

# El contrato de transporte.

## Caso práctico

**María** y **Fernando** se han reunido para tratar algunos temas que son importantes para L&T, S.A.



La nueva empresa creada a partir de Transportes Giralda está en pleno funcionamiento, pero tiene algunos aspectos que mejorar, en concreto todos los procesos administrativos que se refieren a la contratación y prestación de sus servicios.

En concreto la parte de transporte de mercancías tiene algunas carencias importantes.

Hasta ahora se hacían documentos y contratos que presentaban algunos defectos de forma, lo que hacía que algunos servicios se retrasaran, quejas por parte de algunos clientes por las demoras, etc.

**María** ha comentado a su hermano esta situación.

Después de la reunión han decidido establecer un protocolo de actuación para la gestión administrativa más adecuada.

**Fernando** propone a **María** que además preparen unos modelos de contrato y formar al personal de administración en los documentos que hay que cumplimentar para reflejar la contratación o subcontratación de los servicios de la empresa en el caso de los transportes, tanto por carretera, como en otros tipos de transporte.

¿Cómo serán esos contratos? ¿De qué contratos se trata? ¿Cómo se cumplimentarán?



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

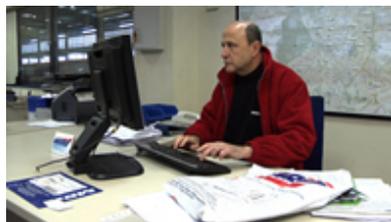
[Aviso Legal](#)



# 1.- El contrato.

## Caso práctico

Lo primero que ha hecho **María** es poner en claro los conceptos más básicos del contrato.



Para ello se ha valido de sus conocimientos y experiencia en su trabajo anterior en Barcelona, pero también ha decidido preparar una reunión con Carlos y con **Antonio**, responsable del área de mercancías y alumno en prácticas del departamento de administración.

**María** ha preparado un documento con los aspectos más importantes de un contrato.

¿Cuáles son estos aspectos? ¿Qué elementos recoge un contrato? ¿Cómo podrá transmitir **María** a sus compañeros la forma en la que se perfecciona un contrato? ¿Existen documentos que hacen las veces de contrato en el transporte de mercancías?

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) se compromete a pagar a la otra (empleado) 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 (arrendador) 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 el ámbito del derecho privado, también tendremos que tener en cuenta el Código de Comercio.

## 1.1.- Aspectos generales.

---

Lo primero que tenemos que saber es que un contrato, es un acuerdo de voluntades, verbal o escrito, manifestado en común entre dos, o más, personas con .....capacidad

(partes del contrato), que se obligan en virtud del mismo, regulando sus relaciones relativas a una determinada finalidad o cosa, y cuyo cumplimiento es obligado para que surta efectos.



Esto parece un poco complicado, pero es muy simple, vamos a ver a qué nos referimos con cada aspecto:

Es un acuerdo de voluntades, es decir, hay una intención de hacer algo cada una de las partes.

Además puede ser verbal o escrito. Claro está, a nosotros lo que nos interesa, por lo que estamos estudiando es que sea escrito.

Además es importante el hecho de que las dos partes tienen que tener capacidad suficiente y legal. ¿Te imaginas que tu pudieses hacer un contrato para poder vender algo que no es de tu propiedad ni estás autorizado? Sería imposible, o mejor dicho, el contrato sería nulo.

Otro aspecto importante es que en el contrato se fije cuál es la finalidad del mismo... y como no, qué efectos tendría su incumplimiento.

Por esta última razón, el contrato genera derechos y obligaciones a cada una de las partes.

En función del tipo de contrato (que veremos más adelante), para que el contrato se .....perfeccione, además del acuerdo de voluntades que hemos comentado al principio, pueden ser necesarias otras condiciones.

¿Cuáles serían estas condiciones?

Por ejemplo, en ocasiones (si el contrato es real) puede necesitarse la entrega de una cosa determinada, o por ejemplo si es un contrato formal, se puede necesitar que se formalice en un documento concreto.

Además los contratos tienen una serie de elementos: personales, reales y formales que veremos a lo largo de esta unidad.

**Para saber más**

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

[Código de Comercio.](#)

## 1.2.- Tipos de contratos.

Como podrás suponer, tipos de contratos hay muchos: un contrato de trabajo, de compra-venta, de alquiler o arrendamiento, de seguro... incluso matrimonial.

Pero en función de las características que tiene cada contrato podemos clasificarlo de una forma u otra.

¿Cómo es esta clasificación?



**Contratos unilaterales y bilaterales:** un contrato será bilateral cuando cada una de las partes intervinientes tiene obligaciones respecto a la otra parte. Son contratos unilaterales aquellos en que la obligación solo corre a cargo de una de las partes.

**Contratos gratuitos y onerosos:** son onerosos aquellos en los que los sacrificios que realizan las partes se encuentran compensados con los beneficios que obtienen, es decir, hay una contraprestación. En el contrato gratuito el beneficio que obtiene una de las partes no tiene como contrapartida ningún sacrificio. Lógicamente, los gratuitos son una excepción.

**Contratos consensuales, reales y formales:** la regla general es que los contratos se perfeccionen con el mero consentimiento. Por eso, basta con la voluntad de las partes para que surta efecto (contratos consensuales). Los contratos reales son aquellos en los que además del consentimiento se acompañe de la entrega de una cosa. Los contratos formales son aquellos que para que se entiendan celebrados se les ha de revestir de una forma especial (por ejemplo un determinado modelo de contrato o documento).

**Contratos típicos y atípicos:** los contratos típicos son aquellos que están regulados expresamente por ley. Los contratos atípicos carecen de regulación legal específica, por lo que se rigen por las reglas generales de la contratación. Aunque esto parece extraño, sucede en muchas ocasiones, por ejemplo se comenzaron a realizar contratos por Internet antes incluso de que existiese una regulación específica sobre esta modalidad.

### Autoevaluación

**Un contrato formal es aquel que implica que además del consentimiento tiene que existir la entrega de una cosa, ¿verdadero o falso?**

- Verdadero.
- Falso.

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

Correcta. Efectivamente esta afirmación es falsa.

## **Solución**

1. Incorrecto
2. Opción correcta

## 1.3.- Características del contrato de transporte.

---

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.

## 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.

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

Correcta. Efectivamente esta afirmación es falsa.

## **Solución**

1. Incorrecto
2. Opción correcta

## 1.4.- Elementos del contrato.

Ya conoces los aspectos generales de un contrato, en especial en uno 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.** Es el que disponiendo legalmente de la mercancía desea su traslado.
- ✓ **Porteador.** Es el que toma la responsabilidad de efectuar el traslado. También se le conoce como transportista.
- ✓ **Destinatario.** Es la persona a quién van dirigidas las mercancías que han de transportarse.

Los **elementos reales** son básicamente dos: la mercancía que es 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.](#)

## 1.5.- Datos comunes del contrato.

Acabamos 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 del intermediario 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: palets, 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.

Incorrecta, 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 es uno de los datos relacionados con la mercancía a trasladar.

### **Solución**

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

## 1.6.- Perfeccionamiento y prueba.

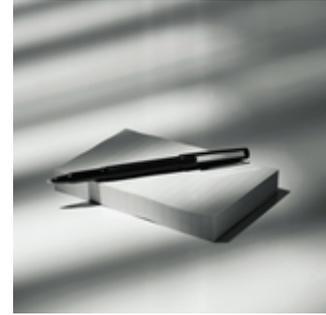
---

¿Te has planteado alguna vez cuando un contrato comienza a tener validez?

Este hecho comienza cuando el contrato se perfecciona.

¿Pero qué es el perfeccionamiento de un contrato?

Pues el **perfeccionamiento** consiste en darle forma y validez mediante la aceptación por las partes contratantes.



El contrato se perfecciona por una oferta que formula una de las partes contratantes y una aceptación simultánea que lleva a cabo la otra parte contratante según se recoge en el artículo 1262 del Código Civil.

La oferta es una voluntad declarada manifestada por una parte contratante; no tiene una duración concreta de tiempo, salvo que se acuerde lo contrario.

La aceptación es la voluntad que manifiesta la persona a la que va dirigida la oferta, dando su anuencia a la misma. Aquí también rige el principio de autonomía de la voluntad, pero más limitado que en la oferta, porque cuando la aceptación coincide con la oferta se perfecciona el contrato.

La aceptación también puede revocarse, siempre y cuando no haya sido expresada al oferente.

El momento y lugar donde se perfecciona el contrato determinan el lugar donde se ha de cumplir la obligación y la legislación a la que va a quedar sometido ese contrato.

En cuanto a la **prueba**, nos referimos al documento que acredita el acuerdo de voluntades.

Normalmente la prueba será el contrato redactado y firmado o bien, en el caso del transporte, el documento que acredita dicho transporte.

Lógicamente esto es así en los contratos escritos, porque probar la existencia de un acuerdo verbal es algo mucho más complicado.

### Para saber más

En este punto hemos hecho referencia al Código Civil. El Código Civil es uno de los compendios normativos más importantes en nuestro país. Por esta razón es importante que puedas consultarlo cuando sea necesario. En el siguiente enlace podrás encontrar el contenido del Código Civil de nuestro país:

[Código Civil.](#)

## 1.7.- Incumplimiento.

---

El incumplimiento del contrato, como puedes suponer tiene una serie de consecuencias.

A la hora de redactar el acuerdo se deben fijar cláusulas específicas que determinen qué consecuencias tiene para cada una de las partes el incumplimiento.

En los documentos que suponen un contrato de transporte, este clausulado no existe porque las responsabilidades están determinadas en los convenios internacionales que amparan dichos documentos.



De forma general podemos encontrar tres tipos de incumplimientos: la mora o realización tardía, el cumplimiento defectuoso y el incumplimiento definitivo. Los dos primeros suponen incumplimiento de alguna de las condiciones pactadas, la tercera supone el incumplimiento total del objeto del contrato.

Hablamos de mora del deudor cuando una de las partes se retrasa en la realización de aquello a lo que obliga el contrato se produce un incumplimiento o cumplimiento defectuoso del contrato en caso en que posteriormente sí se cumpla.

Las consecuencias pueden ser amplias, no obstante, suele estipularse en el mismo contrato una cláusula que prevea esta situación, indicando las consecuencias que dicha mora ocasionará en el deudor: indemnizaciones, intereses, etc.

Pero para que entre en juego la mora del deudor no será suficiente el mero retraso en general, sino que ha de haber una intimidación por parte del acreedor, entendiéndose esta como una interpelación exigiendo el pago o la realización o cesación de algo. Hay sin embargo casos de mora sin necesidad de interpelación.

Habrá exoneración del deudor en cuanto a las consecuencias de la mora cuando concurren las causas del caso fortuito.

En las obligaciones recíprocas ninguno de los obligados incurre en mora si el otro no cumple o no se allana a cumplir debidamente lo que le incumbe. Desde que uno de los obligados cumple con su obligación, empieza la mora para el otro.

Estaremos ante un **cumplimiento defectuoso** cuando uno de los obligados realiza en parte su obligación: entrega de parte de las mercancías, entrega de mercancías diferentes o de menor calidad, daños, etc.

El carácter defectuoso de la prestación tiene que estimarse a partir de las normas especiales que fueren aplicables en defecto de pacto y de la aplicación de los usos y del principio general de buena fe.

El acreedor tiene la facultad de rehusar la prestación defectuosa y dispone de una pretensión de corrección de la prestación. Además, el deudor responderá de los daños y perjuicios ocasionados cuando no pueda exonerarse por razón del caso

fortuito y le sea imputado el defecto de la prestación.

En el caso de **incumplimiento definitivo**, a diferencia de los anteriores, una vez transcurrido el momento de vencimiento, la prestación sería o bien posible pero inútil, o bien imposible.

Quedará al arbitrio del perjudicado solicitar el cumplimiento tardío o aceptar el defectuoso (si de algún modo le interesa), la indemnización o la resolución.

## Autoevaluación

**Si la mercancía ha sido entregada en tiempo y forma, pero en una cantidad inferior a las contratadas, estamos ante un cumplimiento defectuoso, ¿verdadero o falso?**

- Verdadero.
- Falso.

Correcta. Muy bien, esta pregunta era fácil, ¿verdad?

No es correcta, vuelve a repasar los contenidos e inténtalo más tarde.

### Solución

1. Opción correcta
2. Incorrecto



[El contrato.](#)

## 2.- El contrato de compraventa.

### Caso práctico

Como **Julia** es la responsable de la comercialización de los servicios de la empresa, **María** le ha pedido que prepare información sobre el contrato de compraventa, ya que un cliente que se dedica a la comercialización de frutas les ha hecho esa consulta.



**Julia** tiene experiencia en comercialización internacional por el trabajo que desempeñaba en su antigua empresa, y posiblemente sean de gran ayuda sus conocimientos.

**María** le ha pedido que prepare los conceptos más importantes.

¿Qué tendrá que incluir Julia en esta información? ¿Qué particularidades tendrá el contrato de compraventa? ¿Será igual que lo que hasta ahora ha preparado **María**?

En los puntos anteriores has aprendido los conceptos más importantes de un contrato, y especialmente hemos hecho referencia a los contratos de transporte.

Pero en muchas ocasiones (lógicamente no en todas), el traslado de una mercancía implica una fase más de una operación más importante o de envergadura que es la compraventa de esas mercancías.

Cuando tú, como consumidor, necesitas de un producto, vas a la tienda y lo compras. Cuando una empresa necesita un producto o un bien, tiene que buscar el proveedor, y ese proveedor no siempre está en el mismo lugar o territorio que la empresa que compra, por lo que tiene que trasladar la mercancía de un punto a otro.

**CONTRATO DE COMPRA VENTA DE AUTOS**

En la ciudad de \_\_\_\_\_, siendo las \_\_\_\_\_ hrs., del día \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_; reunidos por una parte el Vendedor Sr. (a) \_\_\_\_\_ que se identifica con \_\_\_\_\_ el comprador Sr. (a) \_\_\_\_\_ que se identifica con \_\_\_\_\_

Celebramos una Carta Responsiva al tenor de las siguientes

**CLAUSULAS**

**PRIMERA.** El vendedor entrega en este acto al comprador los documentos correspondientes del vehículo Marca \_\_\_\_\_ Modelo \_\_\_\_\_ Tipo \_\_\_\_\_ Vehículo de origen \_\_\_\_\_ Número de factura del vehículo \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_

Número certificado del Reg. Fed. De Aut. \_\_\_\_\_  
 Número de motor \_\_\_\_\_  
 Número de serie \_\_\_\_\_  
 Número de tarjeta de circulación \_\_\_\_\_  
 Placas de circulación \_\_\_\_\_  
 Copias (s) de pago (s) de tenencia (s) \_\_\_\_\_  
 El vendedor afirma ser legítimo propietario del vehículo que está vendiendo.

**SEGUNDA.** En este momento y después de haber probado y realizado una minuciosa revisión mecánica, el comprador recibe el vehículo en el estado en que se encuentre, bajo su total conformidad, ya que no es un vehículo nuevo, así como también se hace responsable del uso que se le dé a la unidad.

**TERCERA.** Precio acordado de venta \_\_\_\_\_

**CUARTA.** La venta se realiza de (a) \_\_\_\_\_ En caso de que dicha venta sea efectuada a crédito, la documentación correspondiente quedará a manos del vendedor como garantía del saldo.

VENDEDOR	VENDEDOR
FIRMA	FIRMA
NOMBRE Y DOMICILIO	NOMBRE Y DOMICILIO
VENDEDOR	VENDEDOR
FIRMA	FIRMA
NOMBRE Y DOMICILIO	NOMBRE Y DOMICILIO

Como hemos apuntado, hay ocasiones en las que el contrato de compraventa, también implica un traslado de las mercancías (esto es lo habitual en la compraventa internacional), pero en otras ocasiones se establecen contratos independientes.

En este punto nos vamos a centrar en el contrato de compraventa con independencia de las condiciones de acercamiento de la misma.

## 2.1.- Concepto y finalidad.

---

Vamos a comenzar por los conceptos más elementales de un contrato de compraventa.

En primer lugar, es importante que tengas claro que el contrato de compraventa es el que tiene mayor importancia entre los de su clase porque se trata del contrato tipo traslativo de dominio.



Con esto nos referimos a que tiene una implicación jurídica importantísima: hay una transferencia de la propiedad.

Además, también es muy importante porque constituye la principal forma de adquisición de la propiedad o de la riqueza (por encima de otras formas que históricamente tenían más importancia como era la herencia o la donación), es decir, tanto en su función jurídica como económica, debe merecer un estudio especial.

El contrato de compraventa tiene unas características y particularidades frente a otros contratos.

Por ejemplo, se trata de un **contrato bilateral** porque engendra derechos y obligaciones para ambas partes. También es **oneroso**, ya que confiere provechos y gravámenes también recíprocos.

Y una de las características más importantes de este tipo de contratos es que se trata de un **contrato consensual** cuando el objeto de compraventa es un bien mueble, y **formal** cuando el objeto es un bien inmueble.

Además cuando un contrato de compraventa se realiza entre empresas se tratará de un **contrato mercantil** (frente a cuando es entre particulares que en este caso estará regido por el código civil).

Un caso particular de este tipo de contratos es cuando el objeto son mercancías y su ámbito es internacional. En este caso, hablamos de un **acuerdo de voluntades** celebrado entre partes domiciliadas en países diferentes, a través del cual se transfiere la propiedad de mercancías que serán transportadas a otro territorio, teniendo como contraprestación el pago de un precio.

En el comercio internacional, el contrato de compraventa es una figura legal necesaria para llevar a cabo una transacción seria y ordenada. El contrato delimita obligaciones y responsabilidades de forma que, tanto comprador como vendedor, están claros en lo pactado, lo cual evita malentendidos.

Si bien el contrato no es una garantía de pago para el exportador o importador, si es un instrumento útil para superar las barreras culturales e idiomáticas que puedan afectar el buen resultado del negocio.

# Autoevaluación

¿Qué tipo de norma es la que rige el contrato de compraventa entre empresas?

- Código Mercantil.
- Código Civil.
- Código Constitucional.
- Código de Comercio.

No es la respuesta correcta, no existe este tipo de código en nuestro ordenamiento jurídico.

No es correcta, estas normas rigen la compraventa entre particulares.

Incorrecta, no existe este código en nuestro ordenamiento jurídico.

Efectivamente es correcto, esta es la recopilación normativa que regula estas operaciones entre empresas.

## Solución

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

## 2.2.- Elementos del contrato.

---

Como en el resto de contratos, en los contratos de compraventa también hay una serie de elementos.

¿Recuerdas lo que vimos al principio de esta unidad en lo que se refiere a elementos de un contrato?

Hablábamos de tres tipos de elementos: personales, reales y formales.



En el caso del contrato de compraventa los elementos **personales** son dos: el vendedor y el comprador.

En cuanto a los **reales**: están la cosa y el precio.

Y los **formales**, que aunque no es obligatorio, el contrato de compraventa se ha de formalizar en un documento privado que sirva de prueba.

Si pasas el ratón por los diferentes elementos del siguiente gráfico, podrás ver en qué consiste cada uno de los elementos del contrato de compraventa:

[Resumen textual alternativo](#)

En cuanto al precio es importante saber que para que tenga validez el contrato, el precio ha de ser cierto, numerario y justo.

En cuanto a comprador y vendedor, es decir, a los elementos personales, para que el contrato sea válido ambas partes han de ser capaces, lo que implica que no estén

incapacitados para transmitir o adquirir la propiedad del objeto del contrato.

## Para saber más

Para conocer un poco más en profundidad algunos de los aspectos del contrato de compraventa, puedes visitar el siguiente enlace, seguro que te resulta interesante:

[El contrato de compraventa.](#)

## 2.3.- Obligaciones del comprador.

Ya sabes que un contrato (sea de compraventa o no) implica un acuerdo de voluntades.

Obviamente estas voluntades se reflejan en el contrato y son, en el caso de la compraventa, la transmisión o la adquisición de la propiedad de la cosa objeto de dicho contrato.

Pero el hecho de llegar a un acuerdo, no quiere decir que las partes no estén obligadas a cumplirlo en unas determinadas condiciones (aunque estas no se expresen en el contrato).



¿Cuáles serán las **obligaciones** en el caso del comprador?

Por lógica, lo primero a lo que está obligado el comprador es a **pagar el precio convenido**, es decir, a realizar la contraprestación que supone la entrega de la cosa objeto de compraventa.

Además, **en el caso de demora en el pago**, o en el de compraventa con precio aplazado, el comprador también tiene la obligación de **pagar los intereses** que se generen por esa demora o aplazamiento.

Una obligación más, que en muchos casos se confunde con un derecho es el de **recibir el bien comprado** en el lugar, fecha y forma acordados en el contrato.

Esto parece una contradicción, ¿verdad?

En realidad no lo es. El comprador ha de recibir el bien comprado y no puede negarse a hacerlo, porque si esto se produjese podría causar perjuicio al vendedor.

Por último, un derecho más que una obligación es que el bien que ha adquirido ha de **recibirlo en buen estado**.

### Autoevaluación

**Si en un contrato de compraventa, el comprador se retrasara en el pago, está obligado a pagar intereses de demora al vendedor, ¿verdadero o falso?**

- Verdadero.
- Falso.

Correcta. Muy bien, es una de las obligaciones del comprador.

No es correcta, vuelve a repasar los contenidos e inténtalo más tarde.

## **Solución**

1. Opción correcta
2. Incorrecto

## 2.4.- Obligaciones del vendedor.

Ya sabes cuales son las obligaciones del comprador, pero el vendedor también tiene una serie de obligaciones.

Lo primero está relacionado con la propiedad, puesto que ha de **transmitir la propiedad o título de derecho en la forma que diga la ley**. Por ejemplo no será la misma forma una compraventa de una vivienda, que de un vehículo, que de un refresco.



Por el hecho de producirse la compraventa se produce la transmisión, pero la formalización puede ser distinta en función de la cosa objeto de contrato.

Además el vendedor ha de **conservar el bien objeto de compraventa hasta su entrega**, y ha de hacerlo de una forma diligente y sin dejación de su cuidado, puesto que en caso contrario puede suponer la nulidad del contrato.

Por supuesto, también tiene que **entregar el bien**, y hacerlo en la forma, fecha y lugar acordados.

Otra de las obligaciones del vendedor es **garantizar al comprador una posesión útil y pacífica** de la posesión de la cosa, lo que implica informar de las condiciones de entrega y de la situación o antecedentes de la cosa.

Además **en el caso de vicios y defectos ocultos** que tenga el bien, es decir, en el caso de que las condiciones en las que esté el bien, no sean las adecuadas y esperables, y no puedan apreciarse, el vendedor responderá de la **subsanción de esos vicios y defectos**.

Por último tendrá que responder de la evicción que pueda implicar la cosa.

### Para saber más

En el siguiente enlace podrás encontrar información no solo sobre las obligaciones del comprador y del vendedor en un contrato de compraventa, sino que además podrás recordar otros aspectos importantes del contrato de compraventa :

[Obligaciones.](#)

## 2.5.- Modalidades de contrato.

El contrato de compraventa, aunque a nosotros nos parezca que en la mayoría de ocasiones se realiza como un contrato normal de transferencia de la propiedad en el ámbito mercantil de compraventa de mercancías, puede tener otras formas.



Estas formas diferentes, dan lugar a tipos de contrato de compraventa especiales.

### ¿Cuáles son estos contratos?

**Compraventa con reserva de dominio:** es aquella en que la transferencia del dominio queda sujeta a una condición suspensiva que puede consistir en el pago del precio o cualquier otra lícita. No es reconocida por todos los ordenamientos jurídicos. Es muy habitual la reserva en el caso de compraventa de bienes inmuebles, aunque en mercancías no lo es tanto.

**Compraventa a plazo:** es aquella en que el vendedor, por un lado, realiza la transferencia de la propiedad, y por otro el comprador, se obliga a realizar el pago fraccionado en un determinado número de cuotas periódicas, por lo que es como un contrato normal, pero que se fracciona el pago del precio.

**Compraventa ad gustum (al gusto):** es aquella que está sometida a la condición futura e incierta de superar una prueba o degustación que permita averiguar si la cosa posee la calidad expresa o tácitamente convenida. En este caso la compraventa está supeditada a que las mercancías requieran de la calidad convenida. Es un tipo de contrato que en los últimos años utilizan muchas empresas con proveedores asiáticos.

**Compraventa con garantía hipotecaria:** es aquel que se realiza cuando el comprador adquiere un bien inmueble y en el mismo acto está adquiriendo e hipotecando (generalmente el bien objeto de compraventa). Se hace ante la fe de un notario público y para que se pueda realizar la compraventa en esta modalidad el bien no debe tener ningún gravamen (o en el caso de existir, ser conocido y aceptado por las partes).

### Para saber más

En el siguiente enlace podrás descargar un modelo de contrato de compraventa con reserva de dominio, en él podrás apreciar las particularidades propias de esta modalidad de contrato de compraventa:

[Compraventa con reserva de dominio.](#)

### 3.- Los incoterms.

## Caso práctico

Como **Anne** está realizando las prácticas en el área de exportación e importación, **María** le ha preguntado por los aspectos que sean importantes en la contratación internacional.



**Anne** no tiene duda. Uno de los aspectos más importantes en la contratación internacional son los incoterms.

**Ana** sabe que estos términos sirven para determinar aspectos muy importantes como el riesgo, los costes o los trámites, es decir, las condiciones de acercamiento de las mercancías.

**Anne** ha decidido investigar un poco más sobre cada uno de estos términos de la Cámara de Comercio Internacional.

Uno de los aspectos que hay que negociar en cualquier operación internacional, y que ha de quedar reflejado en el contrato de esa operación internacional es quién asume los

	Modalidad	Indicador	Embalaje verificación documentación	Carga	Transporte interior	Formalidades aduaneras exportación	Costos manipulación	Transporte principal	Seguros	Costos manipulación	Formalidades aduaneras importación	Transporte interior	Entrega
<b>EXW</b> Franco fábrica. Ex works.	Polivalente	Coste	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
<b>FAS</b> Franco al costado Free alongside ship.	Marítimo	Coste	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
<b>FCA</b> Franco transportista. Free carrier.	Polivalente	Coste	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
<b>FOB</b> Franco a bordo. Free on board.	Marítimo	Coste	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
<b>CFR</b> Coste y flete. Cost and freight.	Marítimo	Coste	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
<b>CIF</b> Coste seguro y flete. Cost, insurance and freight.	Marítimo	Coste	■	■	■	■	■	■	■*	■	■	■	■
<b>CPA</b> Transporte pagado hasta Carrriage paid to.	Polivalente	Coste	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
<b>CIP</b> Transporte y seguro pagado hasta Carriage and insurance paid to.	Polivalente	Coste	■	■	■	■	■	■	■*	■	■	■	■
<b>DAF</b> Entrega en frontera. Delivered at frontier.	Polivalente	Coste	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
<b>DES</b> Franco fábrica. Delivered Ex Ship.	Marítimo	Coste	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
<b>DEQ</b> Entrega sobre muelle. Delivered Ex Quay.	Marítimo	Coste	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
<b>DDU</b> Entrega derechos no pagados. Delivered Duty Unpaid.	Polivalente	Coste	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
<b>DDP</b> Entrega derechos pagados. Delivered Duty Paid.	Polivalente	Coste	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

■ Vendedor ■ Comprador ■ Vendedor/Comprador ■ Si pueden pactar diferentes puntos (lugares de entrega) \* Obligatorio

diferentes costes y riesgos del transporte internacional. Es decir, qué parte paga el comprador y qué parte paga el vendedor.

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 compraventa 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.

## 3.1.- La 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 ICC 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 suelen 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

En esta página puedes ver información muy interesante, no solamente sobre los incoterms, sino también las reglas del comprador y vendedor que afectan al comercio internacional:

[Incoterms.](#)

## 3.2.- Significado y efectos de los 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 cuándo termina la responsabilidad del vendedor y cuándo 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.

**¿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 y consejos para utilizar correctamente los Incoterms.](#)

## 3.3.- Términos válidos para cualquier medio 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 incoterm DAT es uno de los dos nuevos Incoterms 2010 con DAP. En este incoterm 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 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 Incoterm 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 enlace podrás encontrar una clara explicación de los Incoterms de 2010, además de estudiar las diferencias con los actuales podrás comprender mejor muchos de los vigentes.

Incoterms 1



[Resumen textual alternativo](#)

## 3.4.- Términos válidos para 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 incoterm 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 incoterm 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 incoterm 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 incoterm 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 incoterm anterior, CFR, el riesgo se transfiere al comprador en el momento que la mercancía se encuentra cargada en el buque, en el país de origen. El incoterm 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 incoterm se puede utilizar para cualquier transporte, en la práctica se utiliza para transporte marítimo en exclusiva.

## Para saber más

En este enlace podrás encontrar una clara explicación del resto de los Incoterms de 2010, además de estudiar las diferencias con los actuales podrás comprender mejor muchos los vigentes.

incoterms Parte 2 - www.m...



[Resumen textual alternativo](#)

## 4.- El contrato de transporte por carretera.

### Caso práctico

De la preparación de los diferentes contratos de transporte, según el medio, se encargarán **Antonio** y **Carlos**.



**Carlos** tiene experiencia en el sector de transporte, al haber trabajado durante algún tiempo en diferentes empresas de este sector, por eso conoce qué tipo de documentación hay que preparar para cada medio.

Por esa razón comienza a preparar información para cumplimentar los documentos y contratos, y después ponerlo en común con Antonio.

**Carlos**, ha tenido la idea de en primer lugar comenzar por los contratos de transporte por carretera, por lo que ha ido a hablar con algunos de los empleados que se encargan de este medio de transporte y obtener así una información más de primera mano.

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 (LOTTT) de 1987, su reglamento de aplicación y modificaciones.

A nivel internacional 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.

## 4.1.- Carta de porte.

Como acabas de ver, el contrato de transporte de mercancías está 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, su reglamento de aplicación y modificaciones.



Pero además está regulada por Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías y la corrección de error de la Ley 15/2009 de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías. (BOE 16/02/2010).

### ¿Pero en qué consiste?

Pues desde la entrada en vigor de la nueva ley, la carta de porte nacional se ha ajustado a lo que se dispone para el nivel internacional, tanto en responsabilidades de expedidor y transportista, como en forma de cumplimentación.

De hecho el modelo es muy similar, por lo que su cumplimentación será igual que la de internacional que veremos más adelante.

Es importante que recuerdes que este documento, es un contrato en sí mismo, y como ya sabes por lo que vimos al principio de esta unidad, es un contrato mercantil.

## Para saber más

En el siguiente enlace podrás encontrar más información sobre esta norma jurídica (Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías) que es clave para comprender la formación del contrato:

[Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías.](#)

En el siguiente enlace del Ministerio de Fomento, podrás encontrar el modelo de contrato de transporte de mercancías por carretera:

[Contrato de transporte por carretera](#) . (0,01 MB)

## 4.2.- 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 remitente o expedidor.
- ✓ El segundo acompañará a las mercancías durante el transporte.
- ✓ El tercero quedará en poder del destinatario.
- ✓ El cuarto debe ser devuelto al remitente una vez firmado y sellado el destinatario.

## 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.](#)

## 4.3.- 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.

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

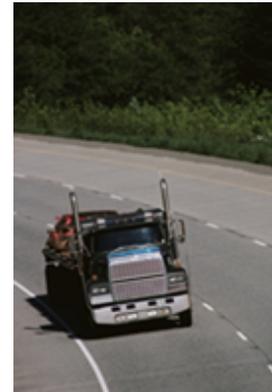
### ¿Cuáles son estos derechos?

En el convenio se recogen los siguientes derechos del expedidor:

- ✓ 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 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 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 no es cierta?**

- Es obligación del expedidor o cargador 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 proporcionar al transportista los datos referentes a la mercancía.
- El expedidor puede disponer libremente de la mercancía ya que no existe transferencia de la propiedad.

No es correcta ya que esta afirmación es cierta.

Correcta. Muy bien esta afirmación no es cierta.

No es la respuesta correcta porque esta afirmación es cierta.

Incorrecta porque esta afirmación si es cierta.

### **Solución**

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

## 4.4.- 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.

Correcta. 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

## 4.5.- Cumplimentación del CMR.

Ya conocemos en qué consiste el documento CMR, ahora vamos a ver cómo se cumplimenta.

Es importante saber que el CMR es un documento normalizado, por lo que en todos los países adheridos a este convenio se utiliza el mismo modelo. Este modelo tiene una serie de apartados o casillas numeradas, en los que hay que indicar los datos que se soliciten:



1. Expedidor: se debe hacer constar los datos de identificación del expedidor de la mercancía, que en la mayoría de las ocasiones coincide con el vendedor de la misma.
2. Destinatario: se debe hacer constar los datos de identificación del destinatario de la mercancía, que en la mayoría de las ocasiones coincide con el comprador.
3. Lugar de entrega de la mercancía indicando ciudad y país.
4. Lugar y fecha de carga de la mercancía indicando ciudad, país y fecha.
5. Documentos anexos: esta casilla reservada para listar los documentos que se anexan con la mercancía o que viajan en la valija del vehículo.
6. Marcas y número: marcas e identificación de los bultos transportados.
7. Número de bultos: hace referencia al número de cajas, bidones, etc. Se considera el palet como una unidad.
8. Clase de embalaje: caja, bidones, palets, etc.
9. Naturaleza de la mercancía: descripción detallada de la mercancía transportada
10. N° Estadística: partida estadística de la mercancía (código arancelario de al menos 6 dígitos).
11. Peso bruto kg: el peso de la mercancía, incluido los embalajes.
12. Volumen m<sup>3</sup>: volumen en metros cúbicos.
13. Instrucciones del remitente: casilla reservada para hacer indicar ciertas instrucciones que el remitente transmite al porteador, siendo la más común "entrega de documentos contra pago de la mercancía (pagaré de importe...).
14. Forma de pago: en función del incoterm establecido el precio del transporte lo deberá abonar el vendedor (porte pagado), o el comprador (porte debido).
15. Reembolso: si la entrega de la mercancía está condicionada al pago en metálico de una cantidad.
16. Porteador: datos identificativos del primer porteador de la mercancía
17. Porteadores sucesivos: si hubiese más de un porteador, estos deberán constar con sus datos identificativos.
18. Reservas y observaciones del porteador: si en el momento de la carga y estiba en el vehículo, el porteador observara algún daño aparente en la mercancía, éste deberá hacerlo constar en esta casilla, a efectos de limitar su responsabilidad por daños.
19. Estipulaciones particulares: hace referencia a estipulaciones particulares sobre la mercancía, lo que puede limitar, por ejemplo, la velocidad para no dañarla.
20. A pagar: hace constar el precio del transporte y los gastos de manipulación (normalmente se deja en blanco).
21. Formalizado en: lugar donde se formaliza la carta de porte CMR

22. Firma y sello del remitente: estos datos deben ser cumplimentados una vez se ha realizado la carga al vehículo.
23. Firma y sello del transportista: identificación del transportista
24. Firma y sello del consignatario: hace referencia a la identificación del destinatario de la mercancía, siendo la prueba documental de la salida efectiva del territorio fiscal, a efectos de la exención del IVA en las ventas exteriores.

## Para saber más

En el siguiente enlace podrás encontrar el modelo del documento CMR:

[Documento del CMR.](#)

## 4.6.- 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 transito 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 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 un manual con toda la

información del documento TIR y además con ejemplos:

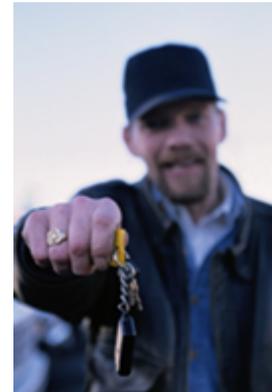
[El documento TIR.](#) (4.17 MB)

## 4.7.- 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 encontrarás además del modelo el decreto que lo regula:

[Decreto del Certificado ADR](#). (4.60 MB)

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.](#)

## 5.- El contrato de transporte por ferrocarril.

### Caso práctico

Además del contrato por carretera, el otro medio de transporte terrestre es el ferrocarril.

Para conseguir toda la información necesaria a Carlos se le ha ocurrido hablar con **Jaime** y que este le ponga al día de los documentos de contratación de este medio de transporte.

**Jaime**, que ha trabajado en una empresa ferroviaria en Córdoba durante algunos años, conoce bien qué tipo de documentos suponen un contrato en el transporte por ferrocarril y le será de gran ayuda a **Carlos**.



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.

## 5.1.- Talón de ferrocarril.

---

El talón de ferrocarril, también denominado carta de porte ferroviaria, es el documento que sirve de contrato cuando el medio utilizado es el ferroviario, y las mercancías son transportadas a nivel nacional.

Como ya has visto, se regula en la LOTT y en su correspondiente reglamento de aplicación.

Pero ¿recuerdas lo que vimos en cuanto a la contratación de transporte por carretera?

Existe una normativa específica para el contrato, la Ley 15/2009. Esta norma también regula el contrato de transporte por ferrocarril.

Al igual que en el caso del transporte por carretera, para el ferrocarril, se ha homogenizado con el documento CIM, por lo que la forma de cumplimentarlo lo veremos en ese punto un poco más adelante.

Además en cuanto a responsabilidades y plazos es muy similar (como verás en el siguiente punto), lo único es que el plazo de reclamación de indemnizaciones es 24 horas en el caso de que la mercancía sufra daños no aparentes.



### Para saber más

Como seguro que ya sabes, el Ministerio de Fomento es el órgano de la Administración Pública con competencias sobre el transporte. En este caso te recomiendo que visites la parte de infraestructuras ferroviarias, donde podrás encontrar información muy útil sobre los operadores, personal, política ferroviaria, etc.

[Infraestructuras ferroviarias.](#)

## 5.2.- 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 y pasajeros de la 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, la corrección de erratas en BOE 185 de 26 de mayo de 1986 y sus modificaciones).

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 número 1) se entrega al destinatario, el ejemplar número 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 por cien 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](#). (0.30 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.](#)

## 5.3.- Cumplimentación del CIM.

Una vez que sabemos en qué consiste el CIM, ahora lo siguiente será aprender a cumplimentarlo.

El CIM, es un documento normalizado que consta de una serie de casillas que hay que cumplimentar. Estas casillas y los datos que ha de contener como mínimo son:



- ✓ Remitente: aquí recogeremos todos los datos del expedidor (nombre, razón social, dirección, NIF...).
- ✓ Código de cliente: es el código del remitente en envíos centralizados.
- ✓ Declaraciones: sobre formalidades aduaneras, designación de mandatario, atención a animales vivos, etc.
- ✓ Destinatario: todos los datos identificativos (incluido NIF) de la persona a la que hay que hacer entrega de la mercancía.
- ✓ Vagón: indicar el número en el caso de que la carga incumba al remitente.
- ✓ Pago de los gastos: habrá que indicar la expresión "franco de portes" en el caso de que solo se pague el transporte, "franco por" cuando se indica hasta la cantidad pagada, "franco de todos los gastos" cuando incluye además los gastos aduaneros, o "a portes debidos" en el caso de que todos los gastos corren a cuenta del destinatario.
- ✓ Estación de destino: se indicará el nombre de la estación de ferrocarril además de la ciudad en la que está situada.
- ✓ Marcas, número y naturaleza del embalaje y denominación de la mercancía: deberán ser indicados por el remitente de acuerdo con todos los demás documentos de la operación. Además la mercancía deberá ser identificada con un código ferroviario especial denominado "Código NHM", es decir, Nomenclatura Armonizada de Mercancías.
- ✓ RID: habrá que cumplimentarlo con los datos necesarios en caso de transporte de mercancías peligrosas.
- ✓ Peso: el indicado por el remitente, desglosado por tarifas aduaneras.
- ✓ Anexos: se indicarán todos los documentos de cualquier tipo (aduaneros, de tipo de mercancías, etc.) que acompañen al documento.

### Para saber más

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

[CIM](#). (0.30 MB)

## 5.4.- 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.

### Para saber más

¿Te gustaría saber algo más sobre el convenio TIF? En el siguiente enlace encontrarás información adicional a lo que hemos visto en este punto:

[TIF.](#)

### 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.

Correcta. Efectivamente esta respuesta es falsa porque no se utiliza en todos los transportes terrestres, sino solamente en el caso de transporte por ferrocarril.

### **Solución**

1. Incorrecto
2. Opción correcta

## 6.- El contrato de transporte marítimo.

### Caso práctico

Por su parte **Antonio** se ha encargado de los contratos en el resto de medios de transporte.

**Antonio** ha estado investigando, y el que más problemas y complicaciones le plantea es el contrato marítimo.



Por esa razón, **Antonio** ha decidido recurrir a su compañera **Julia**, que había trabajado anteriormente en el puerto de Barcelona.

Ha sido una gran idea, **Julia** le ha explicado todos los documentos de contrato de transporte de mercancías cuando se trata de medio marítimo, y además le ha explicado cómo se cumplimentan estos documentos.

En transporte marítimo, como ya conoces es el tipo de transporte más utilizado a nivel de comercio internacional, entre otras cosas por que permite un mayor movimiento de mercancías, especialmente en la carga en contenedor y de las grandes masas 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 punto 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.



## 6.1.- 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 FILO.
- 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

## 6.2.- 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 (Received to be shipped). Implica una provisionalidad. 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 kilogramo por 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 acceder a una de las normas internacionales más importantes en el ámbito del transporte marítimo:

[Reglas de Hamburgo.](#)

## 6.3.- Cumplimentación del documento.

Ya que conocemos el documento contractual para las operaciones de transporte marítimo, ahora necesitaremos saber cómo cumplimentar este conocimiento de embarque.



Vamos a ver qué tenemos que incluir en cada una de las casillas:

- ✓ Expedidor: se incluirán los datos de quién manda trasladar las mercancías. En el caso de que se realice el pago mediante crédito documentario, figurarán los datos del expedidor, en caso contrario los datos que figurarán son los de su mandatario.
- ✓ Destinatario: dependerá del tipo de conocimiento de embarque. En uno nominativo figurarán los datos reales, en los otros tipos figurarán los datos de un intermediario.
- ✓ Notifíquese a: se incluyen los datos de la persona a quien hay que avisar de la llegada del buque a destino.
- ✓ Número de conocimiento de embarque: es el número de registro para control en puerto.
- ✓ Transportista: se recogen todos los datos para identificar en caso de depurar responsabilidades.
- ✓ Lugar de recepción inicial: este dato hay que incluirlo en el caso de que el traslado marítimo forme parte de un transporte combinado.
- ✓ Buque: se recogen todos los datos que identifican al buque. Es conveniente incluir la expresión "or substitute", por si es necesario que el buque previsto sea sustituido por otro.
- ✓ Puerto de embarque: aquí identificaremos el puerto de salida.
- ✓ Puerto de desembarque: en esta casilla se refleja el puerto de llegada.
- ✓ Lugar de entrega: se indica el lugar cuando es distinto al puerto de llegada en los casos de transporte combinado.
- ✓ Agente: se identifica al agente, que normalmente suele ser el de la línea marítima.
- ✓ Fecha de embarque: día, mes y año en el que se realiza la carga.
- ✓ Flete pagadero en: se refleja si será pagadero en origen (prepaid) o en destino (collect).
- ✓ Marcas y números: se identifican los bultos cargados, y en el caso de que la mercancía vaya en contenedores, hay que identificar estos contenedores.
- ✓ Unidad: es la unidad en la que viene expresada la carga, por ejemplo kg, contenedores, etc.
- ✓ Peso bruto: indicado por la naviera tras la comprobación correspondiente.
- ✓ Cubicación: se indica el volumen.
- ✓ Para la entrega de la mercancía dirigirse a: se indica el nombre y dirección del consignatario en destino.
- ✓ Importe del flete y gastos: no es una casilla obligatoria, pero en ella se puede reflejar el coste del flete.
- ✓ Número de originales: por lo general son tres originales.

- ✔ Lugar y fecha de expedición: se indica cuándo y dónde se realiza la operación. Es imprescindible en el caso de pago con crédito documentario.
- ✔ Sello y firma: por parte de la compañía naviera.

## Para saber más

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

[Conocimiento de embarque marítimo](#) . (0.12 MB)

## 6.4.- 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](#).

## 6.5.- Cumplimentación de la póliza de fletamento.

Aunque como ya sabes cada póliza de fletamento es diferente, hay unos contenidos comunes a todas ellas. Estos datos que han de reflejarse en este documento contractual, variarán en función de las condiciones negociadas.



Vamos a ver cómo se cumplimenta y qué se incluye en cada casilla:

- ✓ Corredor de buque: incluiremos los datos del agente de fletamentos.
- ✓ Lugar y fecha: indicaremos dónde y cuándo se negocia la póliza.
- ✓ Armadores/domicilio: se indica el nombre y la dirección de los armadores.
- ✓ Fletadores/domicilio: se indica el nombre y la dirección de los fletadores.
- ✓ Nombre del buque: se indica el nombre con el que está registrado el buque. Es conveniente indicar que puede ser sustituido por otro mediante la expresión "or substitute".
- ✓ Descripción del buque: son una serie de casilla en las que se especifican las características técnicas del buque y de su operación.
- ✓ Puerto/lugar de carga y de descarga: son unas casillas en las que se han de indicar los nombres de las ciudades y en su caso del puerto en los que se realiza la carga y descarga.
- ✓ Cargamento: en esta casilla se describe la mercancía, indicando además el peso, el volumen y las condiciones de carga y manipulación.
- ✓ Tipo y pago de flete: en estas casillas se indica el precio, la moneda en la que está expresado ese precio y la forma en la que se ha acordado el pago del flete.
- ✓ Gastos de carga y descarga: en este caso se indica a quién corresponderá pagar los gastos de carga y descarga, es decir, cómo se reparten los gastos.
- ✓ Tiempo de plancha: es el tiempo negociado para realizar las operaciones de carga y descarga.
- ✓ Cargadores: aquí se indica el nombre y dirección de los cargadores.
- ✓ Tipo de demoras: se recoge las penalizaciones o demoras que han de pagar los fletadores en caso de incumplimiento del tiempo de plancha.
- ✓ Fecha de cancelación: es el plazo máximo acordado para cancelar la póliza en caso de que el buque no llegue a destino.
- ✓ Corretaje: se indica la comisión negociada para el agente de fletamento, por lo general suele ser del 2,5 por ciento.

### Para saber más

En el siguiente enlace podrás encontrar un ejemplo de póliza de

fletamento. En este caso, la póliza baltime:

[Póliza Baltime.](#)

## 7.- El contrato de transporte aéreo.

### Caso práctico

A **Antonio** le está gustando el trabajo más de lo que él creía en un principio.

Después de conocer todos los trámites para contratación de transporte marítimo, el mismo se ha puesto a investigar cómo hacerlo en transporte aéreo.



Realmente no es muy distinto del transporte marítimo, por lo que no le resulta complicado preparar la información de este medio de transporte.

¿Qué documentos habrá preparado **Antonio**? ¿Sabrá cumplimentar esos documentos?

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 Convenio 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.

## 7.1.- 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. Pero también sirve para el traslado nacional de mercancías.

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 kilogramo. 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 trilítero).

## 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.](#)

## Debes conocer

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

[Contrato de Transporte Aéreo.](#)

## 7.2.- Cumplimentación del documento.

Ahora, una vez que sabemos cuál es el documento contractual en el transporte aéreo, vamos a aprender a cumplimentarlo.

Al igual que ocurre con el resto de medios de transporte, nos referimos a un documento normalizado con una serie de casillas.



### ¿Qué incluimos en estas casillas?

Como ya hemos dicho este documento se basa en el del transporte marítimo, por lo que su cumplimentación es similar:

- ✓ Expedidor: datos del remitente o de su mandatario.
- ✓ Destinatario: a quién va dirigida la mercancía.
- ✓ Agente: se indica el nombre y dirección del agente IATA que intervenga, así como su identificación mediante código y número de cuenta.
- ✓ Aeropuerto de salida: indicando el nombre o el código trilitero de IATA.
- ✓ Itinerario: en el caso de haber trasbordos, debe indicarse además del primer transportista, el del resto de compañías que intervengan.
- ✓ Aeropuerto de destino: igual que para el aeropuerto de salida.
- ✓ Moneda: en la que se realizará el pago del flete.
- ✓ Valor declarado para transporte: aunque no es un dato obligatorio, en el caso de indicarse se convierte en el límite de responsabilidad para el transportista.
- ✓ Valor declarado en aduana: es el valor de la mercancía en aduana, si no se quiere poner se indica con las siglas NVD.
- ✓ Valor asegurado: si el expedidor quiere asegurar el traslado de las mercancías, indicará en esta casilla el valor por el cuál quedan aseguradas.
- ✓ Instrucciones de manipulación: se indica si las mercancías requieren de algún cuidado o tratamiento especial tanto para la carga como para las condiciones del traslado.
- ✓ Detalles de envío: se incluye una descripción de la mercancía, número de bultos, peso bruto, tarifa aplicada, naturaleza de la mercancía, volumen...
- ✓ Cargos: En estas casillas se reflejan cargos por peso o valor y otros cargos como emisión de documentos, recogida, almacenaje, despacho...
- ✓ Firma y sello: en la parte superior los del expedidor, y en la parte inferior los del transportista.

## Para saber más

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

[AWB](#).



## 8.- El contrato de transporte multimodal.

---

### Caso práctico

Mientras **Antonio** estaba preparando la documentación de contratación de transporte multimodal, en la oficina ha entrado **Don José**, el padre de **María** y **Fernando**, y antiguo dueño de la empresa.

**Don José**, que en el fondo conoce bien el sector del transporte, ha ayudado bastante a **Antonio** a conocer un poco mejor el transporte multimodal, y además le ha explicado cómo se cumplimenta este tipo de transporte.

**Antonio** está más que satisfecho, a pesar de estar realizando prácticas, le han encargado un trabajo muy importante, que ha realizado con éxito. Además de esto, ha aprendido realmente cómo cumplimentar todos estos documentos.



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.

## 8.1.- 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.

## Autoevaluación

**El documento denominado conocimiento de embarque multimodal, también se le conoce en inglés como Combined IATA 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.

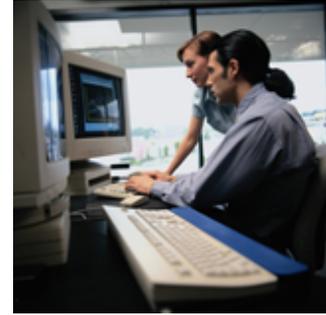
### **Solución**

1. Incorrecto
2. Opción correcta

## 8.2.- Cumplimentación del documento.

---

Una vez que conocemos el documento, vamos a aprender a cumplimentar las casillas más importantes que lo componen:



- ✓ Remitente: figurará el expedidor de las mercancías o su mandatario.
- ✓ Consignado a la orden de: puede ser el destinatario real (cuando es nominativo) o un intermediario (cuando es a la orden).
- ✓ Dirección: la de la persona a la que hay que avisar de la llegada del envío.
- ✓ Lugar de recepción: por tratarse de un transporte combinado, el envío no tiene por qué comenzar en un puerto.
- ✓ Buque oceánico: se indica el nombre del buque o su sustituto en el caso de que en el transporte tenga una fase marítima o fluvial.
- ✓ Puerto de embarque y desembarque: se indicará en el caso de que incluya fase marítima.
- ✓ Lugar de entrega: se indicará el lugar (que no tiene por qué ser un puerto) en el que hay que entregar la mercancía transportada.
- ✓ Marcas y números: deben figurar las mismas que en los bultos y en la relación de contenido o packing list.
- ✓ Número y clase de bultos: se indicará el que corresponda en función de la forma de compactación de mercancía que se haya realizado.
- ✓ Descripción de la mercancía: se indicarán los datos identificativos (incluidos códigos si los hubiera) de la mercancía, y ha de corresponder con lo que se indique en el resto de documentos.
- ✓ Peso bruto/medidas: los que indique el remitente tanto en peso como en volumen.
- ✓ Importe del flete/flete pagado en: no es un dato obligatorio, aunque es aconsejable indicarlo, se reflejará el importe total y el tipo de moneda utilizada.
- ✓ Lugar y fecha/sello y firma: son las casillas que validan el contrato, han de aparecer tanto del transitario como del expedidor o remitente.
- ✓ Número de FBL: es una numeración estadística que además como se trata de un documento negociable, también sirve de identificación para los endosos.

## 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.](#) (0.06 MB)

## 9.- Subcontratación del transporte.

### Caso práctico

En ocasiones a nuestra empresa llegan peticiones de clientes que no se pueden satisfacer ya que no siempre hay disponibilidad del servicio.



A **Fernando** se le ha ocurrido que una buena solución puede ser subcontratar a otras empresas que si tengan capacidad de flota en los momentos en los que su empresa está con toda la capacidad ocupada.

Sin duda es una gran idea, pero hay que conocer qué empresas pueden intermediar en la subcontratación del transporte.

**Fernando** se pone a investigar qué tipo de empresas y agentes con los que puede desarrollar este tipo de actividad que se le ha ocurrido.

Hay empresas que dentro de su actividad, o como parte adicional de los servicios que prestan, cuentan con una flota de vehículos y una logística adecuada para acercar las mercancías a sus clientes.

Esto ocurre en algunos casos, pero en la gran mayoría de ocasiones, las empresas deciden acudir a empresas especializadas en transporte de mercancías, que se encargan de las operaciones de traslado de las mercancías.

Las razones que pueden llevar a una empresa a contar con la infraestructura necesaria para prestar el servicio de transporte por ellas mismas o subcontratarlo con una empresa especializada son muchas y muy variadas.

En la subcontratación suelen intervenir unos agentes (diferentes en cada tipo de medio de transporte), que son los intermediarios en las distintas operaciones de subcontratación.

En este punto vamos a intentar comprender qué y como se hace la subcontratación del transporte.

## 9.1.- Razones de la subcontratación.

¿Conoces alguna empresa que se dedique solo y exclusivamente al transporte de mercancías y no a la producción o fabricación de las mismas?



El caso de la empresa L&T, S.A., que estás estudiando a lo largo de este y otros módulos es un buen ejemplo, pero no es el único ni mucho menos. Al principio de este módulo ya viste como era la situación del sector del transporte y por lo tanto puedes comprender sin duda las razones que llevan a una empresa subcontratar el transporte.

Piensa un poco, **¿cuáles serán esas razones?**

En primer lugar, nos encontramos con las razones económicas. Mantener una flota de vehículos, con personal capacitado para desempeñar los puestos de trabajo necesario, requiere de un volumen muy alto de negocio, y muchas empresas prefieren subcontratar el servicio de transporte antes que mantener una flota propia ociosa durante periodos más o menos largos de tiempo.

Otras razones serán logísticas. En este caso nos referimos a cuando las empresas prefieren contar con empresas especializadas en diferentes tipos de transporte, diferentes destinos, vehículos, etc., que ellas por sí solas sería imposible (o excesivamente costoso) mantener.

Por último también están las labores administrativas. Como ya has visto a lo largo de este módulo, la gestión del transporte y la logística requiere de una serie de tareas administrativas y documentales que no todas las empresas conocen, o bien porque prefieren delegar estas tareas en empresas especializadas.

En resumen, las razones de la subcontratación son logísticas, económicas, de experiencia y sobre todo de comodidad y especialización.

Todas estas razones suponen beneficios para las empresas, pero claro... también tienen su parte negativa. El hecho de subcontratar el transporte, hace que la empresa pierda control sobre una parte muy importante del proceso.

### Reflexiona

¿Qué es mejor la flota propia o la subcontratación? Seguro que encuentras razones para decantarse por las dos opciones. Sin embargo la tendencia en los mercados y en los procesos productivos de las empresas es subcontratar el máximo de operaciones con empresas especializadas, esto hace que aunque se pierda el control sobre las

partes del proceso subcontratadas, también hace que al realizarlo empresas especializadas, el proceso gane en calidad, ¿qué opinas tú?

## 9.2.- Subcontratación del transporte general.

---

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



Pero, **¿sabes qué es un transitario?**

Un **transitario** 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?**

El transitario 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...

El transitario 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 no pueden realizar transporte interior, a no ser que se trate de un servicio complementario de un transporte internacional.

La figura del transitario está regulada en la mayoría de los países y sus funciones quedan definidas dentro del ámbito del comercio internacional. En España, la figura del transitario 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 agente de aduanas puede ser uno de los servicios que presta el transitario, o puede ser una figura adicional que representa los intereses del importador o exportador (lógicamente dependiendo de quién le haya contratado).

**Para saber más**

Como la mayoría de los profesionales, los transitorios 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:

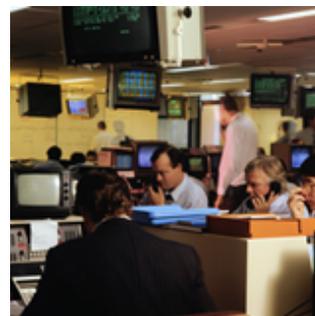
[Federación de Asociaciones de Transitorios.](#)

## 9.3.- Subcontratación del 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 la intermediación. Son las agencias de transporte (carretera) y los operadores ferroviarios (ferrocarril).



Vamos a ver en qué son y qué funciones tienen estas dos figuras que intermedian en la contratación del transporte terrestre.

Una agencia de transportes es una empresa que interviene en la contratación del **transporte por carretera** tanto nacional como internacional.

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 (realizan transporte en los que, desde la recepción de la carga hasta su entrega en destino, no son necesarias otras actividades) o de carga fraccionada (además del transporte pueden realizar otras actividades, como manipulación, embalaje, clasificación,..).

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:

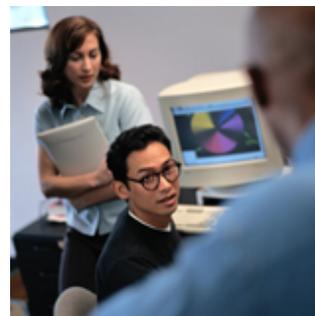
[LOTT.](#)

## 9.4.- Subcontratación del transporte marítimo, aéreo y multimodal.

---

Una vez que conocemos las figuras que pueden intervenir en la subcontratación 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 (el propietario 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, con el estibador (empresa especializada en la carga y descarga de la mercancía), y con el fletador (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).

Un consignatario 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 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 y naviero, 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 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:

Video animado de Operacio...



[Resumen textual alternativo](#)

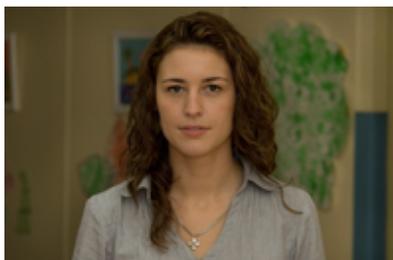
## 10.- El contrato de arrendamiento.

### Caso práctico

Además de todos los contratos de transporte, **María**, quería contar con información y documentación sobre otros contratos que la empresa puede necesitar.

En concreto está especialmente interesada en los contratos de arrendamiento, porque cree que le pueden servir para algunas actividades de la empresa.

**María** se ha puesto a investigar cómo hacer estos contratos, y sobre todo qué tipo de contratos pueden ser y cuales son sus características y peculiaridades.



Hasta ahora podido ver diferentes tipos de contrato, desde el contrato en general, hasta el contrato de compraventa, o más específicamente el de transporte (en sus diferentes modalidades).

Pero las empresas no solo se dedican a comprar y vender, y en ocasiones a trasladar las mercancías, lo que conlleva contratos de compraventa y contratos de transporte.

Hay ocasiones en las que las empresas utilizan, para poder disponer de bienes (o servicios) que son necesarios para su actividad, otras formas en las que no hay una transmisión de la propiedad, pero si un derecho a utilizar o usar esos bienes.

Nos referimos a la figura del arrendamiento.

Vamos a ver en qué consiste.

## 10.1.- Concepto y finalidad del contrato de arrendamiento.

---

Antes de nada, necesitamos saber lo que es un arrendamiento. ¿Has oído hablar alguna vez de esta forma jurídica?

Posiblemente si, o a lo mejor en lugar de utilizar esa expresión, has utilizado una mucho más común que es la de alquiler.



El arrendamiento o alquiler es una figura jurídica en la que intervienen dos partes, que llegan a un acuerdo con el fin de que una parte pueda utilizar una cosa propiedad de la otra a cambio de un precio determinado, durante un periodo de tiempo estipulado.

Como ves, hay muchas cosas comunes a los contratos que hasta ahora conocer, ¿verdad?

Partes intervinientes, la cosa, el precio... Efectivamente, hay muchas similitudes, pero también hay una diferencia fundamental: no hay traspaso de la propiedad, solo del uso.

Esta figura se refleja en un contrato de arrendamiento, en este tipo de contrato, el propietario (**arrendador**) de un bien cede el uso y disfrute del mismo en la forma y el tiempo pactados, a otra persona física o jurídica (**arrendatario**), a cambio de una contraprestación (normalmente monetaria).

Este tipo de contrato es muy habitual en alquileres inmobiliarios, de maquinaria...

Básicamente (aunque no de forma exclusiva) los tipos de contratos de arrendamiento que podemos encontrar son:

- ✔ Arrendamiento de cosas.
- ✔ Arrendamiento de obras.
- ✔ Arrendamiento de servicios.
- ✔ Arrendamiento de vehículos.

Vamos a ver cada uno de ellos.

### Para saber más

Para saber un poco más sobre el contrato de arrendamiento, puedes visitar el siguiente enlace, que seguro te resultará de gran interés:

[Contrato de arrendamiento.](#)



## 10.2.- Arrendamiento de cosas.

El contrato de arrendamiento de cosas, es un contrato de arrendamiento, con las características generales que acabas de estudiar en el punto anterior, pero con algunas particularidades.



Este tipo de contrato se perfecciona con el simple acuerdo de voluntades sobre la cosa y el precio.

Precisamente es sobre la cosa donde se presentan las características más particulares de este tipo de contrato.

Se puede arrendar cualquier bien mueble o inmueble.

Con esto queremos decir que por ejemplo un vehículo, una maquinaria o un local puede ser objeto de arrendamiento.

Sin embargo, hay bienes que por su naturaleza no pueden ser objeto de arrendamiento.

### ¿Cuáles son estos bienes?

Básicamente los bienes que no son materiales (serían objeto de otro tipo de arrendamiento) y los bienes que no pueden usarse sin extinguirse, es decir, aquellos que su uso o consumo suponen la propia desaparición de los mismos.

### ¿A qué se refiere con extinción?

Es muy fácil si lo vemos con un ejemplo. Se puede aplicar un contrato de arrendamiento de cosas sobre un vehículo. El vehículo no desaparece con su uso, como mucho puede depreciarse, al igual que el resto de bienes. Pero no puede aplicarse este contrato sobre un litro de combustible, porque el hecho de utilizar el combustible hace que se extinga o desaparezca, es decir, se consuma.

Otra de las particularidades de este tipo de contratos es que puede arrendarse una cosa sobre la que no se tiene propiedad siempre y cuando se tenga la representación del titular de la propiedad o bien que teniendo el derecho a usarlo se pueda (porque explícitamente así se haya acordado) ceder todo o parte de ese derecho a un tercero. En este caso hablaríamos de subarriendo.

## Autoevaluación

**Un producto que suponga que con su uso se extingue no puede ser objeto de contrato de arrendamiento, ¿verdadero o falso?**

Verdadero.

Falso.

Correcta. Esta era sencilla, ¿verdad?

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

## Solución

1. Opción correcta
2. Incorrecto

## 10.3.- Arrendamiento de obras.

---

Otra forma de contrato de arrendamiento es el de obras.

El contrato de arrendamiento de obra es aquel contrato de arrendamiento por el que una persona (que se denomina contratista) se obliga a ejecutar una obra en beneficio de otra (el propietario o titular de la propiedad), que se obliga a pagar por ella un precio cierto.



La peculiaridad de este contrato es que se presta un servicio, pero que además de este servicio (trabajo), también puede suministrarse el material necesario para llevarlo a cabo.

### **¿Entonces es como una prestación de servicios?**

No exactamente, puesto que en el caso de arrendamiento de obras, como ya hemos dicho se suministran los materiales.

### **¿Cuáles son los derechos y deberes del contratista?**

En cuanto a los derechos, son muy similares al resto de contratos de arrendamiento. Por ejemplo, el contratista tiene derecho a recibir el precio acordado.

En cuanto a los deberes u obligaciones si hay algunas particularidades.

La obligación fundamental es la entrega de la obra en el plazo y condiciones estipulados.

En cuanto a su responsabilidad en caso de pérdida de la obra hay que distinguir cuando la pérdida tiene lugar antes de la obra o cuando tiene lugar después.

Si tiene lugar antes de la entrega de la obra, el contratista asume las pérdidas si además de su trabajo puso el material. En el caso de no poner el material, es decir, sólo su trabajo, está exento de responsabilidades siempre y cuando hubiese advertido al propietario de que la calidad de los materiales pudiese afectar al trabajo final.

En el caso de que tenga lugar después de la entrega, el contratista responde de los daños y perjuicios producidos en el plazo de 10 años desde la conclusión de la obra, siendo el periodo para ejercer la reclamación por parte del propietario de hasta 15 años desde que se detectaron los daños.

Aunque pensemos que un contrato de arrendamiento de obra, se refiere en exclusiva a la construcción, hay otros muchos tipos de actividades que también pueden entrar dentro de esta categoría.



## Para saber más

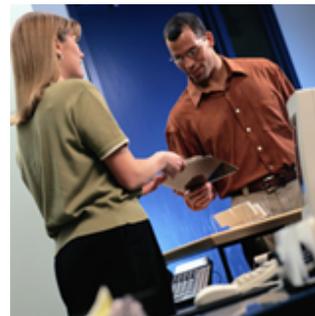
En el siguiente enlace podrás encontrar un análisis normativo sobre el contrato de obras que seguro te ayudará a comprenderlo mejor:

[Contrato de obras.](#)

## 10.4.- Arrendamiento de servicios.

Ahora vamos a ver el contrato de arrendamiento de servicios, que aunque pueda parecer igual que el de arrendamiento de obra, tiene un matiz importante que los hace diferentes.

En el contrato de prestación de servicios o de arrendamiento de servicios, la cosa objeto de dicho contrato es una actividad, y esta actividad es en sí misma lo que le confiere importancia, sin tener directamente en cuenta el resultado del servicio.



Sin embargo, en el contrato de arrendamiento o ejecución de obra el objeto es el resultado final, con independencia del trabajo necesario para lograrlo.

Es decir, un contrato de arrendamiento de servicios, lo importante es la prestación del servicio, sin recaer la importancia en el resultado. En el contrato de arrendamiento de obra, lo importante es el resultado de dicha obra, sin recaer la importancia en como se consigue el resultado.

Otro aspecto importante que los diferencia es que en el contrato de arrendamiento de obras, se fija un precio por el resultado, no por la duración de la obra. Sin embargo, en el contrato de arrendamiento de servicios se fija el precio por la duración en la prestación de servicios.

Una última diferencia consiste en la dependencia del prestador del servicio o del contratista. En el contrato de arrendamiento de servicios la prestación de éstos se realiza en situación de dependencia de quien los recibe, mientras que en el de obra, la actividad dirigida a lograr el resultado es realizada por un contratista o empresa independiente.

### Autoevaluación

**En un contrato de servicios, lo realmente importante es el resultado y calidad del servicio prestado, ¿verdadero o falso?**

- Verdadero.
- Falso.

No es correcta, inténtalo de nuevo después de repasar los contenidos.

Correcta. Muy bien, efectivamente esta afirmación no es cierta.

## Solución

1. Incorrecto
2. Opción correcta

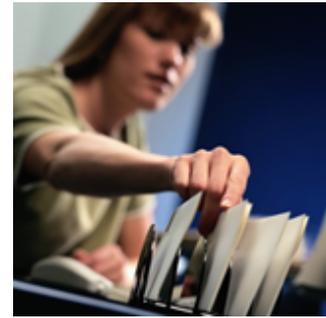
## 10.5.- Alquiler de vehículos industriales.

---

Un caso particular de arrendamiento es el de alquiler de vehículos, concretamente el de vehículos industriales.

¿Por qué es particular?

Para empezar por el objeto del contrato: un vehículo que la empresa utilizará para realizar parte o el total de su actividad empresarial.



Además por las formas en las que puede materializarse.

¿Cuáles son esas formas?

Habitualmente las empresas utilizan dos mecanismos para realizar los contratos de alquiler de vehículos industriales: el leasing y el renting.

El renting (alquiler a largo plazo con todos los servicios incluidos) es un servicio integral que abarca todos los aspectos relacionados con el vehículo. El objetivo del renting es facilitar la utilización del vehículo, no su compra, en las mejores condiciones y con el servicio más completo posible.

Es un contrato de arrendamiento por el cual la compañía de renting compra un vehículo nuevo, a solicitud de su cliente, y lo pone a disposición de éste por un plazo de tiempo determinado y con todos los gastos incluidos (en la mayoría de ocasiones también el seguro, reparaciones, etc.), a cambio de una cuota periódica.

En el renting por lo tanto, lo importante es el alquiler del vehículo. Esto es lo que marca la diferencia con el leasing, que se trata de un arrendamiento financiero.

El leasing es un contrato mediante el cual, el arrendador traspasa el derecho a usar un vehículo a un arrendatario, a cambio del pago de rentas de arrendamiento durante un plazo determinado, al término del cual el arrendatario tiene la opción de comprar el bien arrendado pagando un precio determinado, devolverlo o renovar el contrato.

En efecto, vencido el término del contrato, el arrendatario tiene la facultad de adquirir el vehículo a un precio determinado, que se denomina residual, pues su cálculo viene dado por la diferencia entre el precio originario pagado por el arrendador (más los intereses y gastos) y las cantidades abonadas por el arrendatario al arrendador. Si el arrendatario no ejerce la opción de adquirir el vehículo, deberá devolverlo al arrendador, salvo que el contrato se prorrogue.

Las diferencias principales son a nivel de complejidad administrativa.

El leasing es un producto financiero, sometido a la disciplina y limitaciones del Banco de España, con una alta complejidad contable y administrativa.

El renting facilita las mismas o mayores ventajas que el leasing, con la ventaja añadida de ser un alquiler y su gestión administrativa y contable es muy sencilla.

## Para saber más

En el siguiente enlace podrás encontrar un artículo muy interesante y expuesto de una forma clara y concisa de las diferencias entre los contratos de leasing y de renting. Te recomiendo que lo leas porque seguro que te será de gran ayuda:

[Diferencias entre renting y leasing.](#)

## 11.- La comisión mercantil.

### Caso práctico

La actividad de la empresa marcha muy bien. En parte al trabajo de **Julia**, que se encarga de realizar todas las actividades de comercialización, pero realmente está desbordada.



Por esta razón ha pensado que una buena idea sería contar con alguna persona que se encargase de comercializar los servicios de la empresa en aquellos ámbitos y territorios a los que ella le cuesta más trabajo llegar.

Ha pensado que una buena forma de hacerlo sería a través de un comisionista, y así lo comenta que su compañero **Jaime**.

¿Tendrá claro **Julia** como es un contrato de este tipo? ¿Qué responsabilidades y obligaciones supondrá para la empresa y para el comisionista?

Muchas empresas utilizan personas (físicas o jurídicas) con las que no mantiene una relación laboral para poder vender sus productos.

Muy posiblemente hayas oído hablar de un representante o de un agente comercial de una compañía de seguros, o incluso de una entidad financiera.

Estos representantes o agentes, en realidad lo que hacen es vender los productos de una empresa a cambio de una comisión.

La palabra comisión en sí misma, significa encargo y se puede aplicar en muchos ámbitos, pero cuando nos referimos al ámbito mercantil, implica que una empresa encarga a una persona (física o jurídica) la venta y representación de unos productos a cambio de un determinado precio o importe que denominado comisión.

Es muy importante que exista un contrato que regule dicha comisión, para saber que puede y que no puede hacer el comisionista y qué precio o importe recibirá de cada venta. A ese contrato se le llama contrato de comisión mercantil.

Vamos a conocerlo un poco más profundamente.

## 11.1.- Concepto y finalidad.

---

Posiblemente ya has intuido el concepto y la finalidad de la figura de comisión mercantil, pero vamos a verla un poco más en profundidad.

Para empezar vamos a comenzar por conocer su regulación jurídica.

La comisión mercantil es una figura que se recoge en los artículos 244 y siguientes de la sección I del título III del Código de Comercio.



En estos artículos se recoge entre otros aspectos las figuras que intervienen en una operación de este tipo.

Pero antes de ver las figuras intervinientes, vamos a centrarnos en el concepto y finalidad de la comisión mercantil.

Imagina una empresa que quiere vender sus productos o representar sus servicios a través de una persona (física o jurídica). La empresa puede hacerlo contratando a un empleado, o puede hacerlo a través de una persona independiente que actúe en su nombre.

Esta persona que representa y comercializa los productos de una empresa a cambio de un porcentaje del importe de los productos o servicios vendidos o contratados como contraprestación es la figura del comisionista.

El comisionista por lo tanto es el que recibe el encargo o mandato de actuar en nombre de la empresa que es titular de la propiedad de los productos vendidos. Esta empresa que encarga o manda se le denomina comitente.

Si te paras a pensar, acabamos de ver dos de los tipos de elementos que podemos encontrar en un contrato de comisión mercantil: los elementos personales (comisionista y comitente) y los elementos reales (productos objeto de venta y comisión).

Entonces, solo nos falta ver un tipo de elemento más: los elementos formales.

Con esto nos referimos a que tiene que existir un documento que recoja la relación entre comitente y comisionista.

En este documento ha de recogerse el importe de la comisión, la forma de representación y tramitación de las ventas encargadas a través del comisionista, etc.

**Para saber más**

En el siguiente enlace podrás encontrar un modelo de contrato de comisión mercantil, tal cual lo hemos estudiado en este punto:

[Contrato de comisión mercantil.](#)

## 11.2.- Derechos y obligaciones de las partes.

---

Una vez que conocemos un poco mejor el contrato de comisión mercantil, su finalidad y sus elementos, ahora vamos a conocer cuales son sus efectos.

Y lo vamos a ver analizando cuales son los derechos y obligaciones del comisionista y del comitente.

Como en la mayoría de contratos, lo que para una parte es un derecho, para la otra es una obligación.

En cuanto al comisionista, tiene derecho al cobro de la comisión pactada.

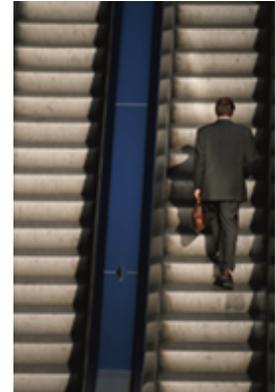
Además, como garantía de cobro, también tiene el privilegio sobre las mercancías, es decir, si el comitente no pagase la comisión pactada tiene derecho a quedarse con la mercancía.

En cuanto a sus obligaciones está el actuar con la diligencia pactada, responder del estado de las mercancías mientras estén en su poder, la buena llevanza de libros y cuentas, etc. En algunos casos también será responsable del transporte de las mercancías (si así estuviese acordado), incluso de la gestión aduanera pertinente en los casos que fuese necesario.

En lo que respecta al comitente, tiene derecho a que se realice el encargo en la forma que se había previsto, lugar, fechas, tipos de mercancías, etc.

Las obligaciones son pagar la comisión, bien sea fija o porcentaje, tal y como se ha establecido también está obligado a proveer de fondos al comisionista evidentemente si así ha sido pactado.

Es importante que conozcas los artículos que recogen estos aspectos. Los artículos del Código de Comercio a los que nos referimos son del 244 al 280.



### Autoevaluación

**En un contrato de comisión mercantil, es un derecho del comisionista recibir o cobrar la comisión pactada, ¿verdadero o falso?**

- Verdadero.
- Falso.

Correcta. Esta era sencilla, ¿verdad?...

Incorrecta. Creo que te falta poner más atención. Despéjate primero, e inténtalo luego.

## **Solución**

1. Opción correcta
2. Incorrecto

## Anexo.- Licencias 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.</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</p>

			públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V43.
	Autoría: Stockbyte. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V43.		Autoría: Photodisc. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V07.
	Autoría: Photodisc. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V07.		Autoría: Stockbyte. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V43.
	Autoría: Stockbyte. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V43.		Autoría: Photodisc. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas

			<p>públicas de Formación Profesional a distancia.                  Procedencia: CD-DVD Num. V07.</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: Photodisc.                  Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia.                  Procedencia: CD-DVD Num. V07.</p>		<p>Autoría: Photodisc.                  Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia.                  Procedencia: CD-DVD Num. V07.</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</p>

			públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V43.
	Autoría: Photodisc. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V07.		Autoría: Photodisc. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V07.
	Autoría: Stockbyte. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V43.		Autoría: Stockbyte. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V43.
	Autoría: Photodisc. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V07.		Autoría: Photodisc. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas

			públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V07.
	Autoría: Stockbyte. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V43.		Autoría: Stockbyte. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V43.
	Autoría: Stockbyte. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V43.		Autoría: Stockbyte. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V43.
	Autoría: Stockbyte. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia. Procedencia: CD-DVD Num. V43.		Autoría: Stockbyte. Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas

			<p>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: Photodisc.                  Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia.                  Procedencia: CD-DVD Num. V07.</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</p>

			<p>públicas de Formación Profesional a distancia.                  Procedencia: CD-DVD                  Num. V43.</p>
	<p>Autoría: Wordpress.                  Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia.                  Procedencia:  <a href="http://www.positivoynormativo.wordpress.com">http://www.positivoynormativo.wordpress.com</a></p>		<p>Autoría: Stockbyte.                  Licencia: Uso educativo no comercial para plataformas públicas de Formación Profesional a distancia.                  Procedencia: CD-DVD                  Num. V43.</p>