación:

[Resumen textual alternativo](#)

Además de estas características, el contrato de transporte puede ser distinto en función del medio de transporte empleado, clasificándose por lo tanto en terrestre (por carretera o ferrocarril), marítimo, aéreo o multimodal.

Una clasificación adicional se puede realizar atendiendo al objeto transportado. Por ejemplo personas o mercancías, tipos de mercancías (peligrosas, animales vivos...), etc.

A lo largo de esta unidad nos centraremos en los contratos de transporte de mercancías, y desarrollaremos las características y peculiaridades de cada uno de los tipos de contrato en función del medio empleado.



Para saber más

Hemos comentado que el código de comercio es una de las normas más importantes a nivel interno en muchos aspectos de la actividad empresarial. Para poder acceder al contenido del código de comercio, visita el siguiente enlace:

[Código de Comercio](#)



Autoevaluación

El hecho de que un contrato se denomine oneroso se refiere a que es consensuado entre dos o más partes, ¿verdadero o falso?

- Verdadero.
- Falso.

Es correcto, repasa los contenidos y vuelve a intentarlo más tarde.

Efectivamente esta afirmación es falsa.

Solución

1. Incorrecto
2. Opción correcta

1.2.- Elementos del contrato

Ya conoces los aspectos generales de un contrato de transporte de mercancías.

Pero hay también unos aspectos que son comunes a cualquier contrato de transporte que es conveniente conocer. Nos referimos a los elementos del contrato.



¿Cuáles son estos elementos?

Los elementos del contrato pueden ser de tres tipos: personales, reales y formales. Vamos a verlos.

- ✓ Los **elementos personales** son los que hacen referencia a los intervinientes en el contrato. Diferenciamos tres elementos:
 - **Cargador o cargadora.** Es quien disponiendo legalmente de la mercancía desea su traslado.
 - **Porteador o porteadora.** Es quien toma la responsabilidad de efectuar el traslado. También se le conoce como transportista.
 - **Destinatario o destinataria.** Es la persona a quién van dirigidas las mercancías que han de transportarse.
- ✓ Los **elementos reales** son básicamente dos: la mercancía que son objeto del traslado y el precio que se paga para que se efectúe dicho traslado:
 - **Mercancía.** Es el objeto que se va a transportar y que otorga la condición de mercantil al contrato, por lo que se hace necesario que de acuerdo con el Código de Comercio, no existan limitaciones para su transporte.
 - **Precio.** Es la compensación económica que recibe el porteador o transportista por efectuar el traslado de las mercancías. En ocasiones también nos referimos al precio como tarifa. El precio puede ser pagado (cuando se abona en el momento de la carga) o debido, cuando se efectúa en destino.
- ✓ Por último, nos encontramos también con los **elementos formales**. El principal de estos elementos es el contrato en sí mismo, es decir, el **documento escrito** que recoge el acuerdo. Este documento será diferente para cada uno de los medios de transporte que se pueden utilizar.

A pesar de las diferencias que pueden existir también hay elementos y datos que han de incluirse en cualquier contrato y documento, sea cual sea el tipo de medio de transporte utilizado.



Para saber más

Todo lo relacionado con el transporte (no solo en cuanto a sus infraestructuras, sino también a regulación, normativa, etc.), depende directamente del Ministerio de Fomento (en el caso de España, y de ministerios similares en el resto de países). Por esta razón es importante que conozcas su sitio web en el que podrás encontrar información muy interesante para este sector:

[Ministerio de Fomento.](#)

1.3.- Datos comunes del contrato.

Acabas de conocer los elementos del contrato, reales, personales y formales. Y hemos comentado que a nivel formal, en el documento del contrato, han de aparecer unos determinados datos que son comunes a todos los contratos.



¿Cuáles son estos datos comunes?

Seguro que la mayoría de ellos los puedes intuir, porque para saber cuáles son tan solo hay que detenerse un poco a pensar en ello.

- ✓ En primer lugar tenemos los **datos relacionados con el traslado**. En este grupo encontramos la **identificación** (nombre, razón social, dirección, etc.) tanto del remitente o cargador como del destinatario de la mercancía. También se incluirán los datos de **fecha y lugar de carga**, y los datos de la persona intermediaria o agente en el caso de existir.
- ✓ También tendremos que incluir los **datos relativos a la mercancía a trasladar**. Estos datos incluirá el **número de bultos y marcas** de los mismos (por lo general las mercancías estarán acondicionadas para el transporte y agrupadas de alguna forma: palés, contenedores, etc.), **descripción de la mercancía** (indicando especialmente si se trata de mercancías peligrosas), **peso bruto y neto**, y todas las instrucciones y condiciones de tratamiento de la mercancía durante el traslado (por ejemplo refrigerada, frágil, etc.).
- ✓ El último de los grupos de datos son los **datos relacionados con los gastos y documentos**. En este apartado incluiremos los datos de flete y coste de la mercancía, los gastos accesorios en los que se necesite incurrir, los documentos que acompañan al envío (por ejemplo documentos aduaneros, lista de contenido, certificados, factura...) y todos los datos relacionados con el precio o tarifa de transporte, indicando además si se trata de pago anticipado (en inglés prepaid) o pago en destino o a la entrega (en inglés collect o COD).

Como hemos visto estos datos son comunes a todos los contratos.

Si te has fijado en ocasiones hablamos de contrato, y en otras ocasiones nos referimos al documento. Esto es así porque **para determinados medios de transporte el contrato como tal es sustituido por un documento estándar que es aplicable en múltiples países**. Estos documentos son específicos de cada medio de transporte, especialmente para el transporte internacional, y cada uno de ellos está regulado por un determinado convenio internacional que ampara a ese transporte.



Autoevaluación

¿A qué grupo de datos pertenecen las condiciones e instrucciones de manipulación y tratamiento de la mercancía durante su traslado?

- Datos relacionados con los gastos.
- Datos relacionados con los documentos.
- Datos relacionados con el traslado.
- Datos relacionados con la mercancía.

No es correcta, en este grupo de datos se incluye el precio, tarifa, coste, etc.

No es la respuesta correcta, en este grupo de datos se incluyen los documentos de acompañamiento.

No es la respuesta correcta, en este grupo de datos se incluyen datos de remitente, destinatario, fechas de entrega y carga, etc.

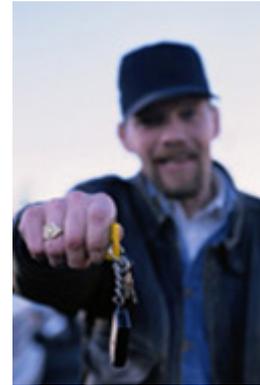
Efectivamente es correcto, las instrucciones de manipulación y tratamiento son unos de los datos relacionados con la mercancía a trasladar.

Solución

1. Incorrecto
2. Incorrecto
3. Incorrecto
4. Opción correcta

1.4.- Los documentos del transporte.

En el apartado anterior apuntábamos que existen documentos que al amparo de unos convenios internacionales, hacen las veces de contrato internacional de transporte de mercancías en el medio de transporte correspondiente.



En estos documentos se regulan aspectos del contrato que son muy importantes:

- ✓ **Condiciones de aceptación y rechazo** del transporte.
- ✓ **Circunstancias y personas** a las que es aplicable la correspondiente regulación.
- ✓ **Responsabilidad del transportista** y sus límites.
- ✓ **Plazos para realizar la reclamación** de posibles daños.
- ✓ **Plazos de reclamación y prescripción de dichos plazos.**
- ✓ **Indemnizaciones** que puedan corresponder.

Otro de los aspectos que ha de reflejarse en el documento correspondiente, es una **declaración** en la que se recoja que la mercancía ha sido recibida en perfectas condiciones por el transportista.

Por lo general, se expresa indicando que la mercancía **es recibida "en perfecto orden y condición aparente"**. Cuando esto es así, se denomina documento "**limpio**". En caso contrario, es decir, cuando hay que indicar que se han apreciado defectos, roturas, pérdidas, etc., en la recepción de las mercancías por parte del transportista, se denomina documento "**sucio**".

Estos documentos a los que nos referiremos más adelante y los veremos en profundidad, constituyen el documento básico para el transporte, pero además de este documento básico podemos encontrar una serie de documentos complementarios o auxiliares como pueden ser el **documento de tránsito** (para el transporte terrestre) o el  recibo del muelle (para el caso del transporte marítimo).



Reflexiona

El trabajo de una persona que se dedica a la actividad del transporte es un trabajo bastante duro. En muchas ocasiones pasan jornadas fuera su casa, además del tipo de trabajo en sí mismo que también es duro. En ocasiones los transportistas y las transportistas tienen que encargarse de realizar gestiones administrativas que suponen un esfuerzo adicional.

Los documentos de transporte pueden ser un tipo de gestión

administrativa que si se han redactado y diligenciado en condiciones pueden ayudar a que su trabajo sea un poco mejor.

¿No crees que merece la pena cumplimentar y diligenciar en condiciones estos documentos?

1.5.- El seguro.

Hasta ahora hemos hablado del contrato, pero hay algo que es importante que conozcas que está muy relacionado con el contrato.

Nos referimos al seguro.

Cuando hablamos de seguro nos referimos al **contrato de seguro**. Esto se concreta por medio de contratos mediante los cuales la entidad aseguradora, previo pago de una prima, se compromete a reembolsar a la persona asegurada o prestarle determinados servicios, en el caso de sufrir pérdidas accidentales previamente estipuladas, durante el plazo de duración del contrato. La función del seguro es la reducción del riesgo, el que es transferido a otra persona, por medio de un contrato.

En comercio exterior, el seguro puede abarcar la mercancía, el medio de transporte, las personas, etc., y cubre situaciones o hechos eventuales que originen siniestros (pérdida, rotura, merma, contaminación, alteración. etc.), excluyéndose las pérdidas originadas por vicios ocultos de la mercadería.



El valor asegurable de la carga es su precio en factura, más el  flete y los gastos, así como un porcentaje por el beneficio que se espera obtener. En la condición CIF de los Incoterms (que veremos al final de esta unidad), se obliga al vendedor a proporcionar por su cuenta y con carácter de transferible una póliza de seguro que cubra los riesgos de transporte a que da lugar el contrato.

La cobertura se debe contratar en una compañía solvente y de buena reputación, en las condiciones FPA (libre de averías particulares), y debe cubrir el precio CIF, más un 10 %. Este incremento puede aumentarse si así lo solicita el comprador, con el lógico incremento de la prima.

La determinación de la cobertura apropiada no necesariamente tiene que ser contra todo riesgo. Muchas veces esto encarece la operación y realmente no es necesario.

Según la naturaleza de las mercancías los aseguradores pueden acordar formas más limitadas y económicas de cobertura. En todo caso, el tema del seguro lo veremos más detalladamente en una unidad posterior de este módulo.



Autoevaluación

Si el precio CIF de una mercancía es de 25.000 euros, el seguro ha de ser cubierto por un mínimo de 25.250 euros, ¿verdadero o falso?

- Verdadero.
- Falso.

No es correcta, repasa los contenidos y haz bien los cálculos y vuelve a intentarlo después.

Muy bien, no es correcta esa cifra porque ha de cubrir por el valor CIF de la mercancía más un 10% más como mínimo.

Solución

1. Incorrecto
2. Opción correcta

2.- El contrato de transporte por carretera.



Caso práctico

Ana ha comenzado a preparar documentación e información sobre el contrato de transporte por carretera.

No es un trabajo desconocido para ella, puesto que tiene familiares que se dedican a esta actividad, y además de estar familiarizada con el vocabulario propio de este medio, conoce las dificultades y características de este medio de transporte.



Ana quiere comenzar por poner un poco de orden en sus ideas, ¿qué regulación normativa existe? ¿Qué documento representa el contrato de transporte por carretera? ¿Es igual para cualquier mercancía? Cuando envían mercancías a ferias internacionales ¿tienen que utilizar el mismo contrato de transporte?

Son muchas ideas, muchos conceptos. **Ana** cree que puede ser una buena idea pedir ayuda al transportista que la empresa tiene para realizar los traslados de mercancías a nivel nacional. Seguro que él puede ayudarle

El transporte por carretera es uno de las formas de transporte más utilizadas en el transporte de mercancías, aunque es especialmente utilizado a nivel nacional también se utiliza para determinadas mercancías en transporte intracontinental, es decir, dentro de un mismo continente o para aquellos volúmenes o tipos de mercancías que hacen que otro tipo de transporte no sea rentable.

A nivel nacional se rige por un documento denominado **Carta de Porte**. Este documento es regulado en cada país por la legislación nacional, por ejemplo, en España es de aplicación la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) de 1987 y su reglamento de aplicación.

Pero en este módulo, a nosotros lo que nos interesa es el transporte internacional de mercancías. Este tipo de transporte se rige por un documento llamado CMR (siglas en francés del Contrato de transporte internacional de Mercancías por Carretera). Sin embargo, por una cuestión de costumbre, al CMR también se le

denomina carta de porte internacional.

Vamos a ver todos los aspectos que han de tenerse en cuenta en este tipo de contrato.

2.1.- CMR.

Acabamos de hablar del convenio CMR, pero ¿sabes qué es?

El convenio CMR es el acuerdo internacional que regula el transporte internacional de mercancías por carretera. Es un convenio de la ONU creado en la Convención de Ginebra de 1956.

¿Desde ese año España forma parte del convenio?

No, nuestro país se adhirió al convenio en **1974**.

Al ser internacional, es entre dos países... pero, **¿los dos países han debido ratificar el convenio?**



Es necesario que al menos uno de los dos países haya ratificado el convenio, aunque el otro no. Aunque en la práctica la gran mayoría de países son firmantes del acuerdo.

¿Cuándo podemos utilizar este tipo de contrato?

Se utiliza **en cualquier tipo de mercancía que vaya a ser trasladada de un país a otro**, excepto los siguientes casos:

- ✓ Transportes postales internacionales.
- ✓ Transportes funerarios.
- ✓ Transportes de mudanzas.

Aunque es un solo documento, este puede constar de varios ejemplares. **En la mayoría de ocasiones este documento que en sí mismo constituye el contrato ha de constar de cuatro ejemplares:**

- ✓ El primer ejemplar queda en poder del **remite**nte o expedidor o expedidora.
- ✓ El segundo acompañará a las mercancías durante el **transporte**.
- ✓ El tercero quedará en poder del **destinatario** o destinataria.
- ✓ El cuarto debe ser **devuelto al remitente una vez firmado y sellado** el destinatario o destinataria.



Para saber más

En el siguiente enlace podrás encontrar el modelo del documento

CMR:

[Documento del CMR.](#)



Debes conocer

En ocasiones el contrato se encuentra formalizado en un soporte diferente al documento CMR, en este caso se redacta como cualquier otro contrato. En el siguiente enlace podrás encontrar un modelo de contrato de transporte terrestre:

[Contrato de Transporte por Carretera.](#)

2.2.- Derechos y deberes del expedidor.

Antes nos hemos referido al cargador o propietario de las mercancías como uno de los elementos personales del contrato. También en ocasiones nos referimos a él como expedidor o expedidora.

Lógicamente el expedidor de las mercancías tendrá una serie de derechos y obligaciones o responsabilidades que están recogidas en el convenio CMR.



¿Cuáles son estos derechos?

En el convenio se recogen los siguientes **derechos del expedidor o expedidora:**

- ✓ Exigir tantos ejemplares de la carta de porte internacional como vehículos diferentes vayan a ser utilizados para transportar las mercancías o como tipos de mercancías vayan a transportarse.
- ✓ Exigir que tanto el peso bruto de las mercancías como el contenido de las mismas sea verificado.
- ✓ Disponer de la mercancía (puesto que en el contrato no existe transferencia de la propiedad).
- ✓ Solicitar al transportista que interrumpa el transporte, o que modifique el destinatario o destinataria, o el lugar de entrega de la mercancía.
- ✓ Considerar perdida la mercancía si no es entregada en un plazo de 30 días desde la fecha prevista de entrega.
- ✓ Exigir indemnización en el caso de que se produzca, bien pérdida total o bien retraso en la entrega.

Pero claro, al igual que hay una serie de derechos, también, el expedidor o expedidora tendrá una serie de **obligaciones y responsabilidades:**

- ✓ Facilitar los datos necesarios para la elaboración del documento CMR, así como del resto de documentos necesarios para que se pueda llevar a cabo el transporte de las mercancías.
- ✓ Hacer frente a los pagos e indemnizaciones que puedan corresponder al transportista por el hecho de inexactitud o insuficiencia de datos proporcionados.
- ✓ Responder de los daños y gastos causados por defectos de embalaje (siempre que sean imputables a él).
- ✓ En el caso de tratarse de mercancías peligrosas, especificar tal circunstancia y cuáles son las precauciones que han de tomarse.
- ✓ Proporcionar los datos referentes a la mercancía (pesos, número de bultos, marcas...).



Autoevaluación

¿Cuál de las siguientes afirmaciones relacionadas con los deberes y derechos del expedidor o expedidora no es cierta?

- Es obligación del expedidor o expedidora responder de los daños o gastos causados por defectos de embalaje.
- Responder por los perjuicios causados por incumplimiento de la carta de porte internacional.
- Es obligación del expedidor o expedidora proporcionar al transportista los datos referentes a la mercancía.
- El expedidor o expedidora puede disponer libremente de la mercancía ya que no existe transferencia de la propiedad.

No es correcta ya que esta afirmación es cierta.

Muy bien esta afirmación no es cierta.

No es la respuesta correcta porque esta afirmación es cierta.

No es correcta porque esta afirmación si es cierta.

Solución

1. Incorrecto
2. Opción correcta
3. Incorrecto
4. Incorrecto

2.3.- Derechos y responsabilidades del transportista.

Como hemos visto antes, el cargador o expedidor tiene una serie de deberes y derechos, pues igual también los tiene el transportista.

¿Cuáles son estos derechos?

Básicamente **los derechos del transportista son las responsabilidades del expedidor.**



De forma más concreta, el transportista tiene derecho a reclamar al expedidor el pago de los gastos e indemnizaciones que le correspondan por causa de inexactitud en los datos facilitados por éste.

Además **estará liberado de responsabilidad alguna cuando se produzca pérdida o avería de las mercancías** si, este hecho se produce por alguna de las siguientes causas:

- ✓ Carencias en el embalaje.
- ✓ Cuando se produzcan por manipulaciones realizadas por el expedidor o por el destinatario al cargar o descargar las mercancías.
- ✓ Cuando existan defectos o vicios ocultos.
- ✓ En el caso de transporte de animales vivos.

En cuanto a las **responsabilidades** serían:

- ✓ Responder por los perjuicios causados por incumplimiento de la carta de porte internacional.
- ✓ Velar por la mercancía desde su recepción hasta su entrega.
- ✓ Comprobar los datos facilitados por el expedidor.
- ✓ Cumplir con las indicaciones del expedidor en la medida que no suponga un riesgo o perjuicio para su empresa.



Autoevaluación

El transportista está liberado de la responsabilidad cuando se produzca avería o pérdida de las mercancías debidas a vicios o defectos ocultos, ¿verdadero o falso?

- Verdadero.
- Falso.

Efectivamente esta es una de las causas que le eximen de responsabilidad.

No es correcta, vuelve a repasar los contenidos relacionados con la responsabilidad del transportista y vuelve a intentarlo más tarde.

Solución

1. Opción correcta
2. Incorrecto

2.4.- Cuaderno TIR.

El cuaderno TIR es un documento que ampara el transporte de mercancías a nivel internacional permitiendo cruzar aduanas sin necesidad de realizar inspecciones, más allá de las que se puedan realizar en la aduana de entrada y salida.

Esto aunque es simple, supone una gran ventaja para el desarrollo del comercio internacional, ya que no es necesario realizar trámites de inspección en las diferentes aduanas por las que pasa el transporte.

El convenio TIR fue creado en 1975 por la UNECE.

Su objetivo es la simplificación de los tramites aduaneros entre países firmantes de este convenio, cancelando los controles aduaneros en los países de tránsito de un transporte internacional.

Para poder realizar un transporte bajo régimen TIR , hay que cumplir una serie de requisitos:

- ✓ Que exista una asociación garante que se encargue de garantizar las personas que utilizan el régimen TIR , en el caso de España esta sociedad garante es la Asociación de Transporte Internacional por Carretera.
- ✓ Que las mercancías transportadas no estén dentro del grupo de mercancías restringidas
- ✓ Que el **vehículo** esté debidamente identificado mediante una **placa TIR** .
- ✓ Que el **conductor o conductora** del vehículo disponga de un **cuaderno TIR** .
El cuaderno TIR dispone de una portada y varias hojas para las distintas aduanas de paso.

Además de esto, para poder ampararse en un cuaderno TIR también se tienen que dar **otras circunstancias, por ejemplo las relacionadas con el vehículo**, que tiene que disponer de un **espacio para carga que sea independiente y precintable**. En cuanto a la placa identificativa TIR , en el caso de que el vehículo no esté prestando un tipo de servicio de este tipo, tendrá que ser cruzada con una goma.

Otro aspecto importante es que hay un **número limitado de aduanas** que pueden intervenir (entre aduanas de entrada y de salida), situándose actualmente este límite en **cuatro**.



Para saber más

En la web de la Agencia Tributaria podrás encontrar mucha información interesante, entre otras cosas, puedes encontrar información sobre la tramitación de documentos TIR:

[El documento TIR](#)

2.5.- Las mercancías especiales.

Como puedes suponer no todas las mercancías requieren las mismas condiciones de transporte.

¿Te has parado a pensar qué mercancías pueden requerir unas condiciones especiales?

Seguro que de entrada has pensado en las mercancías peligrosas. Y es cierto, pero además también requieren unas condiciones especiales las mercancías perecederas que han de ser transportadas bajo temperatura controlada.



Lo primero que tenemos que saber es qué consideramos una **mercancía peligrosa**.

En este sentido la variedad es muy amplia, y comprende desde materiales explosivos, gases tóxicos, gases líquidos y materias sólidas inflamables, materias corrosivas, radioactivas o infecciosas, hasta todas aquellas materias y objetos que puedan representar diversos peligros.

Una vez que sabemos esto, necesitamos saber que para el contrato de transporte de estas mercancías necesitamos un **certificado ADR**, que es un certificado expedido por el Ministerio de Industria y Energía para la homologación de los vehículos que están autorizados a realizar tal transporte.

¿Y en cuanto al transporte de mercancías perecederas bajo temperatura controlada?

En este caso para que no se produzca una rotura en la cadena de frío (es decir, que siempre se mantenga la temperatura controlada) el vehículo ha de disponer de un **certificado ATP**, también expedido por el mismo ministerio y que recoja que se encuentra sujeto a lo dispuesto en el Acuerdo Internacional ATP.



Para saber más

Si quieres tener más información sobre el certificado ADR que regula el transporte de mercancías peligrosas, podrás encontrarla en el siguiente enlace donde además encontrarás en la pestaña de legislación el decreto que lo regula:

[Certificado ADR.](#)

Al igual que en el enlace anterior, en este caso te propongo que conozcas el Real Decreto que establece las especificaciones técnicas que deben cumplir los vehículos especiales para el transporte terrestre de productos alimentarios a temperatura regulada y los procedimientos para el control de conformidad con las especificaciones:

[Documento ATP.](#)

3.- El contrato de transporte por ferrocarril.



Caso práctico

En algunas ocasiones **Ana** ha visto como algunas mercancías que los proveedores enviaban a Eurasia, venían amparados con un talón de ferrocarril.

Ana no está muy segura de si este documento, que en sí mismo supone un contrato de transporte, será igual para el transporte de mercancías por ferrocarril pero a nivel internacional, por eso lo comenta con sus compañeros **Ahmedy María Dolores**.



Como le han recomendado sus compañeros, **Ana** se ha puesto a investigar un poco sobre el contrato de transporte internacional por ferrocarril. Necesita conocer qué convenios internacionales regulan este tipo de contratación, y sobre todo necesita conocer qué documentos suponen un contrato.

Al igual que ocurría con el transporte por carretera, la otra modalidad de transporte terrestre (es decir, por ferrocarril) también diferenciamos cuando se trata de transporte nacional o cuando el ámbito es internacional.

- ✓ En el **ámbito nacional** se utiliza el **Talón de Ferrocarril** nacional y la regulación normativa del contrato de transporte por ferrocarril también se recoge en la LOTT.
- ✓ Pero en el **ámbito internacional** es diferente. Al igual que ocurría con el transporte por carretera existe un documento fundamental, si recuerdas en el transporte por carretera se trataba del convenio CMR, en el caso del transporte por ferrocarril se trata del documento CIM.
- ✓ A nivel de regulación legal internacional, el transporte por ferrocarril está regulado por el **Convenio de Berna (1880)** y las modificaciones posteriores introducidas en el **Convenio Internacional sobre Transporte de Mercancías por Ferrocarril (CIM) de 1970**.

3.1.- CIM.

La carta de porte internacional por ferrocarril se basa en el Convenio CIM, que le da nombre a este documento.

El Convenio Internacional sobre Transporte de Mercancías por Ferrocarril (es decir, el Convenio CIM) es un anexo del Convenio sobre el Transporte Internacional por Ferrocarril de mercancías (COTIF) y de los pasajeros de los los Transportes Internacionales por Ferrocarril (OTIF), formalizado en Berna (Suiza), el 9 de mayo de 1980. Entró en vigor el 1 de mayo de 1985 (en España, BOE 16 de 18 de enero de 1986 y corrección de erratas en BOE 185 de 26 de mayo de 1986).

El documento constituye prueba de contrato, por lo que se puede decir que el mismo documento CIM es el contrato cuando el transporte internacional se realiza por ferrocarril.

Además de servir de contrato, este documento también sirve de prueba de la recepción de la mercancía por el transportista en buen estado y condición aparente, para ello ha de estar firmado tanto por el expedidor como por el transportista.



¿Quién lo emite?

El documento CIM tiene que estar cumplimentado por las dos partes fundamentales en un contrato de transporte: el **expedidor y el transportista** (que en este caso es la compañía ferroviaria).

Del documento CIM hay que cumplimentar **cinco ejemplares**. El original (ejemplar N° 1) se entrega al destinatario, el ejemplar N° 4 se entrega al remitente o expedidor, y los otros dos ejemplares son para la compañía ferroviaria.

Cuando se trata de mercancías peligrosas, el documento CIM ha de estar acompañado del documento RID. Este documento para el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril es muy similar al ADR, y en nuestro país están unificados en cuanto al tipo de mercancías a las que se les exige, aunque con algunas salvedades son muy similares.

En cuanto a las **indemnizaciones** se fijan en 17 €/kg en el caso de averías (el doble si hay falta grave). En el caso de retrasos ha de probarse que hay perjuicio. Se limita al 300 % de gastos de transporte. Se duplica si hay culpa grave y se elimina en caso de dolo. En caso de declaración interés especial hasta este límite después de probar el perjuicio. **El plazo para reclamar** dependerá de si se observa o no daño

aparente: si hay daño aparente será el momento de la entrega de la mercancía, y 7 días si no se observa daño aparente. En el caso de retraso, el plazo será de 21 días.



Para saber más

En el siguiente enlace podrás encontrar el modelo CIM con una breve explicación adicional sobre el mismo:

 [CIM.](#) (0.03 MB)



Debes conocer

Al igual que con el resto de medios de transporte, el contrato también puede ser formalizado sin necesidad de un documento como es el CIM. En el siguiente enlace podrás encontrar información sobre esta otra forma de formalización:

[Contrato de Transporte por Ferrocarril.](#)

3.2.- Cuaderno TIF.

Al igual que en transporte por carretera, el cuaderno TIR, sirve para poder pasar fronteras sin necesidad de hacer inspecciones más allá de las que se realicen en la aduana de origen y en la de destino, gracias a que la mercancía va amparada por este documento, en el transporte por ferrocarril existe un documento similar. Es el cuaderno TIF.

También surge en el convenio aduanero firmado en **Ginebra en 1952, con el fin de reducir al máximo las inspecciones aduaneras en las fronteras.**

Especialmente es aplicable en los siguientes casos:

- ✓ **Vagones expedidos en régimen acelerado.**
- ✓ **Transporte en tránsito internacional.**
- ✓ **Mercancías perecederas, animales vivos y similares.**
- ✓ **Transportes masivos de mercancías en trenes completos.**



Para garantizar que la carga no sea manipulada en el transcurso de la duración del trayecto, se **utilizan unos precintos especiales que evitan el acceso a las zonas de carga del vagón**, y al igual que ocurría en el caso del transporte por carretera, ha de existir una entidad garante, en este caso las entidades garantes son las administraciones ferroviarias de los diferentes países.



Autoevaluación

El convenio TIF es el documento que ampara a las mercancías en el caso de transporte terrestre cuando estas van a ser utilizadas por ejemplo en una feria o exposición comercial, ¿verdadero o falso?

- Verdadero.
- Falso.

Esta respuesta no es correcta, vuelve a intentarlo después de repasar los contenidos.

Opción correcta

Solución

1. Incorrecto
2. Opción correcta

4.- El contrato de transporte marítimo.



Caso práctico

Mientras **Ana** está con los contratos de transporte terrestre, **Ahmed** ha comenzado a documentarse sobre la contratación marítima.



El transporte marítimo es algo que siempre le ha gustado. Su abuelo iraní, cuando vino a España estuvo trabajando en una naviera y en el puerto de Barcelona, y le contaba muchas anécdotas relacionadas con su trabajo.

Ahmed sabe que las cosas han cambiado mucho, pero muchas de las palabras y expresiones que utilizaba su abuelo ahora empiezan a tener sentido para **Ahmed**.

Ahmed quiere conocer en profundidad las diferentes formas de contratación de un transporte internacional marítimo, y como se plasma esa contratación.

¿A qué se estará refiriendo **Ahmed** con esto?

El transporte marítimo, como ya conoces es el tipo de transporte más utilizado a nivel de comercio internacional, entre otras cosas porque permite **un mayor movimiento de mercancías, especialmente en la carga en contenedor y de las grandes masa de graneles de líquidos.**

Cada vez hay una mayor especialización y optimización de los buques y elementos logísticos de este transporte, lo que lo convierte en el transporte por excelencia.

Debido a esto también se ha conseguido un gran desarrollo de su marco normativo y contractual.

Fundamentalmente, el **contrato de transporte marítimo** se realiza mediante **dos tipos de documentos:**

- ✓ el conocimiento de embarque marítimo,
- ✓ y la póliza de fletamento.

En este apartado vamos a ver en qué consisten y cómo se cumplimentan.

Además hay un documento importante en el transporte marítimo **denominado**

manifiesto de carga, en el que se declara toda la mercancía que lleva un buque y que constituye también una relación contractual del propio servicio de transporte marítimo.

A nivel de regulación normativa, el transporte marítimo se rige por el **Convenio de Bruselas (1924)**, el **Protocolo de Visby (1968)**, o las conocidas como **Reglas de Hamburgo de 1978**, que forman parte del **Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte de Mercancías por Mar**.

4.1.- Clausulado específico.

El transporte marítimo tiene una terminología muy específica.

Posiblemente si no estás muy familiarizado con este sector, muchas de las expresiones relacionadas con este transporte te sean totalmente desconocidas.



En este punto vamos a ver el clausulado específico que se ha de incluir en los contratos de transporte marítimo.

A la hora de contratar el transporte marítimo hay que determinar las cláusulas del contrato. Estas cláusulas tienen una relación directa en la modalidad en que se haya contratado el **flete, incluyendo ó excluyendo los gastos de carga, estiba, desestiba y descarga.**

¿Cuáles son estas cláusulas?

- ✓ LINER TERMS (también conocida como BERTH TERMS): esta expresión implica que las operaciones de carga, estiba, desestiba y descarga están cotizadas dentro del flete. Es decir carga y descarga por cuenta del transportista.
- ✓ FIO: esta expresión implica que los gastos correspondientes a la operación de carga y descarga no están incluidos en el flete, sí la estiba. Es decir carga y descarga por cuenta del cargador.
- ✓ FILO: esta expresión significa que el transportista se hace cargo de los gastos de descarga mientras que los gastos de carga son por cuenta del expedidor.
- ✓ LIFO: esta expresión significa que el transportista se hace cargo de los gastos de carga y el consignatario de los gastos de descarga.
- ✓ FIOS: es igual que FIO pero asegurándose los gastos de estiba a bordo del buque. Este gasto adicional corre por cuenta del consignatario.
- ✓ FIOST: es igual que FIOS, sumándole los gastos de manipulación por movimiento de la mercancía en la bodega del navío a fin de lograr el equilibrio (trimmed) necesario para el transporte.
- ✓ FIOST-lashed secured: una extensión de los anteriores: trincado y asegurado. Estos gastos corren por cuenta del consignatario.



Debes conocer

Al igual que en otras ocasiones, en este caso te propongo que visites el siguiente enlace en el que encontrarás un modelo de contrato redactado para el transporte internacional por mar:

Contrato de Transporte Marítimo.



Autoevaluación

¿Cuál es la cláusula que recoge que el transportista se hace cargo de los gastos de carga y el consignatario de los gastos de descarga en un contrato de transporte marítimo?

- Cláusula FIO.
- Cláusula FIOO.
- Cláusula LIFO.
- Cláusula FIOS.

No es correcta porque en esta cláusula recoge que los gastos de carga y descarga corren a cargo del expedidor.

Incorrecta porque esta cláusula recoge que los gastos de carga corren a cuenta del expedidor y los de descarga a cuenta del transportista.

Perfecto, esta es la respuesta correcta.

Esta respuesta es incorrecta porque esta cláusula recoge un gasto adicional para al consignatario por los gastos de estiba a bordo del buque.

Solución

1. Incorrecto
2. Incorrecto
3. Opción correcta
4. Incorrecto

4.2.- Conocimiento de embarque marítimo.

El conocimiento de embarque marítimo, también conocido como **Bill of Lading**, o por sus siglas **B/L**, es el **documento principal que sirve de contrato cuando el medio de transporte es marítimo**.

Regula la entrega de las mercancías en el transporte marítimo y tiene como características fundamentales que además de contrato de transporte, constituye un título de crédito, lo que autoriza a su tenedor legítimo a retirar la mercancía o a endosarla a un tercero. Además de esto, sirve de acuse de recibo de las condiciones que la mercancía se ha recibido a bordo del buque, que si son correctas y en condiciones adecuadas darán lugar a un conocimiento de embarque limpio (clean), y en caso contrario darán lugar a un conocimiento de embarque sucio (dirty o foul).

La emisión del conocimiento de embarque ha de realizarla la compañía marítima o su agente y ha de emitirse en un plazo de 24 horas desde la carga de la mercancía en el buque.



Por lo general, se emiten **tres originales** que tienen carácter negociable (o modificable) y un número variable de copias (que no son negociables).

El conocimiento de embarque puede ser de diferentes tipos en función de si nos fijamos en su característica de título de crédito y por la forma de entrega o envío:

- ✓ **Por su característica de título** de crédito nos podemos encontrar con tres tipos de conocimiento de embarque:
 - **Nominativo**. Cuando se especifica como destinatario una persona en concreto (lo que impide su endoso).
 - **A la orden**. Cuando además de especificarse el destinatario, se precede de la expresión "a la orden de" (por lo que es transmisible por endoso).
 - **Al portador**. Cuando se considera que el destinatario es el portador del conocimiento de embarque. Esta forma conlleva muchos riesgos de fraude y robo, por lo que es poco utilizada.
- ✓ Además, si tenemos en cuenta la **forma de entrega o envío**, podemos clasificar los conocimientos de embarque en cuatro tipos:
 - **Directo** (Through): cuando entre el puerto de carga y el de descarga hay un servicio directo.
 - **Mixto** (Combined): cuando no existe servicio directo entre los dos puertos. En este caso, la primera naviera emite un conocimiento de

embarque mixto hasta el puerto de destino, y mediante acuerdo con otras navieras presta el servicio (como lo hacen los aviones cuando no operan directamente sino que lo hacen a través de otras compañías).

- **Embarcado** (Shipped on board). Es el conocimiento de embarque que se expide cuando la mercancía es recibida a bordo del buque.
- **Recibido para embarque** (Recived to be shipped). Implica una provisionalidad, por lo que es un conocimiento de embarque que reconoce que las mercancías se han recibido listas para su embarque posterior.

El conocimiento de embarque suele utilizarse cuando la **mercancía a transportar no es exclusiva**, es decir, **cuando un expedidor no "llena" con toda su mercancía la capacidad de transporte del buque**.

En cuanto a los **límites de indemnización** por averías se fija en 666,67  derechos especiales de giro por bulto o 2 derechos especiales de giro por kg/bulto (el que sea más elevado), y en el caso de retraso no hay límite a la indemnización. El **plazo de reclamación** será de 24 horas en el caso de no existir daños aparentes y en el momento de entrega de la mercancía si existiesen.



Para saber más

En el siguiente enlace podrás descargar un modelo de conocimiento de embarque marítimo:

[Conocimiento de embarque marítimo.](#)

4.3.- Póliza de fletamento.

Ahora vamos a ver qué es una póliza de fletamento.

La póliza de fletamento es un tipo de contrato de transporte marítimo que se utiliza para los casos de grandes volúmenes de mercancía en buques completos, tanto para los casos de un viaje concreto o puntual (spot charter) o para un periodo de tiempo determinado (time charter).

Las condiciones de este contrato han de negociarse para cada caso con la mediación de agentes de fletamentos.

Si hay que negociar cada situación, ¿existirán muchos tipos de pólizas?



Efectivamente, **hay muchos tipos de pólizas de fletamento**, puesto que la casuística y las posibilidades son muy amplias, y **se adaptan tanto a las mercancías como a la ruta o tráfico concreto**.

La mayor parte de las pólizas de fletamento están publicadas por BIMCO, que es la asociación de armadores más importante a nivel mundial.

Una de las pólizas más utilizadas es la denominada **Gencon**, o de carga general, también son muy utilizadas para contratos de tiempo determinado (time charter) las pólizas **Baltimex**, o la de transporte de grano (**Norgrain**).

En todas estas pólizas específicas, se ha de reflejar las características de la mercancía, su peso o volumen, los plazos estipulados para carga y descarga de la mercancía, las penalizaciones por incumplimiento, el precio del flete o tarifa a pagar, las operaciones de manipulación incluidas en ese precio, etc.



Para saber más

Para saber más sobre la asociación de armadores BIMCO, puedes visitar su página web en el siguiente enlace. Es muy interesante:

[BIMCO](http://www.bimco.com).

5.- El contrato de transporte aéreo.



Caso práctico

El transporte aéreo tiene una muy especial importancia en Eurasia.

Alguno de sus buenos clientes en América suelen pedir que el envío de algunos componentes de alta precisión se realice por este medio de transporte.



En Eurasia hasta ahora se valían de empresas intermediarias (agentes) que se encargaban de toda la gestión. Pero **Ahmed** quiere coger las riendas de estas tareas, y así se lo comenta a sus compañeras, **Ana** y **María Dolores**. Con esto **Ahmed** no se refiere a que se encargue el mismo, sino que quiere conocer todos los aspectos relacionados con la contratación del transporte internacional aéreo para poder obtener mejores condiciones y buscar opciones diferentes.

El transporte aéreo se ha desarrollado, no solo a nivel normativo, si no también a nivel de procedimiento, usos y costumbres, a partir del transporte marítimo.

¿Qué implica esto?

Pues que mucha de la terminología, procedimientos e incluso formas contractuales del transporte aéreo están basados en los del transporte marítimo.

Aún así, como es lógico, tiene su propia regulación normativa.

Por ejemplo **en España, el transporte aéreo está regulado por la Ley de Navegación Aérea y por el RD 2333/83.**

Además a nivel internacional el acuerdo más importante es el **Convenio de Varsovia del 12 de Octubre de 1929**, aunque con modificaciones posteriores.

Estas modificaciones se realizaron a través del Protocolo de la Haya (1955) y el Convenio de Guadalajara (1961). Además otros convenios internacionales importantes que afectan a la aviación son el Convenio de Chicago (1944), el Convenio de Roma (1952) y el Convenido de Tokio (1963).

Todos estos convenios regulan desde las formalidades contractuales, las responsabilidades o las indemnizaciones, hasta la creación de la Organización de Aviación Civil Internacional.

En cuanto a las cláusulas en la contratación de transporte aéreo se aplican las mismas que vimos en el transporte marítimo.

5.1.- Conocimiento de embarque aéreo.

Al contrato de transporte por vía aérea se le denomina **Conocimiento de Embarque Aéreo**, o simplemente Conocimiento Aéreo. En la gran mayoría de ocasiones nos referimos a él por su nombre en inglés: Air Way Bill o por sus siglas **AWB**.

Este documento regula el transporte internacional aéreo entre dos países que hayan ratificado el Convenio de Varsovia y sus modificaciones posteriores.

El AWB constituye en sí mismo el contrato de transporte, pero además sirve de acuse de recibo de las condiciones en que se ha recibido la mercancía, y en ocasiones (cuando el expedidor lo solicita y así se expresa) también puede servir como certificado de seguro.

Lo emite la compañía aérea o un agente de carga aérea IATA autorizado, y el **número** de ejemplares que se han de emitir es **tres**.

A nivel de **indemnizaciones**, el límite de indemnización por pérdida está establecido en 250 francos-oro, o bien 17 unidades de cuenta por kg. En el caso de retrasos es el mismo límite.



El **plazo de reclamación** se establece en un máximo de 14 días, y en el caso de existir retraso, como máximo se establece el plazo de reclamación en 21 días a contar desde la puesta a disposición de la mercancía.

Cualquier responsabilidad y posibilidad de reclamación prescribe a los dos años a contar desde el día de llegada a destino.

En el conocimiento aéreo se han de recoger unos datos, que son bastante similares al del marítimo, aunque existen diferencias, como por ejemplo la codificación aeroportuaria. Para identificar los aeropuertos se utiliza un código de tres letras (conocido como código trilitero).



Para saber más

Hemos comentado que IATA es la asociación de transporte aéreo. En el siguiente enlace podrás conocer un poco más sobre esta asociación, sus actividades, etc.:

[IATA.](#)

Para ver el modelo de AWB, puedes consultarlo en el siguiente enlace:
Texto enlace:

[AWB.](#)



Debes conocer

El contrato de transporte internacional por vía aérea en formato redactado, puedes consultarlo en el siguiente enlace:

[Contrato de Transporte Aéreo.](#)

6.- El contrato de transporte multimodal.



Caso práctico

Además de sus correspondientes tareas, **Ana** y **Ahmed** se han puesto de acuerdo para elaborar los contratos de transporte multimodal.



Esta forma de transporte cada vez tiene más importancia en las relaciones comerciales de Eurasia con sus proveedores y clientes, puesto que en la mayoría de las ocasiones no se utiliza un solo medio de transporte, sino que para el traslado de las mercancías se necesitan varios tipos.

Ana y **Ahmed** se han puesto a buscar información sobre el convenio que regula este tipo de traslado de mercancías y todos los aspectos que es necesario conocer, desde documentación hasta agentes e intermediarios.

Ana, comenta con **María Dolores**, como llevan todo el tema, especialmente en el caso del transporte multimodal, que es el que más problemas le está planteando.

El transporte multimodal, como bien sabes ya, es aquel que combina diferentes medios de transporte.

Su desarrollo normativo es relativamente reciente (**Convenio de Ginebra de 1980**), pero aún no ha sido ratificado por todos los países miembros, por lo que a nivel internacional no es de aplicación en todos los países (solo en los que lo han ratificado).

Además de esto, a nivel europeo existen una serie de normas que si están en vigor y que suponen un gran avance para las empresas de transporte europeas. Son la Directiva 106/92 y la Decisión 45/93. La primera de ellas es la más importante y además supone el establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías en todos los estados miembros de la UE.

6.1.- Conocimiento de embarque multimodal.

El conocimiento de embarque multimodal o conocimiento de transporte combinado **es el documento que sirve de contrato para esta modalidad de transporte.**

Es un documento propuesto por la FIATA (Federación Internacional de Transitarios), por lo que también se le conoce por su nombre en inglés como Combined FIATA Bill of Lading o por las siglas FBL.



¿Qué características tiene?

El FBL constituye el contrato de transporte multimodal en sí mismo, y además puede **certificar el seguro**, cuando el expedidor así lo solicite.

Es un documento **emitido por un transitario** (lo que hace que quede cubierto por un seguro de responsabilidad solidaria). Del documento se emiten por lo general tres copias.

Al igual que ocurría con el B/L **puede ser nominativo, a la orden o al portador, por lo que se trata de un documento negociable.**

En cuanto a la **responsabilidad**, dependerá de si el Operador de Transporte Multimodal (MTO) ha actuado con dolo o no. Si no actúa de forma dolosa no hay responsabilidad, en caso contrario, si hay responsabilidad.

En caso de **retraso** en la entrega, **pérdida o daño** de las mercancías durante el transporte, **el MTO responde como si se tratara del transportista causante directo de la pérdida, daño o retraso.** De hecho, es importante recordar que de cara al expedidor, el MTO es el único transportista, es decir, desde el punto de vista del cargador hay un único contrato de transporte internacional (el que une al remitente con el MTO).

Al remitente no le importan las relaciones contractuales establecidas entre el MTO y los transportistas. Otra cosa es que, posteriormente, el MTO (como único cargador frente a los transportistas) pueda reclamar a los transportistas intervinientes como responsables últimos del daño, pérdida o retraso.

Estas reclamaciones dependerán del tipo de transporte del que se trate, y por lo tanto las responsabilidades se ajustan a lo que ya hemos visto para cada medio de transporte.



Para saber más

En el siguiente enlace podrás encontrar el documento de conocimiento de embarque para transporte multimodal, que seguro te resulta interesante:

[Conocimiento de embarque multimodal.](#)



Autoevaluación

El documento denominado conocimiento de embarque multimodal, también se le conoce en inglés como Combined FIATA Bill of Lading, ¿verdadero o falso?

- Verdadero.
- Falso.

No es correcta, vuelve a intentarlo después de repasar de nuevo los contenidos.

Muy bien, esta es la respuesta correcta, porque no se trata de un documento de IATA sino de FIATA.

Solución

1. Incorrecto
2. Opción correcta

7.- Agentes y profesionales en el transporte internacional.



Caso práctico

A lo largo del proceso de búsqueda de información y documentación para la elaboración de los contratos de transporte internacional, **Ana** y **Ahmed** han descubierto que existen algunas figuras profesionales que intervienen, tramitan, median e interceden entre contratantes y contratados en las operaciones de transporte.



¿Cuáles son estas figuras profesionales? ¿Qué labores realizan?

Su compañero **Alberto**, que conoce un poco más este sector, se lo explica.

El transporte internacional de mercancías es un sector que da ocupación a gran cantidad de personas. Personas que ocupan puestos de trabajo muy diferentes y que con su actividad consiguen que se lleven a cabo las operaciones de traslado de las mercancías.

¿Te has parado a pensar cuáles son estas actividades profesionales?

Posiblemente alguna de ellas ya las conozcas, pero es importante que comprendamos qué actividad realiza cada profesional, y sobre todo que conozcamos cómo todos estos profesionales intervienen en la contratación de las actividades del transporte internacional.

Algunos de ellos ya los hemos ido comentando a lo largo de esta unidad, ahora vamos a conocer un poco mejor qué actividades desempeñan y lo vamos a hacer teniendo en cuenta el tipo de transporte en el que operan.

7.1.- Transporte general.

Vamos a comenzar por una de las figuras más importantes que podemos encontrar en el transporte internacional. Seguro que has oído hablar muchas veces del transitario o transitaria.

Pero, ¿sabes qué es un transitario o transitaria?

Un **transitario o transitaria** es una empresa (también puede ser una persona física que trabaja de forma autónoma), que está especializada en la gestión y coordinación del transporte internacional y que además también realiza gestiones en el ámbito del comercio exterior, bien con exportadores e importadores, bien con agentes de aduanas.

Una vez que ya sabes lo que es, ahora nos preguntamos **¿qué hace un transitario o transitaria?**

El transitario o transitaria realiza tareas de intermediación entre el exportador o importador y las empresas de transporte. También organiza el enlace entre los distintos transportistas y así asegura la continuidad del transporte de la mercancía a través de distintos medios de transporte. Además, **es responsable de las operaciones administrativas relacionadas con el transporte internacional**, como trámites aduaneros, gestión financiera, créditos documentarios, contrato de seguro, representación fiscal...



Además actúa de forma similar a las agencias de transporte, es decir, **adopta la posición de cargador frente al transportista, y de transportista frente al cargador.** La diferencia fundamental con las agencias de transporte es que los transitarios o transitarias no pueden realizar transporte interior, a no ser que se trate de un servicio complementario de un transporte internacional.

La figura del transitario o transitaria está regulada en la mayoría de los países y sus funciones quedan definidas dentro del ámbito del comercio internacional. En España, esta figura está regulada por la Ley 18/1987 de Ordenación del Transporte Terrestre (LOTT).

Además nos encontramos con la figura del **agente de aduanas**, que se encarga de los despachos de aduanas de las mercancías que se importan o exportan. El de agente de aduanas puede ser uno de los servicios que presta el transitario o transitaria, o puede ser una figura adicional que representa los intereses de la empresa importadora o exportadora (lógicamente dependiendo de quién le haya contratado).



Para saber más

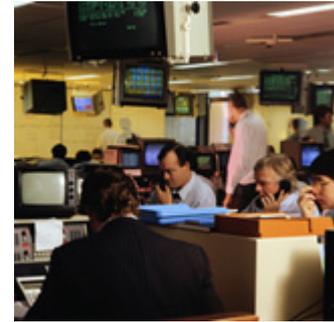
Como la mayoría de los profesionales, los transitarios están organizados en una federación de asociaciones. En el siguiente enlace podrás encontrar información sobre direcciones, documentos, noticias, etc. Seguro que te resulta de gran interés:

[Federación de Asociaciones de Transitarios.](#)

7.2.- Transporte terrestre.

En el transporte terrestre, como bien sabes ya, diferenciamos entre transporte por carretera y transporte por ferrocarril.

Lógicamente, en cada uno de los dos tipos de transporte existen **profesionales especializados** en ese medio. Son las **agencias de transporte** (carretera) y los **operadores ferroviarios** (ferrocarril).



Vamos a ver en qué son y qué funciones tienen estas dos figuras.

Una agencia de transportes es una empresa que interviene en la contratación del **transporte por carretera** (no solo a nivel internacional, sino también nacional).

Además estas empresas realizan actividades de gestión, información y organización del transporte y son intermediarios entre cargadores o expedidores y consignatarios y transportistas.

Estas agencias pueden ser de **carga completa** (cuando contrata los servicios al transportista por vehículo completo) o de **carga fraccionada** (cuando contrata solo parte de la ocupación o capacidad del vehículo).

La agencia de transportes realiza su actividad en el transporte terrestre por carretera, para el **transporte por ferrocarril** está el operador ferroviario. Vamos a ver en qué consiste.

El operador ferroviario es una figura muy similar a la agencia de transporte pero con la diferencia que su ámbito de operaciones es el transporte por ferrocarril, ya que dispone de una licencia para realizar servicios ferroviarios utilizando la red nacional e internacional de vías e infraestructuras (terminales de carga, apartaderos, etc.).

Al igual que ocurría con el transitario, **estas figuras de intermediación están reguladas en España por la LOTT.**



Para saber más

En el siguiente enlace podrás acceder a una web interesante sobre el mundo del transporte. En ella encontrarás noticias que te ayudarán a estar actualizado en lo relativo a este sector. Es muy recomendable:

[Información útil para transportistas.](#)

En el siguiente enlace podrás encontrar la norma fundamental que rige el transporte por carreteras en España, como sabes es la LOTT. Es muy recomendable que conozcas los aspectos que rigen este tipo de transporte y por lo tanto que conozcas esta norma:

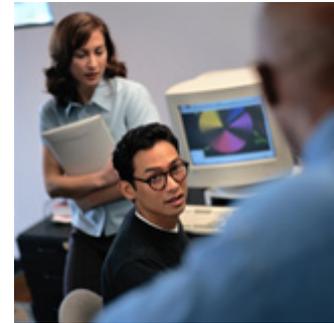
[LOTT](#) (Texto consolidado)

7.3.- Transporte marítimo, aéreo y multimodal.

Una vez que conocemos las figuras que pueden intervenir en la contratación del transporte terrestre, vamos a ver las que lo hacen en el resto de tipos de transporte.

Por la complejidad propia del tipo de transporte, en el ámbito marítimo existen más figuras que en otros medios.

Vamos a comenzar por el **transporte marítimo**.



- ✓ En el **transporte marítimo** nos encontramos con diferentes profesionales y empresas que se dedican a partes o fracciones de la actividad completa.
 - De esta forma podemos diferenciar un **armador o armadora** (tiene la propiedad de un buque) de una naviera (la empresa que explota la actividad o servicio de transporte mediante el buque).
 - También nos encontramos con el **consignatario o consignataria**, con el **estibador o estibadora** (empresa especializada en la carga y descarga de la mercancía), y con el **fletador o fletadora** (quién contrata la utilización del buque).

En cuanto a la contratación, que es lo que ahora nos ocupa, intervienen sobre todo dos figuras: **el broker marítimo** y el **agente marítimo** (también llamado consignatario o consignataria).

Un consignatario o consignataria es el representante del armador que se encarga de las **operaciones terrestres del transporte marítimo**: entrada y salida de puerto, aprovisionamiento, carga y descarga, despachos, etc. También se le conoce como **agente marítimo o agencia marítima** o por su nombre en inglés shipping agency.

La otra figura que nos encontramos en transporte marítimo es la del **broker marítimo**. Este tipo de empresas se **encargan de realizar operaciones de intermediación en los fletamentos**, poniendo en contacto a vendedor o vendedora y naviera, pero solo en operaciones de fletamento.

- ✓ En el **transporte aéreo**, la figura de intermediación la realiza el **agente IATA**. Un agente IATA es un agente de carga aérea autorizado para actuar en nombre de las líneas aéreas adscritas a la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA). Pueden emitir contratos de transporte aéreo internacional, cobrar fletes, coordinar la carga y descarga de aeronaves y efectuar los trámites oportunos ante las autoridades aeroportuarias y aduaneras. **Realiza las mismas operaciones que el resto de agentes** (agencias de transporte, operador ferroviario y consignatarios), pero en el ámbito de las operaciones de transporte aéreo.

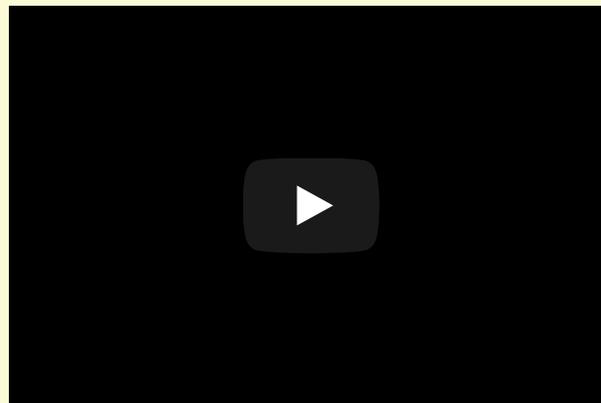
- ✓ Por último en el **transporte multimodal** nos encontramos con la figura del **operador de transporte multimodal (MTO)**.

Un MTO es un profesional que ofrece un servicio de transporte que podemos denominar "de puerta a puerta", por lo que se encarga de contratar todos los transportes necesarios (sean a través del medio que sea) y realizar todas las gestiones en las diferentes terminales de carga, puertos, aeropuertos o apartaderos.



Para saber más

Aunque seguro que ya conoces en qué consiste el transporte multimodal, en el siguiente vídeo puedes encontrar una animación simple y clara de una operación de transporte multimodal:



[Resumen textual alternativo](#)

8.- Los costes y tarifas.



Caso práctico

Uno de los aspectos que también le preocupa a Juan como gerente de la empresa, es la tarifa que las diferentes empresas de transporte cobran a Eurasia.



Juan necesita conocer cuales son las tarifas que le cobran las diferentes empresas, en qué están basadas, cuáles son los costes que componen estas tarifas, etc.

Para ello, comenta con **Pedro** que **María Dolores** puede encargarse de realizar las labores de búsqueda de información y establecer cuáles serían los costes para poder comparar las tarifas que aplican las diferentes empresas y poder tomar decisiones adecuadas que le ayuden al control de costes.

En el ámbito del comercio internacional, uno de los costes más importantes para las empresas lo encontramos en el traslado de las mercancías.

Es lógico ¿verdad?

A lo largo de esta unidad has ido viendo la cantidad de operaciones que pueden contratarse y por lo tanto realizarse, y claro está, pagarse.

Estas operaciones implican un coste importante para las empresas que contratan el transporte, por lo que es necesario conocer cuales serán las tarifas que nos aplicarán transportistas y agentes.

Vamos a ver qué costes forman parte de la tarifa en los diferentes medios de transporte

8.1.- Cálculo y control de costes.

Lo primero que tenemos que saber sobre los costes es la tipología de costes que podemos encontrarlos.

Y para saber la tipología vamos a hacer dos clasificaciones, de esta forma iremos poco a poco seleccionando los costes que nos interesan.



La primera clasificación es la que diferencia costes fijos y variables. Un **coste fijo** es aquel en el que incurre la empresa independientemente de que tenga actividad. El **coste variable** es el que depende del volumen de actividad.

En el caso que nos ocupa, es decir, cuando la empresa contrata un servicio de transporte (sea cual sea el tipo) estaríamos hablando de un coste variable. El coste fijo lo supondría el sueldo del personal interno de la empresa que contrata la operación (hay que pagarlo se realicen operaciones o no).

La otra forma de clasificar los costes es en directos e indirectos. Un **coste directo** es aquel que es imputable directamente a la operación, los **indirectos** son aquellos que aunque hay que imputarlos a la operación, dicha imputación no es tan clara. Vamos a ver cuales serían.

Costes directos, y por lo tanto identificables directamente en la operación pueden ser el flete, el seguro, el embalaje, la estiba y la manipulación de la carga, las tarifas de terminales, puertos y aeropuertos, los impuestos, etc.

Como costes indirectos fundamentalmente nos encontramos con los costes financieros, es decir, los derivados del pago de las operaciones de contratación de los servicios de transporte.

Lo cierto es que son muchos costes, ¿verdad?

Por esta razón la empresa tiene que realizar un seguimiento de los costes y optimizar al máximo sus operaciones.

¿Cómo hacerlo?

Pues en primer lugar eligiendo el tipo de transporte que más se ajuste a las necesidades de la operación e desarrollando una labor de investigación de la cadena logística para conseguir por un lado las tarifas más baratas (comparando tarifas y negociando precios), y por otro intentando agrupar envíos para conseguir economías de escala.

8.2.- Tributos que afectan al transporte.

Cuando vas a comprar a un supermercado, además de pagar el precio del producto comprado, también tienes que pagar el IVA, ¿verdad?

De la misma forma si en lugar de adquirir un producto, lo que hacemos es contratar un servicio, también tenemos que pagar el IVA correspondiente.

El transporte de mercancías está dentro de la categoría de servicios, y como tal, está gravado con el Impuesto sobre el Valor Añadido.

Realmente este es el único tributo que de forma general afecta a la contratación de un transporte de mercancías.

Pero en ocasiones el transporte por el hecho de tratarse de una operación internacional, también está gravado con los **impuestos propios de la aduana.**

Para ser exacto, no es que esté gravada la operación de transporte, sino la introducción de las mercancías en un determinado territorio, aunque lógicamente, para introducirlas utilizamos el transporte.



Todos estos impuestos formarán parte del importe a pagar por el expedidor o cargador.

Otros impuestos y tributos que afectan al transporte son aquellos que tienen que satisfacer las empresas de transporte por el hecho de utilizar un determinado medio: impuesto de matriculación, impuesto de circulación, ITV, etc.

Además de forma indirecta, las empresas están soportando otros impuestos como pueden ser el impuesto sobre hidrocarburos.

Estos impuestos y tributos formarán parte de la tarifa que la empresa de transportes fije a sus clientes, es decir, repercutirán la parte proporcional en la tarifa a cobrar a sus clientes.



Para saber más

Con respecto a la información tributaria debes saber que en Castilla y

León existen tasas administrativas en materia de transportes y telecomunicaciones, relativas a: autorizaciones de transporte, por inscripción o actualización de datos del Registro General de Cooperativas de Transportistas y Sociedades de Comercialización, competencia profesional para el ejercicio de las actividades de transporte público por carretera o auxiliares y complementarias y para el ejercicio de las actividades de Consejero de Seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera o ferrocarril, concesión de servicios públicos de transportes regulares de viajeros de uso general, por la expedición de certificaciones sobre datos contenidos en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte y por la expedición de tarjeta tacógrafo digital.

Si quieres obtener más información y acceso al pago de tasas puedes visitar la siguiente página de la Agencia Tributaria de la Junta de Castilla y León:

[Fiscalidad. Tasa en materia de transportes por carretera.](#)

8.3.- La tarifa de transporte terrestre.

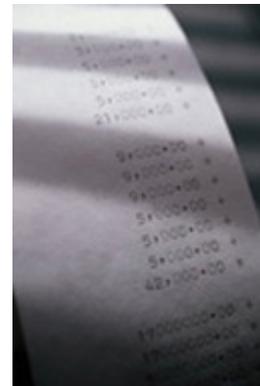
Hemos comentado en el apartado anterior, que cuando hablamos de transporte nos referimos a un servicio, y sabemos que es diferente a un producto.

Cuando hablamos del valor de un producto, nos referimos a él como "precio". Pero cuando hablamos de servicio se denomina "tarifa".

En el transporte terrestre la tarifa incluirá todas las operaciones necesarias para llevar a cabo el traslado de las mercancías en las condiciones acordadas.

Por lo general, **las empresas de transporte por carretera fijan sus tarifas tras incrementar el margen o beneficio empresarial que consideren al coste total del servicio** (la suma de los costes fijos y variables).

Básicamente, el **coste total será la suma de coste fijo** (compuesto por sueldos, amortizaciones y depreciación del vehículo e intereses) **más el coste variable** (este coste variable estará en función de la cantidad de mercancía a transportar, su volumen, su peso y el lugar de entrega). Para los costes variables las empresas tendrán en cuenta desde el combustible, hasta los repuestos y reparaciones o los lubricantes.



Ejercicio resuelto

Supongamos que una empresa de transporte terrestre tiene los siguientes costes:

El coste de mano de obra es 50 €/día, y un reparto de costes fijos adicionales de 22 €/día.

Por cada kilómetro, supone un coste de combustible de 0,06 €, un coste de amortización de elementos de 0,01 €, un coste en lubricantes, repuestos y desgastes de 0,03 €.

La empresa considera adecuado fijar un margen o beneficio empresarial del 25% sobre el coste total de cada servicio.

Esta empresa tiene que realizar un servicio de traslado de unas

mercancías entre dos puntos que distan 360 kilómetros.

Para prestar dicho servicio, el transportista necesitará invertir un día y medio.

¿En cuanto fijará la empresa la tarifa para este servicio?

Mostrar retroalimentación

La tarifa la fijará la empresa en 180€.

Este importe será el resultado de sumar los siguientes conceptos:

- ✓ 75 euros de mano de obra (coste de un día y medio). Como el coste diario es 50 euros, el de día y medio sería 75 euros.
- ✓ 33 euros de costes fijos adicionales (coste de un día y medio). Como el coste fijo adicional es de 22 euros al día, el de día y medio serán 33 euros.
- ✓ 36 euros de combustible, amortización, lubricantes, etc. Que es el resultado de multiplicar el número de kilómetros que es 360 kilómetros, por la suma de estos costes que son el total 0,1 (suma del combustible 0,06€, la amortización 0,01€, el lubricante, repuestos y desgaste 0,03€)

Al resultado de esta suma que es 144 euros le incrementamos 25% de margen y nos saldrán los 180 euros en los que la empresa fijará la tarifa.

En cuanto **al transporte por ferrocarril, la estructura de costes es algo diferente** ya que además de los costes fijos y variables (similares en su estructura aunque particulares en cuanto a las peculiaridades del ferrocarril) hay que **añadirle los propios de la utilización de la estructura ferroviaria.**

Estos costes de uso de la infraestructura ferroviaria comprenden una serie de **cánones.**

En España los cánones de uso de las infraestructuras ferroviarias venían recogidas en los artículos del 73 al 75 de la Ley del Sector Ferroviario 39/2003 que fueron modificados por la Ley 1/2014 y RD Ley 11/2013 de medidas urgentes en el orden económico y social. En la actualidad, esta Ley 39/2003 ha sido derogada por la **Ley 38/2015**, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario. Además existen otras disposiciones complementarias como la Orden FOM/898/2005, del 8 de abril que fija las cuantías de los cánones a ser pagadas por los operadores ferroviarios por el uso de la Red Ferroviaria de Interés General (REFIG) y la Orden FOM/897/2005, del 7 de abril, regula los procedimientos de adjudicación de la capacidad de la

infraestructura ferroviaria.

Dentro de las tarifas por el uso de la infraestructura existen diferentes cánones en función del servicio prestado por el **Administrador de Infraestructuras Ferroviaria (ADIF)**. Los cánones vigentes actualmente que afectan al servicio de transporte de mercancías son:

- ✓ **Canon por acceso a la infraestructura.**
- ✓ **Canon por reserva de capacidad.**
- ✓ **Canon por circulación.**
- ✓ **Canon por servicios Adicionales, Complementarios y Auxiliares.**



Para saber más

Si quieres acceder a ver el texto consolidado de la ORDEN FOM/898/2005 puedes acceder en el siguiente enlace:

[ORDEN FOM/898/2005.](#)

[Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.](#)

8.4.- La tarifa marítima.

Ahora vamos a aprender a calcular la tarifa aplicable en el transporte marítimo.

Para determinar el flete marítimo se establece que la mercancía paga una **tarifa** según peso, volumen o una relación peso/volumen (es decir la relación entre una tonelada y un metro cúbico) y de estos datos el mayor o que más flete genere.



A esta relación entre peso y volumen se le denomina **factor de estiba** (FE).

La tarifa de un flete básico se calcula multiplicando el flete por un factor de ajuste del combustible y se le añade el importe del alquiler del contenedor (si corre por cuenta del expedidor).

Además existe el **flete por contenedor o box rate**, donde el valor es global, aplicable a unidades contenedores de 20 o 40 pies.

La contratación del flete en un tráfico regular incluye los gastos de carga, estiba, desestiba y descarga. En un tramping, es decir **transportes no regulares en el tráfico** y con fletes no uniformes que cumplen con el principio de la libre competencia, **los gastos correspondientes a las operaciones de carga y descarga pueden incluirse o no en el flete cotizado por el armador.**

La aplicación de los fletes definitivos se hace tomando en consideración **la tarifa básica más los recargos** por diversos conceptos **menos los descuentos** que puedan aplicar a esta tarifa básica.

Los **recargos** más habituales que se pueden aplicar, puedes ver cuáles son pasando el ratón por cada uno de los elementos de la siguiente animación:

[Resumen textual alternativo](#)

Por último, los **descuentos** más habituales son los que tienen que ver con la flexibilidad del expedidor en fechas de carga o entrega, por acuerdos de traslado de mercancía durante un tiempo determinado (es decir, volumen de compra), etc.



Autoevaluación

El factor de estiba es una magnitud en la que se relacionan el

peso y el volumen para poder determinar el importe del flete, ¿verdadero o falso?

- Verdadero.
- Falso.

Efectivamente esa es la función del factor de estiba.

No es correcta, repasa los contenidos y vuelve a intentarlo más tarde.

Solución

1. Opción correcta
2. Incorrecto

8.5.- La tarifa aérea.

Estas tarifas **varían dependiendo de la distancia y la forma en que se contrate el servicio, de la magnitud del embarque y de si se trata de vuelos regulares o de vuelos arrendados (charter).**

Por lo general se establecen unas **tarifas** en función de los **destinos**, la **ocupación de los espacios aeroportuarios**, necesidad de **manipulación**, tratamientos de **mercancías especiales o peligrosas**, etc.

Al igual que ocurre en el transporte marítimo las aerolíneas también **cobran un recargo por combustible**, y pueden **aplicar descuentos** en función de la frecuencia en la contratación del servicio.

Otros recargos que pueden aplicar son los relacionados con los gastos complementarios que se derivan del despacho aduanero, almacenaje, manipulación, embalaje, emisión del conocimiento aéreo, seguro, logística complementaria, etc., que son gastos a tener en cuenta a la hora de realizar el **escandallo** de costes correspondiente a toda la logística operativa.



Estos descuentos y recargos se aplican sobre la tarifa calculada a partir del flete del factor de estiba aéreo o peso volumétrico (también se le conoce como coeficiente de estiba IATA).

Para el **cálculo de este factor de estiba** multiplicamos tres magnitudes (expresadas en centímetros): alto, ancho y profundidad y lo dividimos entre 6000.

El resultado lo comparamos con el peso de la mercancía, y **se elige el mayor de las dos** (peso bruto o peso volumétrico). De esta forma, ya tenemos la base para aplicar la tarifa aérea.

Una vez que sabemos la base de aplicación de la tarifa, vamos a ver qué **tipos de tarifas aéreas** podemos encontrar.

Por el tema que estamos estudiando a nosotros nos interesan **las tarifas internacionales, que son publicadas por la IATA en el manual TACT**. Pero además a nivel internacional nos podemos encontrar tarifas generales, clasificadas y específicas:

- ✓ **Generales (GCR)**: que son para mercancías en general. Pueden ser:
 - ✦ Tipo M: el mínimo precio que una mercancía debe pagar.
 - ✦ Tipo N: tarifas para cargas de peso inferior a 45 kg.
 - ✦ Tipo Q: tarifas para cargas de peso superior a 45 kg.
- ✓ **Clasificadas (CCR)**: que son para grupos de productos. Pueden ser con descuento o con aumento.
- ✓ **Específicas (SCR)**: que son para productos determinados.



Para saber más

Como has visto, el cálculo del peso volumétrico es algo simple, aún así, aquí tienes un enlace en el que encontrarás un conversor para facilitarte su cálculo:

[Cálculo del peso volumétrico.](#)

9.- La transferencia del riesgo.



Caso práctico

Después de realizar el estudio de costes y tarifas, **Juan** ha llamado a **María Dolores** para que también se encargue de realizar un estudio de las mejores condiciones en las que han de negociar el contrato de compraventa, y por lo tanto las condiciones de traslado de las mercancías, traslado, gestiones y seguro.



María Dolores sabe que a lo que se refiere **Juan** es a los Incoterms.

¿Qué son los Incoterms? ¿Para qué sirven? ¿Realmente son tan importantes?

Uno de los aspectos que hay que negociar en cualquier operación internacional es **quién asume los diferentes costes del transporte internacional**. Es decir, qué parte paga el comprador y qué parte paga el vendedor.

En parte, esto ya lo has podido ver a lo largo de esta unidad. Pero hay algo muy importante que decidir además del reparto de costes: estamos hablando de **cuándo se transmite la responsabilidad o riesgo sobre la operación**.

¿Crees que estos costes y riesgos siempre los asume el cargador o expedidor?

Pues en realidad no siempre, dependerá de lo que se haya negociado.

Como ya has visto hay ocasiones que **la contratación se realiza a portes debidos**, es decir, se paga en destino. Esto es así porque a la hora de negociar la operación de compra-venta de las mercancías se negocian unas condiciones en base a unos términos estándar de la Cámara de Comercio Internacional, denominados Incoterms.

Vamos a verlo todo en este punto.

9.1.- Cámara de Comercio Internacional.

Lo primero que tenemos que conocer es qué es la Cámara de Comercio Internacional (ICC).

La Cámara de Comercio Internacional es la organización empresarial que representa mundialmente intereses empresariales. Por lo tanto tiene una naturaleza jurídica asociativa.

¿Qué quiere decir que tiene carácter asociativo?

Pues que todos sus miembros deciden libremente formar parte de ella, y que estos miembros de la CCI son empresas que efectúan transacciones internacionales y también organizaciones empresariales, entre ellas muchas Cámaras de Comercio.



Sus fines estatutarios básicos son actuar a favor de un sistema de comercio e inversiones abierto y crear instrumentos que lo faciliten, con la firme convicción de que las relaciones económicas internacionales conducen a una prosperidad general y a la paz entre los países.

Entre otras actividades, **la ICC ha creado instrumentos que facilitan el comercio internacional**, algunos de ellos francamente importantes en este ámbito empresarial.

Estos instrumentos suele recogerse en forma de código, por ejemplo el código de prácticas legales en publicidad, el de buenas prácticas para la elaboración de estudios de mercado, etc. Otra forma de presentar los instrumentos es mediante las "reglas y usos uniformes", es decir, **recomendaciones y normas que afectan a diferentes aspectos del comercio internacional, por ejemplo sobre el crédito documentario o los Incoterms.**



Para saber más

La web de la Cámara de Comercio Internacional contiene información muy interesante, no solamente sobre los Incoterms, sino también sobre las reglas y usos uniformes y el resto de normas y reglas que

afectan al comercio internacional:

[Cámara de Comercio Internacional.](#)

9.2.- Términos internacionales de comercio (incoterms).

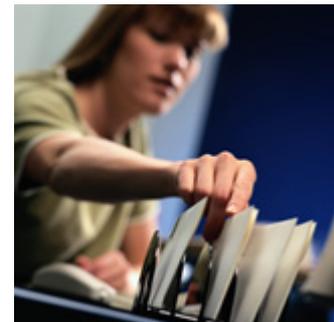
En primer lugar, seguro que te has preguntado de dónde viene el nombre de incoterms.

Se trata de un acrónimo de las palabras en inglés "international commercial terms" que significan términos del comercio internacional.

Pero, ¿qué son los Incoterms?

Los Incoterms son normas y usos para unificar el comercio internacional, tratan de concretar de forma clara y simplificada en el contrato de compraventa las condiciones pactadas en cuanto a una serie de aspectos que generalmente suelen suscitar problemas a la hora de descifrar y asignar.

Esta serie de disposiciones ideadas por la Cámara de Comercio Internacional son empleadas en el ejercicio del comercio internacional y para aplicarlas en cualquier modo de transporte y **suelen ser conocidos por unas siglas de tres letras que hacen referencia a un acrónimo de su nombre en inglés.**



¿Y para que sirven los Incoterms?

Estas cláusulas o disposiciones sirven para determinar cuando termina la responsabilidad del vendedor y cuando empieza la del comprador en un contrato de compraventa internacional en cuanto a los siguientes aspectos:

- ✓ **Entrega de la mercancía.**
- ✓ **Distribución de los gastos.**
- ✓ **Transferencia de riesgos.**
- ✓ **Tramitación de la documentación.**

Los primeros Incoterms surgieron en 1939 y se han ido adaptando a los tiempos a lo largo de la historia teniendo lugar la última modificación en 2010 que entró en vigor el 1 de enero del 2011. En la actualidad, siguen vigentes estos Incoterms.

¿Qué ha supuesto esto en la nueva clasificación de los Incoterms del 2010?

Pues que la clasificación ahora de los Incoterms se hace en dos familias según las modalidades de transporte. La Cámara de Comercio Internacional ha cambiado la clasificación de los Incoterms, pasando de ser una clasificación por letras, E, C, F, D

(debido a sus iniciales), a **una clasificación por modalidad de transporte quedando divididos en dos grupos:**

- ✓ Incoterms de uso para **cualquier medio de transporte.**
- ✓ Incoterms de uso para el transporte exclusivamente **marítimo o por otras vías navegables** (básicamente ríos).

Se considera que el empleo de los Incoterms marítimos es recomendable (en la mayoría de ocasiones), cuando el transporte se haga llenando la bodega de un buque, mercancías a granel, o se alquilen espacios de las bodegas de los buques.

Otro cambio importante a destacar de esta nueva actualización es **que han pasado de ser 13 a 11 Incoterms, se han eliminado 4 y han aparecido 2 nuevos**, resultando la siguiente clasificación:

Cualquier medio de transporte: EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP y DDP.

Transporte marítimos: FAS, FOB, CFR y CIF.



Para saber más

En el siguiente enlace podrás encontrar una serie de recomendaciones sobre el uso de los Incoterms:

[Recomendaciones Incoterms.](#)

9.3.- Términos válidos para cualquier tipo de transporte.

Vamos a empezar por ver los **Incoterms válidos para cualquier medio de transporte**. Son los siguientes:



- ✓ **EXW.** Ex Works (seguido del lugar acordado), significa en fábrica. El vendedor pone la mercancía a disposición del comprador en sus instalaciones: fábrica, almacén, etc. Todos los gastos, riesgos y responsabilidades a partir de ese momento serán por cuenta del comprador.
- ✓ **FCA.** Free Carrier (seguido del lugar acordado), se suele traducir como franco transportista. El vendedor se compromete a entregar la mercancía en un punto acordado dentro del país de origen. Este punto pueden ser por ejemplo las instalaciones de un transitario, una estación ferroviaria, etc., este lugar acordado para entregar la mercancía suele estar relacionado con los espacios del transportista. Se hace cargo de los costes y riesgos hasta que la mercancía está situada en ese punto acordado.
- ✓ **CPT.** Carriage Paid To (seguido del lugar de destino acordado), se traduce por transporte pagado hasta. El vendedor se hace cargo de todos los costes, incluido el transporte principal, hasta que la mercancía llegue al punto convenido en el país de destino. Sin embargo, el riesgo se transfiere al comprador en el momento de la entrega de la mercancía al transportista dentro del país de origen.
- ✓ **CIP.** Carriage and Insurance Paid (To) (seguido del lugar de destino acordado), se traduce por transporte y seguro pagados hasta. En este caso el vendedor se hace cargo de todos los costes, incluidos el transporte principal y el seguro, hasta que la mercancía llegue al punto convenido en el país de destino. El riesgo se transfiere al comprador en el momento de la entrega de la mercancía al transportista dentro del país de origen. Aunque el seguro lo ha contratado el vendedor, el beneficiario del seguro es el comprador.
- ✓ **DAT.** Delivered At Terminal (seguido del nombre del puerto de destino acordado), se traduce por entregado en terminal del puerto acordado. El Incoterms DAT es uno de los dos nuevos Incoterms 2010 con DAP. En este Incoterms el vendedor se hace cargo de todos los costes, incluidos el transporte principal y el seguro (que no es obligatorio), hasta que la mercancía se coloca en a la terminal definida. También asume los riesgos hasta ese momento.
- ✓ **DAP.** Delivered At Place (seguido del nombre del destino acordado), se traduce por entregado en un punto. El Incoterms DAP es otro de los dos nuevos Incoterms 2010. El vendedor se hace cargo de todos los costes, incluidos el transporte principal y el seguro (que no es obligatorio) pero no de los costes asociados a la importación, hasta que la mercancía se ponga a disposición del comprador en un vehículo listo para ser descargado. También

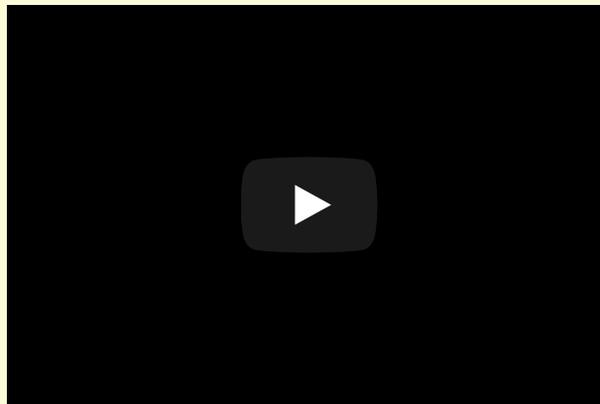
asume los riesgos hasta ese momento.

- ✓ **DDP.** Delivered Duty Paid (seguido del nombre del destino acordado), se traduce por entregada derechos pagados. El vendedor paga todos los gastos hasta dejar la mercancía en el punto convenido en el país de destino. El comprador no realiza ningún tipo de trámite. Los gastos de aduana de importación son asumidos por el vendedor.



Para saber más

En este vídeo podrás encontrar una clara explicación de los Incoterms de 2010:



[Resumen textual alternativo](#)

9.4.- Términos específicos del transporte marítimo.

Ahora veamos cuáles son los específicos para el transporte marítimo:

- ✓ **FAS.** Free Alongside Ship (seguido del nombre del puerto de carga acordado), se traduce por franco al costado del buque. El vendedor entrega la mercancía en el muelle pactado del puerto de carga convenido; esto es, al lado del barco. El Incoterms FAS es propio de mercancías de carga a granel o de carga voluminosa porque se depositan en terminales del puerto especializadas, que están situadas en el muelle. El vendedor es responsable de las gestiones y costes de la aduana de exportación (en las versiones anteriores de los Incoterms, el comprador organizaba el despacho aduanero de exportación).
- ✓ **FOB.** Free On Board (seguido del nombre del puerto de carga acordado), se traduce por franco a bordo. En este Incoterms el vendedor entrega la mercancía sobre el buque. El vendedor contrata el transporte a través de un transitario o un consignatario, pero el coste del transporte lo asume el comprador. El Incoterms FOB es uno de los más usados en el comercio internacional. Se debe utilizar para carga general (bidones, bobinas, contenedores, etc.) de mercancías, no utilizable para granel.
- ✓ **CFR.** Cost and Freight (seguido del nombre del puerto de destino acordado), se traduce por coste y flete. El vendedor se hace cargo de todos los costes, incluido el transporte principal, hasta que la mercancía llegue al puerto de destino. Sin embargo, el riesgo se transfiere al comprador en el momento que la mercancía se encuentra cargada en el buque, en el país de origen. Se debe utilizar para carga general, que no se transporta en contenedores; tampoco es apropiado para los graneles.
- ✓ **CIF.** Cost, Insurance and Freight (seguido del nombre del puerto de destino acordado), se traduce por coste, seguro y flete. Cuando se acuerda este Incoterms el vendedor se hace cargo de todos los costes, incluidos el transporte principal y el seguro, hasta que la mercancía llegue al puerto de destino. Aunque el seguro lo ha contratado el vendedor, el beneficiario del seguro es el comprador.

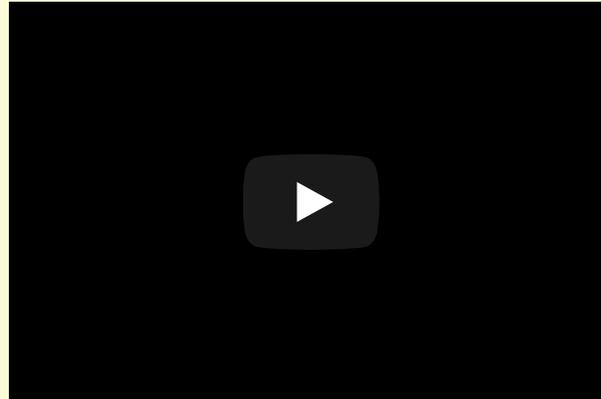
Como en el Incoterms anterior, CIF, el riesgo se transfiere al comprador en el momento que la mercancía se encuentra cargada en el buque, en el país de origen. El Incoterms CIF es uno de los más usados en el comercio internacional porque las condiciones de un precio CIF son las que marcan el valor en aduana de un producto que se importa. Se debe utilizar para carga general o convencional, pero no se debe utilizar cuando se transporta en contenedores.

Aunque este Incoterms se puede utilizar para cualquier transporte, en la práctica se utiliza para transporte marítimo en exclusiva.



Para saber más

En este vídeo podrás encontrar una clara explicación del resto de los Incoterms de 2010 continuación del vídeo que has visto en el apartado anterior:



[Resumen textual alternativo](#)

Anexo.- Licencia de recursos.

Licencias de recursos utilizados en la Unidad de Trabajo.

Recurso (1)	Datos del recurso (1)	Recurso (2)	Datos del recurso (2)
	<p>Autoría: Stockbyte. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V43.</p>		<p>Autoría: Stockbyte. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V43 ANEXO.</p>
	<p>Autoría: Stockbyte. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V43.</p>		<p>Autoría: Stockbyte. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V43.</p>
	<p>Autoría: Stockbyte. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V43.</p>		<p>Autoría: Stockbyte. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V43.</p>
	<p>Autoría: Stockbyte. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V43.</p>		<p>Autoría: Stockbyte. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V43.</p>

	<p>Autoría: Stockbyte. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V43.</p>		<p>Autoría: Stockbyte. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V43.</p>
	<p>Autoría: Stockbyte. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V43.</p>		<p>Autoría: Stockbyte. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V43.</p>
	<p>Autoría: Stockbyte. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V43.</p>		<p>Autoría: Stockbyte. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V43.</p>
	<p>Autoría: Stockbyte. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V43.</p>		

