

● **E-COMERCIO EXTERIOR: NIVEL II**

● **MÓDULO 1: TRANSPORTE DE MERCANCIAS EN EL COMERCIO EXTERIOR**

E-COMERCIO EXTERIOR: NIVEL II

MÓDULO 1: TRANSPORTE DE MERCANCIAS EN EL COMERCIO EXTERIOR (70 HORAS)

➤ Unidad Didáctica 1: Introducción

El desarrollo económico de las civilizaciones y el transporte presentan una evolución histórica paralela, de la que pueden distinguirse distintas fases de crecimiento. Originariamente se practica una **economía de supervivencia**; posteriormente se genera mayor cantidad de productos, produciéndose excedentes que son objeto de intercambio por otros bienes o servicios y dando lugar a una **economía local de tipo comercial**. En una siguiente etapa se practica la **especialización** en la producción y mejora de un determinado bien. Y finalmente, la diversificación de productos demandados obliga a su vez a la diversificación de zonas geográficas que hacen surgir una **economía global**.

En todas estas etapas, excepto en la inicial, está siempre presente el transporte cuyo objetivo principal es el de conseguir que las mercancías lleguen a un destino, en el cual su valor relativo es más alto que en origen. Para que tal objetivo beneficie al productor, fabricante o comercializador, éste debe implicarse en el transporte, conocer todos sus aspectos y perseguir esas ventajas que el control del mismo les puede aportar.

Visto lo anterior, podemos afirmar que transporte y comercio están íntimamente interrelacionados en toda su dimensión. Si consideramos el comercio internacional podemos observar distintas fases: preparación del contrato, contratación, y la última fase acopio, ejecución y pago. El transporte internacional corresponde a la etapa de ejecución, aunque está totalmente influenciado por el tipo de contrato acordado entre comprador y vendedor (exportador e importador) que habitualmente está basado en los modelos de contratación de la Cámara de Comercio Internacional (INCOTERMS). Dentro del transporte, un aspecto de vital importancia es la logística, término introducido en los años ochenta y puesto en práctica en las empresas industriales. Este concepto se ha ido modificando a través de los años por el Consejo de Gestión Logística.

MÓDULO 1: TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN EL COMERCIO EXTERIOR

Uno de los grandes defectos a subsanar de los exportadores españoles es la preferencia a no verse implicados en la logística de sus ventas lo que provoca la pérdida de la visión del negocio y las oportunidades de mejorar su imagen comercial.

La integración de España en la Comunidad Europea, la entrada en vigor del Mercado Único el 1 de enero de 1993 y la desaparición de las fronteras intraeuropeas están obligando a los exportadores españoles a implicarse en la logística de sus operaciones comerciales. En cuanto a la protección de las mercancías, los INCOTERMS no especifican ningún tipo en particular, quedando sujeto al acuerdo de la parte vendedora y compradora, y en su defecto al que sea habitual para el tipo de mercancías y operaciones a realizar.

Y finalmente, tras esta breve exposición de aspectos a tratar en este módulo, nos referiremos al seguro de transporte, en el que los INCOTERMS, indican que el tipo de póliza a emplear es, salvo pacto en contrario, la de riesgos comunes o de condiciones generales cubiertas en todas las pólizas de seguros de transportes vigentes.

➤ Unidad Didáctica 2: Protección de la mercancía

Por transporte entendemos el traslado de la mercancía desde un punto a otro. Este traslado debe ir acompañado de unas determinadas condiciones que aseguren la salvaguardia de los objetos transportados que se encuentran sometidos a una serie de esfuerzos durante el recorrido. Estos esfuerzos se clasifican en **estáticos** resultantes del peso de las mismas mercancías en función de la altura de apilamiento y **dinámicos** consecuencia de los movimientos de las mercancías durante o en relación con el transporte.

Estos efectos pueden reducirse o eliminarse en función de:

- la protección que se haya utilizado para las mercancías.
- como se hayan colocado o estibado las mismas.
- como se hayan asegurado físicamente para evitar los movimientos durante el viaje.

En cuanto a la protección física de la mercancía propiamente dicha es el estudio que el transporte realiza sobre las mercancías con el principal objetivo de proteger mercancías, transporte y manipulación.

MÓDULO 1: TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN EL COMERCIO EXTERIOR

El exportador/expedidor/remitente dispone de dos medios para la protección de sus mercancías:

- Envase: unidad que sirva para dosificar la mercancía tanto para la venta como para la protección de ésta. Debe ofrecer protección suficiente para transporte de corto recorrido (de hasta 50 Km), propios de la distribución local. Para los productos de consumo cumple funciones propias del marketing mix.
- Embalaje: elemento que sirve para proteger la mercancía mientras dure el transporte. Tiene una importancia mayor que el envase. Para que sea efectivo tiene que reunir 6 criterios:
 - ❖ disminuir riesgo a las personas que lo manipulan.
 - ❖ facilitar inspección aduanera.
 - ❖ coste sea interpretado como un valor añadido más que como un sobrecoste.
 - ❖ duradero.
 - ❖ admite marcos y rotulado.
 - ❖ contribuya al más ágil y fácil manejo de los medios de manipulación que van a interactuar.

El exportador para la mejor adecuación del producto al embalaje podrá dirigirse con el fin de obtener información a organismos como Cámaras de Comercio, al Instituto Español de Comercio Exterior (ICEX), secciones comerciales de embajadas españolas y extranjeras, Ministerio de Comercio y Turismo...

Otra opción es un estudio pagado a instituciones públicas o privadas especializadas en la elaboración de tales estudios.

Cada vez se utiliza más el concepto de unidad de carga, definida como el conjunto de mercancías aplicadas de forma homogénea para facilitar su transporte.

Las unidades de carga más comunes son las paletas y los contenedores.

- Paletas: plataforma de madera en la cual se puede agrupar mercancías sobre ella y admitiendo un flejado (plástico que envuelve toda mercancía) posterior (UNE 49900 e ISO/R-445).

Existen distintos **tipos** de paletas:

MÓDULO 1: TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN EL COMERCIO EXTERIOR

- ❖ normal
- ❖ reversible
- ❖ caja
- ❖ dos entrada - cuatro entradas
- ❖ con alas
- ❖ remontable: poner paletas encima
- ❖ de uso específico
- ❖ de tipo perdido
- ❖ de tipo recuperable

En cuanto a las **medidas**:

- ❖ paleta universal (USA): 1000 x 1000 mm.
- ❖ 1200 x 1000 mm.
- ❖ EU (europallet) : 120 x 80 cm.

- Contenedores: instrumento de transporte que tiene carácter permanente, está concebido para facilitar el transporte de mercancías sin rotura de carga, está provisto de dispositivos que facilitan su manipulación, fácil carga y descarga y su volumen interior es de un metro cúbico como mínimo (UNE 49751 e ISO/TC nº 138). Es requisito indispensable que estén normalizados internacionalmente, sujetos a la normativa ISO (Organización Internacional para la Estandarización).

Existen distintos **tipos** de contenedores:

- ❖ Igloos: utilizados en carga aérea, normativa ISO e IATA (Asociación Internacional de Transporte Aéreo).
- ❖ Open-top: permiten retirar el techo de lona o de metal para efectuar la carga con grúas pórtico.
- ❖ Flat: no dispone de puertas, techo ni paredes laterales, más sí de paredes en las cabezas.
- ❖ Caja móvil: swap boddy.
- ❖ Contenedores frigorificados: REFFER.
- ❖ Contenedores de temperatura controlada (isotermo).
- ❖ Contenedores de granel.
- ❖ FCL : contenedor con carga completa.
- ❖ LCL : contenedor carga agrupada.

En cuanto a las **medidas**:

MÓDULO 1: TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN EL COMERCIO EXTERIOR

- ❖ largos: 20 ,30 ,40 ,45 ,48 ,53 pies. Medidas standards 20 y 40 pies.
- ❖ ancho: 8 pies, 8 pies 6 pulgadas.
- ❖ alto: 8 pies, 8 pies 6 pulgadas, 9 pies 6 pulgadas.
- ❖ 20 pies = 6 metros.

Al estibar en una paleta, contenedor o vehículo de transporte, al almacenar y al manipular mercancías, se debe poner especial cuidado para evitar daños y pérdidas. Centraremos nuestra atención en estas tres operaciones: estiba, almacenaje y manipulación.

-**Estibamiento:** elemento cuyo objeto principal es el de que la mercancía sea manejada adecuadamente mientras dure el desplazamiento y mientras se encuentre en los almacenes y terminales de carga. Medios de carga:

- ❖ cuchara de carga
- ❖ mangueras de expulsión
- ❖ carretillas de uñas y transpaletas
- ❖ equipo para mover contenedores
- ❖ plataformas roll-trainers

La estiba es la colocación de la mercancía en el interior de un vehículo y para que esté bien estibada es necesario:

- ❖ aprovechar el máximo del espacio de ocupación (coeficiente de estiba).
- ❖ evitar daños al vehículo y mercancía.
- ❖ disminuir las cargas o concentrar las cargas.
- ❖ aumentar de forma directa el trincado posterior.

- Almacenamiento: es el estacionamiento en fase inicial o fase terminal de la mercancía a la espera o al final del transporte. Podemos distinguir 3 tipos:

- ❖ almacenes de gravedad
- ❖ almacenes semiautomáticos
- ❖ almacenes automáticos

- Manipulación: Esta operación está relacionada directamente con el embalaje ya visto en apartados anteriores. La manipulación portuaria de mercancías de exportación comprende, desde su llegada sobre el vehículo hasta su colocación a bordo del buque, así pues estas serían las etapas:

- ❖ Recepción: desde que la mercancía está sobre el camión hasta que se introduce en el almacén.
- ❖ Almacenaje: tiempo de permanencia en puerto en espera del buque.
- ❖ Traslado: hasta el costado del buque para su carga a bordo.
- ❖ Carga: desde el costado del buque para su carga a bordo.
- ❖ Estiba: manipulación de la mercancía dentro del buque hasta que este queda en el lugar de transporte definitivo.

Los gastos de recepción, almacenaje y traslado son siempre por cuenta del exportador/cargador/fletador, siendo los de carga y estiba por cuenta del naviero o del exportador.

➤ **Unidad Didáctica 3: Seguros**

Antes de tratar el seguro aplicado al transporte hay que empezar diciendo que existen seguros **sobre las personas** y **seguros sobre las cosas**. La principal distinción estriba en que mientras que en los **seguros sobre las personas** es imposible fijar un valor estándar, en los **seguros sobre las cosas** si es posible estimar el valor de las mismas con gran exactitud mediante el empleo de métodos objetivos.

El seguro de transporte es una de las especialidades del seguro de cosas por el que el asegurador se obliga, previo cobro de la prima, a indemnizar al asegurado o beneficiario hasta el límite fijado los daños, que como consecuencia de la ocurrencia de algún riesgo cubierto, sufran las mercancías durante el viaje asegurado y también en periodos anteriores, contemporáneos y posteriores a dicho viaje.

El seguro de transporte tiene carácter:

- *Indemnizatorio*, la indemnización no puede ser superior al daño sufrido.
- *Bilateral*, dos partes contratantes, asegurador y asegurado, cada una con sus obligaciones y derechos.
- *De adhesión*, la mayor parte de las estipulaciones las fija el asegurador.
- *Oneroso*, contra el pago de un precio la prima.
- *Aleatorio*, el riesgo no puede ser cierto.
- De buena fe, información recíproca de las partes.
- Subrogatorio, permite al asegurador, una vez abonada la indemnización, colocarse en la posición del asegurado ante terceros.

En cuanto a los elementos personales del seguro son:

- Asegurador: persona que cubre el riesgo.
- Asegurado: persona que se compromete al pago de la prima al asegurador a cambio de obtener la indemnización en el supuesto de que acaeciera el riesgo.
- Tomador: persona que pacta el contrato de seguro con el asegurador.
- Beneficiario: quien se beneficia de la posible indemnización en caso de producirse el riesgo.

Una vez visto los rasgos generales del contrato de seguro nos fijaremos en las modalidades existentes del seguro de transporte, tema que atañe a la exposición de esta unidad didáctica. Existen varias clasificaciones posibles:

- Por el tipo de transporte:
 - ❖ Marítimo
 - ❖ Terrestre
 - ❖ Fluvial
 - ❖ Aéreo
- Por el interés puesto en riesgo:
 - ❖ De los medios o vehículos
 - ❖ De los bienes/mercancías transportadas
 - ❖ De intereses
 - ❖ De responsabilidades
- Por la duración del contrato:
 - ❖ Temporal o a término
 - ❖ Por viaje
- Por la amplitud de la cobertura:
 - ❖ Más o menos amplia según la póliza que utilice

Analizando la póliza de seguro marítimo de mercancías haremos las extrapolaciones necesarias para los demás medios de transporte.

- En cuanto las modalidades las pólizas:
 - ❖ Póliza especial o por viaje: para un viaje concreto.
 - ❖ Póliza abierta: para cubrir un capital determinado a transportar en varias expediciones o transportes y prima a abonar al principio o con cada expedición.
 - ❖ Póliza a forfait: cubre un capital determinado y fijo en una serie de viajes sucesivos e indeterminados durante el período previsto. Es el utilizado por las empresas de transporte para cubrir sus responsabilidades obligatorias marcadas por leyes o convenios internacionales
 - ❖ Póliza de abono y flotante: se negocian los términos de la cobertura al inicio del período y se le van incorporando capitales o valores asegurados conforme se van realizando operaciones comerciales.

La póliza española de seguro marítimo de mercancías es el modelo empleado por la mayoría de las compañías de seguro. Consta de 39 artículos y es una póliza de condiciones generales que pueden ser varias mediante las condiciones particulares. El contenido básico es el siguiente:

- Riesgos cubiertos: los de mar y otras vías navegables que a las cosas transportadas en las bodegas. Excluye las cargas transportadas en cubierta. Los riesgos del mar son:
 - ❖ Pérdida total...
 - ❖ Todos los riesgos fortuitos o de fuerza mayor
 - ❖ Avería simple en los casos de naufragio, incendio, varada o abordaje.
- Riesgos excluidos:
 - ❖ Apresamiento, comiso, secuestro, embargo....
 - ❖ Los riesgos de guerra, de daños por minas u otros ingenios bélicos...
 - ❖ Hurto, robo y falta de entrega total o parcial de bultos completos
 - ❖ Pérdidas y gastos que resulten de falta de peso y dispersión no debidos a accidentes de mar cubiertos por la póliza; retrasos en la expedición...

MÓDULO 1: TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN EL COMERCIO EXTERIOR

- Comienzo y duración del seguro: desde que la mercancía deja tierra en el puerto de carga hasta ser puesta en tierra en el de descarga.
- Buques indeterminados y transbordos: se puede contratar el seguro sin especificar el nombre del buque y se podrán hacer transbordos siempre que estén previstos y cubiertos por conocimientos directos.
- Carga en cubierta: solo se entenderán aseguradas estas cargas cuando expresamente se declare en la póliza que se portean o pueden portearse en cubierta y, como tal así lo acepte el asegurador. El asegurador sólo responderá de :
 - ❖ Pérdida total material debida a pérdida del buque.
 - ❖ Prorrata de avería común.
 - ❖ Del arrastre por las olas.
 - ❖ De la echazón deliberada para salvamento común.

Por otra parte, es posible ampliar las garantías mediante condiciones particulares:

- ❖ Cláusula de todo riesgo accidental de mar.
- ❖ Cláusula para el seguro de robo y derrame de contenido.
- ❖ Cláusula de rotura y oxidación.
- ❖ Cláusula de extravío de bultos enteros.
- ❖ Cláusula de caída de bultos al mar.
- ❖ Cláusula para la cobertura de los riesgos de guerra.
- ❖ Cláusula para la cobertura de los riesgos de huelga.

Cada una de estas cláusulas implican un sobrecosto en la prima a abonar al asegurador.

Como complemento de las pólizas españolas y aprobadas por el Instituto de Aseguradores de Londres se utiliza el seguro de mercancías a condiciones inglesas. Se las conoce como Institute Cargo Clauses – ICC- de las cuales existen los niveles “A”, “B”, y “C” que desde 1982 sustituyen a las equivalentes anteriores.

Las nuevas denominaciones de las coberturas inglesas suponen un sustancial cambio en su filosofía: están incluidos todos los riesgos que explícitamente no están excluidos de la cobertura.

Las pólizas a condiciones inglesas se diferencian de las españolas en que son más simples y claras, con cobertura más amplia en tiempo y

espacio, al abarcar ésta desde el almacén de suministro hasta el del comprador u otro designado al efecto en la póliza.

➤ **Unidad Didáctica 4: Medios de transportes internacionales: marítimo, aéreo, carretera, ferroviario y multimodal. Elección del medio de transporte.**

Transporte Internacional Marítimo.

Comenzaremos aclarando ciertos términos utilizados en este campo y que inducen a error a la hora de su empleo:

- Propietario del buque/Shipowner: posee la propiedad del mismo aunque no lo explote comercialmente.
- Armador o naviero/Shipowner, disponet owner, carrier: persona física o jurídica que tiene como actividad comercial la explotación del buque, pudiendo ser o no propietario del mismo. También se le conoce como porteador.
- Fletador/Charterer, merchant: naviero/porteador ante terceros con quien contrate el uso total o parcial del buque o persona que contrata con el naviero la utilización total o parcial del buque para el transporte de sus mercancías en un viaje concreto.
- Cargador/Shipper: quien entrega en nombre del fletador en el puerto de carga al naviero, o sus representantes, las mercancías objeto del contrato para su transporte a destino.
- Capitán/Master, shipmaster: persona que desempeña la jefatura suprema de la nave con todas las facultades, obligaciones y responsabilidades anejas al mando y dirección de la misma:
 - Técnicas, como responsable de la dirección náutica del buque.

MÓDULO 1: TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN EL COMERCIO EXTERIOR

- Jurídicas, notariales, procesales y gubernativas
 - Dependiente mercantil del naviero.
-
- Piloto/Oficial de cubierta/Mate: asiste al capitán en sus funciones.
 - Consignatario de buque/Ship's agent: persona encargada de avituallar y representar al buque ante las autoridades del puerto en que se halle.
 - Consignatario de la carga, receptor, destinatario/Consignee, receiver: quien se encarga de recibir las mercancías en destino por cuenta propia o de terceros. Puede coincidir con la de fletador y también con la del consignatario del buque.
 - Corredor de buques y/o cargas/Shipbrokers: intermediarios en los fletamentos poniendo en contacto a naviero y fletador y concluyendo los contratos de fletamento entre ambos. Los corredores de buques actúan en nombre del naviero mientras que los corredores de carga actúan en nombre del fletador.
 - Estibadores, contratistas de carga y descarga/Stevedores: realizan las operaciones de carga y/o descarga en puerto, bien por cuenta del naviero, bien por cuenta de cargadores, fletadores o receptores.
 - Transitarios/Forwarders: actúan generalmente en los embarques de mercancías manufacturadas, coordinando las etapas terrestres y marítimas de una misma operación multimodal.

Los aspectos técnicos del transporte marítimo permiten distinguir dos grandes especializaciones:

- el transporte de **carga fraccionada**.
- el transporte de **cargas masivas**.

Dentro de la **carga fraccionada o general**, podemos enumerar distintos tipos de buques:

MÓDULO 1: TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN EL COMERCIO EXTERIOR

- ❖ Buques convencionales: su disposición incluye una o varias bodegas o espacios donde se sitúa la mercancía.
- ❖ Buques para cargas unitizadas: su disposición incorpora elementos para poder manejar de forma rápida y económica la mercancía para la cual están específicamente diseñados.
- ❖ Buques para carga rodante: transportan cualquier tipo de plataforma con ruedas y a través de una rampa de acceso que se apoya sobre el muelle.
- ❖ Buques para cargas especiales: disponen de medios y condiciones adecuadas para la carga/descarga/transporte de tales piezas o cargas especiales.
- ❖ Buques polivalentes: combinan dos o más de los tipos anteriores.

Los buques que transportan **carga fraccionada** frecuentemente se emplean en transporte de **línea regular**.

Dentro del transporte de **cargas masivas**, podemos distinguir los diferentes tipos de buques:

- ❖ Buques tanque para cargas líquidas (para crudos de petróleo, refinados...): la carga y descarga se realizan por tuberías.
- ❖ Buques graneleros para cargas sólidas (minerales y de cargas a granel diversas: bulk carriers): transportan grandes partidas de carbón, minerales,... Se caracterizan por su amplitud de acceso a las bodegas.
- ❖ Buques que pueden transportar tanto cargas sólidas como líquidas.

Los buques que transportan **cargas masivas** suelen emplearse en tráficos errantes o **tramp**.

El Tramp, que generalmente transporta mercaderías a granel, se suele contratar el flete sin incluir los gastos de carga, estiba y descarga.

Por tanto, en líneas generales, la **tipología y características** de los **buques** es la siguiente:

Destinados a portar mercaderías homogéneas:

Mercaderías a granel.

- En buques tanques, mineraleros, graneleros, gasoleros, etc.
- Notable elasticidad.
- Las unidades apropiadas para el transporte de graneles secos pueden transportar cierta variedad de productos (minerales, fertilizantes, granos, carbón) e incluso los buques tanque pueden acarrear granos.

Destinados al transporte de cargas específicas que tienen alguna forma de embalaje o que constituyen unidades indivisas en su conformación original:

- Buques aptos para el traslado de productos forestales (atados de madera aserrados a fardos de pulpa de papel).
- Buques frigoríficos.
- Buques portaautomóviles.

Destinados a mercaderías heterogéneas:

- Carguero con sus espacios compartimentados en forma vertical (bodegas) y horizontal (entrepuentes)
- Facilita la estiba y separación de partidas de carga con una variada diversidad de embalajes y consignaciones.
- Buque portacontenedores
- Barcos multipropósito: carga suelta (embalada) y contenedores.

Variantes:

MÓDULO 1: TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN EL COMERCIO EXTERIOR

- Remolque: pueden portar diversos tipos de mercaderías o traccionar elementos que constituyen una unidad en sí mismos (plataformas de explotación petrolífera o muelles fábrica flotantes).
- Buques para el transporte de bultos análogos (grandes calderas, torres de destilación, etc.)
- Navíos portamedios de transporte: portabarcas, portaautomóviles, portarrodantes (básicamente trailers y camiones) y ferrocarriles.

Combinaciones:

- Buques portarrodantes o portabarcas suelen disponer de medios apropiados para el transporte alternativo de graneles líquidos y sólidos (líquidos en tanques laterales y sólidos en bodegas centrales). Ej. Buque OBO (ore-bulk-oil)

Facilidades de los buques:

- Portalones laterales: aberturas en el costado del casco que permiten el acceso a la bodega directamente desde el muelle a las grúas portando plataformas - paletas.
- Rampas de acceso incorporadas.
- Grúas.

En cuanto a la **estructura empresarial** de la oferta, podemos establecer dos variantes:

- **Mercado Locativo:**

Empresa muy simple en su organización y complejidad. Un contrato por vez, por buque y se compromete a la totalidad de un barco para un solo contratante por viaje.

En cuanto al *funcionamiento* del mercado locativo se demanda el empleo de un buque completo para la realización de un viaje entre dos puntos geográficos determinados. Responde a una dimensión planetaria, por lo que el demandante y el oferente suelen recurrir a intermediarios.

Al hablar de mercado locativo hay que tener en cuenta distintas *alternativas posibles*:

- ❖ Fletamento total o parcial: Armador u operador de navíos que oferta el empleo de un buque (total o parcialmente) para la realización de un viaje.
El oferente conserva bajo su control tanto la gestión técnica náutica de la unidad de producción y la gestión comercial de la misma. El precio es una cantidad de moneda por unidad de carga a embarcar o por unidad de transporte comprometida. La operación de carga es responsabilidad del usuario del transporte por lo que se acuerdan ritmos de carga y descarga.
- ❖ Fletamento por tiempo: El oferente compromete el servicio de la unidad por un período de tiempo determinado.
El armador conserva en sus manos la gestión náutica con excepción de la provisión de combustible y el fletador asume la gestión comercial con más el combustible. El precio es una cantidad de moneda por unidad de tiempo (día/mes).
- ❖ Fletamento a casco desnudo: Locación del bien mueble en si (el buque). El fletador asume el pago del precio y las obligaciones náuticas y comerciales. El precio es una cantidad de moneda por unidad de tiempo. El fletador puede ser tanto otro operador de transporte como un usuario del mismo.

TARIFA DE FLETES

En cuanto a las *tarifas de fletes* hay que señalar distintos criterios:

- ❖ moneda por unidad de peso
- ❖ moneda por unidad de volumen
- ❖ por peso o volumen, según el que más pague.
- ❖ Moneda por unidad de superficie
- ❖ % del valor FOB de la mercadería
- ❖ moneda por unidad de embalaje

MÓDULO 1: TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN EL COMERCIO EXTERIOR

Se aplicarán *recargos* para cubrir un sobrecosto extraordinario y temporario (mayor valor del combustible, congestión portuaria, variaciones en las paridades monetarias, etc.)

- ❖ moneda por unidad de flete
- ❖ % del flete
- ❖ recargo por pérdida de valor de la moneda de la tarifa

Los *cargos* se aplicarán para los siguientes supuestos:

- ❖ *Encomiendas o muestras comerciales*: moneda por partida.
- ❖ *Cargo mínimo por conocimiento de embarque*: se establece un mínimo de peso o de volumen a partir del cual se aplica el criterio básico. Moneda por conocimiento de embarque.
- ❖ *Cargo por puerto opcional*: moneda por ton métrica o m3. / % del flete básico.
- ❖ *Cargo por extra peso*: moneda por posición de escala / % del flete por posición de la escala.
- ❖ *Cargo por extra largo*: ídem extra peso pero sustituye la escala de pesos por una de medidas.
- ❖ *Cargo por embarque de pienso o alimentos para animales vivos*: moneda por animal / moneda por ton métrica o m3.
- ❖ *Cargo por bombeo de líquidos*: moneda por tonelada métrica o m3 o unidad de embalaje / % del flete básico.
- ❖ *Cargo por limpieza de tanques del buque*: moneda por tonelada métrica o m3 o unidad de embalaje / % del flete básico. *Cargo por depósito adicional de pienso o alimento sobrante para animales vivos*: moneda por animal / moneda por ton métrica o m3.
- ❖ *Cargo por acompañante de animales vivos*: moneda por acompañante / moneda por animal.
- ❖ *Cargo por exceso de peso o medida de embalaje estándar*: moneda por tonelada métrica o m3 o unidad de embalaje / % del flete básico.
- ❖ *Cargo por tasas o peajes por tránsitos de rutas especiales*: moneda por tonelada métrica o m3 o unidad de embalaje / % del flete básico.
- ❖ *Cargo por aplicación de límite de responsabilidad*: % del valor FOB / % del flete básico.

Se exigirá la aplicación de *descuentos* en las siguientes circunstancias:

- ❖ *Carga de retorno:* ventas frustradas en destino o retorno de elementos con regímenes de impo. temp. Se suele garantizar una rebaja del flete básico pagado en el primer transporte. (% del flete básico original).
- ❖ *Promociones comerciales:* rebaja porcentual del flete básico para mercaderías destinadas a ferias o exposiciones internacionales. (% del flete básico)
- ❖ *Cargas no comerciales:* mercadería destinada a competencias deportivas, vinculadas a entidades religiosas o de caridad, cuerpos diplomáticos, etc. (% del flete básico)
- ❖ *Estímulo a la mejora del embalaje:* se compensan los mayores costos en los que incurre el usuario al dotar al embalaje de mejoras que permitan la simplificación del manipuleo de la mercadería. (% del flete básico, % de las ton. métricas, % de los m3)
- ❖ *Extra peso intrínseco o extra peso sin valor comercial:* mercaderías de bajo valor pero extra peso (mármol) o mercaderías sin valor comercial en cuanto a que no son objeto de contratos de compraventa (efectos personales). (% de la disminución de la cantidad de moneda, % del flete por posición de la escala)

Por último en relación a la contratación de fletes tenemos que hablar de la existencia de distintos sistemas:

- ❖ *Sistema de doble tarifa (dos fletes).*
- ❖ *Sistema de contrato (dos o más fletes).*
- ❖ *Sistema de bonificación inmediata.*
- ❖ *Sistema de bonificación diferida.*
- ❖ *Comisiones de agentes transitorios.*
- ❖ *Comisiones a Operadores de Transporte Combinado.*

- **Mercado Regular:**

El producto que se vende es la regularidad. Es un servicio habitual entre áreas geográficas (recalada periódica en varios puertos de escala) para el transporte de mercaderías heterogéneas y con una gran dispersión de la demanda.

Características:

- ✓ Muchos clientes a la vez.

MÓDULO 1: TRANSPORTE DE MERCANCIAS EN EL COMERCIO EXTERIOR

- ✓ Requerimientos diversos en función de la diversidad de cargas.
- ✓ La estructura de costos de los servicios regulares difiere de una manera sensible del correspondiente al mercado locativo, y ello se ve reflejado en los precios.
- ✓ En el mercado regular el transportista incluye en el precio los costos de carga y descarga de la mercadería, así como de su estiba a bordo del buque. Esto no es usual en el mercado libre o locativo.

Las fórmulas contractuales utilizadas en la práctica son las siguientes:

- **LT: Liner Terms o BT: Berth Terms** = el armador toma a su cargo el embarque y desembarque de la carga.
- **FI: Free In** = el usuario se hace cargo del costo de la carga de la mercadería.
- **FO: Free Out** = el usuario asume el costo de la descarga de la mercadería en destino.
- **FIO: Free In & Out** = el usuario carga con el costo de embarque y desembarque de la mercadería.
- **S: Storage** = el cargador se ocupa de la estiba de la mercadería en origen.
- **T: Trimming** = el usuario o cargador se hace cargo de asegurar la carga dentro de la bodega.

Un documento importante a tener en cuenta es el **conocimiento de embarque**: documento por medio del cual se instrumenta al contrato de transporte. Las *funciones* principales del conocimiento de embarque se definen en 4 puntos:

- ❖ Prueba del contrato de transporte.
- ❖ Título de crédito, puesto que es representativo de la mercadería y, en principio, es endosable.
- ❖ Título ejecutivo; su mero tenedor tiene la facultad de exigir judicialmente la entrega de la mercadería.
- ❖ Es el documento que permite la liquidación del crédito documentario, ya que este, entre sus condiciones, exige la presentación del documento para su acreditación definitiva.

Existen distintos *tipos* de conocimientos:

- ❖ Conocimiento embarcado: se emite una vez que las mercaderías están a bordo.

MÓDULO 1: TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN EL COMERCIO EXTERIOR

- ❖ Conocimiento recibido para embarque: se emite cuando el transportador, como depositario, recibe las mercaderías en tierra con anterioridad al embarque en si.
- ❖ Conocimiento Directo (Through bill of lading): conocimiento emitido por un responsable del transporte por distintos medios (mar/río) dentro del mismo modo (Modo Acuático).
- ❖ Conocimiento multimodal: es el que, siendo emitido por el transportista unimodal, compromete el empleo de más de un modo.

Alternativamente, se utilizan las **cartas de garantía** del cargador ante el capitán o la compañía naviera, por las que el cargador se compromete a indemnizar al porteador en caso de reclamación en el puerto de descarga en relación con las observaciones sobre el estado de la mercancía que no incluyeron en el conocimiento. Es recomendable evitar su uso.

Para finalizar, haremos una referencia a *otros documentos* que pueden ser usados en el transporte marítimo:

- ❖ Lista negra: para tráfico con países árabes, certificando la no implicación de israelíes y la ausencia de posibles escalas del buque en Israel.
- ❖ Línea regular: certificando que el buque opera en una línea regular y, que pese a la edad del mismo es superior a 15 años, no son de aplicación sobreprimas de seguro debido a la edad.
- ❖ Medios de carga: para tráfico con países árabes. Se exige que el buque disponga de medios de carga/descarga.

Transporte Internacional Aéreo

El transporte internacional aéreo presenta muchas *ventajas*:

- No utiliza embalajes pesados, por lo que se obtiene una reducción en el peso bruto y por consiguiente un menor costo de flete.
- Rapidez en la entrega.
- Seguridad.

MÓDULO 1: TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN EL COMERCIO EXTERIOR

- Penetración y formación de red (evita la utilización de otros medios de transporte).
- Puntualidad en la entrega.
- Gastos de puerto: en el aéreo son prácticamente inexistentes.
- Renovación de stocks.
- Gastos de seguro (menor riesgo, menor tasa).
- Gastos de almacenaje (mínimos tiempos de almacenaje).

En cuanto a las desventajas, las más significativas son:

- Limitaciones en las dimensiones.
- Coste elevado para mercancías de bajo valor añadido.

Las más importantes *asociaciones internacionales* son:

- ICAO (Organización Internacional de Aviación Civil): agencia especializada de las Naciones Unidas. Surge como resultado de la Convención de Chicago de 1944, en la cual se definieron las libertades del aire:
 - 1ª Derecho a volar sobre su territorio sin aterrizar.
 - 2ª Derecho a aterrizar para fines no comerciales.
 - 3ª Derecho de desembarcar pasajeros, correo y carga tomados en el Estado cuya nacionalidad posea la aeronave.
 - 4ª Derecho de tomar pasajeros, correo y carga tomados en el Estado cuya nacionalidad posea la aeronave
 - 5ª Derecho de pasajeros, correo y carga destinadas al territorio de cualquier Estado contratante, y el derecho de desembarcar pasajeros, correo y carga procedente de cualquiera de dichos territorios.
- La otra organización a destacar es la IAIA (Asociación Internacional de Transporte Aéreo) fundada en 1945. Es una asociación apolítica empresarial que tiene entre sus fines: actuar como cámara de compensación de fletes aéreos, fijar y unificar las tarifas de carga y pasaje, nombrar agentes de IATA y normalizar la documentación empleada en el transporte aéreo.

MÓDULO 1: TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN EL COMERCIO EXTERIOR

El transporte aéreo es utilizado para el traslado de determinadas *mercancías*:

- mercadería perecedera
- animales vivos
- mercadería voluminosa
- mercadería de valor
- productos químicos y farmacéuticos
- productos electrónicos, de computación y telecomunicaciones
- productos de alto valor agregado
- productos delicados que por su naturaleza deben ser transportados con cuidado.

La carga aérea se transporta tanto en aviones de pasaje y línea regular como en cargueros puros.

Así pues, entre los distintos *tipos de aviones* se distinguen en:

- Aviones de carga puros.
- Aviones de pasajeros (cubierta principal pasajeros y cubierta inferior correo y carga).
- Aviones mixtos o combinados (cubierta principal pasajeros y carga y cubierta inferior correo y carga).

La carga puede ser transportada en bultos sueltos, paletas o contenedores.

La carga general y las paletas van asegurada con redes que evitan movimientos de estos.

Las *paletas y contenedores* van asegurados al piso por medio de un sistema de anclaje que impide cualquier desplazamiento.

- **Paletas y contenedores**

❖ Dimensiones de paletas

- 2.24 x 3.18 mts.
- 2.24 x 2.74 mts.
- 2.44 x 6.06 mts.
- 2.44 x 6.30 mts.

❖ Clasificación de Contenedores

MÓDULO 1: TRANSPORTE DE MERCANCIAS EN EL COMERCIO EXTERIOR

- Contenedores multimodales: solo pueden ser transportados en la cubierta principal de aviones cargueros puros o combinados. 20 a 40 pies de largo x 8 de ancho x 8 de alto.
- Contenedores de Cubierta Principal: solo se transportan en la cubierta principal de aviones cargueros puros o combinados. Altura mayor de 1.63 mts.
- Contenedores de cubierta inferior: transportados en la cubierta inferior de aviones de fuselaje ancho. Altura no mayor a 1.63 mts.

❖ Los contenedores no pueden transportar:

- mercadería peligrosa
- animales vivos
- carga de valor
- restos humanos

Para la aceptación del transporte aéreo es necesario hablar de las *consignaciones* que son entregadas por el expedidor al agente de cargas aéreas acompañadas de instrucciones escritas en lo que se denomina **Carta de Instrucción** del expedidor.

Dentro de los documentos anexos se encuentran englobados:

- declaración de mercadería peligrosa.
- certificado para animales vivos.
- copia de factura comercial.
- documentos con propósito de pago.
- otros documentos para importación/exportación.

Por otra parte, las *consignaciones especiales* son aquellas que debido a su naturaleza, valor, dimensiones o peso requieren un especial conocimiento para su tratamiento en lo referente a aceptación, estiba, almacenaje y transporte. Son las siguientes: mercadería peligrosa, animales vivos, cargas de valor, cargas perecederas,

MÓDULO 1: TRANSPORTE DE MERCANCIAS EN EL COMERCIO EXTERIOR

cargas húmedas, restos humanos, equipaje no acompañado, cargas olorosas, cargas de gran peso o volumen, armas, municiones o material de guerra, otras cargas.

A continuación especificamos cada una de ellas:

- **Mercadería peligrosa** (gases, pintura, etc.): se debe cumplir con el manual de mercadería peligrosa:
 - ❖ detalles de la mercadería
 - ❖ restricciones sobre cantidades a transportar
 - ❖ embalaje
 - ❖ etiquetado especial

La guía aérea debe ir acompañada de la declaración de mercadería peligrosa del expedidor.

Se deben colocar en el exterior del embalaje etiquetas que correspondan al tipo de riesgo involucrado y las etiquetas de manipuleo.

- **Animales vivos:** regulación sobre animales vivos:
 - ❖ salud y condición del animal
 - ❖ jaulas o boxes
 - ❖ comida y artículos adicionales
 - ❖ reservas de bodegas
 - ❖ documentos
 - ❖ consolidación de embarques para animales

Asimismo el expedidor deberá completar y firmar un certificado para animales vivos que acompañará a la guía aérea. La tarifa aérea incluirá sobrecargado adicional.

- **Consignaciones de valor:** mercadería que supera USD 1000 x kilogramo:
 - ❖ lingotes de oro y cualquier forma de este metal
 - ❖ lingotes de platino y cualquier forma de este metal
 - ❖ documentos de bancos, cheques, estampillas, etc.
 - ❖ diamantes, rubíes y piedras preciosas
 - ❖ joyas
 - ❖ otros artículos

Transporte Internacional ferroviario

La construcción en 1765 por James Watt de la primera máquina de vapor para su uso en la minas, abre un proceso de evolución técnica que desemboca en el medio de transporte por ferrocarril. Las compañías de ferrocarriles experimentaron un desarrollo exponencial durante el siglo XIX y comienzos del XX. Los cambios económicos y sociales que produjo la I Guerra Mundial con el advenimiento de nuevas tecnologías y nuevos modos de transporte llevaron a que este medio perdiera su posición privilegiada en el marco del comercio.

En la actualidad las compañías de ferrocarriles vuelven a tener una oportunidad de negocio arrebatando al avión y a la carretera parte de lo anteriormente perdido.

Las principales características del transporte ferroviario son las siguientes:

- Capacidad
- Regularidad
- Facilidad de seguimiento
- Accesibilidad
- Flexibilidad
- Seguridad

El régimen de expediciones ferroviarias internacionales es el establecido por el Convenio Internacional relativo a los Transportes Internacionales (COTIF), que unifica las condiciones de envío a los distintos países.

Los servicios de transporte ferroviario pueden clasificarse en función de:

- REGULARIDAD
 - ❖ Regulares, mantienen un itinerario y horario fijo y regular.
 - ❖ Facultativos, gestionados por el cliente ante la Dirección Comercial de RENFE.
- TIPO DE MERCANCÍAS TRANSPORTADAS
 - ❖ Trenes completos, para grandes masas de mercancías unitarias.

- ❖ Trenes TECO, trenes completos exclusivamente para contenedores.
- ❖ Régimen ordinario, para vagones completos.
- ❖ Régimen acelerado, para vagones completos de mercancías perecederas.
- ❖ Paquetería, para envíos inferiores al vagón completo.
- ❖ Especiales, para mercancías de gran peso unitario y/o voluminosa.

- SU COMBINACIÓN CON OTROS MODOS DE TRANSPORTE

- ❖ Servicio puerta a puerta.
- ❖ Servicio Piggy-Back de trailer y cabeza tractora sobre vagón de ferrocarril.
- ❖ Servicio canguro.
- ❖ Trenes susceptibles de conexión con la red internacional mediante el cambio de ejes.

- LA VELOCIDAD DE TRANSPORTE

- ❖ PV (Pequeña velocidad).
- ❖ GV (Gran Velocidad).
- ❖ Marcha acelerada.

Las tarifas tienen en cuenta el tipo de mercancía a transportar y la distancia, según el itinerario escogido.

En el tráfico internacional, para calcular el precio total del transporte, se suman el precio del trayecto realizado en cada nación de tránsito.

Los aspectos aduaneros están contemplados en el Convenio TIF (Transporte Internacional por ferrocarril), firmado en Ginebra en 1952.

La mecánica del régimen TIF es idéntica a la del régimen TIR en el transporte por carretera, con la peculiaridad de que la organización garante, en el caso del TIF, es la compañía de ferrocarriles del Estado concreto, en España, RENFE.

El régimen TIF permita transportes internacionales en vagones cerrados y precintados, con un mínimo de trámites, a través de varias fronteras y hasta estaciones de destino interiores, siempre que tales estaciones estén habilitadas para el régimen TIF.

MÓDULO 1: TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN EL COMERCIO EXTERIOR

Desde el establecimiento del Mercado Único Europeo, en 1993, ya no es necesario utilizar el sistema TIF para los envíos de mercancías entre países comunitarios, pero sigue siendo necesario para el tráfico con países que se encuentran fuera del acuerdo del tránsito comunitario.

La responsabilidad en este tipo de transporte se determina por la aplicación del Convenio CIM, firmado en Berna en 1970:

- Ámbito de aplicación: entre dos o más Estados contratantes, mediante carta de porte directa.
- Obligación de transportar: mercancías que se le presenten, sujeto al cumplimiento de ciertas condiciones.
- Carta de porte:
 - ❖ Obligación del expedidor de presentar carta de porte para cada expedición.
 - ❖ Modelos diferentes para gran velocidad y para baja velocidad.
 - ❖ Redactadas en al menos dos idiomas.
- Contenido obligatorio:
 - ❖ Designación exacta de la estación de destino.
 - ❖ Nombre y dirección del destinatario.
 - ❖ Descripción de la mercancía.
 - ❖ Peso, número de bultos, embalaje.
 - ❖ Relación de documentos exigibles por las aduanas.
 - ❖ Nombre y dirección del expedidor.
- Responsabilidad del remitente:
 - ❖ Exactitud de los extremos declarados en la carta de porte.
 - ❖ Sobretasas aplicables por incumplimiento de lo anterior.
- Conclusión del contrato: cuando se selle por la estación de origen la carta de porte presentada por el expedidor.
- Itinerarios y tarifas: el expedidor podrá prescribir el itinerario a seguir, indicando los puntos fronterizos por donde deberá cruzar la mercancía y podrá indicar la tarifa a la que desea acogerse

MÓDULO 1: TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN EL COMERCIO EXTERIOR

- Plazos de entrega: calculados entre estación de origen y de destino.
- Responsabilidad del transportista:
 - ❖ Por rebasar el plazo de entrega.
 - ❖ Por los daños y pérdidas acaecidos desde la recepción hasta la entrega.
- Motivos de exoneración:
 - ❖ Falta del derecho habiente.
 - ❖ Vicio de las mercancías.
 - ❖ Transporte en vagón descubierto.
 - ❖ Ausencia o defecto del embalaje.
 - ❖ Operación de carga y descarga efectuadas por remitente y destinatario.
 - ❖ Naturaleza de las mercancías.
 - ❖ Expediciones con denominaciones incompletas.
 - ❖ Transporte de animales vivos.
- Indemnizaciones. Determinación y límite:
 - ❖ En caso de pérdida.
 - ❖ En caso de avería.
 - ❖ Dolo o culpa grave.
 - ❖ Rebasamiento del plazo de entrega.
- Plazo para las reclamaciones.
 - ❖ La recepción de la mercancía extingue toda acción contra el ferrocarril, salvo que se pruebe que el daño fue causado por dolo o falta del mismo.
 - ❖ Para daños no aparentes a la entrega, dentro de los siete días siguientes, y previa prueba de que el daño se produjo durante el transporte.
- Prescripciones de las acciones:
 - ❖ A los 12 meses, desde la entrega o desde la declaración de que se había perdido la mercancía.
 - ❖ El plazo se incrementa a 24 meses para los casos de dolo o fraude.

Transporte Internacional por carretera

La carretera puede ser definida como la infraestructura que permite la circulación rodada de vehículos a motor con unos niveles de seguridad y confort aceptables (que la capa de rodadura sea de un producto asfáltico o de hormigón).

Hay que destacar las competencias tan dispersa que hay en el tema de carreteras, demasiados organismos con diferentes competencias.

A nivel estatal, en el año 92, la Red de Carreteras era de unos 324.000 km, de los cuales, del Estado Central eran unos 21.000 km, de las Comunidades Autónomas 71.000 km, de las Diputaciones 64.000 km, y a cargo de otros 168.000 km.

El Plan General de Carreteras trata de definir la Red RIGE (Red de Interés General del Estado).

- Los *criterios* utilizados son:
 - ❖ Itinerarios de tráfico internacional
 - ❖ Aquellas de gran movimiento de grandes mercancías y porcentaje alto de vehículos pesados.
 - ❖ Los accesos a puertos y a aeropuertos.
 - ❖ Accesos a los pasos fronterizos.
- Se *pretende*:
 - ❖ Evitar la red radial.
 - ❖ Crear una malla homogénea y cerrada.
 - ❖ Realizar rutas que no pasen por Madrid.
 - ❖ Pretende ser integrador.
 - ❖ Pretende ser un elemento de articulación de las distintas administraciones.
 - ❖ Tratar de coordinar otras infraestructuras de transporte.
 - ❖ Un elemento de coordinación de la política territorial.
- Directrices
 - ❖ Dotar a la nación de las carreteras necesarias, asegurando su integración en el medio natural, histórico y social. Se pretende restauración del medio ambiental (gasto

importante, 1% del proyecto, para dotar de arbolados y arreglo de flora los terraplenes, desmontes,...), restauración del patrimonio (le corresponde también el 1% para el arreglo del patrimonio). Se trata de contribuir a una consecución de un mayor equilibrio social y territorial. Con el Plan General de Carreteras no se ha conseguido esto.

- ❖ Gestionar y planificar el Plan de Carreteras desde un criterio económico. Asegurando un uso eficaz de los recursos (p.e. autovía Madrid - Valencia, por evitar las Hoces del Gabriel).
- ❖ Aprovechar al máximo, lo ya existente.
- ❖ Mejorar el tráfico, tratar que los itinerarios sean completos, tratar de hacer variantes en todos los núcleos de población (evitar el impacto del tráfico en la población).
- ❖ Hacer más fluidas las comunicaciones entre las poblaciones, mejorando los itinerarios de largo recorrido.
- ❖ En cuanto a la economía, incrementar la eficacia y la agilidad de la administración.
- ❖ Mejorar la conservación de lo existente y de lo nuevo que se haga.

- Corredores de transporte:

Son bandas geográficas que afectan a varios núcleos de población, entre los que hay un gran movimiento de tráfico de mercancías y viajeros.

En el Plan General de Carreteras había 12 corredores de transporte (son las 6 nacionales y además otros itinerarios de la zona de la costa y del norte).

El transporte de mercancías por carretera ha aumentado en un 20% desde 1970 a 1990 en relación al conjunto de los transportes en el interior de la Comunidad.

Las medidas comunitarias en el sector del transporte terrestre tienen por objetivo la **integración de los mercados nacionales de transportes en un mercado común** (mercado interior europeo), así como el **buen funcionamiento del sistema de intercambios de productos y servicios en el interior de la UE**.

En este sentido, a partir de 1968, la normativa comunitaria sobre la libre circulación de los trabajadores en el interior de la Comunidad Europea también se aplica a los transportes terrestres, así como la

MÓDULO 1: TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN EL COMERCIO EXTERIOR

normativa sobre la libertad de establecimiento y el reconocimiento mutuo de diplomas y de certificados de los transportistas de carretera.

Con la entrada en vigor del Acta Única Europea en 1986, el Consejo de Ministros adoptó las medidas necesarias para liberalizar el mercado interior de los transportes de mercancías; es decir: garantizar el acceso al mercado de los transportes de mercancías; el régimen de admisión de los transportistas no residentes al transporte nacional por carretera (cabotaje de mercancías) y la libertad de prestación de servicios antes del 30 de junio de 1998. La libre prestación de servicios en el transporte internacional de viajeros por carretera entró en vigor el mes de marzo de 1992.

A nivel internacional, ya no es necesario utilizar para el transporte de mercancías entre los países de la Unión Europea documentación aduanera ni efectuar despachos de aduana, salvo en los siguientes supuestos:

- Mercancías de terceros países que no han sido despachadas de importación en la aduana de entrada a la UE. Necesitan un documento de tránsito T-I para su circulación hasta la aduana de despacho.
- Mercancías de España y Portugal en período de transición hasta su total integración en la UE. Deben ser amparadas por un documento llamado T2Les.

Son necesarios documentos de tránsito para la circulación de mercancías sujetas a impuestos especiales, como el tabaco, las bebidas alcohólicas o los derivados del petróleo.

En cuanto al transporte que tiene como destino Estados que no sean miembros de la Comunidad, se aplica el Convenio TIR (Transport International Routier) de 1959 y 1975.

El transporte internacional de mercancías por carretera está regulado por el Convenio CMR (Convenio Internacional de Circulación de Mercancías por carretera), adoptado en Ginebra en 1956. Las principales disposiciones de este Convenio son:

1.- Se aplica a los transportes internacionales por carretera:

- A título oneroso.
- Entre dos Estados, al menos uno de ellos contratante.

MÓDULO 1: TRANSPORTE DE MERCANCIAS EN EL COMERCIO EXTERIOR

- Incluso cuando parte del recorrido sea por mar, ferrocarril o avión.

No se aplica a transportes funerarios, postales o de mudanzas.

2.- El transportista responde de los actos y omisiones de sus empleados.

3.- La carta de porte CMR es la prueba del contrato e incluye datos sobre la mercancía, origen...

4.- Responsabilidad del transportista:

- De los daños acaecidos entre la recogida y entrega.
- Del retraso, cuando se pacte fecha de entrega.

Los daños perceptibles en el momento de la carga deben indicarse en la carta de porte.

El porteador queda exento de responsabilidad, aunque le corresponda la carga de la prueba, cuando se produzcan daños por determinadas circunstancias.

Se considera retraso o demora la no entrega en el plazo convenido.

Se considera que existe pérdida cuando hayan transcurrido 30 días desde que el transportista se hizo cargo de la mercancía.

El límite de responsabilidad por avería y pérdida total o parcial será de 25 francos oro por kilogramo de peso bruto.

Se reembolsarán también los gastos realizados de flete y aduana.

El límite de responsabilidad en caso de retraso será el importe del flete.

El porteador no se podrá acoger a la limitación de responsabilidad si existió dolo o falta propia.

También se recoge y regula las obligaciones y derechos del remitente, el plazo para la notificación de las averías o daños, y el plazo para las acciones legales.

MÓDULO 1: TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN EL COMERCIO EXTERIOR

La oferta de servicios de transporte internacional por carretera distingue tres grandes sectores:

- las cargas completas
- las cargas agrupadas
- las cargas agrupadas urgentes

Todas ellas se ajustan al Convenio CMR. El documento probatorio de este transporte es la carta de porte CMR.

Las “cargas completas” se suelen contratar por viaje, con precios alzados, independientemente de que el vehículo se complete o no.

Las “cargas agrupadas”, implican que varios cargadores van a compartir el mismo vehículo del porteador, el cual podrá emitir cartas de porte CMR para cada uno de ellos.

Las “cargas agrupadas urgentes” incorporan un compromiso de tránsito puerta a puerta y suelen incluir todos los conceptos de costo del ciclo de transporte. Suele ser utilizado para envíos de menor tamaño, urgentes, de cualquier tipo de mercancía, o para envíos no urgentes de mercancías de alto valor añadido que conviene transportar con la máxima rapidez.

Transporte internacional multimodal

El contrato de transporte multimodal es aquel por el cual un operador de transporte multimodal se compromete con el pago de un flete a ejecutar directamente o a hacer ejecutar el traslado de mercancías por al menos dos modos diferentes de transporte (ferrocarril, carretera, barco o avión).

Aquí, al igual que en el transporte terrestre combinado de mercancías intervienen una pluralidad de porteadores, pero a diferencia del terrestre combinado, esta pluralidad de porteadores obedece a una causa determinada, la necesidad de utilizar dos o más medios de transporte para poder trasladar la mercancía desde el punto de origen al de destino.

Nos encontramos en este caso ante un transporte mixto sometido a diversos regímenes jurídicos según la fase del trayecto donde nos encontremos.

MÓDULO 1: TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN EL COMERCIO EXTERIOR

Debido a las dificultades que plantea en la práctica esta modalidad de transporte (ejemplo: identificación de los porteadores, averiguación de la fase del trayecto en la que se produjeron los daños, documentación del contrato, diferentes plazos de prescripción...) se han sentido la necesidad de elaborar una regulación uniforme sobre esta materia, en este sentido y para evitar que la correlación económica que une al cargador con el porteador sufra variaciones según la fase del trayecto donde nos encontremos, la Cámara de Comercio Internacional publicó en 1973 y con carácter privado unas reglas uniformes para regular este tipo de contratos que han sido revisados en 1975 y que en la actualidad han sido sustituidas por las denominadas Reglas UNCTAD/CCI (Conferencia de la Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo) sobre documentos de transporte multimodal que datan del año 1991.

Además debemos destacar en el ámbito internacional que el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Transporte de Mercancías aprobado en Ginebra en 1980 aún no se encuentra en vigor.

En cuanto a los *elementos personales*, hay que destacar la figura del operador de transportes multimodal (porteador) que es el obligado principal de dicho contrato asumiendo éste la responsabilidad por el cumplimiento del mismo.

Es indiferente que el operador de transporte multimodal ejecute el contrato directamente o indirectamente, es decir, el operador de transporte multimodal puede requerir los servicios de un tercero para que sea este último quien se encargue total o parcialmente del desplazamiento de la mercancía al punto de destino. En este caso, la posición del tercero se asimila a la del comisionista de transporte (artículo 379 Código de Comercio).

Responsabilidad del operador de transportes multimodal: en cuanto al fundamento y período de dicha responsabilidad debemos observar como el operador de transporte multimodal responde de las mercancías desde que se hace cargo de ellas hasta que las entrega en el lugar de destino. Para evitar los problemas que nos puedan plantear los distintos regímenes jurídicos aplicables según la fase del trayecto donde nos encontremos, el operador de transporte multimodal corresponde tanto de sus acciones y omisiones como de las del sus dependientes siempre y cuando se haya actuado dolosa o negligentemente.

MÓDULO 1: TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN EL COMERCIO EXTERIOR

El régimen de la prueba: se presume la culpa del operador de transporte multimodal siempre que la pérdida, avería o retraso se produzca estando las mercancías bajo su custodia a menos que el operador transportes multimodal demuestre que tanto él como sus dependientes actuaron con la diligencia requerida en relación con el hecho que ha originado el daño, es decir, se asume en dicha figura contractual el principio de presunción de culpa del derecho común español cuando la cosa se pierde en poder del deudor.

Sin embargo y a diferencia de lo dispuesto por el artículo 361.3 CCom se suaviza el rigor de la prueba con respecto al transporte terrestre de mercancías. Si en este caso basta con probar la diligencia necesaria para evitar la responsabilidad, en el otro en cambio el porteador debía demostrar que la fuerza mayor, caso fortuito o la naturaleza o vicio propio de la mercancía era la causante del daño.

En cuanto a la limitación de responsabilidad del operador de transportes multimodal se establece el sistema siguiente:

- Se adoptan unas cuantías mínimas por kilo o bulto que varían según estemos ante un supuesto de avería, pérdida o retraso aplicable en todos los casos y también en aquellos donde se desconocía el trayecto donde se produjeron los daños.
- Además, se fijan unas cuantías superiores que son las contempladas bien en los convenios internacionales aplicables, bien en las legislaciones nacionales aplicables según la fase del trayecto donde nos encontremos.

No obstante, el operador de transporte multimodal no podrá nunca beneficiarse de dichas limitaciones cuando el daño se deba a dolo o culpa grave (de él o de sus dependientes).

En cuanto a la jurisdicción y ejercicio de las acciones correspondientes se suele estipular en el documento de transporte multimodal tanto prórrogas de jurisdicción como arbitraje en un determinado lugar.

El régimen de reclamaciones se sintetiza en lo siguiente:

- a) En cuanto a las protestas por daños se establece la presunción de que los efectos se entregaron como aparecían descritos en el documento de transporte a multimodal salvo que se avise al operador de transporte multimodal en el plazo bien de 6 días naturales al de la

entrega o bien en el primer día laborable de la misma y siempre será por escrito.

b) En cuanto a la prescripción de las acciones, ésta es de dos años desde entrega salvo que la legislación aplicable establezca un plazo menor.

2- El cargador (o expedidor de la mercancía): se obliga a entregar la mercancía al operador de transporte multimodal y a pagar el precio.

3- El consignatario (o destinatario): no forma parte del contrato de transporte hasta que no acepta la mercancía.

Para formalizar dicho contrato nos sirve cualquier documento de transporte que ampare la operación, recibiendo éste tradicionalmente la denominación de "*documento de transporte multimodal*" cualquiera que sea el documento que usemos y acredita que el operador ha tomado las mercancías bajo su custodia.

Este contrato sigue siendo consensual por lo que dicho documento sólo da fe de la celebración del mismo (documento probatorio).

Puede emitirse como título negociable o no (título de tradición o no (como la carta de porte)).

Si es como título negociable la mercancía será entregada en destino con la entrega de dichos documentos. En este caso el documento de transporte multimodal establece la presunción de que la mercancía se recibió en el estado por él descrito salvo prueba en contrario que no puede efectuarse cuando el título haya pasado a un tercero de buena fe.

Elección del modo de transporte

Los factores a tener en cuenta a la hora de la elección del transporte son los siguientes:

FIABILIDAD: Los usuarios necesitan fiabilidad en los tiempos de tránsito antes que máxima rapidez.

DISPONIBILIDAD: Estar situados en las cercanías de los grandes centros de producción o consumo permitirá acceder a una gama más amplia de servicios entre los cuales escoger, para conseguir que los productos puedan llegar a los clientes con rapidez y economía.

MÓDULO 1: TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN EL COMERCIO EXTERIOR

La disponibilidad de servicios puede conocerse mediante los anuncios en prensa general, publicaciones especializadas del sector del transporte de tipo nacional, regional o local, y también acudiendo a los servicios de información del Instituto Español de Comercio Exterior (ICES) y de las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación de cada zona.

PRECIO: Se deben tomar todos los elementos de costo anteriores y posteriores al transporte internacional para que la comparación de precios resulte equitativa y no se produzcan sorpresas posteriores.

Las últimas tendencias en las demandas de los usuarios a las empresas de transporte internacional son las siguientes:

- 1.- Que todos los conceptos y etapas del transporte quedan bajo una sola responsabilidad.
- 2.- Valor añadido a la función transporte.
- 3.- Participación en las decisiones logísticas.
- 4.- Sencillez en las tarifas y ausencia de conceptos de coste ocultos.

Estas demandas se han materializado en conceptos nuevos:

- Servicios integrados: tiempo de tránsito reducido, cierto y estandarizado según los itinerarios.
- Servicios expres o de courier: transporte de sobres, documentos y pequeños paquetes sin valor comercial.
- Servicios de valor añadido: suministros just in time ("justo a tiempo"), almacenaje y distribución...

Para finalizar, enumeraremos las tendencias que se van manifestando en el mundo empresarial y que están haciendo que las empresas reorienten su forma de actuar:

1ª Tendencia: Satisfacción total de sus clientes como objetivo primordial:

- recibir exactamente lo que se pide
- en el plazo acordado
- pagando lo menos posible

2ª Tendencia: Dimensión global o mundial.

3ª Tendencia: Concentración y consolidación de grandes empresas.

4ª Tendencia: Revolución informática.

5ª Tendencia: Simplificación de las estructuras de las empresas.

6ª Tendencia: Cambio de las relaciones entre proveedor y cliente.

7ª Tendencia: Innovación.

8ª Tendencia: Instrumentación de estrategia.

» IDEAS CLAVE

- Las mercancías necesitan de algún tipo de protección que ofrezca una seguridad adecuada tanto para las mismas como para quien las manipula.
- Un embalaje adecuado permite reducir la incidencia de daños en el transporte.
- Si el embalaje no es suficiente para las mercancías y viaje a realizar, tanto la compañía de seguros como el transportista pueden rechazar la responsabilidad por daños que pueda demostrarse como consecuencia de tal insuficiencia.
- La utilización de contenedores permite la robustez del embalaje, con el consiguiente ahorro de costes y mejora competitiva.
- No existe una póliza que cubra todos los riesgos, aunque si las hay de cobertura muy amplia.
- En caso de siniestro es necesario actuar con rapidez y diligencia para salvaguardar los derechos del asegurado y asegurador.
- Es práctica habitual que los transportistas por carretera incluyan en sus tarifas seguros obligatorios a pagar por el cargador y, en caso de que este no quiera utilizar tal cobertura, se le reclama una carta de exoneración de responsabilidad hacia el transportista. Jamás se debe acceder a esta petición.

- Es conveniente solicitar por escrito las cotizaciones de importes de flete y gastos accesorios de las operaciones de transporte a realizar.
- Siempre es posible negociar una mejora en fletes y gastos de puerto si se le puede ofrecer a la compañía naviera o a su agente un volumen significativo de tráfico y regularidad en el mismo.
- El transporte aéreo permite aprovechar al máximo la vida comercial de los productos perecederos.
- El transporte internacional ferroviario adolece de una falta de agilidad comercial. Es muy adecuado para grandes envíos de vagón completo a largas distancias.
- El uso de contenedores ha favorecido el desarrollo del transporte multimodal.
- En cualquier operación de transporte se da la multimodalidad para llegar a completar el proceso puerta a puerta.
- Es conveniente pedir que el precio incluya todos los conceptos desde origen hasta destino.
- En tanto no sea ratificado en Convenio de Naciones Unidas sobre transporte internacional multimodal, no existirá un marco legal uniforme y todas las ofertas de transporte multimodal deben ser evaluadas también desde el punto de vista legal.

» AUTOEVALUACIÓN

- 1. El transporte constituye dentro de la actividad económica...**
 - a) Una actividad industrial
 - b) Una actividad de servicio
 - c) Una actividad de servicio industrial y productivo
- 2. En los incoterms se define que el embalaje que el exportador debe utilizar es....**
 - a) El más robusto y que aporte máxima seguridad
 - b) El habitual para las mercancías y transporte a realizar

- c) El más económico para el exportador
3. **En la contratación de carga aérea, ¿Cual es la figura técnica y comercial más relevante para el cargador/exportador?**
- a) El comandante de la aeronave
 - b) El agente de carga aérea
 - c) El representante de la compañía aérea
4. **El transporte ferroviario ofrece ventajas económicas para:**
- a) Grandes envíos a largas distancias
 - b) Grandes envíos de gran velocidad
 - c) Cualquier tipo de envío a cualquier distancia
5. **El precio del transporte por carretera de mercancías agrupadas habitualmente no incluye:**
- a) Los transbordos en ruta
 - b) La recogida y carga en origen
 - c) La recogida, carga, descarga, entrega y despachos de aduana
6. **La carta de porte en el transporte internacional marítimo se denomina:**
- a) Conocimiento de embarque
 - b) Carta de porte CMR
 - c) FCR
7. **Para el exportador, decidir y controlar el transporte internacional le aporta ventajas al:**
- a) Dar mejor servicio a su cliente y conocer mejor el coste a la entrega
 - b) No le aporta ninguna ventaja
 - c) Reducir costes
8. **¿Cuáles son las causas más importantes de daños en el transporte internacional?**

- a) Causas fortuitas, daños por agua, estiba y manipulación
- b) Robos y pérdidas, daños por agua, causas fortuitas
- c) Estiba y manipulación, causas fortuitas, robos y pérdidas

9. ¿Qué periodo de tiempo cubre la póliza española de seguro marítimo de mercancías a condiciones inglesas?

- a) Desde la recepción por el transportista en el puerto de carga hasta que este entrega en destino
- b) Desde el almacén del cargador hasta el del destinatario
- c) Desde el muelle del puerto de carga hasta el del puerto de descarga

10. ¿Cuáles son los principales elementos a considerar en la elección de modo más idóneo de transporte internacional, excluidos los meramente técnicos?

- a) Precio, agilidad y rapidez
- b) Agilidad, precio y disponibilidad
- c) Fiabilidad, disponibilidad y precio