

Documentación en el transporte internacional.



Caso práctico

Eurasia, S.A., tiene muy claro que va a realizar operaciones internacionales. Sabe que transportar una mercancía de un país a otro requiere de una documentación que está regulada por acuerdos internacionales, según viaje en avión, barco, tren ó camión. Cada una de estas modalidades exige un documento distinto.



Pedro Domínguez, como responsable de la parte internacional de la empresa, cree que es conveniente que cada uno de sus empleados sepa qué documentación necesitan en cada momento. Para eso, encarga a **María Dolores González** que reparta la tarea asignada.

María Dolores distribuye la tarea, pero ¿conoce realmente todos los documentos que conlleva cada medio de transporte? Son diferentes según el medio que se utilice y para ello, asigna a cada uno de sus compañeros un modo de transporte distinto.



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

[Aviso Legal](#)

1.- La documentación en las operaciones de transporte.



Caso práctico

Para comenzar con el trabajo, **María Dolores** se ha reunido con **Juan Suárez**, el gerente de la empresa y **Pedro Domínguez** responsable del Comercio Internacional, para poder organizar el trabajo lo mejor posible.



Hay algo que les inquieta y preocupa ¿Qué ocurre con las mercancías? Hay que revisar bien el tema de las mercancías, cómo es su envío, con qué modo de transporte ¿verdad?

La realización de operaciones de importación y exportación como inicio de las actividades de internacionalización de las empresas están asociadas a dos conceptos que se interrelacionan: **la información y la documentación.**

Se suele reservar el término documentación de la operación comercial para todo el conjunto de documentos, tradicionalmente vinculados a un soporte de papel, que acompañan a la realización efectiva de las operaciones de importación y exportación. Cumplen una serie de **funciones:**

- ✓ Expresan y otorgan la titularidad de la mercancía.
- ✓ Informan sobre la cantidad y calidad de la misma.
- ✓ Indican el cumplimiento de las normas legales exigidas en el país de origen y en el de destino.
- ✓ Resultan absolutamente imprescindibles para ciertos medios de pago (remesa documentaria, crédito documentario).

Podemos afirmar que la **documentación en el transporte internacional de mercancías es uno de los aspectos que genera más conflictos en las empresas importadoras y exportadoras** debido:

- ✓ A la gran cantidad de documentos que existen y a sus características propias.
- ✓ A las exigencias reglamentarias de los diferentes países.
- ✓ A la necesidad de utilizar varios medios de transporte, lo cual genera problemas para identificar cuáles son necesarios en cada momento.



Citas para pensar

**"Sólo porque todo el mundo crea que algo es verdad,
no significa que lo sea."**

Hans Cristian Andersen

1.1.- Documentación según el modo elegido de transporte.

Supongo que alguna vez te habrás planteado que no es lo mismo enviar patatas por tren, que vacas en un camión, ¿verdad? Es distinta una operación de otra, simplemente porque la mercancía no es la misma. Pero hay algo más que los diferencia, el modo de transportarlos.



Transportar una mercancía de un país a otro requiere una documentación regulada por acuerdos internacionales, según viaje en avión, barco, tren ó camión. Cada una de estas modalidades exige un documento con el nombre de **carta de porte ó conocimiento de embarque**, y todos tienen en común recoger las características del contrato.

Vamos a recordar lo siguiente: **“El contrato de mercancías es aquel por el que una persona que dispone de ellas libremente encarga a otra su traslado mediante el precio previamente acordado”**.

A la hora de hablar del contrato de transporte y sus documentos, cada modalidad (marítima, terrestre por carretera, terrestre por ferrocarril, aérea y multimodal) está regulada por unos documentos específicos que son imprescindibles y que, a su vez, están regidos por diversos convenios internacionales.

Estos documentos son la única manera de garantizar las condiciones del servicio de transporte, en función de las diferentes nacionalidades y, en consecuencia de los sujetos implicados. Todos tienen una serie de **características comunes**:

- ✓ Recoger a las personas que intervienen en el transporte.
- ✓ Las condiciones en las que éste se lleva a cabo.
- ✓ Incluir el remitente, destinatario, el transportista.
- ✓ Los puntos de carga y descarga de la mercancía.
- ✓ Su descripción, la fecha de ejecución y la forma de pago.

Hay que señalar que en los últimos años se está asistiendo a una revolución en el envío de documentos mediante la transmisión electrónica con sistemas EDI ó similares.



Reflexiona

El transportar las mercancías, en cualquier modo de transporte es un riesgo, pero te has parado a pensar si es en un gran buque, con el

tiempo como causa de fuerza mayor en contra, ¿quién realmente responde de esa mercancía? Es necesario que haya documentos que dejen claro todas las condiciones para poder responder a esta pregunta ¿verdad?

2.- Documentos en el transporte marítimo.



Caso práctico

Eurasia está realizando un transporte de repuestos de ordenador desde el puerto de Vigo hasta el de Southampton en Inglaterra y tienen que tener presente que se requiere un documento específico conocido el Bill of lading. Este documento será elaborado por **Ahmed Rasyanni** ya que posee conocimientos en todo lo referente al transporte marítimo.



Como ya sabemos, el transporte marítimo es el medio que más mercancías mueve en el mundo, aproximadamente entre el 80 % y el 90 %.

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**.

Cuando decidimos contratar un transporte marítimo, éste debe ser formalizado en el correspondiente contrato de transporte, en este caso el **conocimiento de embarque ó bill of landing**.

Los documentos más utilizados en el transporte marítimo son:

- ✓ El conocimiento de embarque ó bill of landing.
- ✓ El conocimiento de embarque **SWB** (seaway bill).
- ✓ La póliza de fletamento.

Vamos a continuación a darte a conocer cada uno de estos documentos.



Autoevaluación

El conocimiento de embarque caracteriza al:

Transporte aéreo.

- Transporte marítimo.
- Transporte por carreteras.
- El transporte aéreo y marítimo.

No es correcta porque es también para otro tipo de transporte.

Es falso porque es también para otro tipo de transporte.

Incorrecta porque en este medio no se utiliza este documento.

Perfecto, esta es la respuesta correcta.

Solución

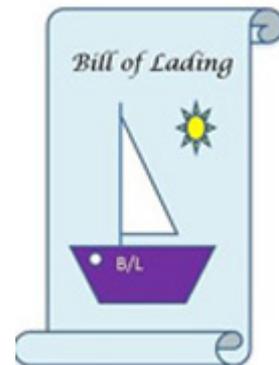
1. Incorrecto
2. Incorrecto
3. Incorrecto
4. Opción correcta

2.1.- Conocimiento de embarque (Bill of Lading). Características y modelo.

Ahora comienza lo más interesante, hacer realidad la teoría, ¿no crees? Vamos a empezar a conocer de primera mano estos documentos que nos harán llegar a poner en práctica lo estudiado hasta ahora.

El conocimiento de embarque es el principal documento de embarque de las mercancías y se caracteriza por ser una evidencia del contrato de transporte, un recibo de la mercancía embarcada y un documento de título de propiedad.

En definitiva se utiliza como contrato de transporte marítimo, constituye un comprobante fehaciente de que las mercancías se han embarcado y determina la responsabilidad de los contratantes. Como función básica para la mayoría de las operaciones, en su modalidad “a la orden” emitido por el agente de la naviera, evidencia y permite transferir la propiedad de la mercancía, por lo que puede ser negociable.



Las **características** más importantes de este documento son:

- ✓ Lo **elabora el agente de la naviera** que realiza el transporte.
- ✓ Este documento **constituye un título valor de la propiedad de la mercancía** que permite al tenedor reclamar su entrega en las condiciones recogidas.
- ✓ **Se emite en tres originales** que confieren el título de propiedad a quien los posee si se ha realizado en la modalidad negociable. Las copias no son negociables, por cuestiones de seguridad. Deben llevar el término **original** en su anverso.
- ✓ **Va destinado al exportador, a la propia naviera a través del agente, y al importador.**
- ✓ En los conocimientos de embarque siempre **debe figurar el importe del flete** y también es necesario indicar si el  **flete** es pagado en origen (freight prepaid) o es un flete pagadero en destino (freight payable at destination), dependiendo de si en el precio de venta de la mercancía se ha incluido el flete o no.
- ✓ Este documento **mostrará las fechas reales** en las que se realizará el embarque, pudiendo ser modificadas con la solicitud de back day. Esta circunstancia de cambio de fecha es muy usual debido a la dificultad que presupone concretar el día de embarque en un transporte marítimo.



Debes conocer

En el siguiente enlace podrás descargarte un modelo de conocimiento de embarque, el cual podrás utilizar en los distintos ejercicios.



[Conocimiento de embarque Bill of Lading.](#) (0.03 MB)

2.2.- Instrucciones para cumplimentar el modelo de conocimiento de embarque y su interpretación.

Pues bien ¡manos a la obra! vamos a desglosar las partes más interesantes de este documento, te parece bien, ¿verdad?

El conocimiento de embarque B/L, es un **documento redactado por ambas caras**. En su anverso aparecen los datos referentes a las mercancías y los detalles de la operación de transporte, y en el reverso aparece el clausulado que conforma las condiciones del contrato de transporte aplicables a todas las operaciones por igual.

Aunque el modelo varía de una compañía a otra, siendo la naviera ó transitario quien emite el documento, podemos indicar unas **instrucciones generales** respecto al contenido y forma de las casillas más usuales, de las que destacamos las siguientes:



- ✓ Los nombres de las casillas vienen expresados normalmente en inglés, en las instrucciones se cita su traducción.
- ✓ En el encabezado aparecen el nombre de la naviera, y su anagrama, ó el del transitario de la operación si es éste el que ha emitido el B/L, y la expresión "Bill of Lading". Aparecen referencias si es original ó copia, así como el número del mismo. Estos números suelen estar constituidos por series alfanuméricas ya que son asignados por la naviera en el proceso de contratación para su identificación.

Podemos dividir el B/L en cinco partes, cada una con distintas casillas:

- ✓ **Integrantes de la operación:** naviera, exportador, importador, etc.
- ✓ **Datos del transporte:** puerto, buque, etc.
- ✓ **Datos de la carga:** número de contenedores, bultos, descripción de la mercancía, peso, etc.
- ✓ **Datos del flete:** flete y otros costes y quién los paga.
- ✓ **Datos finales y las condiciones del transporte:** lugar, fecha, etc.



Autoevaluación

Del B/L se emiten tres originales que confieren el título de

propiedad a quien los posee en la modalidad negociable tanto el original como las copias. ¿Verdadero o falso?

- Verdadero.
- Falso.

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

Efectivamente esta afirmación es falsa porque las copias no son negociables.

Solución

1. Incorrecto
2. Opción correcta

2.3.- Integrantes de la operación en el B/L.

Para poder realizar bien el documento, hay que empezar por identificar cada una de las partes, ¿no crees?

Pues vamos a ver quién integra estas operaciones:



- ✓ Shipper/Exporter (Name and full address). Embarcador/Exportador. Se anota el nombre completo del embarcador/exportador, así como dirección completa.
- ✓ Consignee (Name and full address).  Consignatario. Se especifica de forma general el nombre del consignatario del envío, el importador. Sin embargo, esta casilla recoge distintas opciones.
 - **B/L nominativo.** Nombre y dirección completa del importador. Cuando la compraventa se ha pactado de tal forma que se le está ordenando a la naviera la entrega directa del envío a quien se identifique como la empresa importadora, previa presentación de un original.
 - **B/L a la orden.** “To order of” o “the order of” seguido del nombre del que, mediante endoso, puede transmitir la propiedad de las mercancías.
 - **B/L al portador.** No se indica nada. Opción poco utilizada porque resulta muy insegura.
- ✓ Notify Party/Address: se especifican los datos de la empresa en destino a la que el comprador encarga que se le notifique a la llegada de la mercancía al puerto. Puede ser el propio importador u otra empresa a la que el importador solicite que se comuniquen la llegada de la mercancía.
- ✓ Export References. Exportador, referencias. Si el B/L incluye esta casilla y la naviera opta por cumplimentarla, se hace con un número que identifica al exportador ante la naviera como cliente suyo; también puede identificar la operación de exportación.
- ✓ Forwarding Agent And References.  Transitario y referencias. Haciendo referencia al transitario que ha intermediado en la operación.
- ✓ Also notify party and inland routing instructions. Notificar también a, e instrucciones sobre transporte interior. Si el B/L incluye esta casilla, se puede utilizar cuando en notify se haya puesto, por ejemplo los datos del importador, para incluir en este segundo notifíquese los datos de otra empresa a contactar, porque se va a desarrollar la recogida y transporte interior en destino. Suele ser por tanto un transportista, operador logístico ó transitario en destino.



Para saber más

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

 [Conocimiento de embarque marítimo.](#) (0.14 MB)

2.4.- Datos del transporte y de la carga en el B/L.

Bien, ahora te interesa conocer cómo se va a realizar el transporte y cómo puede ser la carga, otra parte fundamental a tener en cuenta en la confección de este documento.



Como **datos del transporte destacar:**

- ✓ Vessel And Voyage. Número de buque y número de viaje. Se especifica el nombre del buque y, en su caso, el número de viaje. Estos datos los proporciona la naviera.
- ✓ Port Of Loading. Puerto de carga.
- ✓ Port Of Discharge. Puerto de descarga.
- ✓ Initial Carriage By (Mode). Modo de transporte inicial. Se especifica el modo o modos de transporte con el que las mercancías se transportaron desde donde la naviera las tomó bajo su responsabilidad hasta el puerto de carga.
- ✓ Place Of Receipt. Lugar de recepción. Es el lugar donde la naviera inicia su responsabilidad sobre la carga.
- ✓ Place Of Delivery. Lugar de entrega. Es el lugar hasta donde la naviera se responsabiliza de la carga y donde se hará la carga en destino.

Y como **datos de la carga**, pasamos a identificar las siguientes casillas:

- ✓ Marks And Numbers. Marcas y números. Se anotan los números y marcas que identifican las mercancías. En el caso de transporte en contenedor, se identifica la matrícula, así como la numeración de los precintos (Seal number) que colocan la naviera, el exportador o transitario para mayor seguridad del envío.
- ✓ Number Of Packpages. Número de bultos. Se especifica el número de bultos que conforman el envío entregado para el transporte. Se considera bulto a sacos, piezas sueltas, palés u otras unidades.
- ✓ Description Of Packpages And Goods. Descripción de los bultos y las mercancías. Se describe aquí tanto el tipo de embalaje utilizado, como la mercancía y sus instrucciones de transporte (temperatura, humedad, etc.). Cuando se utilizan contenedores, se especifica su tipo y medidas.
- ✓ Gross Weight (Kg). Peso bruto.
- ✓ Measurement. Volumen. Volumen de la carga en metros cúbicos. Es un dato opcional.

2.5.- Datos del flete y datos finales referentes al transporte en el B/L.

Tienes los datos para rellenar el documento pero ¿Quién paga los costes? Por tanto, nos faltan algunas cosas, así que seguimos.



- ✓ Freight And Charges. Flete y cargos. Se indican los costes de transporte, detallando cada partida o concepto, y si éste se ha pagado en origen (prepaid, paga el exportador) o queda debido (collect, lo pagará el importador). Esta distribución de los costes del transporte debe estar en consonancia con el [Incoterms](#) pactado para la operación.

Hay unos datos finales, que te interesa conocer:

- ✓ Numbers Of Original Bill Of Lading. Número de originales. Se especifica el número de originales emitidos por la naviera.
- ✓ Movement. Movimiento. Se suele especificar las condiciones del transporte, en cuanto a si se ha utilizado un contenedor completo o se ha recurrido a un servicio de grupaje.
- ✓ B/L number. Número del B/L.
- ✓ Place and date of issue. Lugar y Fecha de emisión. El B/L se suele emitir después de que el buque haya zarpado del puerto de origen, y tarda en estar en posesión del embarcador entre 1 y 2 días.

Algunas navieras incluyen en esta parte final del B/L otros datos, como valor de la carga, fecha en que se cargó en el buque, etc. Al final del B/L suelen incluirse los avisos de la naviera respecto al clausulado y condiciones del transporte, condiciones en que se ha recibido la mercancía y responsabilidad del embarcador sobre la misma, número de originales emitidos, valor de los mismos y la firma del que emite el B/L.



Autoevaluación

El B/L es nominativo cuando la compraventa se ha pactado de tal forma que se le está ordenando a la naviera la entrega directa del envío a quien se identifique como la empresa importadora, previa presentación de un original. ¿Verdadero o falso?

- Verdadero.
- Falso.

Efectivamente esta afirmación es verdadera.

Esta opción no es correcta porque es verdadera la respuesta.

Solución

1. Opción correcta
2. Incorrecto

2.6.- Circuito Documental del B/L y responsabilidades.

El emisor del B/L envía el documento al exportador normalmente a través de su agente de aduanas.

Los exportadores deben remitir posteriormente el B/L original a los importadores (vía bancos o junto con la mercancía) para que éstos (o sus agentes de aduanas) puedan retirar las mercancías en el puerto de destino.



El **consignatario (“consignee”)** es el receptor de la mercancía y puede, por lo tanto, ser el importador o su agente de aduanas. En los créditos documentarios, el consignatario también puede ser el banco que avala la compra. El **“notify”** es la persona a la que se le notifica la llegada a puerto de la mercancía. El B/L puede emitirse a la orden del **“shipper”** (cargador), a la orden del **“consignee”** (receptor), nominativo (indicando el nombre del receptor de la mercancía) y al portador. En los dos últimos supuestos no cabe endosar el documento a un tercero.

La **responsabilidad del contratante del transporte** se establece en relación al espacio ocupado por la mercancía en el buque para los casos de fuerza mayor, como son las averías simples y las averías gruesas, en las que el buque pudiera sufrir daños o el sacrificio de la mercancía, con exoneración directa de la naviera. Los conceptos de avería simple y gruesa, normalmente, quedan descritos en el anverso del B/L, pues son consideraciones y responsabilidades del propio contrato de transporte:

- ✓ **Avería simple:** cuando el buque ha precisado la intervención marítima por avería, pudiendo ocasionar demoras en el tránsito así como gastos por remolcaje, manipulaciones por transbordo, etc., que deberán ser abonados proporcionalmente al espacio ocupado por la mercancía transportada en el buque por contratante.
- ✓ **Avería gruesa:** la complejidad aumenta, pues a las circunstancias anteriores se debe añadir que ha sido preciso el sacrificio de mercancías para evitar la pérdida del buque o daños muy importantes por causas ajenas al buque pero atribuibles a la navegación (hundimientos, desplazamientos de carga, choques, etc.)

En los casos en que la mercancía llega con defectos, a la hora de solicitar las reclamaciones hay que considerar **dos situaciones:**

1. **Daños aparentes:** deben ponerse reservas indicativas del defecto o daño apreciado en el mismo documento que identifica la entrega de la mercancía (contenedor o grupaje).
2. **Daños no aparentes:** en esta situación hay que tener en cuenta que la aplicación de leyendas como “Pendiente de revisión” o “Conforme salvo

examen”, no tienen ningún efecto ya que la ley marítima delimita la reclamación a un plazo de setenta y dos horas desde la entrega. Una vez transcurrido ese plazo no puede existir reclamaciones al efecto.

En los conocimientos de embarque es habitual encontrar una variedad de conceptos abreviados mediante siglas que se refieren a informaciones sobre pesos, dimensiones, costes, recargos, servicios, etc., que pueden ser solicitados por el propio comprador o introducidos por la propia naviera como identificativos de las características del envío.



Autoevaluación

Los conceptos de avería simple y gruesa quedan descritos en el anverso del B/L. ¿Verdadero o falso?

- Verdadero.
- Falso.

Efectivamente esta afirmación es verdadera.

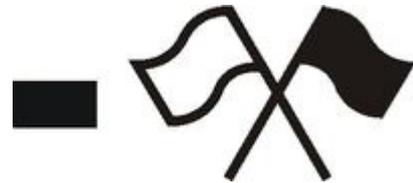
No es correcta, vuelve a repasar los contenidos relacionados con el B/L.

Solución

1. Opción correcta
2. Incorrecto

2.7.- Obligación documental según el incoterms convenido, cláusulas importantes y tipos de B/L.

El exportador debe solicitar el documento y precisará de su emisión para una venta con transporte marítimo a partir del Incoterms CFR y hasta DDP incluyendo entre éstos, todos los Incoterms de uso marítimo. En las ventas cuyas condiciones de entrega sean EXW, FCA, FAS y FOB es el importador el que tiene que contratar el transporte marítimo, por lo que será quien tramite su solicitud al agente transitario para la realización del envío marítimo.



Destacando las siguientes **cláusulas**:

- ✓ **Clean on Board.** Implica el reconocimiento por parte del consignatario del buque que la mercancía ha sido embarcada para su transporte en perfectas condiciones respecto a su acondicionamiento y aspecto exterior (embalaje correcto). Cualquier defecto que pueda apreciarse en el exterior de la mercancía en el puerto de destino será atribuible a la naviera.
- ✓ **On board o Shipped on board.** El reconocimiento del consignatario del buque de que la mercancía ha sido embarcada para su transporte, sin pronunciarse sobre el estado exterior de la misma (embalaje no valorado). La mercancía ha sido embarcada sin pronunciarse sobre su estado exterior, lo cual exime a la naviera de posibles defectos externos que pueda presentar la mercancía cuando llegue al puerto de destino.
- ✓ **Dirty on board.** El reconocimiento por parte del consignatario del buque de que la mercancía ha sido embarcada para su transporte en condiciones externas defectuosas (embalaje incorrecto). Al hacerlo, exime a la naviera de posibles defectos externos que pueda presentar la mercancía cuando llegue al puerto de destino.

Además del B/L, como lo hemos explicado existen otros tipos especiales de B/L, para saber cuáles son, pasa el ratón por los elementos de la siguiente animación:

[Resumen textual alternativo](#)

2.8.- Conocimiento de embarque SWB (Seaway Bill).

Aunque se utiliza menos este tipo de documento, te conviene saber algunas cosas sobre él.

El conocimiento de embarque marítimo conocido por SWB es un contrato de transporte marítimo que sirve como comprobante fehaciente de que las mercancías se han embarcado y determina la responsabilidad de los contratantes en el transporte.

A diferencia del conocimiento de embarque B/L **no transmite la propiedad de la mercancía y no puede ser negociado**, pues únicamente es demostrativo de la realización de un transporte.

Sus principales características son:

- ✓ **Lo elabora el agente de la naviera** que realiza el transporte marítimo.
- ✓ **Va destinado al exportador, al agente de transporte corresponsal a la llegada de la mercancía a puerto y al importador.**
- ✓ Es un documento que aparece como alternativa al conocimiento de embarque B/L, con la diferencia de su **no negociabilidad**, por lo que no es posible su emisión "a la orden", y, por tanto, **no se puede endosar**. Tampoco es necesario que se tramite con entrega de originales como en el caso del B/L, pues con la **simple identificación en destino del que aparece como consignatario, el agente corresponsal puede entregar la mercancía.**



La practicidad que supone su tramitación en destino lo hace ser muy utilizado entre empresas con largas relaciones de colaboración y las que prima la **confianza**. También se **utiliza en desplazamientos marítimos de muy corta duración**, ya que no imposibilita la recepción de la mercancía contra la entrega de documentos específicos, o en operaciones en las cuales la forma de pago no determina la entrega de la mercancía, pudiendo retirarse ésta sin demoras.

La facilidad de tramitación permite un ahorro en los costes de documentos originados por otros modelos documentarios que precisan tramitación en papel, ya que el SWB puede transmitirse electrónicamente entre emisor y corresponsal.

Su aceptación por los Usos y Reglas Uniformes Relativos a los Créditos Documentarios (UCP600 revisión 2007, artículo 21) permite su tramitación dentro de un crédito documentario como **documento no negociable de transporte marítimo especificando las características de presentación**.



Para saber más

El Conocimiento de embarque Seaway Bill SWB puedes consultarlo en el siguiente enlace que te llevará a un documento de Word para poderlo utilizar en los distintos ejercicios.

 [Conocimiento de embarque Seaway Bill SWB \(I\).](#) (0.05 MB)

Otro formato de Conocimiento de embarque Seaway Bill SWB podrás consultarlo en el siguiente enlace.

 [Conocimiento de embarque Seaway Bill SWB \(II\).](#) (0.03 MB)

2.9.- Póliza de fletamento.

Pero te has preguntado alguna vez ¿qué ocurre si la cantidad que tenemos que enviar es tan grande que necesito todo un barco para transportarla? Para ello hay que utilizar el documento mencionado: **la póliza de fletamento**.

Cuando la mercancía pueda llegar a ocupar prácticamente todo el espacio disponible de un barco, deberá considerarse la posibilidad de fletar el barco completo o una parte significativa del mismo, como alternativa a la contratación en un buque de línea regular. En el transporte de carga masiva, el modelo de contrato empleado es la **póliza de fletamento (charter party)**, que es **el documento donde el propietario de un buque y el propietario de un cargamento estipulan sus respectivas obligaciones y responsabilidades respecto a la utilización de un buque para efectuar un transporte**.

Sólo las grandes empresas que mueven cantidades masivas de mercancías, en general con poco valor, contratan esta modalidad de transporte marítimo. Estas empresas tienen unas necesidades de transporte de mercancías a unas determinadas distancias.

El fletamento se lleva a cabo cuando se contrata un espacio de carga que supone parte o la totalidad de un buque, para un viaje o varios o por un tiempo determinado. Es el denominado **transporte marítimo tramp** (vagabundo). Lo contratan cargadores con envíos muy grandes con armadores que alquilan buques.

Existen diversas formas de contratar el uso del buque para el transporte de la mercancía en régimen de fletamento, las puede ver en la siguiente animación con los modelos de póliza de fletamento que podemos clasificar en dos grandes grupos:

[Resumen textual alternativo](#)



Para saber más

La mayor parte de las pólizas de fletamento están publicadas por BILCO, que es la asociación de armadores más importante a nivel mundial. Aquí te indicamos un modelo.

[Póliza Gentime.](#)



Autoevaluación

El denominado transporte marítimo tramp es contratado por buques pequeños ¿Verdadero o falso?

- Verdadero.
- Falso.

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

Efectivamente esta respuesta es falsa porque lo contratan cargadores con envíos muy grandes.

Solución

1. Incorrecto
2. Opción correcta

3.- Documentos en el transporte por carretera.



Caso práctico

Desde luego, si queremos un modo de transporte que nos lleve la mercancía desde su lugar de producción ó almacenaje hasta el de distribución ó consumo sin extraer la mercancía del vehículo y en buenas condiciones de rapidez y coste, sin lugar a dudas hablamos del transporte por carretera. Lleva asociado una documentación específica, y quien se encarga de ella en Eurasia es **Alberto Pérez** y el transportista **Ángel Navarro**, que con su experiencia en este campo nos podrá servir de ayuda.



En España, este medio de transporte es el **más utilizado en los envíos nacionales e intracomunitarios.**

La Unión Europea ha dado un fuerte impulso en los intercambios intracomunitarios a este medio de transporte, que permite llegar rápidamente a los mercados europeos sin trámites ni operaciones intermedias.



El transporte por carretera se encuentra regido por la **carta de porte CMR** (CMR consignment note), cuya norma de aplicación es el convenio CMR de Ginebra de 1956, ya visto anteriormente. En lo referente a la documentación en este modo de transporte diferenciamos:

- ✓ A nivel nacional se rige por un documento denominado **carta de porte**. Este documento es regulado en cada país por la legislación nacional, por ejemplo, en España es de aplicación la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) de 1987 y su reglamento de aplicación.
- ✓ A nivel internacional, se rige por un documento llamado **CMR** (siglas en francés del Contrato de transporte internacional de Mercancías por Carretera). También se le denomina **carta de porte internacional**.
- ✓ **El convenio TIR** (Transport International Routier) hace referencia al transporte internacional de mercancías bajo precinto aduanero, a través del cuaderno TIR.

Nos centraremos en la carta de porte internacional CMR y el cuaderno TIR, porque es de interés para nuestro estudio.

3.1.- Carta de porte internacional CMR.

Quizás no te has parado a pensar cuando vas por la carretera y ves los camiones que son de otro país y traen mercancía ¿Pueden circular libremente? ó ¿Quizás necesitan algún documento?

El contrato de transporte internacional de mercancías por carretera viene regulado en el Convenio CMR, suscrito en Ginebra el 19 de Mayo de 1.956 y ratificado por España en 1.974.



Este **convenio se aplica a todos los contratos de transporte público de mercancías por carretera en los que el lugar de carga de la mercancía y el lugar previsto para la entrega estén situados en dos países diferentes, si uno al menos de estos países es firmante del Convenio.** Estando **excluidos** los siguientes: transportes postales internacionales, transportes funerarios y transportes de mudanzas.

Las características de este documento son:

- ✓ **Lo elabora el agente de transporte por carretera.**
- ✓ **Va destinado al exportador, transportista y al importador.**
- ✓ Lo habitual es que sea el propio **exportador (remitente), quien completa las casillas del documento a la llegada** del camión, siempre para casos de cargas completas.

- ✓ Este documento se emite en **tres originales** (remitente, destinatario y transportista), que deberán estar firmados por el remitente y el transportista a la entrega en destino.
- ✓ **Sirve como comprobante de la entrega**, firmando con fecha, hora y añadiendo reservas si fuera preciso en la casilla 19 (estipulaciones particulares), ya que en caso de recibir la mercancía en malas condiciones, debe declararse en el momento de la entrega.
- ✓ En todos los casos, **el convenio CMR considera responsable al transportista** (conductor o conductora).
- ✓ **La carta de porte no es título de crédito**, es decir su posesión no implica la propiedad de la mercancía y, por tanto, no es negociable. Normalmente es nominativo, es decir, la mercancía se consigna a nombre de una persona o empresa determinada.
- ✓ En caso de que se realicen **cambios en el trayecto de vehículo**, el transportista tiene derecho a reclamar tantas cartas de porte como cambios se produzcan.
- ✓ Cualquier **reclamación** deberá concretarse en origen (país del remitente), destino (país del receptor) o en la localización del agente que concluyó el transporte, pero no se podrá tramitar en los países por los cuales solo se ha

producido un tránsito de la mercancía.



Debes conocer

La carta de porte CMR puedes consultarla en el siguiente enlace que te llevará a un documento de hoja de cálculo para poderlo utilizar en los distintos ejercicios.

 [Carta de porte CMR](#) (0.03 MB)



Para saber más

En el siguiente enlace podrás descargarte un CMR formato de la Cámara de Comercio.

[Carta de porte CMR.](#)

3.2.- Instrucciones para cumplimentar la carta de porte CMR y su interpretación.

Para poder realizar nuestras operaciones tenemos que saber confeccionar este documento, que aunque fácil parece, siempre viene bien una ayuda, ¿verdad?, pues vamos a comenzar.

El documento suele constar de **4 ejemplares de distintos colores**:



- ✓ Primer ejemplar (rojo): para el expedidor/remitente/exportador.
- ✓ Segundo ejemplar (azul): para el destinatario/importador.
- ✓ Tercer ejemplar (verde): para el transportista.
- ✓ Cuarto ejemplar (negro): uso administrativo. Debe ser devuelto al remitente una vez firmado y sellado el destinatario.

Si la mercancía se transporta en más de un vehículo, o de varias mercancías diferentes, el transportista tiene derecho a exigir tantas cartas de porte como vehículos utilice o lotes de mercancía transporte.

En la carta de porte se harán constar una serie de **indicaciones** tales como:

- ✓ Lugar y fecha de su redacción.
- ✓ Nombre y domicilio del remitente.
- ✓ Nombre y domicilio del transportista.
- ✓ Lugar y fecha de carga y lugar previsto de entrega.
- ✓ Nombre y domicilio del destinatario.
- ✓ Número de paquetes e identificación de los mismos.
- ✓ Cantidad transportada.
- ✓ Precio y gastos del transporte.

Al hacerse cargo de la mercancía, **el transportista deberá revisar la exactitud de las menciones de la carta de porte sobre número de bultos, marcas y números, estado aparente de la mercancía y de su embalaje**, ya que de resultar inexactos los datos, él sería responsable. Si no puede comprobar estos datos, debería hacer constar sus reservas en la carta de porte de forma motivada, si bien estas reservas no comprometen al remitente si no las ha aceptado expresamente.

Así pues, **la carta de porte da fe**, salvo prueba en contrario, de las condiciones del contrato y de la recepción de las mercancías. A falta de reservas del transportista, se presumirá que todas sus menciones son correctas.

Es necesario que se expida una carta de porte CMR por cada expedición que integre el vehículo, permitiéndose una sola carta de porte CMR si la carga se ha

realizado en régimen completo.

Uno de los originales del CMR debe ser remitido al remitente con los datos de esta casilla para que obre en su expediente.



Para saber más

En el siguiente enlace podrás descargar un documento donde aparecen todos los datos del CMR.

[Instrucciones para cumplimentar carta de Porte CMR \(Anexo I\).](#)

3.3.- Cuaderno TIR.

Pero qué ocurre si quiero enviar mi mercancía a un país que no sea de la UE, tengo que conocer el siguiente documento: **el cuaderno TIR.**

El cuaderno TIR, permite el tránsito de la mercancía por los países aceptantes del convenio de transporte internacional por carretera TIR, fuera del ámbito de la Unión Europea, sin la necesidad de  inspección aduanera en los países por los que pasa la mercancía hasta llegar a su destino.

Se tramita a través de las Cámaras de Comercio e Industria y de las Asociaciones de Transporte y va destinado al transportista y a la aduanas de tránsito de la mercancía.



Sus principales características son:

- ✓ Este documento **acompaña a la carta de porte por carretera CMR y permite el tránsito de mercancías a través de países no destinatarios de las mercancías**, sin ser sometidas a revisiones por parte de las autoridades aduaneras. Con ellos se evitan los múltiples controles.
- ✓ Se utiliza solamente para las **mercancías transportadas en camiones herméticos y precintados**. El cuaderno se visa en todas las aduanas por las que pasa el camión. Una vez que llega a la aduana en el país de destino, se realizan los términos aduaneros que la mercancía precisa.
- ✓ El cuaderno TIR se **expedirá en el país de salida** o en el país en el que esté establecido o domiciliado el titular.
- ✓ El cuaderno TIR estará **impreso en francés**, con excepción de la página 1 de la cubierta cuyas rúbricas estarán también impresas en inglés.
- ✓ **Será válido hasta la terminación de la operación TIR en la aduana de destino**, siempre que haya sido aceptado en la aduana de salida dentro del plazo fijado por la asociación expedidora.

Las asociaciones de transportistas actúan ante la aduanas como entidades garantes del sistema TIR. Estas asociaciones garantizarán a las aduanas el pago de los impuestos pendientes en el caso de que uno de sus asociados haga un uso incorrecto del sistema. En el caso de España esta asociación es ASTIC.



Para saber más

En el siguiente enlace podrás descargar un formato del cuaderno

TIR.

[Cuaderno TIR.](#)

Autoevaluación

¿Quién gestiona el cuaderno TIR?

- La aduana.
- El transportista que efectúa el transporte internacional en régimen CMR.
- El consignee.
- El transportista que efectúa el transporte internacional en régimen TIR.

No es correcta porque no pude realizar documentos.

Incorrecta porque el CMR no tiene nada que ver con el TIR.

Es falso porque en este medio no hay esa figura.

Perfecto, esta es la respuesta correcta.

Solución

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

4.- Documentos en el transporte ferroviario.



Caso práctico

El tren es el medio ideal para largos recorridos y para el transporte de materias primas, granos, automóviles, contenedores y, en general, para todo tipo de compañía que requiera mover grandes volúmenes, dimensiones y/o peso en distancias mayores de 500 km.



En este caso, se debe realizar unos documentos concretos y volvemos a echar mano de nuestra compañera **Ana García**, que lleva todo el tema de ferrocarril.

El transporte por ferrocarril es el modo de transporte más condicionado por la infraestructura. Se precisan costosas redes ferroviarias para circulación y acceso, lo que hace que su utilización varíe mucho de unos países a otros.



Se trata de un transporte con **ventajas comparativas** en ciertos aspectos, tales como el **consumo de combustible por tonelada kilómetro transportado**, el **impacto ambiental** que causa o la posibilidad de realizar **transportes masivos**, que hacen relevante su uso en el mundo moderno.

Este tipo de transporte se ha perfeccionado con miras a que sea el transporte del futuro, ya que no presenta problemas de contaminación, alcanza velocidades competitivas con el transporte aéreo, no genera pérdidas de energía por rozamiento y su mantenimiento es relativamente cómodo.

¿Cuál es el principal documento utilizado en el transporte por ferrocarril a nivel internacional?

La carta de porte de ferrocarril CIM es un contrato de transporte por ferrocarril en el que se identifican las partes intervinientes, se describe la mercancía transportada y se determinan las responsabilidades por la

operación realizada.

Su utilización implica la adhesión al Convenio Internacional relativo al Transporte de Mercancías por Ferrocarril (CIM) que regula este documento. Las condiciones de utilización de la Carta de Porte CIM se describen en los artículos 11, 12 y 13 del apéndice B del COTIF (**Convenio Internacional relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril**).



Autoevaluación

El transporte por ferrocarril, se considera el transporte del futuro ya que no presenta problemas de contaminación. ¿Verdadero o falso?

- Verdadero.
- Falso.

Efectivamente esta afirmación es verdadera.

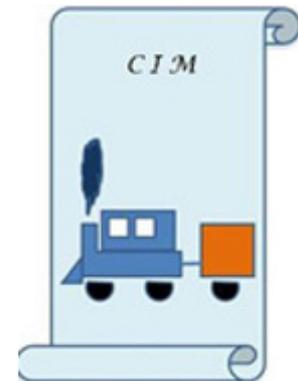
No es correcta, vuelve a repasar los contenidos.

Solución

1. Opción correcta
2. Incorrecto

4.1.- Carta de porte de ferrocarril CIM. Características y modelo.

Como curiosidad, tienes que saber que la invención del ferrocarril representó una revolución tanto por su mayor rapidez como por la notable reducción de su coste respecto a los sistemas de transporte hasta entonces existentes, y aún hoy debido al impacto ambiental que causa o la posibilidad de realizar transportes masivos, hacen relevante su utilización en el mundo moderno.



Este ámbito de actividad conlleva otros efectos cuya incidencia depende en gran medida del equipamiento y de las precauciones que se adopten durante el trabajo (vertidos de sustancias nocivas en la zona de talleres, accidentes, etc.).

Para llevar a cabo transporte de mercancías con este medio, se utiliza como prueba documental la **carta de porte por ferrocarril o CIM**, de la cual destacamos las siguientes características:

- ✓ La carta de porte CIM, se conoce en inglés como Railroad Bill of Lading y en francés Lettre de voiture CIM.
- ✓ Lo elabora la compañía ferroviaria o el agente de transporte de la estación de recogida.
- ✓ Va destinada al exportador, importador y la  aduanera de importación.
- ✓ El documento se emite en cinco ejemplares, de los cuales el primero que es el **original**, se **entrega al destinatario** y el **cuarto que es duplicado se entrega al remitente**, una vez que se ha aceptado la mercancía para su transporte. Los **otros tres ejemplares son para la compañía de ferrocarril**. También se puede emitir por vía electrónica.
- ✓ Debe estar firmada por el remitente y por el transportista.
- ✓ Para los transportes intracomunitarios deben figurar siempre los códigos CIF del expedidor y el destinatario. La identificación de las mercancías debe hacerse de acuerdo a un código ferroviario específico NHM (Nomenclatura Armonizada de Mercancías). Este código es necesario para la gestión informática de los datos del transporte de mercancías.
- ✓ En el propio documento se determinan los gastos que son por cuenta del remitente, existiendo las siguientes posibilidades: “**franco de portes**” (solo el transporte), “**franco por...**” (hasta una suma determinada), “**franco de todos los gastos**” (incluyendo los aduaneros) o “**a portes debidos**” (todos los gastos son por cuenta del destinatario).

Determinados tipos de transporte por ferrocarril tienen reglamentaciones específicas, que afectan a las cartas de porte (para contenedores, para mercancías peligrosas, etc.).



Para saber más

Para consultar el código NHM de cualquier mercancía puedes hacerlo en el siguiente enlace, que puedes buscar por texto o consultar el listado completo ¡Pruébalo!

[Códigos NHM de mercancías en el transporte por ferrocarril.](#)

En el siguiente enlace podrás descargarte un modelo de la carta de porte por ferrocarril CIM.

[La carta de porte CIM.](#)



Autoevaluación

¿Qué documento utilizaremos como contrato de transporte en el caso de realizar un transporte por ferrocarril?

- B/L.
- AWB.
- CMR.
- Carta de porte CIM.

Es falso porque no es de este modo de transporte.

No es correcta porque no es de este modo de transporte.

Incorrecta porque no es de este modo de transporte.

Perfecto, esta es la respuesta correcta.

Solución

1. Incorrecto
2. Incorrecto
3. Incorrecto

4. Opción correcta

4.2.- Carné y declaración TIF.

Si quisiéramos realizar operaciones fuera del ámbito de la Unión Europea, sin la necesidad de inspección aduanera en los países por los que pasa la mercancía hasta llegar a su destino en transporte ferroviario, tendríamos que cumplir unos requisitos.

Nos referimos al **Convenio Transporte Internacional por Ferrocarril. TIF**, que permite el tránsito de la mercancía por los países aceptantes.

El TIF consiste en utilizar vagones precintados que atraviesan en su trayecto aduanas intermedias de distintos países sin que tengan que pasar las correspondientes inspecciones aduaneras, las únicas que tendrán que pasar son las de las estaciones del país expedidor y del país destinatario.

Sus **características** son:

- ✓ El régimen de Transporte Internacional por Ferrocarril TIF es un acuerdo aduanero para hacer más viable, válido y barato este tipo de transporte.
- ✓ Sólo pueden utilizar este sistema aquellos que posean el carné TIF, ya que es el documento aduanero que acompañará a la mercancía depositada en los vagones precintados.
- ✓ El convenio que puso en funcionamiento el TIF fue firmado en Ginebra en 1952.
- ✓ En 1964 se dictaron las normas básicas para la aplicación del régimen TIF en España, desde ese año es RENFE quien se encarga de garantizar ante las aduanas, la emisión de carnés TIF a favor de exportadores españoles.
- ✓ Por analogía con el Convenio TIR, el TIF no es un convenio de transporte, sino un **convenio aduanero**.



Como sucede con el cuaderno TIR, la entrada en vigor del mercado interior, ha supuesto que sólo pueda ser utilizado para envíos a países terceros, con lo que su uso ha quedado muy limitado.

Este sistema TIF se documenta a través de la **declaración TIF**. Con el establecimiento de la Unión Europea, sólo es necesario utilizar el régimen TIF para el tráfico de mercancías con países que no han firmado el tránsito comunitario (principalmente los del Este de Europa).



Para saber más

Todos los temas que estamos estudiando están referidos al transporte internacional de mercancías. Para aclarar algunas cuestiones te animo a visitar el siguiente enlace de la Cámara de Comercio de La Rioja, que por bloques temáticos te resuelve dudas a preguntas frecuentes. Visita el módulo de Transporte Internacional.

[Preguntas y respuestas sobre transporte internacional.](#)



Autoevaluación

El documento que recoge el contrato de transporte aéreo internacional y sirve como un justificante de entrega de la mercancía a bordo del avión, es el documento AWB. ¿Verdadero o falso?

- Verdadero.
- Falso.

Efectivamente esta afirmación es verdadera.

No es correcta, vuelve a repasar los contenidos.

Solución

1. Opción correcta
2. Incorrecto

5.- Documentos en el transporte aéreo.



Caso práctico

Eurasia tiene muy claro que va a realizar operaciones internacionales y sabe lo importante que es para su empresa aumentar las posibilidades de crecimiento, para ello cuenta con buenos profesionales. Como es el caso de **Alberto Pérez**, que domina perfectamente el inglés, y que, en lo que se refiere al transporte aéreo, puede ser de mucha ayuda.



Este modo de transporte, en principio, se pensó y desarrolló únicamente para pasajeros; sin embargo, gracias al uso de contenedores aéreos y al diseño de nuevos aviones destinados a carga, el volumen de mercancías transportado por este medio se incrementa año tras año.



El transporte aéreo es el **más seguro de todos los medios de transporte**. Los adelantos de la navegación aérea, de las telecomunicaciones y de las facilidades electrónicas han permitido que la aviación haya progresado de forma asombrosa. Es por lo tanto uno de los determinantes de la economía mundial.

El transporte aéreo se regula por el **Convenio de Varsovia de 1929 y sus protocolos posteriores, y el conocimiento aéreo (air way bill)** es su principal documento. Por lo que respecta al transporte aéreo en España cabe señalar la **Ley 48/1960 de Navegación Aérea**, que regula el mismo.

Durante los últimos años se ha asistido por parte de la Asociación para el Transporte Aéreo Internacional, **IATA**, a una simplificación de la documentación para las exportaciones realizadas por esta vía de transporte, que es el medio más seguro y, para grandes distancias, el más rápido. El contrato de transporte aéreo se formaliza mediante un documento llamado **carta de porte aéreo (Air Way Bill, AWB)** o, simplemente, **guía aérea**, que lo expide la línea aérea o el agente IATA.

Existen dos documentos auxiliares del air way bill estandarizados:

- ✓ El shippers letter of instructionso SLOI (recoge todos los datos referentes a la mercancía).
- ✓ El shipper declaration for dangerous goods(identifica si la carga es peligrosa y cuáles son las instrucciones especiales para su manipulación y transporte).

5.1.- Conocimiento aéreo AWB.

Comencemos por analizar con detalle en qué consiste el conocimiento aéreo AWB.

El conocimiento aéreo o air waybill (AWB) **es la carta de porte del transporte aéreo**. Es un documento prenumerado con un número de once dígitos, en los que los tres primeros identifican a la compañía aérea que lo emite, y los ocho restantes son números correlativos asignados por la propia compañía aérea, que identifican ese AWB y el envío, y se utilizan para buscar información al respecto en Internet.

El conocimiento aéreo **es un documento siempre nominativo**, no siendo por lo tanto negociable o endosable que tiene las siguientes **funciones**:

1. **Prueba documental del contrato de transporte.**
2. **Recibo de las mercancías** por parte del transportista (aerolínea).
3. **Carta de instrucciones** respecto a la manipulación, transporte y entrega de las mercancías: temperatura, manejo, identificación de mercancías, cuidados de la carga, especificaciones de seguridad (animales vivos, mercancía peligrosa), etc.
4. **Factura del flete aéreo** (transporte y recargos).
5. **Prueba de recepción** por el consignatario (una vez firmado en destino).
6. **Declaración de valor**, a efectos aduaneros.
7. **Certificado de seguro**. Cumple esta función, si este seguro se ha contratado con la aerolínea (cumplimentación de la casilla “valor asegurado” y pago de la prima).



El AWB **se expide en juegos de tres originales y seis copias para cada uno de los intermediarios**:

- ✓ **Original 1.** Verde, para el transportista emisor (“for the carrier”).
- ✓ **Original 2.** Rosa, para el destinatario (“for the consignee”).
- ✓ **Original 3.** Azul, para el expedidor/exportador/embarcador (“for the shipper”).

Su formato corresponde a un modelo normalizado por IATA (Internacional Air Transport Association) en el que figura el nombre y dirección del  expedidor y del destinatario, agente transportista y su código, aeropuertos de descarga y destino con su código, así como descripción de la mercancía, número de bultos, peso, tarifas, etc. Debe indicarse si el flete es pagado o debido según las instrucciones del expedidor y debe emitirse en un impreso con el membrete de la compañía aérea que realiza el transporte.



Para saber más

En el siguiente enlace podrás descargar un modelo de conocimiento aéreo o Air Waybill.

[Conocimiento aéreo o Air Waybill.](#)

6.- Documentos en el transporte multimodal.



Caso práctico

Cuando una mercancía viaja por diferentes medios de transporte hasta llegar a su destino, bajo la responsabilidad de una sola persona o empresa, en general, se habla de transporte multimodal. **Pedro**

Domínguez, como responsable de Comercio Internacional en la empresa, estará encantado de guiarte en este punto.



La problemática que plantea hoy en día la realización del transporte multimodal, de especial importancia en el transporte internacional de mercancías, es **la ausencia de una regulación unitaria del contrato de transporte multimodal** como tal, con independencia de la regulación propia de cada uno de los modos de transporte que intervienen en el mismo.



El transporte multimodal tiene una extraordinaria importancia en el desarrollo del comercio internacional. Destacamos lo siguiente:

- ✓ El Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, (Convenio celebrado en Ginebra en 1980) es el único convenio elaborado en esta materia, pero lamentablemente no ha podido entrar en vigor hasta la fecha, por falta del número mínimo de ratificaciones necesarias (sólo 15 Estados lo han ratificado, siendo necesaria la ratificación de un mínimo de 30). El convenio crea la figura del **operador de transporte multimodal y de un documento unificado de transporte multimodal**.
- ✓ Reglas UNCTAD/CCI relativas a los Documentos de Transporte Multimodal. En estas normas se pretende evitar una multiplicidad de regímenes distintos en la regulación de este transporte. El contenido de estas reglas ha sido incluido por la Federación Internacional de Transitarios (FIATA) en su propio documento FIATA FBL, o conocimiento negociable para el transporte combinado, de extraordinaria importancia en el transporte multimodal internacional.

En esta modalidad se emplean diferentes medios de transporte (aéreo, marítimo, terrestre por carretera y/o tren) unificados en un solo documento, que se formaliza como un único contrato de transporte y es emitido por el operador de transporte intermodal. Sin embargo, sólo aquellos transitarios asociados a FIATA (la Asociación internacional que los agrupa) están capacitados para expedirlos.

Sin embargo, debemos saber que 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, por lo que también se le conoce por su nombre en inglés como Combined FIATA Bill of Lading o por las siglas FBL.



Autoevaluación

Los documentos vinculados al transporte internacional multimodal emitidos por transitarios autorizados se llaman:

- Documentos IATA.
- Documentos FIATA.
- Documentos ATA.
- Documentos CIM.

No es correcta, lo siento, no es de este modo de transporte.

Perfecto, esta es la respuesta correcta.

Incorrecta porque estos documentos no corresponden a este modo de transporte.

Es falso porque no son de este modo de transporte.

Solución

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

6.1.- FIATA FBL.

El documento llamado FIATA Combined Transport Bill of Lading, o FIATA FBL es **el documento de transporte combinado que utilizan los transitarios que pertenecen a la International Federation of Freight Forwarders Agents**, conocida internacionalmente por sus siglas FIATA. Este documento establece, para los asociados de la Federación, una serie de normas aplicables a la realización de los transportes combinados. FIATA ha incorporado a dichos documentos las normas establecidas con carácter de referencia por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD) y de la Cámara de Comercio Internacional (CCI), las mismas pretenden, como en su momento se estudió, en ausencia de un convenio internacional aplicable al transporte multimodal, evitar una multiplicidad de regímenes distintos en la regulación de este transporte y proporcionar un contrato privado de transporte con un régimen legal uniforme.



Acredita que el operador ha tomado las mercancías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas. Su expedición corresponde al operador y, a elección del expedidor, será negociable o no negociable. Lo firmará el operador o persona autorizada y la firma será manuscrita o se insertará por cualquier medio mecánico o electrónico. Deberá contener las siguientes **menciones**:

- ✓ **Naturaleza de la mercancía**, marcas, declaración de peligrosidad si procede, número de bultos, peso bruto, etc.
- ✓ **Estado aparente de las mercancías.**
- ✓ **Nombre y establecimiento principal del operador.**
- ✓ **Nombre del expedidor.**
- ✓ Nombre del **consignatario**, si lo comunica el expedidor.
- ✓ **Lugar y fecha en que el operador recibe las mercancías.**
- ✓ **Lugar de entrega** de las mercancías.
- ✓ **Fecha y plazo de entrega**, si se pacta.
- ✓ **Declaración** de si es negociable o no el documento.
- ✓ **Lugar y fecha de emisión del documento.**
- ✓ **Firma del operador.**
- ✓ **Flete** correspondiente a cada modo de transporte.
- ✓ **Itinerario previsto**, modos, transbordos, si se conocen.
- ✓ **Declaración de sujeción al Convenio**, aunque se estipule lo contrario.



Para saber más

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

[Conocimiento de embarque multimodal.](#)

6.2.- Documentos FIATA.

El transporte internacional multimodal es el gran desconocido de entre los medios de transporte internacionales y podemos afirmar que se utilizan varios tipos de documentos establecidos por distintas organizaciones de transporte multimodal. Por tanto, los formatos y modelos de contrato de transporte multimodal son variados y muy heterogéneos. Sus documentos (los llamados **documentos FIATA**) gozan igualmente de un bajísimo índice de popularidad. Sólo los Transitarios asociados a FIATA. están habilitados para expedir documentos FIATA.



Son **cinco los documentos FIATA**. Analicemos cada uno de ellos:

- ✓ El **F^{.....}CR** (Forwarding agent Certificate Receipt). Es el certificado que indica que el transitario ha recibido la mercancía del cargador para ser transportada, y nunca es objeto de negociación.
- ✓ El **F^{.....}CT** (Forwarding agent Certificate Transport). Es el contrato de transporte internacional entre el transitario y el cargador y, por tanto, recoge las partes contratantes, la carga a transportar, su itinerario y precio.
- ✓ El **F^{.....}BL** (Forwarding agent Bill of Lading). El FBL es la modalidad de contrato que se aplica cuando el medio de transporte principal es por vía marítima y sus características son similares al FCT.
- ✓ El **F^{.....}WR** (Forwarding agent Warrant Receipt). El FWR es el documento que acredita que se ha entregado al transitario la mercancía por parte del cargador, con el fin de que permanezca depositada en los almacenes.
- ✓ El **S^{.....}DT** (Declaration Dangerous Transport). Consiste en la declaración realizada por el transitario en el transporte internacional multimodal de mercancías peligrosas cuando éstas cumplen todas las medidas de seguridad establecidas por los convenios internacionales.



Para saber más

Accede al siguiente documento donde encontraras más información al respecto de estos documentos FIATA.

[Documentos FIATA \(Anexo II\).](#)



Autoevaluación

Las siglas FIATA significan Federación Internacional de Asociaciones Nacionales de Transitarios u operadores del transporte internacional multimodal. ¿Verdadero o falso?

- Verdadero.
- Falso.

Efectivamente esta afirmación es verdadera.

No es correcta, vuelve a repasar los contenidos.

Solución

1. Opción correcta
2. Incorrecto

7.- Documentación de operaciones de transporte de mercancías especiales.



Caso práctico

Aunque tenemos distintos modos de transporte, no es lo mismo transportar azúcar que caballos, ¿verdad? Por eso hay mercancías que son especiales para el transporte y están reguladas de manera especial. Contamos en Eurasia, con un experto en el tema, **Felipe Santamaría**, que se incorpora al equipo.



La ONU clasifica las **mercancías peligrosas en nueve clases**: explosivos, gases, líquidos inflamables, sólidos inflamables, materias comburentes y peróxidos orgánicos, materias tóxicas e infecciosas, materias radioactivas, materias corrosivas y materias peligrosas varias.

Para el transporte internacional de este tipo de mercancías es necesario cumplir unas normativas. Vamos a analizarlas:



✓ **Transporte de mercancías peligrosas y perecederas por carretera:**

- Acuerdo europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR). 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. Serán de aplicación a los transportes que se realicen íntegramente dentro del territorio nacional e internacional.
- Acuerdo Internacional ATP, establece las normas que garantizan el transporte de alimentos en condiciones óptimas para su consumo. El objetivo del ATP es asegurar que las mercancías perecederas sean transportadas en el ámbito internacional de modo que se garanticen las condiciones óptimas para su consumo, asegurando, del mismo modo, que los vehículos que realicen este transporte satisfagan las condiciones técnicas recogidas por el propio acuerdo.

✓ **Transporte de mercancías peligrosas marítimo:** se determina a través del IMDG que es el código marítimo internacional de mercancías peligrosas. Es una publicación de la Organización Marítima Internacional (OMI) que recopila

todas las disposiciones vigentes que regulan el transporte de mercancías peligrosas por vía marítima. Este código establece las disposiciones aplicables a cada sustancia que ha de ser transportada. Otra normativa básica a tener en cuenta es lo establecido en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), elaborado en 1974 y revisado en 1978.

- ✔ **Transporte de mercancías peligrosas por vía fluvial o vías navegables:** bajo el Reglamento ADN, cuyo propósito es: asegurar la seguridad del movimiento de carga peligrosa por vías de navegación interiores; contribuir efectivamente a la protección del medio ambiente, previniendo la contaminación de cualquier agente proveniente de accidentes o incidentes durante su transporte; facilitar la operación de transporte de químicos y promover sus rutas de cambio internacionales.
- ✔ **Transporte de mercancías peligrosas por medio aéreo:** se legisla a través de regulaciones de IATA y la OACI que establecen Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea.
- ✔ **Transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril:** se regula a través del reglamento internacional para el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril (RID). Es muy similar a la reglamentación por carretera (Convenio ADR). El Reglamento entró en vigor el 1 de mayo de 1985 (BOE del 20 al 26 de agosto de 1986). Se ha actualizado como el ADR de Carretera en 1999, ampliando la figura del responsable de seguridad en mercancías peligrosas.

En la unidad anterior has estudiado detenidamente cada uno de los principales documentos utilizados como prueba documental de la relación contractual para cada medio de transporte.

Analizaremos otros documentos de especial interés en el transporte internacional.

7.1.- Documentación específica según el tipo de mercancía.

Vamos a distinguir tres categorías de mercancías que requieren de autorizaciones especiales para ser transportadas:



1. **Mercancías perecederas.** Son **mercancías perecederas** aquellos productos alimenticios cuyo transporte requiere unas condiciones y medios especiales. Para este tipo de transporte se requiere que los vehículos destinados al transporte de perecederos correspondan a tipos aprobados y homologados por el Ministerio de Industria y Energía y que disponga de un certificado de autorización especial expedido por el órgano competente de la Administración Pública.

Además de las inspecciones generales de la ITV deben someterse a inspecciones periódicas, por lo menos una vez cada 6 años o con mayor frecuencia si lo establece el certificado de autorización especial.

Los documentos específicos que requiere transportar este tipo de mercancías son:

- ✓ Certificado fitosanitario para la mercancía perecedera.
 - ✓ Certificado veterinario, cuando sea necesario por el tipo de mercancía.
 - ✓ Certificado de la Administración competente para la homologación del vehículo y/ los envases.
 - ✓ Termógrafo para las mercancías que necesiten ser transportadas a temperatura controlada.
 - ✓ Autorización del transporte de mercancías perecederas por carretera, conocido como certificado de aprobación ATP. El acuerdo ATP es un certificado expedido por el Ministerio de Industria y Energía relativo al acuerdo sobre Transportes Internacionales de Mercancías Perecederas y sobre los vehículos especiales utilizados en estos transportes.
2. **Mercancías peligrosas.** Ya conocemos cómo se clasifican y qué son las mercancías peligrosas. Los documentos requeridos para su transporte son:
 - ✓ Carta de porte. Es el documento por el que el expedidor, que es el experto sobre la materia peligrosa, informa a los otros agentes actuantes en el transporte de las características de la mercancía y de su admisión al transporte por carretera. Este documento debe acompañar a la mercancía durante todo el viaje y debe ser entregada al transportista.
 - ✓ Certificados de homologación de las cisternas o los envases.
 - ✓ Ficha de instrucciones escritas de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas.
 - ✓ Distintivos especiales, como paneles y etiquetas.
 - ✓ Certificados de limpieza de los vehículos en el transporte de mercancías peligrosas, en concreto cuando se utilizan cisternas.
 - ✓ Autorización especial ADR para realizar este tipo de transporte y que es

expedida por la Jefatura Provincial de Tráfico.

3. **Animales vivos.** Como su nombre indica es el tipo de transporte de animales vivos. La documentación específica para llevarlo a cabo es:

- ✓ Autorizaciones correspondientes y que son expedidas por las autorizaciones competentes en este tipo de materia. Y siempre que la distancia sea superior a 50 kilómetros.
- ✓ Documentación sanitaria o veterinaria de los animales transportados.
- ✓ Documentación que identifique a los animales: origen, propietario, etc.
- ✓ El plan de viaje que es el libro donde se registra los movimientos de estos animales en el caso de realizar una exportación o que dicho viaje dure más de 8 horas: puntos de parada, de trasbordo, etc.

Para este tipo de transporte, **los conductores o conductoras deberán contar con la correspondiente formación específica o experiencia en el transporte de animales vivos.**



Autoevaluación

El plan de viaje es un documento que recoge los puntos de parada y trasbordo en el transporte de mercancías peligrosas. ¿Verdadero o falso?

- Verdadero.
- Falso.

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

Esta era sencilla, ¿verdad?

Solución

1. Incorrecto
2. Opción correcta

7.2.- Cuaderno ATA.

Como ya hemos comentado, las mercancías especiales se regulan de forma especial. Otro documento de especial interés es el **cuaderno ATA**.

Este documento se utiliza para la admisión temporal de mercancías, cuando la empresa necesita transportar cierta mercancía (ya sea para exhibirla en una feria o porque se trate de material profesional para una reparación o trabajo) y, posteriormente, devolverla a su país sin que haya sufrido transformación alguna por un tiempo limitado.

En definitiva se utiliza para que cualquier tipo de mercancía, que no sea de naturaleza perecedera (alimentos o bebidas), o que requiera una elaboración o reparación, pueda viajar fuera de sus fronteras. Y nos preguntamos:



- ✓ **¿Para qué sirve un cuaderno ATA?** Para aquella mercancía:
 - Que ha de ser mostrada en Ferias y Exposiciones, de carácter comercial, tanto privadas como oficiales.
 - Que los viajantes de comercio enseñan en sus muestrarios en varios países sin necesidad de cambiar de documentación.
 - Que ha de ser utilizada en la realización de trabajos de tipo profesional: prensa, radio, cine, instalaciones técnicas, teatro, acontecimientos deportivos, etc.
- ✓ **Las ventajas para los usuarios del Cuaderno ATA son las siguientes:**
 - Rapidez y facilidad para la obtención de un cuaderno.
 - Bajo coste.
 - Posibilidad de viajar por un gran número de países con un solo documento.
 - Agilización y simplificación del trámite aduanero.
 - No requiere un depósito de garantía en las Aduanas de los países que se visiten.
 - Facilita las relaciones comerciales internacionales.

No en todos los países se requiere este documento, citamos los que sí pueden ser visitados con este cuaderno:

Alemania, Argelia, Andorra, Australia, Austria, Bélgica, Luxemburgo, Bulgaria, Canadá, Costa de Marfil, Rep. Popular China, Chipre, Croacia, Dinamarca, España, Estados Unidos de América, Eslovenia, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hong Kong, Hungría, Islandia, India, Irlanda, Israel, Italia, Japón, Líbano, Macedonia, Malasia, Malta, Marruecos, Isla Mauricio, Países Bajos, Nueva Zelanda, Noruega, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rep. Checa, República de Corea, Rep. Eslovaca, Rep. de Sudáfrica, Rumania, Rusia, Senegal, Singapur, Suecia, Suiza, Sri Lanka, Tailandia, Túnez, Turquía, Botswana, Lesotho, Namibia, Swazilandia, Jersey, Bailia

de Guernsey, Isla de Man, Puerto Rico, Guam, Tasmania, Guadalupe, Martinica, Guyana, Reunión, Nueva Caledonia, Wallis y Futuna, Polinesia Francesa, San Pierre.

¿Cómo obtener el cuaderno ATA?

Los cuadernos ATA son expedidos por las Cámaras de Comercio, dónde además ayudan a la cumplimentación y solicitud del mismo.



Para saber más

El cuaderno ATA se solicita en las cámaras de comercio, como ya hemos estudiado. En el siguiente enlace podrás encontrar más información sobre este amparo de mercancías y la forma de solicitud:

[Cuaderno ATA.](#)



Autoevaluación

El cuaderno ATA se utiliza para que cualquier tipo de mercancía que sea de naturaleza perecedera pueda viajar fuera de sus fronteras. ¿Verdadero o falso?

- Verdadero.
- Falso.

No es correcta, vuelve a repasar los contenidos.

Efectivamente esta afirmación es falsa.

Solución

1. Incorrecto
2. Opción correcta

7.3.- Declaración del cargador de mercancías peligrosas / no peligrosas.

Como te puedes imaginar, a la hora de llevar la mercancía, en este caso peligrosa, hay que reflejar de algún modo cómo son esas mercancías de acuerdo a las normas. Por ello aparece este documento **declaración del cargador de mercancías peligrosas**.

Es un documento que se precisa para aquellas mercancías incluidas dentro de las listas de peligrosidad, y constituye una declaración de que las mercancías están debidamente descritas, clasificadas, así como embaladas/envasadas para su transporte, de acuerdo con las reglamentaciones nacionales e internacionales que se aplican al transporte de mercancías peligrosas.

Sus principales características son:

- ✓ **Lo elabora el exportador, cargador o consignatario.**
- ✓ **Va destinado a la autoridad del transporte** que se va a utilizar (marítimo, terrestre, aéreo).
- ✓ Mediante este documento el expedidor de la mercancía **identifica correctamente la mercancía que se va a transportar**, describe su estado y acredita que las mercancías transportadas cumplen las normativas internacionales para este tipo de transporte.



Otro documento de interés es la **declaración del cargador de mercancías no peligrosas**. Se precisa su presentación para mercancías excluidas de las listas de peligrosidad, pero que puedan ser objeto de aplicación según el transporte utilizado, como declaración complementaria y descriptiva a su entrega para ser transportadas, por la implicación de responsabilidad en el mismo.

Sus **características** son:

- ✓ **La elaboración y destino es igual que en el anterior.**
- ✓ Es el documento mediante el cual el expedidor **acredita que las mercancías** que presenta para su transporte pueden ser transportadas, ya que están adecuadamente embaladas, marcadas y etiquetadas, de conformidad con la normativa vigente, haciendo mención a su no peligrosidad.
- ✓ Debido a la implicación de responsabilidad en el transporte, este documento **se puede solicitar para productos que no sean considerados dentro de las líneas de peligrosidad, pero para los que se reconoce una posible vinculación**, como garantía para la realización del transporte.



Para saber más

En el siguiente enlace podrás descargarte un documento modelo de declaración de mercancías peligrosas.

[Declaración del cargador de mercancías peligrosas \(Anexo III\).](#)

Igualmente en el siguiente enlace podrás encontrar un documento modelo de declaración de mercancías no peligrosas.

[Declaración del cargador de mercancías no peligrosas \(Anexo IV\).](#)

8.- Programas especiales relacionados con el transporte internacional de mercancías.



Caso práctico

Eurasia quiere estar al día en todo lo referente al transporte internacional y se informa bien de todos los programas a los que se podría acoger. Con la ayuda de **Pedro Domínguez**, tomará las decisiones necesarias.



Debido al incremento de las medidas de seguridad en Estados Unidos, todas las mercancías deben pasar unos controles y trámites especiales a fin de evitar posibles actos terroristas. Estas iniciativas, si bien necesarias, han supuesto un aumento de los requerimientos para efectuar cualquier envío. Estas medidas han sido impulsadas desde EEUU y se han aceptado internacionalmente y muchas de ellas también se aplican en las exportaciones a otros países lo que, en general, ha supuesto un nuevo marco en los requisitos de las transacciones para garantizar la seguridad del transporte y manipulación de las cargas desde su origen al destino final. Esta nueva política ha generado iniciativas de distinta naturaleza, destacando los siguientes programas:

- ✓ **C-TPAT (Customs Trade Partnership Against Terrorism)**. Identificando así a la Asociación Aduanas-Comercio contra el Terrorismo(C-TPAT), es un programa voluntario liderado por EE.UU y se encarga de la mejora de la seguridad de las cadenas de suministro de las empresas privadas en relación con el terrorismo. Fue lanzado en noviembre de 2001 con siete participantes iniciales. Uno de los beneficios de adherirse a este programa sería la reducción de las inspecciones de aduanas. Fue creado con el objetivo de construir relaciones de cooperación comerciales que reforzaran y mejoraran la cadena de proveedores y la seguridad en la frontera de los Estados Unidos de América. La agencia de Aduanas estadounidense solicita a las empresas importadoras que realicen una evaluación exhaustiva de toda la cadena de proveedores internacionales, desde el punto de origen hasta la distribución de sus productos.
- ✓ **Carrier Initiative Program – CIP**. El Carrier Initiative Program (CIP) se creó por el Servicio de Aduanas de los Estados Unidos en 1984, para regular el tráfico de drogas hacia los Estados Unidos a bordo de transportes de carga

comerciales. Mediante este programa los transportistas se comprometen a fortalecer sus medidas de seguridad tanto en los terminales domésticos y extranjeros, como a bordo de sus medios de transporte.

- ✔ **SCIP (Super Carrier Initiative Program)**. El Supercarrier Initiative Program (SCIP) derivado del Carrier Initiative Program (CIP). Este programa se enfoca en los grandes operadores de transporte, entre ellos están las aerolíneas y las líneas navieras.
- ✔ **BASC (Business Anti Smuggling Coalition)**. Es un programa voluntario que busca, promueve y apoya la seguridad y protección del comercio internacional. Su objetivo primordial es promover acciones preventivas destinadas a evitar el contrabando de mercancías, narcóticos y terrorismo a través del comercio legítimo. Está constituida como una organización sin ánimo de lucro, con la denominación World BASC Organization; bajo las leyes del estado de Delaware, Estados Unidos de América. Su objetivo es promover el Comercio Internacional seguro.

9.- Organismos de inspección.



Caso práctico

Aunque tengamos todos los medios de transporte, nos tenemos que asegurar que la mercancía cumple todos los requisitos para su transporte, ¿verdad? La actividad de Eurasia puede estar sujeta a inspecciones, bien de oficio o por denuncia. Es por ello que **Pedro Domínguez** cuida mucho que todo esté en orden ya que cualquier infracción cometida les puede suponer una grave sanción.



Aunque tengamos todos los medios de transporte, nos tenemos que asegurar que la mercancía cumple todos los requisitos para su transporte, ¿verdad? La actividad de Eurasia puede estar sujeta a inspecciones, bien de oficio o por denuncia. Es por ello que **Pedro Domínguez** cuida mucho que todo esté en orden ya que cualquier infracción cometida les puede suponer una grave sanción.

La inspección física de la mercancía es una parte del proceso de despacho aduanero, en la que los distintos organismos oficiales con funciones encomendadas al efecto se aseguran, a través de un cuerpo especializado de funcionarios inspectores, de que las mercancías se ajustan a las declaraciones de importación/exportación/tránsito y que cumplen una serie de requisitos en cuanto a salubridad, calidad y buen estado en general, de acuerdo con lo que exigen las distintas reglamentaciones en vigor. Destacamos los siguientes organismos con funciones inspectoras:



- ✓ **Dependencia de Aduanas e Impuestos Especiales.** Dependiente del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas. Tiene la potestad de proceder a la inspección física de la mercancía en todos los casos, tanto si procede ser inspeccionada por otros Organismos como si no.
- ✓ **Sanidad Exterior.** Organismo dependiente del Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad, Dirección General de Salud Pública, calidad e innovación, Subdirección General de Sanidad Exterior. Inspecciona las mercancías de origen animal destinadas al consumo humano y médico-farmacéuticas.
- ✓ **Sanidad Animal – Inspección Veterinaria.** Organismo dependiente del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Realiza el control de animales vivos y productos que puedan transmitir enfermedades a los animales.
- ✓ **Sanidad Vegetal – Inspección Fitosanitaria.** Organismo dependiente del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Inspecciona las mercancías de origen vegetal para consumo humano o animal.

- ✓ **Servicios e inspección SOIVRE**, dependiente de la Secretaría de Estado de Comercio a través de su Dirección General de Comercio e Inversiones ubicada en el Ministerio de Economía y Competitividad Es el Servicio Oficial de Inspección, Vigilancia y Regulación de las Exportaciones.

Hemos de tener presente que, en su mayoría, se trata de mercancías destinadas al consumo humano.

Por otro lado, constatan también que las mercancías se ajustan a lo declarado por el importador/exportador.

Otro organismo importante es la **Subdirección General de Inspección de los Transportes por Carretera a nivel nacional**. Tiene unas funciones específicas que te indico a continuación: la inspección y el control del cumplimiento de las normas reguladoras del transporte por carretera y de sus actividades complementarias y auxiliares, prestando especial atención al control de las condiciones de acceso a la profesión de transportista, control de los pesos máximos autorizados, control de posibles manipulaciones del aparato tacógrafo y otros instrumentos de control, etc.



Citas para pensar

"No puedes resolver un problema en el mismo estado mental en que se creó."

Albert Einstein



Autoevaluación

El SOIVRE es un organismo se encarga de inspeccionar las importaciones recibidas de terceros países. ¿Verdadero o falso?

- Verdadero.
- Falso.

No es correcta, vuelve a repasar los contenidos.

Efectivamente esta afirmación es falsa. Vigila las exportaciones.

Solución

1. Incorrecto
2. Opción correcta

Anexo I.- Instrucciones para cumplimentar Carta de Porte CMR.

Instrucciones para cumplimentar carta de porte CMR.

Consta de las siguientes casillas:

- ✓ **Casilla 1:** remitente (expedidor/exportador). Se indica los datos de identificación del expedidor de la mercancía, que en la mayoría de las ocasiones coincide con el vendedor de la misma.
- ✓ **Casilla 2:** consignatario (destinatario/importador). Se indica los datos de identificación del destinatario de la mercancía, que en la mayoría de las ocasiones coincide con el comprador.
- ✓ **Casilla 3:** lugar previsto para la entrega de las mercancías.
- ✓ **Casilla 4:** lugar y fecha de carga de las mercancías por el transportista.
- ✓ **Casilla 5:** documentos adjuntos. Casilla reservada para listar los documentos que se anexan con la mercancía o que viajan en la valija del vehículo.
- ✓ De la casilla 6 a la 12 se describen las mercancías transportadas, incluyendo las peligrosas.
- ✓ **Casilla 6:** marcas y número. Marcas e identificación de los bultos transportados.
- ✓ **Casilla 7:** nº de bultos. Hace referencia al número de cajas, bidones, etc. Se debe considerar al pallet como una unidad.
- ✓ **Casilla 8:** clase de embalaje. Caja, bidones, pallets, etc.
- ✓ **Casilla 9:** naturaleza de la mercancía. Descripción detallada de la mercancía transportada.
- ✓ **Casilla 10:** nº Estadística. código arancelario de al menos 6 dígitos.
- ✓ **Casilla 11:** peso bruto kg. El peso de la mercancía, incluido los embalajes.
- ✓ **Casilla 12:** volumen m³. Volumen en metros cúbicos.
- ✓ **Casilla 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...).
- ✓ **Casilla 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).
- ✓ **Casilla 15:** indicación de la cantidad si la entrega de la mercancía está condicionada al pago en metálico de una cantidad.
- ✓ **Casilla 16:** nombre y dirección del porteador.
- ✓ **Casilla 17:** porteadores sucesivos. Si hubiese más de de un porteador, estos deberán constar con sus datos identificativos.
- ✓ **Casilla 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.
- ✓ **Casilla 19:** estipulaciones particulares. Hace referencia a estipulaciones

particulares sobre la mercancía, como el valor declarado de las mercancías, el plazo de transporte, etc.

- ✓ **Casilla 20:** conceptos y cuantías de los pagos por el servicio de transporte, así como la indicación de quien los paga. no es una casilla que habitualmente se cumplimente, a no ser que las condiciones del Crédito Documentario así lo establezca.
- ✓ **Casilla 21:** lugar donde se formaliza la carta de porte CMR.
- ✓ **Casilla 22:** firma y sello del remitente/vendedor/exportador. Estos datos deben ser cumplimentados una vez se ha realizado la carga al vehículo.
- ✓ **Casilla 23:** firma y sello del transportista.
- ✓ **Casilla 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.

Anexo II.- Documentos FIATA.

Documentos FIATA.

Destacamos los siguientes:

Certificado FIATA FFI (FIATA Forwarders certificate of transport FFI).

Este documento se utiliza para que el cargador (exportador) especifique las instrucciones de transporte al agente transito FIATA.

Lo elabora el exportador y va destinado al agente transitario perteneciente a FIATA (Federación Internacional de Agentes Transitarios Asociados) que en España está representada por FETEIA (Federación española de transitarios).

Al tratarse de un documento informativo no tiene implicación directa con el transporte, pero si con la contratación específica del mismo ya que contiene la información del envío detallada y remitida por el propio exportador.

Normalmente es el agente transitario el que solicita este documento al exportador, con la finalidad de recibir unas instrucciones completas y claras. Se utiliza para todas las modalidades de transporte: terrestre, marítimo, aéreo, ferroviario y multimodal.

Certificado FIATA FWR (FIATA Warehouse Receipt FWR).

El certificado de recepción de FIATA FWR (FIATA Warehouse Receipt) es un documento que utiliza el transitario cuando actúa como depositario de la mercancía del exportador.

Lo elaboran únicamente agentes transitarios integrados dentro de FIATA, que en España está representada por FETEIA (Federación Española de Transitarios) y va destinado al exportador, al almacenista y al importador.

Este documento lo solicita normalmente el exportador y se utiliza con cualquier medio de transporte siempre que la mercancía sea depositada en un almacén, desde que la recibe el transitario hasta que la recoge el importador para embarque en el transporte principal. Se utiliza, pues como un recibo de la mercancía que ha sido depositada o almacenada.

Contiene una autorización para la transferencia de la propiedad de la mercancía y la justificación de haber recibido la mercancía por parte del almacenista. También permite la cesión de la propiedad de la mercancía a un tercero siempre que se haga mención expresa de ello en un apartado específico del documento.

En el caso de entregas parciales debe presentarse un documento individual para cada una de las entradas-salidas de la mercancía del almacén.

Certificado FIATA FCT (FIATA Forwarders Certificate of Transport FCT).

El certificado de recepción FIATA (Forwarder Certificate of Transport) sirve como comprobante de recepción de la mercancía por parte del transporte, dando fe que se realizará la expedición objetivo de acuerdo a las instrucciones indicadas en el documento. El transitario, que es quién emite el documento, se lo entrega al cargador (el exportador) quien compromete a entregar la mercancía al receptor (normalmente, el importador).

Lo elaboran únicamente agentes transitarios integrados dentro de FIATA que en España está representada por FETEIA (Federación Española de Transitarios) y va destinado al exportador o importador.

El transitario que emite el FCT es responsable ante el portador del documento del envío de la mercancía hasta el lugar de destino y, su responsabilidad será la estipulada en las condiciones generales que figuran al dorso del documento.

Este documento puede ser entregado por el transitario en el momento en el que se realiza la carga.

Certificado FIATA FCR (FIATA Forwarding agents certificate of receipt FCR).

El certificado de recepción FIATA FCR (Forwarding Agents Certificate of Receipt) sirve como comprobante de recepción de la mercancía por parte del transporte, dando fe de que se realizará la expedición objetivo, de acuerdo a las instrucciones indicadas en el documento.

Lo elabora únicamente agentes transitarios integrados dentro de FIATA que en España está representada por FETEIA (Federación Española de Transitarios) y va destinado al exportador.

Este documento no es un documento de transporte en sí mismo, sino un recibo identificativo por el propio transportista conforme le ha sido entregada unas mercancías referentes a un envío con el compromiso de la realización del mismo. Se emite en un solo original con el número de copias solicitadas.

No es un documento negociable y se utiliza sobre todo en las operaciones en las que se precisa una confirmación del transporte, que es contratado por el importador.

Anexo III.- Declaración de mercancías peligrosas.

Declaración de mercancías peligrosas.

Expedidor (Nombre y Dirección):		Referencia:	
Observaciones:		Nombre del porteador (o su agente):	
Nombre/Medios de Transporte:	Puerto/Lugar de salida:	Observaciones:	
Puerto/Lugar de Destino:		Anotaciones:	
Marcas y Números: Números y Tipos de Bultos: Nombre Técnico de la Mercancía: Información Complementaria:		Peso Bruto (Kg.):	
		Cantidad Neta:	
<p>DECLARACIÓN: Por la presente declaro que el contenido de esta remesa está correctamente descrita con los nombres técnicos y de expedición debidamente clasificados, embalados/envasados, marcado y etiquetado y en condiciones adecuadas para el transporte poren conformidad con las reglamentaciones internacionales y nacionales aplicables. En.....a.....de.....de.....</p>		Nombre y Cargo del Firmante: Lugar y Fecha: Firmado en Representación del Expedidor.	

Anexo IV.- Declaración de mercancías no peligrosas.

Declaración de mercancías no peligrosas.

Expedidor (Nombre y Dirección):		Referencia:	
Observaciones:		Nombre del porteador (o su agente):	
Nombre/Medios de Transporte:	Puerto/Lugar de salida:	Observaciones:	
Puerto/Lugar de Destino:		Anotaciones:	
Marcas y Números: Números y Tipos de Bultos: Nombre Técnico de la Mercancía: Información Complementaria:		Peso Bruto (Kg.):	
		Cantidad Neta:	
<p>DECLARACIÓN: Por la presente declaro la no peligrosidad que se detalla en el contenido de esta remesa y que está correctamente descrita con los nombres técnicos y de expedición debidamente clasificados, embalados/envasados, marcado y etiquetado y en condiciones adecuadas para el transporte por en conformidad con las reglamentaciones internacionales y nacionales aplicables. En.....a.....de.....de.....</p>		Nombre y Cargo del Firmante: Lugar y Fecha: Firmado en Representación del Expedidor.	

Anexo.- Licencias de recursos.

Licencias de recursos utilizados en la Unidad de Trabajo.

Recurso	Datos del recurso
	<p>Autoría: Ministerio de Industria, Turismo y Comercio. Licencia: Uso educativo no comercial. Procedencia: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Logo_mityc.png</p>