

UNIDAD  
DIDÁCTICA

# 7

## LOGÍSTICA INTERNACIONAL

### Objetivos de la unidad

#### 1. Transporte internacional

##### 1.1. Concepto y organización del transporte internacional

##### 1.2. Operadores específicos del transporte internacional

###### 1.2.1. Agente de aduanas

###### 1.2.2. Transitario

###### 1.2.3. Consignatario de buques

###### 1.2.4. Consignatario aéreo

###### 1.2.5. Compañía estibadora

###### 1.2.6. Agencia de transporte nacional

###### 1.2.7. Empresa de depósito y almacenaje de mercancías

###### 1.2.8. Operador económico autorizado

###### 1.2.9. Bróker

###### 1.2.10. Operador de transporte multimodal (OTM)

#### 2. Términos internacionales comerciales (INCOTERMS)

##### 2.1. Aspectos regulados por los INCOTERMS

##### 2.2. Obligaciones del comprador y del vendedor

## 2.3. Tipos de INCOTERMS

### 2.3.1. Marítimos

### 2.3.2. Polivalentes

## 3. Tipología de transportes

### 3.1. Transporte por carretera

### 3.2. Transporte por ferrocarril

### 3.3. Transporte marítimo

### 3.4. Transporte fluvial

### 3.5. Transporte aéreo

### 3.6. Transporte multimodal

### 3.7. Conceptos básicos relacionados con el transporte

## 4. Requisitos documentales y aduaneros

### 4.1. Documentación para mercancías en exportación e importación

#### 4.1.1. Factura proforma

#### 4.1.2. Factura comercial

#### 4.1.3. Factura aduanera

#### 4.1.4. Factura consular

#### 4.1.5. Certificado de origen

### 4.2. Documentación para el transporte internacional

#### 4.2.1. Conocimiento de embarque FIATA de transporte combinado (CTBL)

#### 4.2.2. Conocimiento de embarque marítimo (B/L)

#### 4.2.3. Conocimiento de embarque aéreo (AWB o HAWB)

#### 4.2.4. Carta de porte CMR por carretera

#### 4.2.5. Carta de porte CIM por ferrocarril

#### 4.2.6. Modelos de documentos

##### 4.2.6.1. Modelo CTBL

##### 4.2.6.2. Modelo AWB o HAWB

##### 4.2.6.3. Modelo de carta de porte CMR por carretera

##### 4.2.6.4. Modelo de carta de porte CIM por ferrocarril

### 4.3. Documentos T

#### 4.3.1. Documento T1

#### 4.3.2. Documento T2

#### 4.3.3. Documento T5

4.3.4. Lista de carga o *packing list*

4.3.5. *Cuaderno TIR*

4.3.6. *Cuaderno ATA*

#### 4.4. Otros documentos

4.4.1. Certificado de expedición o de fijación anticipada (AGREX)

4.4.2. Certificado SOIVRE

4.4.3. Certificado sanitario

4.4.4. Certificado fitosanitario

4.4.5. Certificado CITES

4.4.6. Certificado sanitario para la exportación de productos alimentarios

4.4.7. Certificado de libre venta

4.4.8. Certificado de no radiactividad

4.4.9. Certificado de denominación de origen

4.4.10. Permiso de exportación de bienes culturales

4.4.11. Certificado *kosher*

4.4.12. Certificado *halal*

Conceptos básicos

Actividades de autocomprobación

Actividades de repaso

Ejercicios voluntarios

Referencias bibliográficas



## OBJETIVOS DE LA UNIDAD

En esta realizaremos un recorrido por los distintos medios de transporte que componen las alternativas globales a la solución de la logística de la distribución, en cualquiera de sus modalidades.

Conoceremos los orígenes y las razones comerciales de la aparición de las alternativas del transporte internacional, mediante la aplicación de los términos internacionales INCOTERMS, cuyo objetivo es establecer criterios definidos sobre la distribución de los gastos y la transmisión de riesgos entre las partes involucradas de un contrato de compraventa internacional.

Se analizarán los recursos más precisos que hay que conocer con el fin de elegir el mejor medio de transporte atendiendo a sus características específicas, según sus cualidades y calidades, y según los diferentes medios internacionales, tales como el transporte aéreo, marítimo, fluvial, terrestre y ferroviario.

Para finalizar, se tratarán los aspectos documentales sobre los contratos de transporte internacional y se revisará cada uno de los distintos documentos existentes.

Asimismo, conoceremos cuáles son los sistemas utilizados en el ámbito mundial para el control y movimiento de mercancías entre países.

## 1. TRANSPORTE INTERNACIONAL

Hoy día, en mercados muy competitivos los plazos de entrega suelen ser muy estrictos y ajustados. Entregar tarde o de forma defectuosa una mercancía puede significar perder a un cliente o la opción de posicionarse en el mercado, por lo que la correcta coordinación de todas las actividades, desde que se inicia una operación hasta que se termina, constituye una labor fundamental.

Esta labor de coordinación de todos los procesos necesarios para que el cliente reciba en tiempo y forma su mercancía es lo que se conoce como logística, y dentro de esta actividad logística el transporte juega un papel fundamental.

El transporte dentro de la logística es una fase muy compleja que tiene un impacto muy significativo en los precios, en el posicionamiento futuro de la empresa, en el medioambiente y en el consumo de energía. Si la globalización implica transportar cada vez más productos a mayores distancias, el manejo óptimo de todos los recursos implicados puede no solo significar mejores resultados financieros, sino la supervivencia de la propia empresa.

En este aspecto, el transporte internacional juega un papel decisivo. Hoy día, la logística establece parámetros capaces de ejercer cualquier operación desde un punto a otro, pasando por aspectos clave como las distintas políticas económicas de los países, los requisitos de cada región, o los aspectos socioculturales que se establecen en todo el planeta.

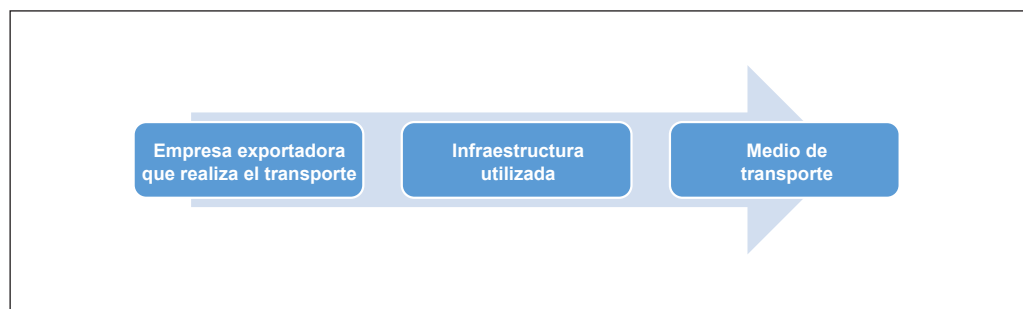
El marketing internacional define las formas de entrada, la política de productos, la fijación de precios, la selección de los canales de distribución y la promoción más adecuada para conseguir los objetivos propuestos en cada uno de los mercados exteriores. Sin embargo, esta estrategia sería un fracaso si los productos no llegaran a su destino final en el tiempo, la forma y las condiciones adecuadas.

El transporte y la logística internacional es un proceso complejo, que se inicia con la llegada del pedido procedente de los mercados exteriores y solo finaliza con la entrega del producto al cliente final; por tanto, un plan de marketing internacional quedaría incompleto si no incluyera la gestión del transporte y la logística.

La forma de entrada en los mercados condicionará el papel que el transporte y la logística van a jugar en el planteamiento de la estrategia de marketing internacional. Este papel es muy limitado cuando la empresa accede a los mercados a través de la exportación indirecta, ya que serán los intermediarios en la comercialización los encargados de la distribución física del producto.

Las alternativas que se ofrecen en la logística internacional son mayores que las producidas en el ámbito nacional. Los medios de transporte, la documentación, los seguros, el embalaje, etc., exigen una mayor profesionalidad por parte de los responsables de la gestión logística; además, esta complejidad se ve acentuada, como hemos comentado, por las barreras a la importación que imponen las legislaciones de algunos países.

El transporte internacional está compuesto de tres elementos básicos clave:



Por lo tanto, analizaríamos como funciones clave, a partir de estos elementos, en el transporte:

- Servir de conexión entre los diferentes sectores productivos y económicos entre sí y con los centros de destino de consumo.
- Servir de elemento de enlace en la economía de una región, aportando equilibrio entre diversas zonas.
- Posibilitar el acceso a cualquier lugar de la región.
- Contribuir al desarrollo de económico y sociocultural dentro de un país o región.
- Convertirse en elemento estratégico empresarial.
- Contribuir a la mejora de la calidad de vida de las personas.

De estos factores se deduce que el transporte está avalado por las reglas de libre mercado, ya que, aunque el Estado de cualquier región puede intervenir en determinados aspectos, la mayoría de las empresas dedicadas al transporte se alojan en una libre competencia entre ellas.

Como se ha indicado en la figura anterior, las infraestructuras son un elemento clave en el sistema formado por el transporte internacional, por lo que cabría señalar algunos aspectos que las define:

- **Carácter público.** Es el Estado el encargado de su gestión en la mayoría de las ocasiones. De no ser así, son construidas y gestionadas por terceros, pero con concesiones estatales.
- **Bienes regulados por el Estado.** Como se ha indicado, estas pueden ser otorgadas para su explotación y concesión a terceros, pero el Estado continúa siendo el titular de la propiedad.
- **Generan crecimiento económico.** Aunque a veces su elevado coste repercute en las cuentas del Estado.

## 1.1. CONCEPTO Y ORGANIZACIÓN DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL

Según la Cámara de Comercio, el *transporte internacional* es:

«Una pieza fundamental en la cadena logística internacional, ya que sobre él recae la entrega de la mercancía en el momento y lugar preciso, siendo la fiabilidad, eficiencia, rapidez y flexibilidad requisitos fundamentales.

Una gestión adecuada del transporte internacional no tan solo será un elemento diferenciador de calidad, sino que influirá en el precio final de nuestro producto en un mercado exterior, formando parte del mismo.

La constante evolución técnica en el transporte internacional, sobre todo como consecuencia de la aparición de nodos logísticos, conlleva que esta haya sufrido variaciones en los últimos tiempos, llegando a producir las siguientes modalidades:

- Transporte marítimo.
- Transporte aéreo.
- Transporte terrestre (camión, ferrocarril).
- Transporte intermodal (combinado, multimodal)».

Todas las acciones realizadas en el transporte internacional pueden resumirse en el cumplimiento de los siguientes factores:

- Protección física de la mercancía para ser transportada a destino final (se debe cumplir en todas las operaciones principales y auxiliares de la cadena logística).
- Elección adecuada del medio que se va a utilizar, adaptado a las necesidades y tipología de las mercancías.
- Cumplimiento de los acuerdos pactados entre las partes intervinientes.

El transporte internacional se puede dividir en:

- **Intraeuropeo.** Transporte realizado dentro del continente europeo, bajo la regulación aprobada por las organizaciones y estamentos que forman los países involucrados. Algunas de dificultades que se presentan en el transporte intraeuropeo son las siguientes:
  - Búsqueda continua de alternativas europeas en cuanto a una estrategia eficaz en el desarrollo sostenible del transporte.
  - Existen distintas fases de crecimiento dependiendo del medio de transporte.
  - Alta contaminación producida por los distintos medios de transporte.
  - Alta tasa de siniestralidad en el transporte terrestre por carretera.
  - Saturación en la infraestructura vial y ferroviario en determinados puntos.
- **Con terceros países.** Resto de países.

En cuanto a las organizaciones europeas en las que se apoya la elaboración de normas, a partir de las cuales han sido posibles los distintos acuerdos entre países, y que han permitido el comercio intraeuropeo, destacan:

- **Unión Europea.** Comunidad política de derecho constituida en régimen de organización internacional, creada con el objetivo de facilitar y albergar la unificación y gobierno en común de los Estados de Europa.
- **Consejo de Europa.** Organización internacional creada con la finalidad de establecer un espacio democrático y jurídico común en todo el territorio



europeo para asegurar el respeto de valores fundamentales, tales como los derechos humanos, la democracia y el Estado de derecho.

- **Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa (OSCE).** Organización regional destinada a la cooperación en temas de seguridad que ofrece un foro de negociaciones políticas, en asuntos político-militares, económicos, ambientales y humanos; incluida la actividad relacionada con la gestión de fronteras.

## 1.2. OPERADORES ESPECÍFICOS DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL

Los operadores de transporte internacional son personas físicas o jurídicas que intervienen en las operaciones de transporte y que gozan de los siguientes derechos: pueden ejercer el libre ejercicio de la profesión, cumpliendo con los requisitos legales; el libre acceso a los mercados de transporte; la fijación de las condiciones de transporte, la participación y colaboración con las autoridades competentes.

Y como obligaciones, podríamos destacar la solicitud de obtención por parte de la Administración, de las autorizaciones y documentos administrativos necesarios para el desempeño de las funciones, el reflejo claro de los términos de la contratación, el sometimiento de inspecciones y auditorías por parte de la Administración y la disponibilidad de un seguro de responsabilidad civil que cubra el alcance de las operaciones que realizan.

### 1.2.1. Agente de aduanas

Se trata de una persona física que asesora y realiza los trámites correspondientes a un proceso de exportación, importación o tránsito ante los organismos oficiales, y que es contratado por un tercero, a quien representa por obtención de poderes.

### 1.2.2. Transitario

Es una persona física o jurídica que desarrolla su actividad como operador en el transporte internacional y que gestiona las empresas de transporte en nombre del exportador o importador.

Asegura la carga y descarga en los distintos medios de transporte que se utilizan y se encarga de los trámites administrativos necesarios para su traslado. Es habitual que el transitario sea el transportista de la carga.

Cuando una empresa transitaria realiza su actividad en el transporte aéreo, se la denomina «agente de carga aérea» o «agente IATA».

El transitario debe actuar como mediador en representación de su cliente con las empresas transportistas, tramitar la documentación necesaria para el tránsito de mercancías, solucionar las incidencias que puedan surgir, controlar el riesgo mediante la contratación de seguros, servir de enlace continuo entre las mercancías y el cliente, informando del estado de las mismas, y asumir tareas logísticas varias como el embalaje de las mercancías, el almacenaje y la optimización de los transportes utilizados.

En la mayoría de los casos, el transitario realiza sus labores en régimen de «grupaje», que consiste en la unificación de mercancías (puede ser de un mismo o de diferentes clientes) en una unidad de carga, con el objetivo de optimizar costes.

En el transporte marítimo también existe una denominación específica para el transitario, conocido como NVOCC (*non vessel operator common carrier*, operadores marítimos no propietarios de buques).

### 1.2.3. Consignatario de buques

También denominado agente marítimo o agente consignatario de buques (*shipping agency*), es un agente independiente que actúa en nombre del propietario del buque con el objetivo de gestionar las necesidades del buque en el puerto y de coordinar las tareas de transporte terrestre cuando el buque está en puerto.

El propietario del buque puede ser:

- **Naviero.** Persona física o jurídica dedicada a la exportación de buques mercantiles, ya sean de su propiedad o arrendados.
- **Armador.** Se trata del naviero o empresa naviera que proporciona todo lo necesario al buque para tenerlo operativo; tanto en las tareas de aprovisionamiento, como las de equipamiento, permisos, personal de tripulación, etc.

También existe una figura que es la principal responsable del naviero en puerto, denominado «consignatario», cuya tarea fundamental es la de organizar todo lo necesario para que el buque no prolongue su estancia en puerto y así optimizar los tiempos de rentabilidad.

La vinculación sobre prestaciones económicas existente entre consignatario y naviero se denomina «tasa de agencia».

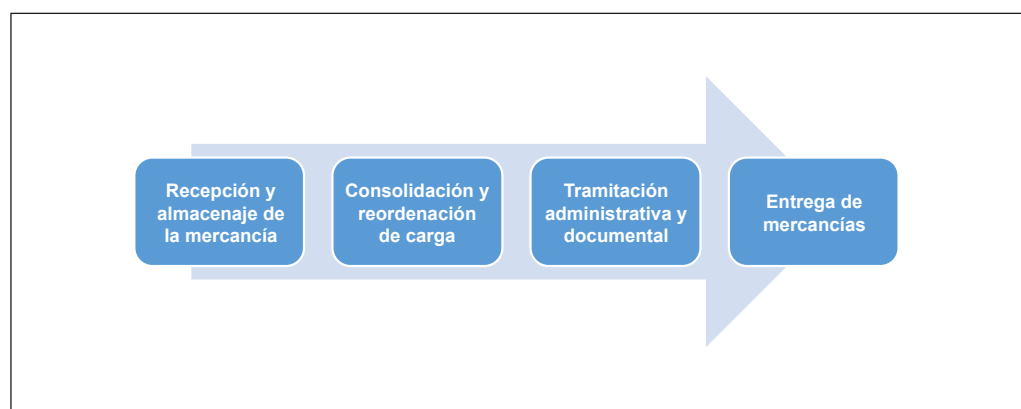
Las dos funciones más importantes del consignatario son las siguientes:

- **Comercial.** Se responsabiliza de la comercialización del servicio de transporte del buque con transitarios y cargadores.
- **Operativa.** Actúa como representante del buque y gestiona toda la documentación necesaria para su presentación ante la autoridad portuaria u organismo competente.

### 1.2.4. Consignatario aéreo

La figura del consignatario aéreo es prácticamente la misma que la del consignatario de buques, pero con las particularidades del transporte aéreo, aunque no están tan definidas las funcionalidades de transitarios y consignatarios.

El cliente de una mercancía recurre a una empresa de transporte aéreo especializada (agente IATA), la cual ofrece numerosos servicios, que cubren todas las necesidades operativas.



### 1.2.5. Compañía estibadora

La estiba es la correcta y optimizada carga y descarga de las mercancías de los buques. La empresa estibadora se encarga de realizar las operaciones relacionadas con la manipulación de mercancías.

Las principales funciones son las de recepción, carga y estiba en las operaciones de embarque, y las de desestiba, descarga y entrega en las de desembarque; aunque también suelen realizar funciones de consolidación y desconsolidación de mercancías, y clasificación de mercancías y presentación de mercancías físicas para inspección. La actividad estibadora supone el 65 % de los costes totales de las actividades realizadas en puerto.

Los elementos de la estiba son:

- **Seguridad:**
  - Del buque.
  - De la tripulación y estibadores.
  - Integridad de la mercancía.
- **Economía:**
  - Comprobación e inspección de la carga.
  - Planificación de carga/descarga.
  - Optimización de los volúmenes de carga.
  - Optimización de los tiempos de ejecución.

### 1.2.6. Agencia de transporte nacional

Se trata del operador logístico que transporta la mercancía al destinatario final, realizando el trayecto interior dentro del territorio nacional.

Dichas agencias actúan como comisionistas en nombre propio y deben, por lo tanto, realizar su actividad contratando el transporte, tanto con el transportista como con el cargador, en su propio nombre, y ocupan la posición de transportista frente al cargador y la de cargador frente al transportista.

### 1.2.7. Empresa de depósito y almacenaje de mercancías

En numerosas ocasiones, dentro del proceso logístico de la distribución, es necesario depositar las mercancías por un objetivo de planificación, régimen impositivo o por incidencia en cualquier gestión anterior o posterior al transporte.

Respecto al almacenaje de mercancías en el comercio internacional, este puede realizarse en distintos regímenes que pueden ofrecer muchas ventajas a los propietarios de las mercancías:

- **Depósito aduanero (DA).** Área de depósito de mercancía procedente de terceros países que está exenta del pago de aranceles (tributo que se aplica a los bienes que son objeto de importación y/o exportación), IVA e impuestos especiales por los que se permite posponer dicho pago.

El plazo en esta área es ilimitado, por lo que se puede generar *stocks* para suministrar con garantías pedidos sin tener que pagar aranceles ni impuestos; mejorar la tesorería al poder liquidar los impuestos cuando se retire la mercancía; ofrecer ventajas de política comercial al facilitar *stocks* que permiten importar en los momentos más ventajosos, o poder recepcionar mercancía sin la aportación documental en el momento.

- **Depósito distinto del aduanero (DDA).** Área exenta del pago del IVA para mercancías procedentes de la Unión Europea y de terceros países que han liquidado los derechos arancelarios.
- **Depósito aduanero temporal (DAT o ADT).** Tiene las mismas características que los anteriores depósitos, con la excepción de que sí existe un plazo máximo de permanencia (45 días para mercancías procedentes de vía marítima y 20 días para el resto de procedencias), por lo que, superado este plazo, dichas mercancías deberán salir del depósito con destino a otro depósito, consumo, cliente final, etc.
- **Depósito fiscal (DF).** Se trata de un área definida para el depósito de mercancías con regímenes de impuestos especiales, tales como el tabaco y las bebidas alcohólicas.
- **Local autorizado para mercancías en exportación (LAME).** Es un recinto destinado al control de aduanas, pero no perteneciente al propio recinto de la aduana, lo que permite a las empresas realizar la tramitación de despacho sin necesidad de trasladar las mercancías.
- **Depósito aduanero ficticio (DAF).** La autoridad aduanera permite en ocasiones justificadas (mercancías voluminosas, peligrosas, etc.) la puesta a disposición en lugares distintos a un depósito aduanero, con el objetivo de salvaguardar las mercancías, pero siempre bajo los efectos administrativos de depósito legal.

### 1.2.8. Operador económico autorizado

Se trata de una persona que, dentro de sus actividades profesionales, realiza gestiones reguladas por la legislación aduanera; es, en definitiva, un operador de confianza de la aduana con el objetivo de incrementar y mejorar los procesos de control de la autoridad aduanera.

Existen tres variedades de operador económico autorizado:

- Certificado operador económico autorizado simplificaciones aduaneras.
- Certificado operador económico autorizado seguridad y protección.
- Certificado operador económico autorizado simplificaciones y seguridad.

### 1.2.9. Bróker

La figura del bróker está ligada principalmente con el transporte marítimo, y tiene como funciones la de mediador para la realización de los contratos de fletamiento entre el naviero y el fletador. Al fin y al cabo, se trata de un «buscador de oportunidades».

Su principal característica es la de su alto conocimiento sobre las distintas posibilidades de las pólizas de fletamento, la disposición de vehículos y el transporte en general.

### 1.2.10. Operador de transporte multimodal (OTM)

Se trata de la persona física o jurídica que realiza un contrato de transporte multimodal y asume la responsabilidad de llevarlo a cabo en calidad de transportista.

Actúa como tomador principal, no como intermediario del destinatario o transportista, y ofrece un servicio integral con la emisión de un único documento de transporte.

## 2. TÉRMINOS INTERNACIONALES COMERCIALES (INCOTERMS)

Los INCOTERMS (*International Commercial Terms*) son unas reglas internacionales para la interpretación de los términos comerciales creadas por la Cámara de Comercio Internacional (CCI), cuyo objetivo consiste en establecer criterios definidos sobre la

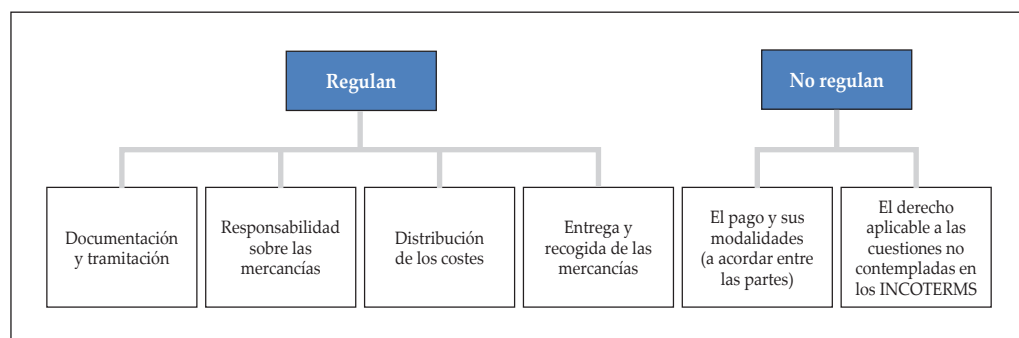
distribución de los gastos y la transmisión de los riesgos entre las dos partes, compradora y vendedora, de un contrato de compraventa internacional.

Estos términos son de aceptación voluntaria por las partes, por lo que no constituyen cuerpo legislativo, y su principal virtud consiste en haber simplificado, mediante unas denominaciones normalizadas, un cúmulo de condiciones que deben cumplir las partes.

La última revisión de los mismos se efectuó en el 2010, año en que pasaron a recibir la denominación de INCOTERMS 2010.

## 2.1. ASPECTOS REGULADOS POR LOS INCOTERMS

En la siguiente figura se indica qué aspectos se regulan y cuáles no en los INCOTERMS:



- **Documentación y tramitación.** La exportación es un problema del comprador, que tendrá que efectuarla contratando los servicios de un transitario o agente de aduanas en el país de expedición que se la gestione, y si la ley del país no se lo permite, solicitando la gestión al vendedor, que actuará como mandatario del comprador, es decir, sin que pueda endosarle la responsabilidad de cualquier anomalía que surja como consecuencia de dicha gestión.
- **Responsabilidad sobre las mercancías.** No debe ser confundida con la transmisión de la propiedad, que debe ser tratada en el marco de la ley que regule el contrato. El concepto fundamental reside en que los riesgos, y en la mayoría de los casos los gastos, se transmiten en el punto geográfico y en el momento cronológico que definan el contrato y el INCOTERM que se haya elegido, siempre que la mercancía haya sido debidamente identificada o

individualizada como la mercancía objeto del contrato. El punto geográfico será sucesivamente la fábrica, el muelle, la borda del buque, etc., mientras que el momento cronológico se producirá al comienzo del plazo de entrega, en el marco del cual se va a efectuar esta.

La superposición de ambos requisitos producirá automáticamente la transmisión de los riesgos y de los gastos.

La transmisión de los riesgos solo puede efectuarse si la mercancía ha sido previamente individualizada o identificada como la del objeto del contrato. Cuando esta individualización no es posible, debido a la naturaleza especial de la mercancía, bastará con que el vendedor haya realizado todos los actos necesarios para que el comprador pueda hacerse cargo de la mercancía (por ejemplo, líquidos en un tanque dispuestos para su entrega a diversos clientes; bastará con conectar la cisterna al tanque y medir la cantidad adquirida con un contador homologado).

- **Distribución de los costes.** A pesar de que la transmisión de los riesgos es en origen, lo habitual es que el vendedor corra con los gastos estrictamente precisos para poner la mercancía en condiciones de entrega y que el comprador corra con los demás.
- **Entrega de las mercancías.** Tiene que ser efectuada de acuerdo con los términos del contrato de compraventa y proporcionando todos los documentos exigidos por el contrato en prueba de conformidad. El motivo estriba en impedir que el vendedor juegue con la necesidad del comprador.

## 2.2. OBLIGACIONES DEL COMPRADOR Y DEL VENDEDOR

Entre las obligaciones del vendedor se encuentran las siguientes:

- **Entregar la mercancía y los documentos según el contrato.** Se trata de hacer que el contrato se cumpla y evitar que el vendedor pueda jugar con la necesidad del comprador.
- **Ponerla a disposición.** El objetivo es acordar el punto geográfico y el momento cronológico que en cada caso definirán la entrega del vendedor al comprador.
- **Proporcionar el embalaje habitual.** La mercancía será embalada por el vendedor según la buena práctica comercial del sector al que pertenezca,



salvo que la buena práctica sea enviarla sin embalar. Si el comprador desea más embalaje, deberá pagar la diferencia.

- **Avisar al comprador.** Sin cumplir este requisito, el comprador no podrá tomar las medidas para retirar la mercancía en origen o recibirla en destino.
- **Sufragar las verificaciones necesarias.** Se refiere a las de medida, peso o recuento precisas, o a las de control de calidad que sean condición previa para el cumplimiento de la obligación principal del vendedor. Las que sean deseo del comprador correrán de su cuenta.
- **Asumir riesgos y sufragar gastos hasta la puesta a disposición.** Este concepto está ligado con el punto y momento de transferencia de gastos y responsabilidades y será comentado más detalladamente en el marco de cada INCOTERM.
- **Prestar ayuda para documentos.** Se refiere a que el vendedor deberá ayudar al comprador a obtener aquellos documentos que precise para la exportación o que le permiten acogerse a algún tipo de beneficio arancelario en la importación en su país.
- **Contratar transportes.** El vendedor está obligado a contratar los que sean precisos (accesorios o principales) para llevar la mercancía al punto geográfico de entrega.
- **Facilitar documento de recepción o transporte.** Se trata, según el INCOTERM elegido, de que el vendedor pueda demostrar que entregó la mercancía en buenas condiciones.
- **Facilitar certificado de origen/factura consular.** Será función de las exigencias aduaneras de cada INCOTERM.
- **Obtener licencia de exportación.**
- **Obtener póliza de seguro transmisible.** Será obligación del vendedor en los INCOTERMS CIF y CIP.
- **Derecho a que el comprador le compense de los gastos efectuados.**

Y el comprador está obligado a:

- **Hacerse cargo de la mercancía y pagarla.** Mismas razones que para el vendedor de entregarla.

- **Asumir riesgos y sufragar gastos desde la puesta a disposición.** Mismos comentarios que para el vendedor.
- **Obtener licencia/pagar derechos de exportación.** Será en función de las exigencias aduaneras de cada INCOTERM.
- **Sufragar gastos adicionales si no da instrucciones.** Si, por carencia de instrucciones, el comprador causa gastos extra al vendedor (almacenamiento, horas extraordinarias para carga, etc.), deberá pagarlos.
- **Sufragar gastos de los documentos para aquellos cuya obtención el vendedor le ha prestado ayuda.**
- **Dar instrucciones de envío/recogida.** Ya que sin ellas no se podrá coordinar la entrega.
- **Contratar transporte.** Excepto en el caso EXW, en el que los INCOTERMS no exigen a ninguna de las partes la contratación del transporte, ya que con el simple hecho de que el comprador retire la mercancía es suficiente para que no cause trastornos al vendedor, en los demás casos, o bien el comprador o bien el vendedor tendrán que llevarlo a cabo para cumplir con las exigencias.
- **Obtener licencia/pagar derechos de importación.**

## 2.3. TIPOS DE INCOTERMS

Los INCOTERMS se dividen en marítimos y polivalentes.

El origen de los INCOTERMS está basado en el transporte marítimo, y posteriormente han recibido variaciones para el transporte aéreo y el terrestre. En cualquier caso, la compraventa es susceptible de cualquier tipo de acuerdo, por lo tanto, estos INCOTERMS también son susceptibles de variaciones con cláusulas adicionales.

### 2.3.1. Marítimos

- **FAS (*free alongside ship* o franco al costado del buque).** El vendedor realiza la entrega cuando la mercancía es colocada por el vendedor a su coste y riesgo en el muelle donde va a atracar el buque y al costado del mismo, lo que dependerá del tipo de mercancía o de la línea marítima.

- *Transmisión del riesgo.* En el muelle del puerto de origen, al costado del buque designado por el comprador en la fecha o plazo acordado y siempre y cuando la mercancía quede al alcance de los medios idóneos para su manipulación.
- *Transmisión de los costes.* El vendedor debe pagar todos los gastos hasta dejar la mercancía en el muelle del puerto elegido dentro del país de origen.

Este término exige al vendedor despachar la mercancía en aduana para la exportación.

Debe ser utilizado para mercancía de granel, no para carga en contenedores, ya que en este último caso los contenedores son entregados en una terminal unos días antes de la llegada del buque; por tanto, no es posible en la mayoría de los casos saber qué muelle se le va a asignar para las operaciones de carga y descarga.

- **FOB (*free on board* o franco a bordo).** La transferencia de gastos y responsabilidades del vendedor al comprador se realizará en el momento en que la mercancía quede debidamente cargada en el buque.
  - *Transmisión del riesgo.* Cuando la mercancía quede cargada en el buque en el puerto de origen convenido.
  - *Transmisión de los gastos.* El vendedor asume todos los costes hasta que la mercancía quede cargada en el buque en el puerto de origen.

Este término exige al vendedor despachar la mercancía en aduana para la exportación.

- **CFR (*cost and freight* o coste y flete).** El vendedor realiza la entrega cuando la mercancía quede cargada en el buque en el puerto de embarque.
  - *Transmisión del riesgo.* Cuando la mercancía quede cargada en el buque en el puerto de origen. Si la mercancía se daña a partir de ese momento, el problema es del comprador y de su asegurador, si lo tiene, ya que la propiedad de la mercancía es del comprador desde que sale del punto de origen.
  - *Transmisión de los gastos.* El vendedor debe asumir todos los gastos hasta llevar la mercancía al puerto de destino, es decir: gastos FOB más flete y sus recargos.

Este término exige al vendedor el despacho aduanero de la mercancía para la exportación.

- **CIF (*cost, insurance and freight* o *coste, seguro y flete*).** Es igual que el anterior, con la variación de que el vendedor está obligado a contratar una póliza de seguro que cubra el transporte y deberá ceder los derechos al comprador extranjero.
  - *Transmisión del riesgo.* Cuando la mercancía quede cargada en el buque del puerto de origen convenido; es el mismo caso que el CFR.
  - *Transmisión de los gastos.* El vendedor debe asumir todos los gastos hasta el puerto de destino convenido, incluyendo una póliza de seguro con cobertura mínima, es decir: gastos FOB más flete y sus recargos más prima de la póliza.

Es exigible la contratación con una compañía aseguradora de reconocida solvencia y con una cobertura mínima de seguro. Si el comprador desea más cobertura, deberá pagar la diferencia. El valor asegurado es habitualmente el precio CIF más un porcentaje en concepto de beneficio industrial que suele estar en torno al 10 %.

### 2.3.2. Polivalentes

- **EXW (*ex works* o *franco fábrica*).** La entrega de la mercancía se realiza cuando la pone a disposición del comprador en la fábrica o almacén del vendedor, normalmente, en el muelle de carga (responsabilidad del comprador), o en otro lugar convenido sin cargarla en el vehículo receptor. Si la mercancía se avería dentro de la fábrica antes de que empiece a transcurrir el plazo acordado de entrega, la responsabilidad será del vendedor. Si ello sucede dentro de dicho plazo, será del comprador.
  - *Transmisión del riesgo.* Cuando la mercancía queda depositada en el almacén o fábrica del vendedor u otro punto convenido perfectamente individualizada, es decir, que la mercancía pueda ser reconocida como la mercancía objeto del contrato de compraventa.
  - *Transmisión de los gastos.* El vendedor debe asumir todos los gastos hasta que quede depositada en cualquiera de los puntos anteriormente mencionados.

Los costes de exportación, entre los cuales debemos incluir el despacho de mercancía de exportación, son por cuenta del comprador. Es importante recalcar que el vendedor está obligado a facilitar la documentación necesaria para que el comprador pueda despacharla debidamente.

- **FCA (*free carrier o franco transportista*).** El vendedor entrega la mercancía, despachada de exportación, al transportista elegido por el comprador en el lugar convenido.
  - *Transmisión del riesgo y los gastos.* El vendedor correrá con todos los riesgos y gastos hasta que la mercancía sea entregada al transportista contratado por el comprador en el lugar convenido, siempre y cuando esté convenientemente despachada de exportación.

Se ha de tener en cuenta que el lugar de entrega elegido influye en las obligaciones de carga y descarga de la mercancía en ese lugar. Si la entrega tiene lugar en los locales del vendedor, este es responsable de la carga. Si por el contrario ocurre en cualquier otro lugar, el vendedor no es responsable de la descarga.

- **CPT (*carriage paid to o transporte pagado hasta*).** Este término es similar al CFR y aplicable a cualquier medio de transporte; por tanto, el vendedor pagará el transporte hasta el punto de destino convenido.
  - *Transmisión del riesgo.* Se realiza en el momento en que el vendedor entrega la mercancía en origen al transportista contratado por él mismo.
  - *Transmisión de los gastos.* El vendedor debe pagar todos aquellos costes que se produzcan hasta el punto de destino convenido.

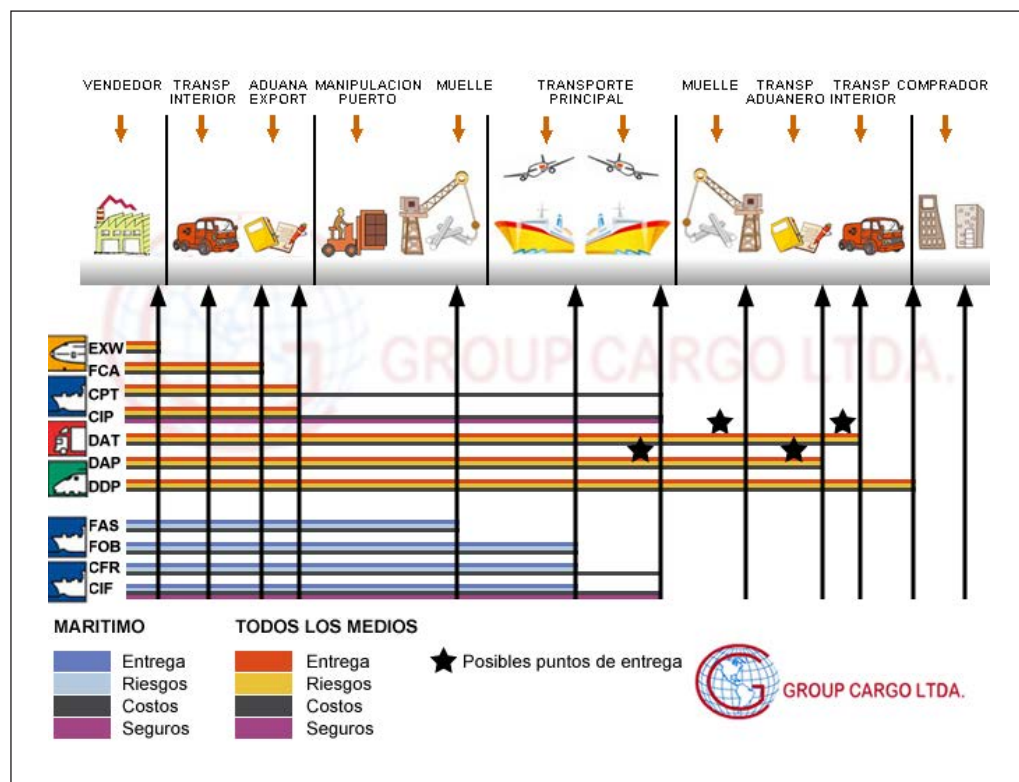
Si se utilizan transportistas sucesivos para el transporte al destino convenido, el riesgo se transmite cuando la mercancía se ha entregado al primer transportista.

- **CIP (*carriage, insurance paid o transporte y seguro pagado hasta*).** Al igual que en el caso anterior, este término es aplicable a cualquier medio de transporte; el vendedor también tendrá que contratar una póliza de seguro con cesión al comprador, de la misma forma que en el CIF, en condiciones mínimas y cubriendo también el valor CIP más el 10%.

- *Transmisión del riesgo.* Se realiza en el momento en el que el vendedor entrega la mercancía en origen al transportista contratado por él mismo, siempre debidamente cargada a bordo del vehículo porteador.
- **DDP (*delivered duties paid* o *entregada derechos pagados*).**
  - *Transmisión del riesgo y los gastos.* El vendedor correrá con todos los gastos y riesgos hasta el lugar de destino convenido, incluyendo exportación, transporte e importación.

Si el punto de entrega en destino no está prescrito por la reglamentación de aduanas o de transporte, el vendedor podrá elegir el que más le convenga. El vendedor solo está obligado a descargar la mercancía en el lugar de destino si esta operación es necesaria o habitual. Este término no debe usarse si el vendedor no es capaz de obtener la licencia de importación.

- **DAT (*delivered at terminal* o *entregado en terminal*).** Sirve para todo tipo de transporte, y el vendedor entregará la mercancía descargada en una terminal aérea, marítima o terrestre. Hasta ahora existía cierta limitación, ya que tanto el término DEQ refería su uso al transporte marítimo como el DAF, al transporte multimodal.
  - *Transmisión del riesgo y los gastos.* El vendedor transfiere costes y riesgos a la parte compradora en el momento que la mercancía es puesta a disposición del comprador debidamente descargada del medio de transporte que la traslada en la terminal acordada, entendiéndose por terminal cualquier lugar protegido o no, como un muelle, un almacén, una estación ferroviaria, de contenedores, aérea o de carretera.
- **DAP (*delivered at place* o *entregado en un punto*).** Reemplaza a DAF y DDU. Sirve también para todo tipo de transporte, y se refiere a entregas en el punto convenido en el país de destino. Permite una mayor flexibilidad respecto al punto de entrega. El vendedor entregará la mercancía sin tomar las formalidades aduaneras de importación, que queda reservado al DDP.
  - *Transmisión del riesgo y los gastos.* El vendedor transfiere costes y riesgos a la parte compradora en el momento en que la mercancía es puesta a disposición del comprador preparada para su descarga en el punto de destino acordado.



### 3. TIPOLOGÍA DE TRANSPORTES

#### 3.1. TRANSPORTE POR CARRETERA

Consiste en el traslado de personas o mercancías por carretera. La carretera es una vía diseñada y construida para la circulación de vehículos automóviles.

El transporte por carretera es en la actualidad el medio de desplazamiento más utilizado, según los datos de la Unión Europea. Sus características son las siguientes:

- Es el medio de transporte que permite llegar a cualquier destino y entregar mercancías puerta a puerta, sin necesidad de combinarse con otro medio o tipo de transporte.
- Es un medio que se puede combinar y se complementa con el resto de transportes.

- Permite el uso del transporte público y privado de forma conjunta.
- Se trata del medio de transporte más barato.
- Es el medio de transporte que más competencia genera, debido a su libre competencia; por lo que hablamos de un sector atomizado.

Respecto al transporte de mercancías, este se puede clasificar en transporte de carga general (un operador con un cliente por vehículo), y de carga fraccionada (un operador con distintos clientes y destinos).

Sin embargo, también podríamos realizar otra clasificación dependiendo de la tipología de mercancías que se transportan: no perecederas, perecederas, peligrosas y especiales.

En el siguiente cuadro se indican las ventajas y desventajas del transporte por carretera:



<b>Ventajas</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Costes reducidos frente al resto de transportes.</li><li>• Único transporte puerta a puerta.</li><li>• Buena adaptación al transporte de cualquier mercancía.</li><li>• Alto grado de seguimiento de las mercancías.</li><li>• Transporte universalmente utilizado en todos los países.</li></ul>
<b>Desventajas</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Poca capacidad de carga.</li><li>• Elevado coste de construcción en infraestructuras.</li><li>• Altamente contaminante.</li><li>• Alta saturación de la red terrestre</li><li>• Elevada siniestralidad de toneladas por kilómetro.</li><li>• Alta repercusión de costes directos (gasóleo).</li></ul>

### 3.2. TRANSPORTE POR FERROCARRIL

Se define como el transporte terrestre de personas y mercancías guiado sobre carril.



Se trata de un sistema guiado en una dirección, con gran capacidad de carga y con un bajo coste energético. Es, en definitiva, un sistema que representa grandes posibilidades de automatizar el transporte en beneficio de la seguridad.



Uno de los problemas que presenta este tipo de transporte es que el trazado de las vías necesita pendientes muy pequeñas y grandes radios de curvatura en comparación con la infraestructura de otros modos de transporte.

El transporte ferroviario se puede clasificar atendiendo a distintas variables:

- **Según el tipo de línea:**

- *Vía sencilla.* Única vía para ambos sentidos.
- *Vía doble.* Una vía para cada sentido.

- **Según la cantidad de tráfico de mercancías:**

- *Red básica.* Tráfico superior a 14.000 T-km/día.
- *Red complementaria.* Tráfico entre 4.000 y 14.000 T-km/día.
- *Red secundaria.* Tráfico inferior a 4.000 T-km/día.

- **Según el tráfico de viajeros:**

- *Tráfico de cercanías.* Distancia máxima: 70 kilómetros.
- *Tráfico regional.* Distancias entre 70 y 300 kilómetros dentro de una región, generalmente.
- *Tráfico de largo recorrido.* Distancias entre 300 y 1.500 kilómetros.
- *Tráfico de alta velocidad.* Distancias de hasta 3.000 kilómetros con velocidades entre los 200 y 350 km/h.

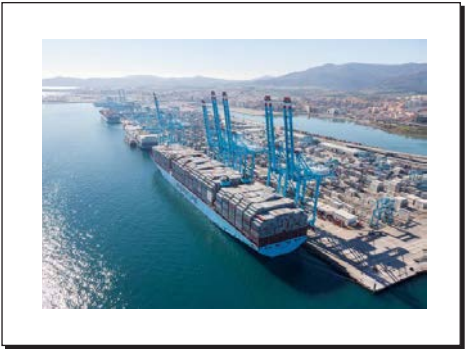
En el siguiente cuadro se indican las ventajas y desventajas del transporte ferroviario:

<b>Ventajas</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Escasa contaminación.</li><li>• Capacidad de transporte de gran volumen.</li><li>• Alto control y seguimiento de mercancías.</li><li>• Baja siniestralidad.</li><li>• Bajo sometimiento de tráfico y saturación.</li><li>• Amplia posibilidad de intermodalidad con otros transportes.</li><li>• Bajo coste del retorno en vacío.</li></ul>
<b>Desventajas</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Baja velocidad.</li><li>• Restricciones físicas de altura/peso/volumen.</li><li>• Comparte la red con el transporte de personas.</li><li>• Necesaria una inversión importante en infraestructura.</li><li>• Escasez de infraestructura ferroviaria en algunos países.</li><li>• Es rentable casi siempre en larga distancia.</li></ul>

3.3. TRANSPORTE MARÍTIMO

El transporte marítimo consiste en llevar personas o mercancías, desde un punto a otro, a bordo de un buque y con una finalidad mercantil.

La flota mercante mundial estaba formada en 2006 por 365.014 toneladas de peso muerto (TPM) de buques petroleros; 395.427 TPM de buques graneleros y 275.620 TPM de resto de buques.



Se trata de un transporte público; es decir, los puertos son propiedad del Estado aunque pueden tener una gestión cedida. Es un transporte universal; todos los barcos que cumplan con la legislación vigente pueden entrar y salir de cualquier puerto.

El transporte marítimo tiene los siguientes objetivos:

- Combinar de la forma más eficiente posible los demás modos de transporte.
- Mejorar los trayectos cortos, denominados SSS (*short sea shipping*).
- Coordinar los trayectos cortos con las denominadas autopistas del mar (las autopistas del mar son un concepto en la política de transportes de la Unión Europea, lo que destaca la importancia del transporte marítimo. El término designa la unión marítima de varios puertos para disminuir el impacto ambiental del tráfico rodado, evitar el colapso de las carreteras y ofrecer un modo de transporte eficiente).
- Reducir los costes.
- Reducir los retrasos y tiempos de espera en las operaciones portuarias.
- Minimizar el tiempo de estancia del barco en el puerto.
- Minimizar el tiempo de almacenaje de las mercancías.
- Aumento de las plataformas logísticas para el apoyo del transporte marítimo.
- Mejorar los equipos de manutención portuarios.

El comercio marítimo está influenciado por cambios naturales tales como:

- **Estacionales.** Cierre de vías fluviales en ciertas épocas del año.
- **Industriales.** Aumento de tráfico hacia los países más desarrollados.
- **Combustible.** Adaptación del transporte a la fuente de energía.
- **Aumento poblacional.** Aumento de núcleos poblacionales con alta demanda de producción.

Y también influenciado por cambios artificiales como:

- **Regulación de las organizaciones internacionales.** La OMI (Organización Marítima Internacional), la OIT (Organización Internacional de Trabajadores) o la IFT (Federación de Transporte Internacional), entre otras.
- **Comunidades económicas.** Influencia de acuerdos con repercusión directa sobre el desarrollo del transporte de las grandes comunidades como, por ejemplo, Unión Europea y Mercosur.

- **Productores y exportadores.** Son los que seleccionan el medio de transporte que se va a utilizar.
- **Transporte multimodal.** Inclusión del transporte marítimo en los acuerdos multimodales.
- **Divisas.** El mercado económico puede frenar o proporcionar las inversiones en el transporte marítimo.
- **Políticos.** Cambios por razones de competencia, convenios u otras causas, o incluso zonas de conflicto.

En el siguiente cuadro se indican las ventajas y desventajas del transporte marítimo:

Ventajas	<ul style="list-style-type: none"><li>• Gran capacidad de carga sin restricciones ni volúmenes.</li><li>• Coste competitivo en largas distancias.</li><li>• Bajo impacto climático frente al resto de los transportes.</li><li>• Posibilidad de transportar todo tipo de mercancías.</li></ul>
Desventajas	<ul style="list-style-type: none"><li>• Baja velocidad.</li><li>• Necesidad de una importante infraestructura.</li><li>• Menor capacidad de seguimiento de mercancías.</li><li>• Menor frecuencia de rutas.</li><li>• Importante índice de contaminación.</li></ul>

3.4. TRANSPORTE FLUVIAL

Es el transporte que transcurre por los ríos que son navegables y tienen una profundidad suficiente. Es una importante alternativa al transporte por carretera en el comercio interior, y es considerado por la Unión Europea como un transporte de gran proyección de futuro, pero insuficientemente explotado.



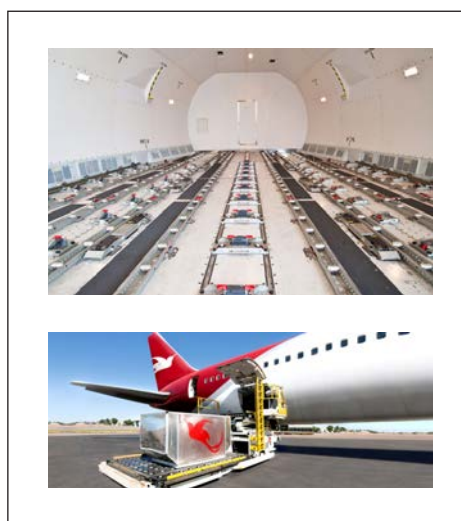
En el siguiente cuadro se indican las ventajas y desventajas del transporte fluvial:

<b>Ventajas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Costes reducidos de inversión.</li> <li>• Poco contaminante.</li> <li>• Bajo consumo de energía (transporte de arrastre).</li> <li>• Flexibilidad de enlace con otros transportes (intermodalidad).</li> <li>• Posibilidad de acceso a grandes núcleos urbanos.</li> </ul>
<b>Desventajas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baja velocidad.</li> <li>• Importante infraestructura portuaria.</li> <li>• Menor capacidad de seguimiento de las mercancías.</li> <li>• Menor frecuencia de rutas.</li> <li>• Alto índice de contaminación.</li> </ul>

### 3.5. TRANSPORTE AÉREO

Consiste en trasladar pasajeros o mercancías en aeronaves con un fin comercial. Se trata del modo de transporte más regulado internacionalmente y el que ha experimentado un mayor crecimiento en los últimos años.

El transporte aéreo realiza la distancia más corta entre dos puntos, lo que reduce en un 30 % la distancia realizada por otro medio de transporte. Supone el 40 % de las exportaciones interregionales de bienes (valor de las mercancías), y las 1.400 compañías aéreas (año 2015, según el informe «Aviation: Benefits Beyond Borders July 2016» del Air Transport Action Group) del mundo suponen una flota de 26.000 aeronaves y 4.000 aeropuertos, aproximadamente. En España se movieron en 2012 (últimos datos del INE) unas 625.467 toneladas de mercancía.



Se trata del modo de transporte más útil, y en ocasiones el único posible para el recorrido de las largas distancias, además de rápido, con velocidades de crucero de 900 km/h.

Su efectividad en el cumplimiento de horarios y el elevado coste de combustible hacen de dicho transporte uno de los más costosos de implantación.

Al contrario que en otros modos de transportes, las aeronaves no varían en gran medida en función de la carga que transportan. Dicha carga es agrupada en contenedores metálicos normalizados denominados ULD (elemento unitario de carga).

En el siguiente cuadro se indican las ventajas y desventajas del transporte aéreo:

<b>Ventajas</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Rapidez.</li><li>• Sin apenas limitación geográfica.</li><li>• Es el medio de transporte de menor siniestralidad.</li><li>• Alta compatibilidad con la intermodalidad.</li><li>• Alto control del seguimiento de mercancías.</li><li>• Versatilidad en la capacidad y características de las aeronaves.</li></ul>
<b>Desventajas</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Elevado coste.</li><li>• Restricción de determinados tipos de carga.</li><li>• El tamaño de las puertas delimita el acceso de las cargas.</li></ul>

3.6. TRANSPORTE MULTIMODAL

El transporte multimodal es aquel en el que se utilizan, al menos, dos tipos de transporte para realizar el envío de las mercancías, pero bajo un mismo contrato de transporte, con la ventaja de que toda la operativa es gestionada a través de un solo operador de transporte, denominado operador de transporte multimodal (OTM).

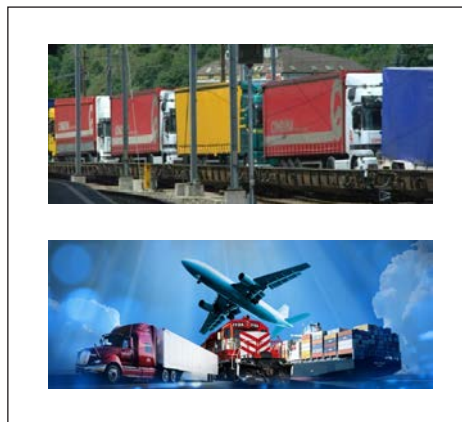
Hoy día, la mayor parte del transporte internacional se realiza mediante la modalidad multimodal. Entre los factores más importantes destacan: la seguridad, la rapidez y el bajo coste.

Por el contrario, existe el transporte intermodal, en el cual se utilizan igualmente varios modos de transporte, pero la mercancía siempre conserva la misma unidad de carga, que

generalmente es el contenedor, debido a su facilidad para realizar los transbordos entre los distintos transportes.

El transporte intermodal es una tipología de transporte multimodal.

El transporte combinado es el concepto que se utiliza en la Unión Europea para denominar al transporte intermodal entre Estados miembros. Este, a su vez, puede ser transporte combinado acompañado, si la mercancía viaja en un vehículo de transporte por carretera, aun cuando viaja en otro medio de transporte y el conductor va con el vehículo (camión completo en tren o en buque), o combinado no acompañado, cuando no viaja conductor.



En el siguiente cuadro se indican las ventajas y desventajas del transporte multimodal:

Ventajas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aprovecha las ventajas de todos los tipos de transporte.</li> <li>• Disminución de costes y plazos en el transporte por la combinación óptima de los modos utilizados.</li> <li>• Menor control aduanero por la tipología de cargas.</li> <li>• Normalización y simplificación de la documentación.</li> <li>• Reducción y optimización de manipulaciones y tiempos de respuesta.</li> </ul>
Desventajas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mayor necesidad de organización y planificación.</li> <li>• Necesidad de infraestructura desarrollada en todos los países por donde circulan las mercancías.</li> <li>• Diferencias entre los distintos modos de transporte, debido a su desarrollo tecnológico.</li> </ul>

### 3.7. CONCEPTOS BÁSICOS RELACIONADOS CON EL TRANSPORTE

- **Vehículo rígido.** Lleva incorporada la tracción en el propio vehículo.

- **Vehículo articulado.** En el que se puede separar la cabeza tractora del continente (caja).
- **Tren de carretera.** Vehículo articulado en el que la cabeza tractora remolca dos o más unidades de carga.
- **Tara.** Masa del vehículo sin carga, con el equipamiento fijo autorizado sin conductor ni pasajeros, y con la dotación de combustible, lubricantes, repuestos, herramientas y accesorios.
- **Tacógrafo.** Dispositivo que registra varios elementos relativos a la conducción de un vehículo de transporte terrestre.
- **Contenedor.** Unidad de carga. 20 pies (6,10 m) y 40 pies (12,2 m).
- **Caja móvil.** Unidad de carga con dimensiones óptimas para el transporte carretera-ferrocarril.
- **Consolidación.** Agrupación de varias expediciones de mercancía en una unidad de carga.
- **Flete.** Precio que se paga por transportar una carga o mercancía.
- **ADR.** Acuerdo europeo que regula el transporte de mercancías peligrosas por vía terrestre.

## 4. REQUISITOS DOCUMENTALES Y ADUANEROS

Las operaciones de exportación e importación que conllevan un transporte internacional están sometidas al cumplimiento de una gestión documental que hacen posible el transporte, seguimiento y entrega de la mercancía con las suficientes garantías.

A continuación se detallan las documentaciones propias de la mercancía en exportación e importación.

### 4.1. DOCUMENTACIÓN PARA MERCANCÍAS EN EXPORTACIÓN E IMPORTACIÓN

#### 4.1.1. Factura proforma

Se trata de un documento provisional que emite el vendedor para que el comprador tenga una primera información sobre los términos de la operación. Dicho documento,



en ocasiones sustituye al presupuesto u oferta comercial, cuando la relación entre comprador-vendedor es habitual.

La factura proforma también adquiere un valor importante cuando la mercancía enviada no tiene valor, ya que se trata de una «muestra» o «devolución», o se trata de un documento que sirve de inicio para un crédito documental bancario, o para que el comprador pueda, en muchos casos, solicitar una licencia de importación. En la factura proforma se deben identificar datos, de forma visible, tales como fecha de emisión, nombre, dirección, identificación fiscal de ambas partes, descripción de la mercancía, cantidades, INCOTERM utilizado, peso, volumen, y coste y seguro del transporte.

### 4.1.2. Factura comercial

Es el documento principal y más importante en las transacciones comerciales. Es emitida por el vendedor una vez que se han negociado y confirmado todos los términos de la venta para que el comprador efectúe el pago.

Como datos relevantes que debe incluir la factura comercial estarían: número y serie, fecha de expedición, razón o denominación social del vendedor y comprador, cantidad/precio unitario de la mercancía y tipo de gravamen y cuota tributaria.

- **Tipo de gravamen o tipo impositivo.** Es la tasa fija o variable que, aplicada a la base imponible, da como resultado la cuota tributaria.
- **Cuota tributaria.** Es la cantidad económica que se debe satisfacer a la Hacienda pública en concepto de pago de un determinado impuesto.

### 4.1.3. Factura aduanera

Es un tipo de factura que requiere la autoridad aduanera del país importador al vendedor y que sirve para redactar la declaración de exportación. En dicho documento se debe especificar que la mercancía está destinada a la exportación, y que, por lo tanto, está exenta de IVA.

### 4.1.4. Factura consular

Es un documento que emite el vendedor y que es visado por el consulado del país importador en el país exportador, y que tiene como finalidad verificar la información recogida en la factura comercial para determinar la clase de arancel que se debe aplicar.

### 4.1.5. Certificado de origen

Es el documento destinado a acreditar el origen de las mercancías, y que es requerido por la Administración aduanera y por las entidades financieras para la apertura de créditos documentarios.

## 4.2. DOCUMENTACIÓN PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL

En el transporte internacional, la documentación es fundamental para especificar las condiciones del transporte, el origen de las mercancías y el destinatario de las mismas, y tiene como finalidad recoger las condiciones que determinan el transporte de la mercancía y dejar constancia de que las mercancías han sido puestas a disposición de un transportista para su entrega al destinatario.

A continuación se detallan los documentos principales:

### 4.2.1. Conocimiento de embarque FIATA de transporte combinado (CTBL)

Es un documento de transporte multimodal bajo el que la mercancía viaja por varios modos de transporte, pero bajo un único documento que actúa de transporte, título de crédito y acuse de recibo de la mercancía por parte del transitario. En dicho documento se deben incluir los datos de las partes contratantes, el precio de la operación, el lugar de recepción, la ruta de transporte, el lugar de entrega y la mercancía que se va a transportar.

La función básica del CTBL es la de actuar de prueba de la existencia de un contrato de transporte, como documento de acuse de recibo, de declaración de despacho aduanero y la de certificado de seguro.

### 4.2.2. Conocimiento de embarque marítimo (B/L)

Es un contrato propio del transporte marítimo que suele ser emitido por los operadores de navieras, consignatarios, etc., o incluso, por el capitán del buque. Sus funciones principales son las de servir como acuse de recibo de las mercancías a bordo registrando el estado en el que se encuentran; servir de prueba de la existencia de un contrato de transporte; acreditar el título de propiedad de la mercancía, y de crédito documental negociable frente a los bancos.

### 4.2.3. Conocimiento de embarque aéreo (AWB o HAWB)

Es el documento probatorio de que existe un contrato para el transporte aéreo de mercancías entre un vendedor y una compañía aérea. En el caso de que el documento lo emita un agente de carga IATA, el documento se denomina HAWB; sin embargo, el documento que relaciona la compañía aérea con el agente IATA es el MAWB. El AWB no otorga la propiedad de la mercancía; siempre es nominativo y no puede endosarse, ni negociarlo, ni pignorararlo; únicamente representa el derecho a recoger la mercancía. El AWB actúa como prueba de la existencia de un contrato de transporte; es usado como acuse de recibo por parte del transportista de que ha recibido la mercancía para su transporte; constituye una declaración para el despacho aduanero; certifica el seguro en caso de que el expedidor lo haya solicitado, y sirve como instrucciones para la correcta manipulación y cuidados de las mercancías en su transporte y entrega.


### 4.2.4. Carta de porte CMR por carretera

Es el documento que, por iniciativa del expedidor, redactan las empresas de transporte y transitarios para dejar constancia de la entrega de las mercancías para su transporte por carretera al lugar y en las condiciones acordadas. Se utiliza en el transporte internacional de mercancías por carretera y es obligatorio siempre que al menos uno de los países sea signatario del convenio CMR. Se emite una carta de porte para cada envío, y si este se realiza en varios vehículos, el transportista podrá exigir una carta de porte para cada vehículo.

### 4.2.5. Carta de porte CIM por ferrocarril

Es el documento que acredita el transporte de mercancías por ferrocarril entre países suscritos al convenio COTIF-CIM. Sirve como prueba de que existe un contrato de transporte y acuse de recibo de que las mercancías se entregan en buen estado, y forma parte del título de propiedad de la mercancía. La carta de porte CIM cubre todo el trayecto de la mercancía, independientemente de las fronteras por las que se atravesase o de la utilización de distintas compañías ferroviarias. El CIM es cumplimentado por el expedidor en el idioma del país de origen y traducido al idioma del país de destino. El destinatario debe ser una sola persona física o jurídica; en él se define a quién corresponden las operaciones de carga y descarga; permite poner objeciones a la compañía ferroviaria en caso de la no recepción de las mercancías en perfecto estado, y define quién asume los costes de la operación. Para cada remesa de mercancía, se emitirá una única carta de porte.

#### 4.2.6.1. Modelo CTBL

 <b>MAERSK LINE</b>		<b>BILL OF LADING FOR OCEAN TRANSPORT OR MULTIMODAL TRANSPORT</b>		SCAC MAEU B/L No. 855291456
<b>Shipper</b> BENIMACLET EXPORTS S.A. PLAZA DE BENI 1 BENIMACLET (VALENCIA) 46020 PHONE: 963212223		<b>Booking No.</b> 855291456		
		<b>Export references</b> Svc Contract 182020		
		<b>Onward inland routing (Not part of Carriage as defined in clause 1. For account and risk of Merchant)</b>		
<b>Consignee (negotiable only if consigned "to order", "to order of" a named Person or "to order of bearer")</b>  BEST OF SPAIN, INC. 302W LAMAR ST. SUITE E 31709 AMERICUS, GEORGIA, USA TEL +1-229-924-3035 FAX + 229-924-6250 ATTENTION: BILL HARRIS		<b>Notify Party (see clause 22)</b>  EXCELCO TRADING L.P. 17 BATTERY PLACE, SUITE 1010 NEW YORK, NY 10004 TEL 212 344 6771 FAX 212 344 8723 George Tsatsios/Gtsatsios@exceltrade.com		
<b>Vessel (see clause 1 + 15)</b> MAERSK RIO GRANDE	<b>Voyage No.</b> 0766	<b>Place of Receipt. Applicable only when document used as Multimodal Transport B/L. (see clause 1)</b>		
<b>Port of Loading</b> BENIMACLET	<b>Port of Discharge</b> NEWARK	<b>Place of Delivery. Applicable only when document used as Multimodal Transport B/L. (see clause 1)</b>		
<b>PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER</b>				
<b>Kind of Packages; Description of goods; Marks and Numbers; Container No./Seal No.</b>  25 CONTAINERS SAID TO CONTAIN LOTS OF CHUFAS  1 BAG OF 13730.000 KGS NET OCIA CERTIFIED CROP 2007 REGISTER FDA N° 19679922310		<b>Weight</b>  17370.000 KGS	<b>Measurement</b>  20.000 CBM	
<b>SHIPPER SEAL: I-00127</b> <b>CUSTOMS SEAL: 100127</b>				
<b>Below particulars as declared by Shipper, but without responsibility of or representation by Carrier (see clause 14)</b>				
<b>Freight &amp; Charges</b> BASIC OCEAN FREIGHT BUNKER ADJUSTMENT FACTOR CHASSIS USAGE GOVERNMENT AGENCY DOCUMENTATION FREE HANDLING CHARGE DESTINAT EMERGENCY BUNKER SURCHAS	<b>Rate</b> 1500.00 0.00 0.00 0.00 0.00 0.00 0.00	<b>Unit</b> PER CONTAINER PER CONTAINER PER CONTAINER PER CONTAINER PER BILL OF LADING PER CONTAINER PER CONTAINER	<b>Currency</b> USD USD USD USD USD USD	<b>Prepaid</b> 1500.00 0.00 0.00 0.00 0.00 0.00 0.00
<b>Carrier's Receipt (see clause 1 and 14). Total number of containers or packages received by Carrier.</b> 25 CONTAINERS Number & Sequence of Original B(s)/L THREE/5		<b>Place of Issue of B/L</b> BENIMACLET (SPAIN)  <b>Date of Issue of B/L</b> 2014-12-12  <b>Shipped on Board Date</b>		
<b>Declared Value (see clause 7.3)</b>				
EXCEPT, as far as ascertained by reasonable means of checking, in apparent good order and condition unless otherwise stated herein, the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated in the box entitled "Carrier's Receipt" for carriage from the Port of Loading (or the Place of Receipt, if mentioned above) to the Port of Discharge (or the Place of Delivery, if mentioned above), such carriage being subject to the terms, rights, liabilities, conditions, exceptions, limitations, and clauses hereof (INCLUDING, but not limited to, INCOTERMS AND CONDITIONS, ON THE REVERSE HEREOF NUMBERED 1-26 AND THOSE TERMS AND CONDITIONS CONTAINED IN THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF AND THE MERCHANT'S AGREEMENT IN ISSUE IN PARTICULAR IN THE CARRIER'S HANDS IN RESPECT OF ON-BOARD STORAGE (see clause 20) and the carrying vessel (see clause 15). Where the bill of lading is non-negotiable the Carrier may give delivery of the Goods to the named consignee upon reasonable proof of identity and without requiring surrender of an original bill of lading. Where the bill of lading is negotiable, the Merchant is obliged to surrender one original, duly endorsed, in exchange for the Goods. The Carrier accepts a duty of reasonable care to check that one such document which the Merchant surrenders as a bill of lading is genuine and original. If the Carrier complies with this duty, it will be entitled to deliver the Goods against what it reasonably believes to be a genuine and original bill of lading, even delivery discharging the Carrier's liability obligations, in accepting this bill of lading, any local customs or privileges to the contrary notwithstanding. The Merchant agrees to be bound by all terms and conditions stated herein whether written, printed, stamped or incorporated on the face or reverse side hereof, as fully as if this were all signed by the Merchant. (BY WITNESS HEREOF the number of original bills of lading stated on this side have been signed and wherever one original bill of lading has been surrendered any others shall be void.)				
Signed for the Carrier A.P. Møller - Maersk A/S trading as Maersk Line <b>MAERSK BENIMACLET S.A.</b>				

## 4.2.6.2. Modelo AWB o HAWB

001 NYC 12345678				001-12345678	
Shipper's Name and Address <b>CABLE AND STEEL COMPANY</b> 1234, INDUSTRIAL STREET NEW YORK, USA PHONE: 555 55 55		Shipper's Account Number		Not Negotiable <b>Air Waybill</b> AMERICAN AIRLINES CARGO P.O. BOX 619616 D/FW AIRPORT, TEXAS U.S.A. Issued by	
Consignee's Name and Address <b>CABLE BIG STORE</b> 4321, ROGERS STREET LONDON, ENGLAND PHONE: 555 12 34		Consignee's Account Number		Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity. It is agreed that the goods described herein are accepted in apparent good order and condition (except as noted) for carriage SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT ON THE REVERSE HEREOF. ALL GOODS MAY BE CARRIED BY ANY OTHER MEANS INCLUDING ROAD OR ANY OTHER CARRIER UNLESS SPECIFIC CONTRARY INSTRUCTIONS ARE GIVEN HEREON BY THE SHIPPER, AND SHIPPER AGREES THAT THE SHIPMENT MAY BE CARRIED VIA INTERMEDIATE STOPPING PLACES WHICH THE CARRIER DEEMS APPROPRIATE. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY. Shipper may increase such limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if required.	
Issuing Carrier's Agent Name and City <b>BOND STUFF FORWARDERS</b> QUEEN STREET 7 LONDON, ENGLAND PHONE: 555 55 12		Accounting Information <b>NOTIFY: SOMEBODY, PH: 555 55 34</b>			
Agent's IATA Code <b>11-1 0000</b>		Account No.			
Airport of Departure (AMM: of First Carrier) and Requested Routing <b>NEW YORK CITY</b>		Reference Number		Optional Shipping Information	
To By First Carrier / Routing and Destination <b>LHR AA</b>		Is By Is By		Currency: <input checked="" type="checkbox"/> USD <input type="checkbox"/> EUR <input type="checkbox"/> GBP <input type="checkbox"/> JPY Declared Value for Carriage Declared Value for Customs	
Airport of Destination <b>HEATHROW</b>		Requested Flight Date <b>AA1234/12</b>		Amount of Insurance INSURANCE - If carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with the conditions thereof, indicate amount to be insured in figures in box marked "Amount of Insurance"	
Handling Information					
These commodities, technology or software were exported from the United States in accordance with the Export Administration Regulations, Ultimate Destination				Diversion contrary to U.S. law prohibited SCI	
No. of Pieces RCP	Gross Weight	Rate Class Commodity Item No.	Chargeable Weight	Rate Charge	Total
2	324.00				1234.00
					Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume) <b>SOME ITEMS</b>
2	324.00				1234.00
Prepaid		Weight Charge		Collect	
		1234.00			
		Valuation Charge			
		Tax			
		Total Other Charges Due Agent			
		Total Other Charges Due Carrier			
		Total Prepaid		Total Collect	
		1234.00			
Currency Conversion Rates		OO Charges in Dest. Currency			
For Carrier's Use only at Destination		Charges at Destination		Total Collect Charges	
Shipper certifies that the particulars on the face hereof are correct and that insofar as any part of the consignment contains dangerous goods, such part is properly described by name and is in proper condition for carriage by air according to the applicable Dangerous Goods Regulations.				Signature of Shipper or his Agent Executed on (date): at (place) Signature of Issuing Carrier or its Agent	
				<b>ORIGINAL 1 (FOR ISSUING CARRIER)</b> 001-12345678	

"Todos los derechos reservados. Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización del Centro de Estudios Financieros, CEF, salvo excepción prevista por la ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, [www.cedro.org](http://www.cedro.org)) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra ([www.contenciadigital.com](http://www.contenciadigital.com); 91 702 19 70 / 93 272 04 47)".

## 4.2.6.4. Modelo de carta de porte CIM por ferrocarril

**renfe** RENFE

**Datos identificativos del expedidor**

**Datos identificativos del destinatario**

**Lugar de entrega al destinatario, estación y país**

**Lugar de entrega al transportista, estación y país**

**Tipo de pago, gastos que incluye**

**Datos sobre la mercancía transportada**

**Código NHM • Nomenclatura Armonizada de Mercancías**

**Masa**

**Código de franqueo**

**Código del recorrido de tasación**

**Gastos**

**Datos identificativos de otros transportistas si fuera el caso**

**Original de la carta de porte**

**1**

## 4.3. DOCUMENTOS T

El movimiento de mercancías va unido a una gestión administrativa que genera importantes documentaciones necesarias para poder realizar las operaciones de transporte.

El origen de las mercancías es uno de los tres aspectos fundamentales en los que se basa el derecho aduanero comunitario; los otros dos son el arancel y el valor de las mercancías.

Para la identificación del origen de las mercancías se utilizan determinados documentos que forman parte del DUA (documento único aduanero o administrativo), y son denominados documentos T.

### 4.3.1. Documento T1

Es el documento que indica que las mercancías viajan en un régimen de tránsito externo comunitario.

Cualquier persona física o jurídica que pretenda utilizar el régimen transitario debe convertirse en «obligado principal» frente a las Administraciones aduaneras y deberá presentar una garantía para asegurar el pago de las tasas aduaneras que le correspondan por el transporte de las mercancías.

### 4.3.2. Documento T2

Es un documento utilizado para mercancías comunitarias con destino otro país comunitario de la Unión Europea por transporte marítimo o aéreo, pero que necesitan hacer una escala en algún país no perteneciente a la Unión.

El documento T2L demuestra el carácter comunitario de las mercancías y evita que el receptor tenga que pagar derechos arancelarios propios de las mercancías extracomunitarias. Cuando las mercancías comunitarias tienen su origen o destino en territorios aduaneros de la Unión Europea que no pertenecen al territorio fiscal de la Unión (islas Canarias) se utiliza el documento T2F.

### 4.3.3. Documento T5

Es el documento de control utilizado para mercancías cuyo envío fuera del territorio comunitario aduanero está sometido a restricciones. Aporta la prueba de que la mercancía



ha llegado al destino declarado o que ha sido utilizada según lo previsto en las disposiciones comunitarias, bajo la responsabilidad de la Administración aduanera en destino.

#### 4.3.4. Lista de carga o *packing list*

Es un documento de control que emite el expedidor de las mercancías y que acompaña a la factura comercial en el que se detallan las cantidades de bultos, palés, cajas, etc., que componen la expedición, identificándolos con un código. Es un documento importante para el control físico de las mercancías en el despacho de aduanas y, en la entrada de las mercancías en almacén, para la comprobación de posibles faltas o deterioros.

#### 4.3.5. Cuaderno TIR

Es un documento que prueba que el transporte de la mercancía se adhiere al convenio TIR. El objetivo del acuerdo TIR es la simplificación de los trámites aduaneros entre países miembros de la Unión Europea, ya que se cancelan los controles aduaneros en los países de tránsito de un transporte internacional.

Para poder realizar un transporte bajo régimen TIR hay que satisfacer las condiciones siguientes:

- En primer lugar, que una asociación garante garantice la posibilidad de la utilización del régimen TIR.
- La carga debe ser conforme a las restricciones sobre el tipo de mercancías.
- El vehículo debe llevar una placa TIR.
- El chófer debe disponer de un cuaderno TIR.

El convenio TIR refleja las normas para que en el transporte entre aduanas de dos países no sean necesarias las inspecciones en las aduanas de los países intermedios, ni en frontera, lo que permite penetrar más rápidamente a los camiones en los países. Se utiliza en países que no pertenecen a la Unión Europea.

#### 4.3.6. Cuaderno ATA

Es un documento internacional que permite la importación y la exportación de determinada mercancía, por un determinado plazo de tiempo, sin pago ni afianzamientos de

los derechos aduaneros. La mercancía debe volver al país de origen en el plazo máximo de un año, y no puede ser de naturaleza perecedera, ni requerir elaboración o preparación. Su finalidad suele ser comercial, destinada a muestras en ferias o exposiciones, o equipos y materiales para la realización de eventos tales como conciertos, rodajes, etc., o muestrarios comerciales.

**CUADERNO A.T.A. CARNET A.T.A. CARNET**

**CUADERNO A.T.A. N° ES**

**EXPOR TACION**

1. Las mercancías enumeradas en la lista general con el/los número(s) han sido exportadas / ont été exportées / have been exported  
Les marchandises énumérées à la liste générale sous les N°(s)  
The goods described in the General List under item No(s)

2. Fecha límite para la reintegración en franquicia\*  
Date limite pour la réintégration en franchise\*  
Final date for duty-free re-importation\*  
año / mes / día  
year / month / day

3. Otras indicaciones\* / Autres mentions\* / Other remarks\*

4. **Aduana** / Bureau de douane / Customs Office  
5. **Lugar** / Lieu / Place  
6. **Fecha (año/mes/día)** / Date (année/mois/jour) / Date (year/month/day)  
**Firma y sello** / Signature et Timbre / Signature and Stamp

**REIMPOR TACION**

1. Las mercancías enumeradas en la lista general con el/los número(s) del presente cuaderno han sido reintroducidas\* / du présent carnet ont été réimportées\* / of this carnet have been re-imported\*  
Les marchandises énumérées à la liste générale sous les N°(s)  
The goods described in the General List under item No(s)  
exportadas temporalmente bajo la cobertura de este (los) vouchers de exportación N°(s)  
exportées temporairement sous couvert d'un(s) vouchers d'exportation N°(s)  
which were temporarily exported under cover of exportation voucher(s) No(s)

2. Otras indicaciones\* / Autres mentions\* / Other remarks\*

3. **Aduana** / Bureau de douane / Customs Office  
4. **Lugar** / Lieu / Place  
5. **Fecha (año/mes/día)** / Date (année/mois/jour) / Date (year/month/day)  
**Firma y sello** / Signature et Timbre / Signature and Stamp

**EXPOR TACION**

1. Las mercancías enumeradas en la lista general con el/los número(s) han sido exportadas / ont été exportées / have been exported  
Les marchandises énumérées à la liste générale sous les N°(s)  
The goods described in the General List under item No(s)

2. Fecha límite para la reintegración en franquicia\*  
Date limite pour la réintégration en franchise\*  
Final date for duty-free re-importation\*  
año / mes / día  
year / month / day

3. Otras indicaciones\* / Autres mentions\* / Other remarks\*

4. **Aduana** / Bureau de douane / Customs Office  
5. **Lugar** / Lieu / Place  
6. **Fecha (año/mes/día)** / Date (année/mois/jour) / Date (year/month/day)  
**Firma y sello** / Signature et Timbre / Signature and Stamp

**REIMPOR TACION**

1. Las mercancías enumeradas en la lista general con el/los número(s) del presente cuaderno han sido reintroducidas\* / du présent carnet ont été réimportées\* / of this carnet have been re-imported\*  
Les marchandises énumérées à la liste générale sous les N°(s)  
The goods described in the General List under item No(s)  
exportadas temporalmente bajo la cobertura de este (los) vouchers de exportación N°(s)  
exportées temporairement sous couvert d'un(s) vouchers d'exportation N°(s)  
which were temporarily exported under cover of exportation voucher(s) No(s)

2. Otras indicaciones\* / Autres mentions\* / Other remarks\*

3. **Aduana** / Bureau de douane / Customs Office  
4. **Lugar** / Lieu / Place  
5. **Fecha (año/mes/día)** / Date (année/mois/jour) / Date (year/month/day)  
**Firma y sello** / Signature et Timbre / Signature and Stamp

\* Si procede / \* Si y a lieu / \* If applicable

**NO SEPARAR DEL CUADERNO / NE PAS DETACHER DU CARNET / DO NOT REMOVE FROM THE CARNET**

## 4.4. OTROS DOCUMENTOS

A continuación se especifican el resto de fichas, certificados y otros documentos necesarios para el transporte internacional:

### 4.4.1. Certificado de expedición o de fijación anticipada (AGREX)

Es el documento creado por la legislación comunitaria para acompañar la exportación de determinados productos agrarios durante el periodo de validez del certificado y la cantidad indicada.

Uno de los objetivos principales es su valor estadístico para poder llevar el control de transacciones realizadas en el ámbito económico.

### 4.4.2. Certificado SOIVRE

Es un certificado de control e inspección para determinados productos alimentarios, que son obligatorios para garantizar unas normas de calidad, especificaciones comerciales, o sobre envases o embalajes.

### 4.4.3. Certificado sanitario

Es un documento sanitario que garantiza que los productos alimenticios son aptos para el consumo humano y que cumplen con la reglamentación sanitaria.

### 4.4.4. Certificado fitosanitario

Es un documento de control que se utiliza en la lucha contra plagas, necesario para algunos vegetales y productos derivados. Este certificado tiene una validez determinada, que suele ser 60 días.

### 4.4.5. Certificado CITES

Es un certificado basado en la Convención sobre Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres, constituida en Washington, que persigue

la protección del comercio de estas especies con el objetivo de preservarlas contra la amenaza de extinción. También se emite para permitir viajar a una persona con su mascota o exhibiciones circenses con animales.

#### **4.4.6. Certificado sanitario para la exportación de productos alimentarios**

También se denomina «sábana», y es un documento que asegura que los productos cumplen la normativa sanitaria del país exportador.

#### **4.4.7. Certificado de libre venta**

Es un certificado que garantiza que el producto que se exporta está conforme con la legislación española y es de comercialización libre en España.

#### **4.4.8. Certificado de no radiactividad**

Documento expedido por exigencia de algunos países para certificar que los productos agroalimentarios importados no contienen sustancias radioactivas.

#### **4.4.9. Certificado de denominación de origen**

Documento que acredita que el producto agroalimentario procede de una determinada región o comarca, que cuenta con una denominación de origen, y que cumple con los requisitos exigidos de zona geográfica, características especiales, etc.

#### **4.4.10. Permiso de exportación de bienes culturales**

Documento que permite la exportación de determinados bienes culturales, de forma definitiva, temporal o con opción de venta. Su emisión es obligatoria para bienes culturales de más de 100 años de antigüedad, y para los incluidos en el Inventario general de bienes muebles del patronato histórico.

#### **4.4.11. Certificado *kosher***

Es un documento emitido por un rabino que certifica que el producto que se exporta es acorde a la ley judía.

#### 4.4.12. Certificado *halal*

Certificado que emite una autoridad islámica que certifica que el producto agroalimentario o farmacéutico que se exporta cumple con los requisitos de la ley islámica para el consumo por la población musulmana.



**CERTIFICADO  
DE CONFORMIDAD HALAL  
HALAL ASSURANCE  
CERTIFICATE**



**IH-462/4.2/CO/27** **2015**

El INSTITUTO HALAL, departamento de Junta Islámica de España,  
entidad religiosa inscrita en el Ministerio de Justicia con el nº 8123-SE/A,  
**CERTIFICA que la empresa:**  
*Instituto Halal Of Junta Islamica (Córdoba Halal Institute) department of the Islamic Board of Spain,  
religious organisation enrolled in the Ministry of Justice, with nº 8123-SE/A, CERTIFIES that:*

**RESTAURANTE LOS ALMENDROS DE CÓRDOBA S.L.**  
Carretera de Trassierra, Km. 8 - 14011 CÓRDOBA

**Cumple con/Comply with**

**Reglamento de Uso y Pliego de Condiciones de la Marca de Garantía Halal de Junta Islámica y proceso de auditoría in situ y analítica de muestras**  
*Halal Standard and Guidelines for Halal Guarantee Trademark of Junta Islamica"*  
*And Audit process on site and product analysis*

**Para el alcance/for the Scope:**

**Elaboración y cocinado de platos halal, servicio de restauración halal**  
*Preparation and cooking of halal food, halal restaurant service*



**Muhammad Escudero Uribe**  
P.A.: Dirección de Instituto Halal de Junta Islámica  
*Direction, Halal Institute of Junta Islamica*

**Certificado / Certificate Nº: IH-462/4.2/CO/27**  
**Válido hasta / Valid until: 26/07/2016**  
**Emisión / Issue: Córdoba, 27/07/2015**



**Salih Bouzraa Tahiri**  
Experto Técnico/  
Technical Expert

ESTE DOCUMENTO DEBE SER COMPLETADO CON CERTIFICADO POR LOTE ORIGINAL O COPIA OFICIAL.  
ESTE DOCUMENTO ES PROPIEDAD DEL I.H. POR LO QUE DEBE DEVOLVERSE CON UN SIMPLE REQUERIMIENTO.  
*This document should be completed with an original or official copy of the halal batch certificate.  
This document is property of Halal Institute and, thus should be returned with a simple order.*

INSTITUTO HALAL DE JUNTA ISLÁMICA. Avda Santa María de Trassierra, 52, Edif. El Pireo, Local 2; 14011 Córdoba  
Tel: 0034 957634071- Fax: 957713203 - [www.institutohalal.com](http://www.institutohalal.com) - [info@institutohalal.com](mailto:info@institutohalal.com)



## CONCEPTOS BÁSICOS

- **Internacionalización.** Dentro de la logística, la mayor especialización se aplica a la internacionalización de procesos y actividades, ya que supone una alternativa de apertura de mercados, donde la apuesta por la diversificación sobre los clientes, las infraestructuras y los medios de transporte utilizados pueden ser decisivos para el posicionamiento de cualquier empresa.
- **INCOTERMS.** Términos internacionales establecidos para la comercialización entre dos partes con el objetivo de acordar la documentación y tramitación de las mercancías, el establecimiento de la responsabilidad sobre las mismas, la distribución de los costes, así como la entrega de las mercancías.
- **Documentación.** Una de las premisas más importantes de la logística internacional es la aportación documental que acompaña a las mercancías durante todo el transporte, con el objetivo de agilizar la comercialización entre las partes, y que supone, ante todo, transparencia en los tránsitos aduaneros.



## ACTIVIDADES DE AUTOCOMPROBACIÓN

### Enunciado 1

La complejidad del transporte internacional se basa, en muchos casos, en las normas que se establecen entre países fronterizos con aduanas y que, por circunstancias en las gestiones de una de las partes, impiden la libre circulación de las mercancías. ¿Cuáles son los factores de obligatorio cumplimiento en el transporte internacional?:

- a) La elección adecuada del medio de transporte que se adapte a las necesidades de las mercancías.
- b) La protección física de las mercancías hasta su transporte a destino final.
- c) El cumplimiento de los acuerdos pactados entre ambas partes.
- d) Todas las respuestas anteriores son correctas.

## Enunciado 2

Las aduanas están establecidas en los diferentes países por motivos obvios; en primer lugar, marcar una delimitación territorial, pero, en los aspectos referentes al transporte internacional, las aduanas tienen como uno de los objetivos más importantes la protección de la economía interna sobre la balanza de exportaciones e importaciones.

Una de las ventajas que se establecen en las aduanas es la creación de espacios con la finalidad de ofrecer ventajas a los dueños de las mercancías como, por ejemplo, el DAF, pero ¿qué tipo de característica tiene?:

- a) Se trata de un depósito aduanero para mercancías con impuestos especiales, como el tabaco o el alcohol.
- b) Se trata de un recinto exento de IVA para las mercancías procedentes de la Unión Europea y de terceros países que han liquidado sus derechos.
- c) Se trata de un depósito, distinto al aduanero, donde permanecen las mercancías para su control fiscal, debido a sus características especiales, tales como mercancías voluminosas o peligrosas.
- d) Se trata de un depósito destinado a mercancías procedentes de países emergentes.

## Enunciado 3

Los INCOTERMS son reglas que se establecen entre comprador y vendedor de forma voluntaria para definir las obligaciones de ambas partes, pero ¿qué aspectos regulan los INCOTERMS?:

- a) La documentación y la tramitación, así como las responsabilidades sobre las mercancías.
- b) Las responsabilidades sobre las mercancías, así como el pago y sus modalidades.
- c) El pago y sus modalidades y el derecho a las cuestiones no aplicadas en los INCOTERMS.
- d) La distribución de los costes y el pago de los mismos.



## Enunciado 4

Sabemos de la importancia documental exigida en las aduanas, aunque dependiendo de la tipología, características, procedencia o incluso naturaleza, la emisión de dichos documentos siempre tiene la finalidad de agilizar los trámites de las mercancías. ¿Cuál es el documento internacional que permite la importación y la exportación de ciertas mercancías, por un determinado tiempo, máximo un año, sin pagos arancelarios, cuya finalidad es meramente comercial?:

- a) Cuaderno TIR.
- b) Documento T2.
- c) Cuaderno ATA.
- d) Certificado SOIVRE.

## Enunciado 5

En una venta de granito con un acuerdo EXW-Huelva, a un comprador alemán, este exige en el pedido la separación en tres tamaños distintos, mientras que el vendedor no realiza habitualmente sus operaciones estableciendo esa diferencia. ¿Quién debe pagar los gastos de manipulación necesarios?:

- a) El comprador.
- b) El vendedor.
- c) El transportista.
- d) No existe obligaciones por ninguna de las partes.



## Solución 1

d).

Todas las acciones realizadas en el transporte internacional pueden resumirse en el cumplimiento de los siguientes factores:

- Protección física de la mercancía para ser transportada a destino final. Este requisito se debe cumplir en todas las operaciones principales y auxiliares de la cadena logística.
- Elección adecuada del medio que se va a utilizar, adaptado a las necesidades y tipología de las mercancías.
- Cumplimiento de los acuerdos pactados entre las partes intervinientes.

## Solución 2

c).

Las siglas DAF responden a las siglas depósito aduanero ficticio, donde el recinto destinado a la ubicación de las mercancías es distinto al aduanero por las características de las mismas.

El depósito destinado a las mercancías con impuestos especiales se denomina DF; mientras que el recinto donde se ubican las mercancías exentas de IVA es el DDA. Cabe destacar una apreciación, y es que el depósito destinado a mercancías procedentes de países emergentes no existe.

## Solución 3

a).

Como se ha comentado en el enunciado, los INCOTERMS son reglas internacionales cuyo objetivo consiste en establecer criterios definidos sobre la distribución de los gastos y la transmisión de los riesgos entre las dos partes, compradora y vendedora, de un contrato de compraventa internacional. Los INCOTERMS regulan cuatro aspectos fundamentales:

- La documentación y tramitación.

- La responsabilidad sobre las mercancías, ya que el concepto fundamental reside en que los riesgos, y en la mayoría de los casos los gastos, se transmiten en el punto geográfico y en el momento cronológico que definan el contrato y el INCOTERM que se haya elegido, siempre que la mercancía haya sido debidamente identificada o individualizada como la mercancía objeto del contrato.
- La distribución de los costes, ya que lo habitual es que el vendedor corra con los gastos estrictamente precisos para poner la mercancía en condiciones de entrega y que el comprador corra con los demás.
- La entrega de las mercancías de acuerdo con los términos del contrato de compraventa y proporcionando todos los documentos exigidos por el contrato en prueba de conformidad.

## Solución 4

c).

Se trata del cuaderno ATA, ya que el cuaderno TIR es un documento que prueba que el transporte de la mercancía se adhiere al convenio llamado TIR. Por el contrario, el documento T2 o T2L es utilizado para mercancías comunitarias con destino otro país comunitario de la Unión Europea por transporte marítimo o aéreo, pero que necesitan hacer una escala en algún país no perteneciente a la Unión. Y, por último, el SOIVRE es un certificado de control e inspección para determinados productos alimentarios que es obligatorio para garantizar unas normas de calidad, especificaciones comerciales, o sobre envases o embalajes.

## Solución 5

b).

El proveedor/vendedor se encarga de la logística y el traslado necesario para que el comprador tenga el suministro del producto en el mismo lugar donde desempeña la tarea productiva (vendedor). Por lo tanto, si es petición del comprador la exigencia de otro modo de preparación logística, esta la debe asumir el vendedor.



## ACTIVIDADES DE REPASO

1. ¿A qué personas obligan los INCOTERMS en una compraventa internacional?
2. Explique las obligaciones de un comprador internacional que se acoge al INCOTERM EXW.



## EJERCICIOS VOLUNTARIOS

1. Realice una tabla con las ventajas y desventajas de todos los transportes existentes.
2. Realice un análisis DAFO del transporte intermodal.



## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

### Básica

Enrique de Dios, J. J. *Transporte internacional de mercancías*. Madrid: Instituto Español de Comercio Exterior, 1994.

Rodríguez Romero, A. y Martín Ávila, A. *Transporte de larga distancia*. Nuevos negocios en la red, 2014.

### En la red

AECOC. Disponible en <http://www.aecoc.es/>.

Agencia Estatal de Administración Tributaria. Disponible en <http://www.agenciatributaria.es/>.

Asociación del Transporte Internacional por Carretera. Disponible en <http://www.astic.net/>.

IATA. Disponible en <http://www.iata.org/>.

Taric. Disponible en <http://www.taric.es/>.

### Fuentes de las imágenes

Todas las figuras de esta unidad son de elaboración propia excepto las siguientes. Se indica fuente y número de página:

Cable and Steel Company (pág. 37).

Group Cargo Ltda. (pág. 23).

Instituto Halal (pág. 45).

Maersk Line (pág. 36).

Renfe (pág. 39).

Wikipedia (págs. 29, 38 y 42).

Wikipedia/cstransitarios.es (pág. 24).

Wikipedia/economía.elpais.com (pág. 25).

Wikipedia/Maersk Line (págs. 26 y 27).

Wikipedia/Renfe (primera imagen pág. 31).

Wikipedia/sertrans.es (segunda imagen pág. 31).