

# **Análisis y características de los servicios de transporte de larga distancia**

# 1. Introducción.

El transporte internacional se basa en la operación de tránsito aduanero mediante el cual se efectúa el transporte de mercancías o personas de un país a otro; es decir, el transporte que se efectúa entre varias naciones, y que son sometidos a varias actividades materiales y legales (controles aduaneros).

## 2. Particularidades del transporte internacional.

El *transporte internacional* es el conjunto de medios de transporte que permiten el traslado de personas y mercancías entre países.

Las empresas de logística y de transporte internacional son aquellas el conjunto de actividades, medios y métodos que hacen posible la existencia y la organización de una empresa o de un servicio.

Es decir, todos aquellos procesos que permite que un producto o mercancía se fabrique y, posteriormente, se comercialice y llegue a su destino final, sea éste otra empresa o bien el consumidor.

La globalización ha hecho que la logística internacional sea un aspecto fundamental. No solo se debe a la evolución económica y social, también influyen las nuevas tendencias al e-commerce y las comunicaciones existentes ha impulsado el desarrollo de la logística internacional.

La logística e-commerce engloba un gran número de aspectos: comienza por el transporte de lo que como clientes pedimos online; a continuación, se pasa por el almacenamiento, lo que da lugar al posterior control y envío.

La industria logística en todo el mundo se sostiene del transporte marítimo, aéreo o terrestre.

El tipo de transporte se define en concordancia al país de procedencia y de destino, el tipo de vía, el valor y volumen del producto, el tiempo de distribución, etc causantes de la cadena de suministro.

A diferencia del transporte nacional de mercancías, para poder *importar* o *exportar* mercancía de un país a otro, los requisitos, documentos y condiciones que se deben realizar acostumbra a ser más complicadas y suelen tener un coste más elevado.

En lo que respecta al transporte internacional de mercancías, el Ministerio de Fomento de España establece ciertas normativas que es recomendable que conozcamos, ya que son condicionantes de cara a llevar a cabo las operaciones de transporte internacional.



### 2.1. Concepto y organización del transporte internacional: intraeuropeo y con terceros países.

Los transportes internacionales se clasifican en *liberalizados* y *sujetos a autorización*.

*Transportes internacionales liberalizados*: son aquellos que, en virtud de lo previsto en los convenios o tratados internacionales o en las normas propias de las organizaciones internacionales de las que España es miembro, pueden ser realizados por los transportistas españoles sin necesidad de proveerse previamente de una autorización específica que habilite para su realización, bastando, para ello la habilitación genérica que prevé la normativa vigente.



Dicha habilitación genérica vendrá dada por la inscripción en la Subsección de Empresas de Transporte Internacional de Mercancías del Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte (en adelante, RETIM) o por la titularidad

de la correspondiente autorización administrativa.

***Transportes internacionales sujetos a autorización:*** son aquellos que, en virtud de lo previsto en los convenios o tratados internacionales suscritos por España o en las normas propias de las organizaciones internacionales de las que España es miembro, sólo pueden ser realizados por los transportistas españoles que hayan obtenido previamente una autorización específica que habilite para su realización.

En función de su origen, las ***autorizaciones específicas de transporte internacional*** se clasifican en bilaterales y multilaterales.

***Autorizaciones multilaterales:*** son autorizaciones de organizaciones internacionales de las que España es miembro cuya distribución u otorgamiento le viene encomendado a la Administración española en virtud de las normas emanadas de la organización internacional de que se trate, y habilitan para realizar transporte hacia y desde cualquiera de los Estados miembros de dicha organización, o en tránsito a través de estos.

España dispone de dos tipos: Licencia Comunitaria y Autorizaciones de la Conferencia Europea de ministros de Transportes (CEMT)

***Autorizaciones bilaterales:*** son autorizaciones extranjeras cuya distribución u otorgamiento le ha sido encomendado a la Administración española a través del correspondiente convenio con el Estado extranjero de que se trate, y habilitan al transportista español a realizar transporte a dicho Estado y desde dicho Estado, o en tránsito a través de este.

## **2.2. El servicio de transporte en las operaciones de comercio internacional: clausulado específico en las operaciones de compraventa internacional. Análisis de los INCOTERMS en relación con la operativa y costes de la operación.**

Los primeros Incoterms fueron desarrollados en 1936 por la Cámara de Comercio Internacional (CCI) como respuesta a la necesidad de crear una normativa internacional estandarizada que sirviera de referencia en las operaciones de comercio internacional y evitara los problemas derivados de las diferentes prácticas comerciales con distintos países.

Reciben una actualización, por parte de la Cámara Internacional de Comercio, cada 10 años, siendo el comienzo de cada década (2020 los últimos) el año en que se actualizan los términos, pudiendo modificar o eliminarse los existentes, así como añadir otros nuevos.

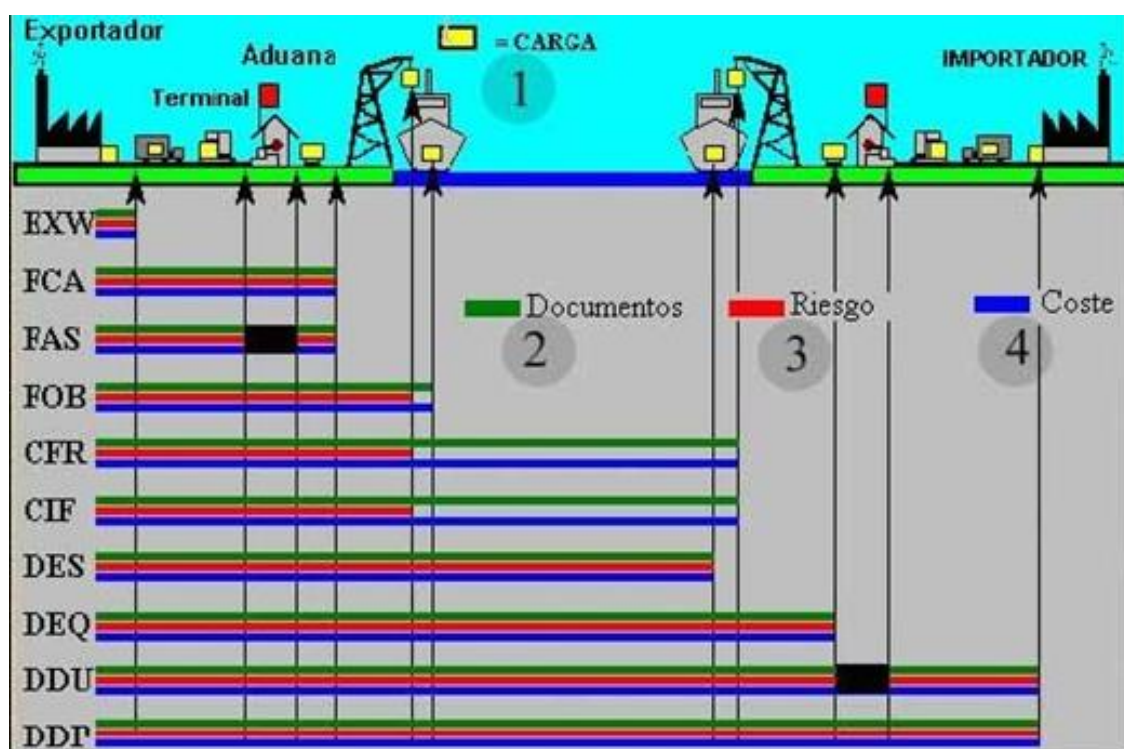
## EDITORIAL TUTOR FORMACIÓN

Los comerciantes adquirieron la costumbre de referirse, a las diversas formas de compraventa, mediante abreviaturas, que se reducen a simples siglas, y en lugar de tener que denominar exhaustivamente las respectivas obligaciones de las partes, se dirá simplemente que se trata de una venta FOB, CIF, etc.

Los Incoterms, abreviatura de “International Comercial Terms”, son un conjunto de reglas o cláusulas utilizadas en el comercio internacional que definen claramente cuáles son los deberes mutuos entre compradores y vendedores dentro de una operación de compraventa internacional.

Se utilizan igualmente para determinar quién asume el coste del transporte y los trámites de documentos aduaneros.

Es muy importante en una operación comercial dejar claros y precisos los riesgos y las obligaciones de cada una de las partes, lo cual adquiere un significado especial cuando se trata de países, en los cuales, un mismo término puede significar cosas diferentes.



Los Incoterms definen principalmente los siguientes aspectos de la operación de compraventa:

- El lugar de entrega de la mercancía.
- En qué momento y donde se produce la transferencia de riesgos sobre la mercancía del vendedor de cara al comprador.
- Quien contrata y paga el transporte.
- Quien contrata y paga el seguro.
- Qué documentos tramita cada parte y su coste

Los **Incoterms** se ocupan sólo de la relación entre vendedores y compradores en un contrato de compraventa y, más aún, sólo de algunos aspectos bien determinados.

Mientras que es esencial para los exportadores e importadores tomar en consideración la vinculación práctica entre los diversos contratos necesarios para ejecutar una transacción de venta

## EDITORIAL TUTOR FORMACIÓN

internacional, donde no sólo se requiere el contrato de compraventa, sino también contratos de transporte, seguro y financiación, los INCOTERMS se refieren sólo a uno de esos contratos; a saber, el contrato de compraventa.

No obstante, el acuerdo de las partes de utilizar un Incoterm particular tendrá necesariamente consecuencias para otros contratos.

Por mencionar sólo algunos ejemplos, un vendedor que ha celebrado un contrato en términos *CFR* o *CIF* no puede cumplirlo con un modo de transporte diverso del marítimo, puesto que bajo esos términos debe entregar un conocimiento de embarque u otro documento marítimo al comprador, lo que no es posible si se utiliza otro modo de transporte.

Además, el documento exigido por el crédito documentario dependerá necesariamente del modo de transporte deseado.

Podemos decir, que los *Incoterms 2020* recogen las distintas modalidades de entrega de las mercancías situando, con precisión en el contrato de compraventa nacional o internacional, las respectivas obligaciones del vendedor y comprador.

Suponen obligaciones mínimas del vendedor. El orden de clasificación de los diferentes Incoterms implica un aumento progresivo de las obligaciones del vendedor, mientras que las del comprador disminuyen.

Su contenido afecta exclusivamente a vendedor y comprador y no a sus relaciones con el o los transportistas, que se rigen por el contrato de transporte.

No regulan la legislación aplicable a los puntos no reflejados en los Incoterms 2020 y la forma de pago de la operación.

Los *Incoterms* no tratan de las consecuencias del incumplimiento del contrato ni de las exoneraciones de responsabilidad debidas a causas diversas. Esas cuestiones deben resolverse a través de otras estipulaciones del contrato de compraventa y de la ley aplicable.

Las partes deben ser conscientes de que las normas imperativas del Derecho nacional (la de cada país) pueden invalidar cualquier aspecto del contrato de compraventa, incluida la regla Incoterm escogida.

En el sistema jurídico español, la prelación de fuentes del Derecho Mercantil establece que los actos de comercio se rigen por la ley, los usos del comercio y los principios generales del Derecho.

Ésta es una de las manifestaciones del principio de legalidad del sistema español, según el cual las fuentes principales del derecho son, primero, las leyes, después la costumbre o usos mercantiles y, en último lugar, los principios generales del Derecho.

Al ser los Incoterms reglas nacidas en un organismo privado (CCI) y, por lo tanto, al no estar dotadas de las características necesarias para ser leyes o costumbres, la doctrina española las ha englobado en la categoría de usos mercantiles.

De todas maneras, esos usos mercantiles no lo son propiamente respecto a los incoterms, ya que para poder aplicarlos se deberá haber producido una expresa remisión en el contrato de compraventa, pedido, factura, proforma, factura comercial, etc.

Desde el punto de vista de la *negociación del Incoterm*, dos serían los aspectos para tener en cuenta a la hora de elegir uno u otro.

Dependiendo de si es el *precio* lo más relevante o dónde se produce *la transferencia del riesgo* de pérdida de la mercancía.

Estos son algunas de las recomendaciones y consejos que os damos para usar correctamente los Incoterms:

- *Necesidad de un contrato de compra – venta.* Los Incoterms son un complemento del contrato de compraventa internacional, por lo que en ningún caso pueden sustituirlo, ya que

no reglamentan la transferencia de la propiedad de la mercancía, ni mucho menos las condiciones de pago.

- **Incluir** claramente la expresión Incoterms 2020.

Es importante hacer constar el año para que quede claro que el término empleado se refiere a la última clasificación de la Cámara de Comercio Internacional (2020) y no las referidas a los años anteriores ni posteriores, ya que siguen vigentes y todavía pueden ser susceptibles de utilización.

- **Utilizar la última versión** y mencionar correctamente el Incoterm en el documento de compraventa.

En primer lugar, se tiene que escribir las siglas del Incoterm elegido, el punto de entrega convenido por ambas partes, ciudad y país a continuación, y, por último, la expresión Incoterms 2020.

- **Especificación exacta del destino.** Especificar el lugar de entrega de forma concreta, ya que evitará confusiones.

De esta forma quedarán claramente establecidas las obligaciones y responsabilidades del vendedor y comprador.

- **Modificación excepcional.** Los Incoterms admiten modificaciones mediante la especificación de condiciones adicionales que exige la operación en marcha.

Si fuera necesario realizar alguna modificación esta se tendrá que notificar para conseguir la aprobación de la otra parte contratante.



- **Uso de uno o más medios de transporte.** En función del medio de transporte o transportes elegidos, podremos utilizar uno u otro Incoterm.

Se recomienda utilizar un Incoterm polivalente.

- **Tenerlos en cuenta al calcular costes.** A la hora de calcular el coste de una operación comercial hemos de tener en cuenta el Incoterm elegido e incluirlo en el precio de venta, así como incluirlo en la factura.

No nos podemos olvidar que algunos Incoterms exigen el asegurar la mercancía para que ésta llegue a un puerto seguro de todo riesgo

Hay que tener en cuenta que los Incoterms **pueden ser utilizados** tanto por comprador como vendedor y dependerá de la experiencia y el grado de seguridad que se pretenda alcanzar.

En los contratos de compraventa o suministro, la entrega de la mercancía o su puesta a disposición del comprador es fundamental, pues es el momento en el que el vendedor queda liberado de la obligación principal que adquirió al suscribir el contrato.

En una compraventa o suministro internacional adquiere especial relevancia, porque al encontrarse vendedor y comprador en dos puntos más lejanos, ese momento puede no coincidir con la llegada de la mercancía a su destino, sino simplemente con la transmisión del riesgo de uno a otro.

Además, este riesgo aumenta con el volumen de la operación.

Las partes son libres para pactar cuándo se produce la entrega o puesta a disposición y para ello suelen acudir a los INCOTERMS (International Commercial Terms).

De acuerdo con las citadas reglas las partes pueden acordar que la entrega se produzca:

- En el lugar del vendedor, que suele ser más habitual
- En el momento de la entrega al transportista para ser despachada. En cada una de sus diferentes modalidades
- Al final del transporte marítimo
- En el punto de destino.

Cuando las partes no han pactado nada al respecto y la venta implica el transporte de la mercancía, por regla general el riesgo se transmite cuando el vendedor pone la mercancía a disposición del primer porteador o al primer porteador en el lugar convenido para ello, si lo hubiese.



En caso contrario, el riesgo *se transmitirá* cuando el comprador se haga cargo de la mercancía, o se ponga a su disposición, si éste la rehúsa.

En ambos casos, la *mercancía* deberá estar claramente *identificada* a los efectos del contrato, para que se produzca la transmisión.

Para *las ventas en tránsito* se transmitirá al comprador desde el momento de la celebración del contrato, salvo si así resultare de las circunstancias, en cuyo caso el riesgo será asumido por el comprador desde el momento en que la mercancía se haya puesto en poder del porteador que haya expedido los documentos acreditativos del transporte.

Si en el *momento de la celebración del contrato* el vendedor tuviera o debiera haber tenido conocimiento de que la mercancía había sufrido pérdida o deterioro y no lo hubiera revelado al comprador, la pérdida o deterioro será por cuenta del vendedor.

Al *negociar el contrato*, debemos pactar el momento de la entrega de la mercancía que mejor se adapte a las circunstancias de la operación y a nuestros intereses, conociendo y escogiendo el Incoterm adecuado.

Comprobar que la *mercancía está asegurada convenientemente*. Es aconsejable igualmente fijar plazos para la revisión de la mercancía, en función de nuestra posición en el contrato.

*Establecer garantías* para los supuestos de incumplimiento. Por último, acordar un método de resolución de conflictos rápido, flexible y especializado, como es el arbitraje.

Ante un hecho que frustre total o parcialmente las expectativas de la operación, debemos *documentarlo* mediante la intervención de terceros expertos en la materia de que se trate, con el fin de utilizarlo en una eventual reclamación posterior.

*Notificar* los hechos a la contraparte dentro de los plazos a los que nos hayamos sometido.





**Ejecutar** las garantías si se hubiesen previsto.

Por último, acudir al método de **resolución de conflictos** establecido si fuese necesario.



### Aplicación práctica

#### **Se pide:**

Leer y comentar el contenido del extracto del Informe mensual de comercio exterior elaborado por el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

#### ***Las exportaciones españolas aumentan un 24,2% de enero a julio de 2022***

*Las exportaciones españolas de mercancías, con datos de comercio declarado de Aduanas, aumentaron un 24,2% de enero a julio de 2022 respecto al mismo ciclo del año anterior y alcanzaron los 222.961 millones de euros, máximo histórico para este periodo.*

Las importaciones también marcaron un nuevo máximo histórico y ascendieron un 40,2% hasta los 261.485 millones de euros.

*"A pesar de la compleja coyuntura internacional, nuestro comercio exterior sigue en un momento de dinamismo con un crecimiento de las exportaciones que es superior a otras economías de nuestro entorno. Esto muestra la competitividad y la capacidad de respuesta de las empresas españolas ante el escenario voluble de los mercados internacionales", explica Xiana Méndez, secretaria de Estado de Comercio. "Las importaciones crecen más rápido, impulsadas por la demanda interna y por la importación de productos energéticos".*

*El crecimiento interanual de las exportaciones españolas entre enero y julio (24,2%) fue superior al registrado en la UE-27 (21,4%) y en la zona euro (21,8%). También al registrado en Francia (19,5% interanual), Reino Unido (19,1%), Alemania (13,2%) e Italia (21,8%). Fuera de Europa, también crecieron las ventas de los Estados Unidos (20,5%), China (14,7%) y Japón (15,8%).*

*En términos de volumen, si descontamos los aumentos de precios, la evolución de las exportaciones e importaciones es también favorable: las exportaciones se incrementaron un 6,1%, y las importaciones subieron un 17,7%.*

*Por tanto, el encarecimiento de los productos por el alza de la energía sigue siendo la principal causa del déficit comercial.*

*Las principales contribuciones positivas a la tasa de variación anual de las exportaciones de enero a julio de 2022 provinieron del sector de productos energéticos, productos químicos, semimanufacturas no químicas y alimentación, bebidas y tabaco. Destaca que ningún sector tuvo una contribución negativa significativa.*

*Las exportaciones dirigidas a la Unión Europea (62,2% del total) crecieron un 25,1% interanual en los siete primeros meses del año. Las ventas a la zona euro (54,6% del total) se incrementaron un 24,4% y las destinadas al resto de la Unión Europea (7,6% del total), ascendieron un 30,8%.*

*Las ventas a terceros destinos (37,8% del total) subieron un 22,7% en este periodo, con incrementos de las exportaciones a América Latina (32,9%), América del Norte (29,4%), Oriente Medio (22,0%), África (21,5%) y Asia excluido Oriente Medio (5,8%).*

*Las comunidades autónomas con mayores crecimientos en sus exportaciones fueron Canarias, Illes Balears y la Comunidad de Madrid.*

## 2.3. La logística y el transporte al servicio del comercio internacional: transportes rápidos, just in time y transporte multimodal, intermodal y combinado.

La globalización de la economía ha provocado la deslocalización de numerosos procesos de producción por parte de muchas empresas que comercian a nivel mundial.

El formato más extendido, el “*just in time*”, que intenta reducir los costes logrando un movimiento de las mercancías en el momento exacto para no tener que almacenar un exceso de componentes, ha funcionado bien mientras la demanda era predecible.

También conocido por las siglas JIT, es una técnica utilizada en las cadenas de suministro de todo tipo de negocios y su filosofía se puede resumir así: tener la cantidad exacta de material en el lugar justo y en el momento adecuado.



En la actualidad, una de las tendencias es *regionalizar* y *optimizar* la cadena de suministro”.

Surge como consecuencia de la escasez de materias primas y las dificultades experimentadas en el transporte internacional, en los últimos meses está tomando cada vez mayor fuerza la idea de relocalizar las empresas y aumentar la producción regional.

Se trataría de buscar con estas medidas minimizar la vulnerabilidad de la cadena.

A pesar del resurgimiento de la industria china, las empresas aún se enfrentan al reto de hacer evolucionar sus cadenas de suministro. Puesto que la puntualidad en las entregas es prioritaria, se ha producido una migración de las soluciones de transporte por carretera a las alternativas ferroviaria, marítima o aérea.

Con el fin de evitar complicaciones similares en el futuro, muchos fabricantes planean centrarse en mantener un *inventario local* que equilibre el suministro con la demanda, así como *digitalizar* sus cadenas de suministro.

Por tanto, aumentará la importancia de los *envíos JIT* y las soluciones de *logística local*.

Se define la *intermodalidad* como: la característica del sistema de transporte terrestre que permite utilizar al menos dos modos de forma integrada en la cadena de transporte ‘puerta a puerta’.

Esto significa que el *transporte intermodal* se caracteriza, principalmente, por permitirnos transportar toda la mercancía en un contenedor conocidas también como *Unidades de Transporte Intermodal* (UTI) a los que incluimos semirremolques, cajas móviles, entre otros.

Una de las principales *ventajas* del transporte intermodal es que es más sencillo transportar toda la mercancía en un mismo contenedor que utilizar otro tipo de sistemas.

Otra de ellas es la carga y descarga, ya que al moverse una única unidad de carga de un medio de transporte a otro resulta más rápida que mover varias.

Entre los *beneficios* de este tipo de transporte, podemos apuntar:



## EDITORIAL TUTOR FORMACIÓN

- **Agilidad en la operativa:** la carga y descarga, ya que al moverse una unidad de carga de un medio de transporte a otro resulta más rápida que mover palets sueltos, entre otros.
- **Menor consumo de combustible:** al utilizar varios medios de transporte el consumo de combustible se reduce, así como el desgaste del vehículo y componentes principales.
- **Más agilidad en las inspecciones:** los contenedores suelen ir precintados bajo un único contrato de transporte lo que implica un menor número de inspecciones.
- **Menores riesgos de pérdidas:** al ir en unidades de carga cerradas tanto las roturas como los robos son menos frecuentes.
- **Fácil monitorización de la carga:** como toda la carga se encuentra en un mismo contenedor resulta más fácil tenerla localizada, lo contrario que ocurriría si esta se encontrara repartida en varios tipos de carga.



Por **transporte multimodal** se entiende todas aquellas formas de traslado de mercancías que implican la articulación de distintos modos de transporte.

En él intervienen dos o más vehículos dentro del mismo contrato de servicios, con el objetivo de realizar más veloz y eficientemente las operaciones de entrega. No debe confundirse con el transporte intermodal.

Este tipo de método de transporte se ha hecho cada vez más popular en la economía globalizada contemporánea, dado que la mercadería debe viajar enormes distancias para alcanzar su destino. Por eso, a menudo debe cambiar de vehículos, ya sean aéreos, marítimos o terrestres.

El transporte multimodal se caracteriza por estar realizado por un **Operador de Transporte Multimodal (OTM)**.

Es decir, una única empresa de transporte que se ocupa de todo el proceso de desplazamiento pero que, además, tiene la característica de que dicho traslado se realizará de forma intermodal.

Para ello, debe existir un contrato de transporte intermodal, que es el que firma el OTM.

Este contrato de transporte intermodal es el que garantiza que, aunque el desplazamiento se lleve a cabo con diferentes medios, el traslado lo realiza el mismo operador durante todo el proceso y, por lo tanto, es responsable de la mercancía.

Podemos mencionar algunas características fundamentales del **transporte multimodal**:

- **Involucra** diversos mecanismos de transporte terrestre o transporte marítimo, o combinaciones de ambos.
- Es tanto **nacional** como **internacional**, aunque es más común lo segundo.
- Todo el **traslado** de la mercancía responde a una única contratación que engloba todos los mecanismos empleados.



## 3. Operadores específicos del transporte internacional.

Un operador de transporte es también llamado *operador logístico*, muchas de sus funciones están vinculadas al control de las mercancías al inicio de la cadena de suministro.

Es por ello por lo que también es responsable de tareas relacionadas con el aprovisionamiento, el almacenaje, la negociación de tarifas o la elaboración de presupuestos.

### 3.1. Agentes de aduanas.

Un agente de aduanas es el encargado de llevar el control legal de las importaciones y exportaciones en una aduana.

Por tanto, debe de tener un conocimiento exhaustivo de la normativa aduanera y de todas aquellas nuevas modificaciones de leyes y reglamentos administrativos de la Unión Europea.

El agente de aduanas es un *intermediario* en este proceso legal y tiene diversas obligaciones a su cargo para cumplir su tarea:



Estar presente, en calidad de representante del exportador/importador en caso de inspección por parte de la aduana para garantizar el control de la legalidad de la mercancía.



Efectuar una declaración en aduana en su propio nombre o en representación de otra persona o entidad.



Gestionar ante la aduana la mercancía importada o exportada.



Asesorar al cliente y/o al ciudadano sobre legislación aduanera y comercio exterior.



Garantizar el pago de impuestos correspondientes ante la aduana (IVA y aranceles) y en nombre del importador.



Solicitar y obtener los servicios paraduaneros que correspondan según el tipo de mercancía (control de calidad, control sanitario, etc.).



Expedir certificados de origen donde se manifieste la procedencia de la mercancía a través de los formularios correspondientes.



Impedir la introducción de artículos ilegales que puedan ser peligrosos y obscenos, así como artículos que estén prohibidos por razones de salud (productos cárnicos o plantas de ciertos países, mercancías copiadas ilegalmente, etc.).

## 3.2. Transitarios.

Los transitarios son personas físicas o jurídicas que realizan servicios en el transporte internacional de mercancías, siendo así intermediarios entre importador o exportador y las compañías de transporte.

Aunque no realiza el envío propiamente, dispone de las distintas modalidades de transporte como transporte marítimo, transporte por ferrocarril, transporte por carretera y envíos aéreos.

Son mediadores en las operaciones de transporte internacional marítimo, aéreo, fluvial, por carretera, ferroviario o intermodal.

Se aseguran de la continuidad del transporte de mercancías y gestionan las operaciones administrativas requeridas.

Se encargan de la gestión y coordinación del transporte y otros servicios, como el almacenaje, el embalaje, el contrato del seguro, trámites de aduanas, trámites con bancos...

Las *principales funciones* de un transitario son:

- ∞ Planificar las mejores rutas para el envío de sus clientes.
- ∞ Reservar y contratar el espacio de carga necesario en el medio de transporte seleccionado.
- ∞ Asesorar y contratar el seguro de transporte de mercancía a cuenta del cliente.
- ∞ Asesorar en los costes de exportación.
- ∞ Asesorar sobre la legislación que afecta al país al que se dirige el cliente, situaciones políticas y sociales, etc.
- ∞ Preparar y presentar los Documentos de Transporte Internacional necesarios para la importación y la exportación.
- ∞ Realizar las gestiones pertinentes con los agentes de aduanas en el extranjero para garantizar que los bienes y documentos cumplen con las regulaciones en este sentido.
- ∞ Asesorar sobre el modo de transporte ideal para el transporte.
- ∞ Realizar los trámites para el embalaje, estiba y carga de la mercancía.
- ∞ Actuar como intermediario en las negociaciones de aduanas.
- ∞ Elaborar y suministrar informes de gestión y análisis estadístico y costes de las operaciones de transporte a sus clientes.
- ∞ Asesorar en cuestiones de etiquetado, embalaje y disposición de la mercancía dependiendo de las características de esta.

## 3.3. Consignatarios de buques.

El consignatario de buques es una figura profesional asociada, como su propio nombre indica, al transporte marítimo.

También se le llama *agente marítimo* o *agente consignatario de buques*. Se trata de un intermediario independiente que actúa en nombre del propietario del buque a través del cual se realizará el transporte de la mercancía.

Es el punto de unión entre el capitán del barco, naviera o armador con todos los servicios de tierra.

En el marco del *transporte marítimo* y su sector, el significado de consignatario en comercio exterior es el de *un comisionista, agente o representante* de los intereses del transportista.

## EDITORIAL TUTOR FORMACIÓN

Se trata de una figura que negocia el precio y las tarifas de la manipulación de mercancías en el puerto y la carga y descarga de la misma.

Generalmente, esta negociación se realiza con las empresas estibadoras.

Además de esta característica administrativa, el consignatario de buques también deberá proveer todos los servicios necesarios para la infraestructura del buque.

Entre las obligaciones que debe cumplir un consignatario de buques están:

- Actuar de buena fe.
- Deber de comunicación y conclusión.
- Obligación de desarrollar su actividad con arreglo a las instrucciones razonables recibidas por el naviero.
- Obligación de recibir en nombre del naviero reclamaciones.
- Prohibición de competencia.

El consignatario de buques tiene muchas y variadas responsabilidades entre las que están:



El consignatario representa al armador. Es la voz y los brazos del armador.



Gestiona todo lo que necesite el capitán o el armador en tierra, desde entrega de repuestos, coordinar la descarga con los estibadores a otras funciones.



De todos los servicios que requiera el barco, desde visados, provisiones o pedir los permisos correspondientes a la autoridad portuaria.



El consignatario de buques se tendrá que presentar para asistir al capitán en los trámites de llegada y atender a los requerimientos en cuanto a provisión de fondos, repatriaciones y aprovisionamiento del buque en general.



El consignatario, cuando el buque carga mercancía, gestiona ante los cargadores la presentación de la carta de alistamiento, documento que garantiza que las bodegas de un buque reúnen las condiciones adecuadas para recibir la carga a bordo y contenerla de modo seguro.

Este aviso debe entregarse por escrito, luego de lo cual se puede proceder a la carga o descarga, siempre y cuando el capitán tenga listo el buque para las operaciones.



Además de la carta de alistamiento, el Consignatario tendrá que presentar al Capitán el conocimiento de embarque original, para que se autorice la descarga de la mercancía.



El consignatario debe informar al armador acerca de la hora exacta de la salida, la cantidad de mercancía que se ha cargado o descargado, el combustible que haya a bordo y la llegada estimada al próximo puerto.



Cuando el buque ha abandonado tierra firme, el consignatario sigue representando al armador para las reclamaciones que puedan surgir del viaje, así como otras gestiones o información que le pueda solicitar el armador.

### 3.4. Consignatarios aéreos.

Los consignatarios aéreos procesan las *expediciones para las líneas aéreas* y pueden tener autorización para emitir conocimientos de embarque aéreos.

Con frecuencia, también gestionan el despacho de aduanas. Para ejercer su labor tiene que formar parte de la IATA (International Air Transport Association).

Las empresas exportadoras pueden tratar con las aerolíneas de forma directa. Así suele ser en el caso de las grandes empresas.

No obstante, en la mayoría de las ocasiones, los exportadores que no poseen recursos técnicos suficientes sobre la carga aérea acuden a la intermediación de un agente de carga IATA para la puesta a disposición de las mercancías a la aerolínea y la confección del documento que le da soporte, la carta de porte aéreo, también llamada conocimiento aéreo o Air Waybill (AWB).

El *agente de carga IATA* es una empresa autorizada y reconocida por IATA para recoger la carga en nombre y por cuenta de las empresas que forman parte de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional.

Ejerce la representación de dichas compañías ante los exportadores, y recibe a cambio una comisión sobre el flete aéreo.



Sus funciones principales son:

- Recibir el dinero de los fletes.
- Proceder a la emisión de conocimientos aéreos (AWB).
- Ejercer la coordinación de las cargas y descargas de aviones (a través de compañías de handling o manipulación de mercancías).
- Realizar los trámites administrativos que correspondan ante las autoridades aeroportuarias y aduaneras.

Estos transitarios deben tener unos conocimientos muy amplios en temas de regulaciones acerca de:

- las distintas clases de mercancías (perecederas, peligrosas etc.)
- gastos de manipulación y tarifas de flete
- enlaces, destinos y rutas aéreas; cálculo de diferencias horarias
- trámites de aduanas
- requisitos legales exigidos en cada país
- documentación necesaria y formalización del AWB
- dimensiones y pesos máximos de la carga
- tipos de aviones, clases de contenedores y palés que pueden usarse
- condiciones de transporte de las mercancías
- medidas de seguridad, etc.

## EDITORIAL TUTOR FORMACIÓN

Para asegurar que todas estas operaciones se realizarán de una manera ajustada a Derecho, cumpliendo todos lo exigido, los agentes de carga aérea IATA tienen que cumplir unos requisitos técnicos y de formación muy estrictos impuestos por la propia IATA.

Las **principales funciones** de los agentes de carga son:



Prestar asesoramiento al expedidor/embarcador (shipper) sobre la opción más beneficiosa (aerolínea, trayecto, etcétera.) para el envío de la mercancía.



Verificar la correcta expedición del pedido.



Realizar la formalización e documentos de la operación (AWB y otros documentos) hasta entregar la mercancía a la aerolínea.



Velar por el desarrollo adecuado de la operación y atender sus incidencias. Los agentes de carga aérea pueden desempeñar los mismos cometidos que los agentes de carga IATA, salvo sobrar fletes y emitir AWB.



Captan carga y verifican que los envíos que se va a transportar por vía aérea cumplen las normas de IATA, dando seguridad tanto a los exportadores como a las aerolíneas. El agente de carga IATA puede desempeñar directamente el papel de transportista emitiendo el AWB en su nombre y como porteador.

En la actualidad, el mercado pide servicios puerta/puerta, por lo que los ofertantes de transporte aéreo en sus más variadas formas (agentes de carga IATA, operadores logísticos o integradores) actúan como **transitarios de transporte aéreo**, encargándose de todas las operaciones, tanto físicas como de gestión documental, para recibir la mercancía en el almacén del expedidor y entregarla al destinatario.

Esto obliga a que sean **empresas multinacionales** que integran distintos medios de transporte y cuentan con una amplia red de agentes propios, o con agentes locales (corresponsales) en el caso de los agentes de ámbito nacional.

Estas empresas ofrecen al cliente la posibilidad de llevar todo tipo de mercancía a cualquier lugar del mundo y por cualquier medio de transporte. La oferta incluye, por supuesto, el transporte aéreo.

Los integradores actúan como agentes de carga, adaptando el servicio a lo que demandan sus clientes y un mercado cada vez más exigente y competitivo.

### 3.5. Otros operadores logísticos.

#### **Operadores de transporte multimodal (OTM)**

Permite que sus clientes subcontraten todo lo relacionado con la logística y trámites internacionales a un solo proveedor de servicios. Habitualmente, sus servicios son "puerta a puerta".

De igual forma, también se encargan de toda la gestión de aduanas, el embalaje, la contratación del seguro, etc.



## EDITORIAL TUTOR FORMACIÓN

Por tanto, el OTM es el responsable como transportista principal ante su cliente (exportador o importador) y el emisor del documento unificado de todos los medios de transporte o FBL, por lo que asume todas las responsabilidades de dicho transporte internacional de mercancías.

### *Agrupadores o NVOCC*

Como su propio nombre indica, estos transitarios se encargan de realizar grupajes o agrupaciones de expediciones de varios de sus clientes para conseguir llenar un contenedor completo y, de esta forma, poder ofrecerles unos precios más económicos.



A algunos de los agrupadores se les conoce como NVOCC, acrónimo de Non-vessel Operating Common Carrier, debido a que ofrecen expediciones regulares en buques que no son de su propiedad.



### **Aplicación práctica**

#### **Se pide:**

Relacionar las funciones con el tipo de operador logístico a quien corresponde.

1. Garantiza el pago de impuestos correspondientes ante la aduana (IVA y aranceles) y en nombre del importador.
  2. Prestar asesoramiento al expedidor/embarcador (shipper) sobre la opción más beneficiosa para el envío de la mercancía.
  3. Se encarga de realizar grupajes o agrupaciones de expediciones de varios de sus clientes para conseguir llenar un contenedor completo y, de esta forma, poder ofrecerles unos precios más económicos.
  4. Actuar como intermediario en las negociaciones de aduanas.
  5. El consignatario representa al armador. Es la voz y los brazos del armador.
- 
- a) Consignatario de buques.
  - b) Agente de aduanas.
  - c) Consignatario aéreo.
  - d) Agrupadores o NVOCC
  - e) Transitario

## 4. Marco jurídico del transporte internacional.

En el transporte terrestre, aéreo, marítimo y ferroviario se aplican diversos reglamentos, resoluciones legislativas y normas.

El cumplimiento de estas normas permite a las empresas de transporte trabajar de forma fiable y segura.

El sector del transporte también necesita ofrecer servicios eficientes y puntuales para seguir siendo competitivo. Sin embargo, el cumplimiento de la legislación puede ser un reto, y muchas cadenas de suministro son complejas en lugar de estar racionalizadas.

### 4.1. Entorno normativo en el transporte internacional.

Vamos a enumerar la diferente normativa que regula este sector:



#### *Contrato De Compraventa Internacional*

El *Convenio de Naciones Unidas sobre Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías* fue firmado en Viena el 11 de abril de 1980 y España se suscribió el 17 de julio de 1990.

Su finalidad es dotar a las transacciones comerciales de mercaderías (compraventa) de uniformidad en su regulación y es la constante norma de referencia en este ámbito.

Actualmente más de *cincuenta países* forman parte de este.

La Convención sobre la Compraventa rige los contratos de compraventa internacional de mercancías entre empresas privadas, con excepción de las ventas a consumidores y las ventas de servicios, así como las ventas de tipos concretos de mercancías.

La Convención se aplica a los contratos de compraventa de mercancías concertados entre partes cuyos establecimientos se encuentren en distintos Estados Contratantes o cuando en virtud de las reglas de derecho internacional privado deba aplicarse la ley de un determinado Estado Contratante.

La Convención también puede ser aplicable cuando las partes hayan convenido en ello, determinadas cuestiones de la compraventa internacional de mercancías, como la validez del contrato y los efectos del contrato sobre la propiedad de los bienes vendidos, no entran en el ámbito de la Convención.

La segunda parte de la Convención regula la formación del contrato, que se concierta mediante una *oferta* y su *aceptación*.

La tercera parte de la Convención trata de las *obligaciones de las partes* en el contrato.

Entre las obligaciones de los vendedores figuran las de entregar las mercancías conforme a la cantidad y la calidad estipuladas en el contrato, así como en documentos conexos, y la de transferir la propiedad de los bienes.

Por su parte, los compradores están obligados a pagar el precio estipulado y a recibir las mercancías entregadas.

Además, esta parte de la Convención prevé reglas comunes sobre las vías de recurso aplicables en caso de **incumplimiento del contrato**.

La parte agraviada puede exigir el cumplimiento del contrato, reclamar daños y perjuicios o declarar resuelto el contrato en caso de incumplimiento esencial.

En **disposiciones suplementarias** se regula la transmisión del riesgo, el incumplimiento previo del contrato, los daños y perjuicios, y la exención del deber de cumplir el contrato.

Por último, si bien la Convención deja en manos de las partes la forma que ha de revestir el contrato, los Estados pueden formular una declaración en la que requieran que el contrato figure por escrito.

Quedan fuera del contrato de compraventa internacional amparado en el Convenio de Viena las mercaderías compradas:

- para uso personal, familiar o doméstico
- en subasta, judiciales
- de valores mobiliarios
- títulos o efectos de comercio y dinero
- de buques, embarcaciones



### **Normas sobre la entrega de mercancías**

Las **Reglas de la Cámara de Comercio Internacional (ICC)** para delimitar los derechos y las obligaciones de las partes en una operación de compraventa internacional en cuanto a las distintas fases del proceso de transporte elegido y las condiciones acordadas para la entrega de las mercancías.

La **CCI**, como también se le conoce, brinda ayuda a las empresas para que puedan afrontar los desafíos y al mismo tiempo aprovechar las oportunidades de la globalización.

Fue creada en el año de 1919 y en la actualidad miles de empresas y asociaciones comerciales de más de 130 países, forman parte de la cámara de comercio internacional.

Entre las reglas creadas por la ICC más importantes, destacan los Incoterms 2020. Se trata de reglas que facilitan las operaciones comerciales internacionales, a través del uso de términos comerciales nacionales e internacionales.

Pero no son las únicas, también existen:

- Las reglas UCP, que regulan el uso de créditos documentarios,
- Las reglas uniformes URDG, que regulan las garantías a primer requerimiento.
- Y las reglas ISP 90, que en este caso están destinadas a la regulación de los créditos contingentes, conocidos también como créditos standby.

Además, la CCI también se encarga de publicar diferentes modelos de contrato, así como guías y recursos destinados a la resolución de disputas legales y arbitraje.

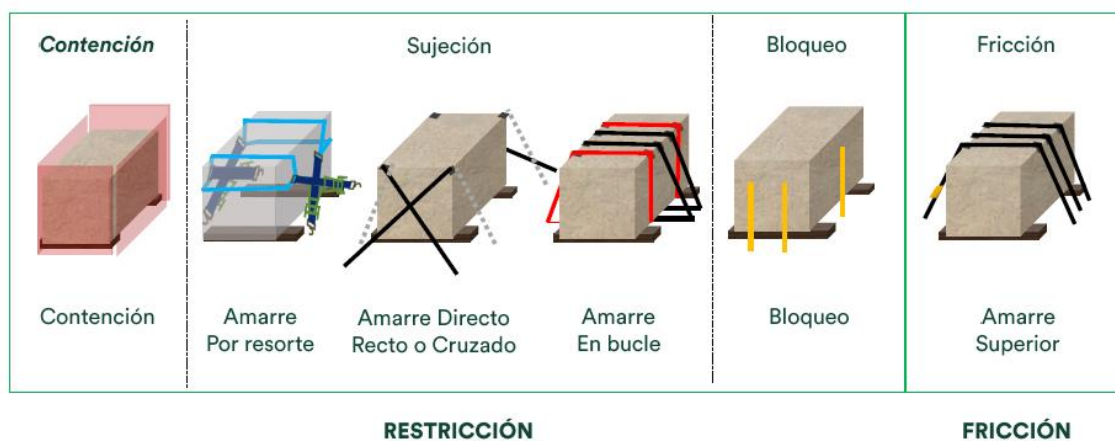


### *Código CTU*

El **Código CTU** es una publicación conjunta de la Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE).

Proporciona un código global **no obligatorio** de prácticas para la manipulación y embalaje de contenedores de carga (y otras unidades de transporte) transportados por mar y tierra.

El código está diseñado para hacer frente a las principales preocupaciones de todas las partes involucradas a nivel global en el aseguramiento de la carga, relativo a las malas prácticas en el embalaje de las unidades de transporte.



Estas incluyen el aseguramiento inadecuado de la carga, la sobrecarga y la declaración incorrecta del contenido.

Estos fallos pueden tener un impacto directo sobre los miembros del público en general, o en los trabajadores de transporte y de la cadena de suministro, que no tienen control alguno sobre estos errores o sobre sus consecuencias.

La versión del 2014 actualiza las Directrices IMO / ILO / UNECE de 1997 para el embalaje de unidades de transporte de carga.

Los requisitos clave son los siguientes:

- Se debe proporcionar un ambiente de trabajo seguro.
- La CTU y cualquier equipo de amarre utilizado deben estar en buenas condiciones.
- Se debe seleccionar la CTU más adecuada para una carga dada.
- Cualquier carga debe distribuirse uniformemente en el piso del contenedor
- No deben utilizarse sistemas de amarre y protección que no estén certificados o sean incompatibles con una carga.
- Las marcas y señales necesarias deben aplicarse al exterior de la CTU.

### *Manual de la IRU*

Esta guía no es jurídicamente vinculante, sino que ofrece prácticas y consejos para evitar accidentes y aumentar la seguridad del transporte de mercancías por carretera, tanto para los propios profesionales del sector como para el resto de los vehículos y públicos.

El Código ofrece ejemplos de buenas prácticas en sectores del transporte específico como cargas de madera, grandes contenedores o mercancías grandes y pesadas, camiones y remolques, transporte de coches, furgonetas y pequeños remolques (portavehículos), bobinas de acero y aluminio.

## 4.2. Convenios internacionales: terrestre, aéreo y marítimo.

A continuación, se detallan los convenios internacionales correspondientes a cada medio de transporte:



### *Convenio CMR*

Convención sobre el *Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera*. La formalización de dicho contrato se realiza mediante la *carta de porte internacional*.

El *Convenio CMR*, llamado así por su denominación en inglés "Contract for the International Carriage of Goods by Road", entró en vigor en Ginebra, el 19 de mayo de 1956, aunque España no se adhirió a este hasta el año 1974 con correcciones de errores en 1995.

La carta de porte por carretera o convenio CMR constituye el documento encargado de formalizar el contrato de transporte de las mercancías por carretera.

Este documento se ha ido convirtiendo poco a poco en un marco jurídico que nos sirve de referencia para las actualizaciones de derecho privado de transporte que se realizaron a finales del pasado siglo XX y a principios del presente siglo XXI.

Asimismo, en la carta de porte CMR se incluyen las condiciones de transporte y responsabilidades de este.

Este documento, regulado por el citado Convenio CMR, se aplica a todos los contratos de transporte de mercancías por carretera, a excepción de mudanzas, transportes funerarios y postales, en los cuales el origen y destino de las mercancías conformen países distintos y uno de ellos se hubiese adherido al Convenio Internacional CMR.

La *carta de porte por carretera* deberá contener la siguiente información:

- Lugar y fecha de redacción.
- Nombre y domicilio del exportador, del transportista y del importador.
- Lugar y fecha de carga y lugar previsto para la descarga.
- Denominación de la mercancía (peligrosa o no) y modo de embalaje.
- Numero de paquetes y sus marcas y números.
- Cantidad de mercancía (peso)
- Gastos relativos al transporte.
- Instrucciones exigidas por Aduanas y otros organismos.
- Indicación que el transporte se realizara bajo el régimen del convenio CMR.

## EDITORIAL TUTOR FORMACIÓN

Y también *podrá incluir*:

- Prohibición de transbordo.
- Gastos que el exportador asume.
- Suma del reembolso a recibir en el momento de la entrega.
- Valor declarado de la mercancía.
- Instrucciones para el transportista relativas al seguro de la carga.
- Plazo en el que deberá realizarse el transporte.
- Listado de documentos adjuntos al CMR.

A continuación, listamos a los países que forman parte del convenio CMR:

Austria, Bielorrusia, Bélgica, Bosnia Herzegovina, Bulgaria, Croacia, Chipre, República Checa, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Francia, Georgia, Alemania, Grecia, Hungría, Irán, Irlanda, Italia, Kazakstán, Kryrgyzstan, Lituania, Letonia, Luxemburgo, Mongolia, Marruecos, Holanda, Noruega, Polonia, Portugal, Moldavia, Rumania, Rusia, Serbia y Montenegro, Eslovaquia, Eslovenia, España, Suecia, Suiza, Tayikistán, Macedonia, Túnez, Turquía, Turkmenistán, Reino Unido y Uzbekistán.

La **Ley 15/2009** regula el contrato nacional en España está basado en el CMR.

El contrato de transporte nacional de mercancías por carretera se regula mediante la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías (BOE de 12 de noviembre), en adelante LCTT.

La promulgación de la LCTT entró en vigor el 12 de febrero de 2010, ha supuesto una actualización fundamental en el derecho de transporte español al actualizar la regulación del contrato de transporte más utilizado en el ámbito nacional, el de carretera, aunque también se aplica al transporte ferroviario.

Seguindo las instrucciones de la Orden FOM 238/2003 y el formato tipo más habitual de las cartas de porte podemos a su disposición un modelo de Carta de Porte Nacional y documento de control.

Una particularidad de la LCTT es que, excepto en lo relativo a la responsabilidad del porteador y la prescripción de las acciones, constituye un marco legal dispositivo, es decir, que la nueva ley se conforma como el **contrato tipo** o **contrato por defecto** a aplicar ante la falta de otras condiciones pactadas por las partes (cargador y porteador).

El **Real Decreto-ley 14/2022**, de 1 de agosto, de medidas de sostenibilidad económica en el ámbito del transporte, publicado en el BOE el día 2 de agosto incorpora modificaciones en la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, para tratar de garantizar que el precio del transporte sea superior a los costes y gastos del transportista, para ello:

Se exige que los contratos de transporte referidos a un único envío que se realicen con el transportista efectivo se documenten por escrito.

En la documentación contractual aparezca expresamente el precio del transporte, exigiéndose que dicho precio del transporte sea igual o superior a los costes individuales efectivos asumidos por el transportista.

Se establecen sanciones en el supuesto que se incumpla.

El Real Decreto-ley 3/2022 también modifica el artículo 38 de la LCTTM y hace obligatoria la inclusión de una cláusula de revisión del precio del transporte por la variación del precio del combustible para todos los contratos de transporte.



### ***Protocolo de Vilna o Convenio CIM***

Es el ***Convenio Internacional sobre Transporte de Mercancías por Ferrocarril***, que reúne las reglas uniformes relativas al contrato de transporte internacional por ferrocarril de mercancías.

Este convenio regula aspectos como:

- ámbito de aplicación
- imperatividad
- formalización de la carta de porte
- carga y descarga de la mercancía
- plazo del transporte
- régimen de responsabilidad del transportista (supuestos y límites: 17 DEG, unos 20 €, por kg bruto en el caso de pérdida o avería y 4 veces el precio del transporte en el caso de retraso)
- reclamaciones y su plazo (daños visibles a la entrega, no visibles 7 días desde la entrega, en caso de retraso 60 días desde su entrega)
- plazo de prescripción (un año)

La carta de porte por ferrocarril constituye un contrato de transporte por ferrocarril, normalmente de carácter internacional, en el que se identifican las partes que intervienen en el mismo.

En dicho contrato se establece una descripción de la mercancía transportada y se determinan las responsabilidades requeridas por la operación realizada.

La utilización de este documento implica la afiliación al Convenio Internacional establecido en lo relativo al Transporte de Mercancías por Ferrocarril (CIM), encargado de regular este documento.

Además, con la colaboración del Convenio sobre Transportes Internacionales Ferroviarios (COTIF) se consigue hacer una correcta regulación de este documento.



### ***Reglas de la Haya***

Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de Conocimiento de Embarque.

El objetivo de las reglas de la Haya fue poner un freno mínimo a la conducta de las navieras en cuanto a su libertad para excluirse de responsabilidades.

La importancia de esta Regla es que presentaron como una especie de conocimiento tipo, incluyendo normas sobre el ejercicio de la acción de responsabilidad. Es decir, la extensión al transporte internacional y determinantes de un tipo ***de conocimiento de embarque unificado***, que son las adoptadas por una notable mayoría de países.

Entre los conceptos que incluye las reglas de la Haya están: Conocimiento de Embarque, Transportador, Responsabilidades, Partes Ejecutantes, entre otros.



### **Convenio SOLAS**

El convenio SOLAS es una regulación que corresponde a las siglas de Safety of Life at Sea, Seguridad de Vida en el Mar.

El objetivo principal del Convenio SOLAS es estipular normas mínimas para la construcción, el equipo y la utilización de los buques, compatibles con su seguridad.

Los Estados de abanderamiento son responsables de garantizar que los buques que enarboles su pabellón cumplen las disposiciones del Convenio, el cual prescribe la expedición de una serie de certificados como prueba de que se ha hecho así.



### **Convenio de Varsovia**

La Convención de Varsovia o Convenio de Varsovia, de 1929, es un acuerdo internacional de todos los países para regular el **tráfico aéreo internacional**.

En concreto, este convenio establecía las responsabilidades de las compañías aéreas en el caso de lesión o muerte de pasajeros durante el transporte.

Dentro de los acuerdos de 1929 en Varsovia, se fijaron medidas interesantes para lo poco evolucionado que estaba en aquellos años el transporte aéreo. En concreto:

La obligación de emitir un billete de avión que sirva de justificante del contrato de transporte aéreo celebrado entre la compañía y el usuario viajero.

La obligación de emitir un resguardo para el equipaje facturado.

Y la limitación de la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de pérdidas o extravíos de equipajes.

El Convenio de Varsovia fue modificado por el Protocolo de la Haya en 1955, que a su vez se actualizó con el **Convenio de Montreal** de 1999, que está vigente en la actualidad.



### **Convenio de Montreal**

El Convenio tiene por objeto establecer normas jurídicas uniformes para regular la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de daños a pasajeros, equipaje y mercancías durante viajes internacionales.

El Convenio de Montreal está en vigor desde el 4 de noviembre de 2003. La Decisión está en vigor desde el 5 de abril de 2001.

El Convenio establece unos principios jurídicos y normas globales, de los cuales los más importantes son los siguientes:

- El **principio de responsabilidad civil ilimitada** de la compañía aérea en caso de lesiones corporales, articulado en dos niveles:
  1. un primer nivel de responsabilidad objetiva del transportista por daños hasta un máximo de 100 000 DEG (derechos especiales de giro, según la definición del Fondo Monetario Internacional, es decir, aproximadamente 135 000 euros).



## EDITORIAL TUTOR FORMACIÓN

2. por encima de ese importe, un segundo nivel de responsabilidad basado en la presunta culpa de la compañía, de la que puede eximirse únicamente si demuestra que no es culpa suya (la carga de la prueba recae sobre la compañía).
- El **principio del pago adelantado**, en caso de lesiones corporales, a fin de que las víctimas o sus beneficiarios puedan satisfacer sus necesidades económicas inmediatas;  
la posibilidad para el pasajero víctima o sus beneficiarios de recurrir a los tribunales de su lugar de residencia principal.
  - Un aumento de los **límites de responsabilidad de la compañía** en caso de retrasos, así como en caso de daños al equipaje (retraso, pérdida o deterioro).
  - La **modernización** de los documentos relativos al transporte (billetes y documentos de transporte aéreo electrónicos).
  - **Aclaración** de las normas referentes a las responsabilidades respectivas del transportista contractual (la compañía aérea cuyo nombre o código figura en el billete de avión) y del transportista de hecho (la compañía encargada del vuelo puede no ser la misma que la compañía aérea contractual).
  - Institución generalizada de la **obligatoriedad** de que las compañías aéreas mantengan un seguro adecuado.
  - Introducción de una cláusula denominada **regional**, que permite adherirse al nuevo convenio a las organizaciones de integración económica, como la Unión Europea (UE).



### Aplicación práctica

#### **Se pide:**

Relacionar el Convenio Internacional de Transporte que corresponde con cada medio de transporte.

1. Convenio de Varsovia.
  2. Reglas de la Haya.
  3. Convenio CIM.
  4. Convenio CMR.
- 
- a) Terrestre: ferrocarril
  - b) Aéreo.
  - c) Terrestre: carretera
  - d) Marítimo.

## 5. Resumen.

El transporte internacional es el conjunto de medios de transporte que permiten el traslado de personas y mercancías entre países.

Los transportes internacionales se clasifican en liberalizados y sujetos a autorización.

Por transporte multimodal se entiende todas aquellas formas de traslado de mercancías que implican la articulación de distintos modos de transporte.

Un operador de transporte es también llamado operador logístico, muchas de sus funciones están vinculadas al control de las mercancías al inicio de la cadena de suministro.

En el transporte terrestre, aéreo, marítimo y ferroviario se aplican diversos reglamentos, resoluciones legislativas y normas.

El cumplimiento de estas normas permite a las empresas de transporte trabajar de forma fiable y segura.

## 6. Autoevaluación

1. Los Incoterms, abreviatura de “International Comercial Terms”, son un conjunto de reglas o cláusulas utilizadas en el comercio internacional que definen claramente cuáles son los deberes mutuos entre compradores y vendedores dentro de una operación de compraventa internacional.
  - Verdadero
  - Falso
  
2. Una de las principales ventajas del transporte intermodal es que es más sencillo transportar toda la mercancía en un mismo contenedor que utilizar otro tipo de sistemas.
  - Verdadero
  - Falso
  
3. El transporte multimodal se caracteriza por estar realizado por un Operador de Transporte Multimodal (OTM).
  - Verdadero
  - Falso
  
4. Un agente de aduanas es una personas física o jurídica que realiza servicios en el transporte internacional de mercancías, siendo así intermediario entre importador o exportador y las compañías de transporte.
  - Verdadero
  - Falso
  
5. Completa las siguientes frases....

Un consignatario de buques es una figura que..... y..... de la manipulación de mercancías en.....y la.....y..... de la misma. Generalmente, esta negociación se realiza con las.....
  
6. El agente de carga IATA realiza la formalización e documentos de la operación (AWB y otros documentos) hasta entregar la mercancía a la aerolínea.
  - Verdadero
  - Falso
  
7. Entre las reglas creadas por la ICC más importantes, destacan los Incoterms 2020. Se trata de reglas que facilitan las operaciones comerciales internacionales, a través del uso de términos comerciales nacionales e internacionales.
  - Verdadero
  - Falso

## EDITORIAL TUTOR FORMACIÓN

8. El Protocolo de Vilna o Convenio CIM es un acuerdo internacional de todos los países para regular el tráfico aéreo internacional.
  - Verdadero
  - Falso
  
9. El objetivo principal del Convenio SOLAS es estipular normas mínimas para la construcción, el equipo y la utilización de los buques, compatibles con su seguridad.
  - Verdadero
  - Falso
  
10. El Convenio de Montreal tiene por objeto establecer normas jurídicas uniformes para regular la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de daños a pasajeros, equipaje y mercancías durante viajes internacionales.
  - Verdadero
  - Falso