

## **GRADO EN COMERCIO**

### **TRABAJO FIN DE GRADO “TRANSPORTE DE MERCANCÍAS”**

**LUCIA SOLIS MANCHÓN**

**FACULTAD DE COMERCIO  
VALLADOLID, 14 DE JULIO DE 2020**



# **UNIVERSIDAD DE VALLADOLID GRADO EN COMERCIO**

**CURSO ACADÉMICO 2019-2020**

**TRABAJO FIN DE GRADO**

**“TRANSPORTE DE MERCANCIAS”**

**Trabajo presentado por: LUCIA SOLIS MANCHÓN**

Firma:

**Tutor: ÁNGEL DE LOS RIOS RODICIO**

Firma:

**FACULTAD DE COMERCIO**

Valladolid, 14 DE JULIO DE 2020

# ÍNDICE

<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	5
<b>CAPITULO 1: TRANSPORTE DE MERCANCÍAS</b> .....	6
1. ORÍGENES.....	6
2. ÓRGANOS REGULADORES.....	8
3. TRANSPORTE TERRESTRE .....	11
3.1. TRANSPORTE TERRESTRE POR CARRETERA.....	11
3.2. TRANSPORTE TERRESTRE POR FERROCARRIL.....	16
4. TRANSPORTE MARÍTIMO .....	19
5. TRANSPORTE AÉREO .....	22
6. TRANSPORTE INTERMODAL .....	24
7. TIPOS DE MERCANCÍAS .....	26
8. MANIPILACIÓN FÍSICA DE LA MERCANCÍA.....	27
<b>CAPÍTULO 2: TÉRMINOS LEGALES Y/O ACUERDOS ESTABLECIDOS EN EL COMERCIO QUE AFECTAN AL TRANSPORTE DE MERCANCIAS</b> .....	35
1. LAS BARRERAS COMERCIALES .....	36
1.1. LAS BARRERAS ARANCELARIAS .....	36
1.2. LAS BARRERAS NO ARANCELARIAS .....	37
2. ORIGEN DE LAS MERCANCÍAS .....	42
3. DOCUMENTO ÚNICO ADMINISTRATIVO (DUA).....	44
4. LOS INCOTERMS.....	45
<b>CAPÍTULO 3: CASO PRÁCTICO. TRANSPORTE EN LA EXPORTACIÓN DEL VINO DESDE ESPAÑA A CHINA</b> .....	51
1. SITUACIÓN.....	51
2. ORIGEN .....	52
3. TRANSPORTE PRINCIPAL .....	55
4. DESTINO .....	57
<b>CONCLUSIONES</b> .....	58
<b>BIBLIOGRAFÍA</b> .....	59
<b>ANEXOS</b> .....	60
<b>ANEXO I: CLASIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS SEGÚN SU UTILIZACIÓN EN     LOS TRANSPORTES TERRESTRES POR CARRETERA</b> .....	60

<b>ANEXO II: MASAS Y DIMENSIONES MÁXIMAS PERMITIDAS DE LOS CAMIONES EN ESPAÑA</b> .....	63
<b>ANEXO III: CARTA DE PORTE (CMR)</b> .....	65
<b>ANEXO IV: CARTA DE PORTE FERROVIARIO (CIM)</b> .....	69
<b>ANEXO V: EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE MARÍTIMO (BILL OF LADING O B/L)</b> .....	71
<b>ANEXO VI: CONOCIMIENTO DE EMBARQUE AÉREO (AIR WAY BILL, AWB)</b> ..	72
<b>ANEXO VII: CONOCIMIENTO DE EMBARQUE MULTIMODAL O FORWARDER BILL OF LADING (FBL)</b> .....	73
<b>ANEXO VIII: CERTIFICADO DE ORIGEN COMUNITARIO Y EL EUR1</b> .....	74
<b>ANEXO IX: DOCUMENTO ÚNICO ADUANERO (DUA)</b> .....	76
<b>ANEXO X: ESQUEMA INCOTERMS</b> .....	85
<b>ANEXO XI: LA FACTURA COMERCIAL DE EXPORTACIÓN</b> .....	86
<b>ANEXO XII: CMR TRAYECTO VALLADOLID-VALENCIA</b> .....	87
<b>ANEXO XIII: B/L TRAYECTO VALENCIA-SHANGHAI</b> .....	88

## **INTRODUCCIÓN**

Día a día somos más conscientes de que el transporte está en nuestra vida diaria; normalmente, lo tenemos presente para desplazarnos o para nuestras compras. Pero, ¿sabemos cómo se lleva a cabo?, ¿Sabemos cómo llegan hasta nosotros los productos que consumimos a diario provenientes de otras naciones?, ¿sabemos cómo enviamos nuestros productos nacionales a otros países?

Cotidianamente, estamos familiarizados con la actividad de paquetería o el “envío a domicilio”, siendo conscientes de que tiene un coste a mayores de la adquisición realizada, pero nos compensa en el ahorro de tiempo ya que no tenemos que cargarlo o incluso salir de casa. Tenemos asimilado que la empresa de paquetería recoge nuestra compra, debidamente empaquetada y nos la lleva por medio del transporte adecuado al lugar indicado por un precio estipulado. Pero, si lo extrapolamos al transporte en general, es decir, al transporte de mercancías entre países, que incluye desde materias primas, como los cereales o el petróleo, bienes intermedios como el acero, o componentes electrónicos o bienes finales como automóviles, perfumes o vino embotellado, vemos que no es únicamente un desplazamiento de la tienda al hogar del cliente. Es un proceso complejo que requiere una serie de requisitos, condiciones y protocolos necesarios para que los productos que adquirimos para nuestro consumo personal lleguen hasta nosotros en perfectas condiciones.

Este trabajo se centra en entender cómo funciona, en términos generales, el sector del transporte de mercancías; aquella actividad ejecutada continuamente, permaneciendo presente a nivel mundial. Muestra una serie de datos que facilitan captar el sector y finaliza con un caso práctico de cómo se desempeña el transporte de mercancías en la exportación del vino español a China.

El transporte de mercancías, desde un punto de vista formal, es una acción de compraventa sólida consistente en el traslado de productos de un lugar a otro, ejecutado de forma que lleguen al destino en las condiciones establecidas en el contrato.

A través de cuatro modos de transporte (carretera, ferrocarril, marítimo y aéreo) se efectúa, básicamente, la actividad de este sector. Todos ellos tienen sus particularidades, pero estudiando su capacidad para realizar su función eficientemente de forma individual como conjunta, además de su complementariedad de la mercancía como con otros modos para optimizar su utilización en el servicio y el ahorro de costes.

En el caso práctico que se presenta, transporte de vino desde España a China, dadas las características de los modos de transporte se utilizan el transporte por carretera y el marítimo, ya que son los modos que por su capacidad y adecuación permiten transportar el vino en las mejores condiciones.

A continuación, se detalla la actividad del sector del transporte en el ámbito de las mercancías.

## **CAPITULO 1: TRANSPORTE DE MERCANCÍAS**

### **1. ORÍGENES**

El transporte ha estado presente desde nuestros inicios. Desde siempre la humanidad tiene la necesidad de desplazarse al igual que trasladar objetos o mercancías.

La aparición de la rueda, que no se sabe quién la inventó, ya era conocida antes del 3.500 a. de C. lo que demuestra la necesidad de dichos desplazamientos.

Al principio, el medio de transporte terrestre para desplazar mercancías o personas era por medio de animales (caballos, burros...), aunque los transportes a gran escala eran por el medio marítimo o fluvial a través de barcos como carabelas y veleros.

Con la aparición de la industrialización los medios de transporte evolucionaron de tal forma que con la invención de la máquina de vapor y su aplicación al transporte terrestre con el ferrocarril y a la navegación avanzó el transporte internacional, consiguiendo unir regiones y países de manera que la inversión en carreteras y vías de comunicación se han ido desarrollando en la sociedad.

Dichas necesidades han florecido como negocio. Hay innumerables empresas dedicadas a este sector del transporte.

Todos estos avances tienen que ver con la globalización, actualmente más integrada en nuestra sociedad. Esta globalización es un proceso económico, político, social y cultural de dependencia que tienen los países entre ellos, principalmente, uniendo mercados. Dicha unión hace que el transporte sea protagonista.

El sector del transporte tiene una gran importancia en la economía española debido a los servicios del transporte de mercancías y viajeros, y de las infraestructuras para poder efectuar su servicio. Se invierte mucho capital, público y privado, en las infraestructuras del transporte para sacar el mayor rendimiento al servicio del transporte. De esta

manera, se pueden realizar negocios para llevar a cabo desplazamientos de mercancías o viajeros, así como fomentar trabajo.

La UE considera la integración de los transportes importante para llevar a cabo la libre circulación de personas, servicios y bienes. Además, éstos son un sector clave de la economía ya que suponen más del 9% de la contribución a la economía de la Unión Europea. Los servicios de este sector representan alrededor de 664 millones de euros y dan empleo aproximadamente a 11 millones de personas.

En España como en Europa, el transporte de viajeros está predominado por el automóvil, mientras que el transporte de mercancías se distribuye entre el transporte por carretera y el transporte marítimo. El Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico considera el transporte por carretera el modo más utilizado, tanto en pasajeros como en mercancías, representando más del 80% de la movilidad total a nivel nacional.

Según la Unión Europea, “la política de transportes de la UE ayuda a mantener la economía europea en marcha al desarrollar una red de infraestructuras modernas que hacen los viajes más rápidos y seguros al tiempo que contribuyen a soluciones digitales y sostenibles”.

El mercado único europeo es entendido como el mercado interior de la Unión Europea, siendo uno de los instrumentos que compone la economía de la UE. Basado en la creación de un mercado común entre los estados miembros, definido por la libre circulación de los bienes, servicios, capitales y personas. Además, los ciudadanos de la UE pueden vivir, trabajar, estudiar o efectuar negocios con libertad.

La existencia de este mercado único establece una política comercial común, tratándose de la unión aduanera, es decir, una zona de libre comercio que insta una tarifa exterior común, en la que los estados miembros establecen una política comercial común para los que no son miembros. *Grosso modo*, no existen barreras comerciales entre los Estados miembros, siendo necesario que la norma de los intercambios comerciales con países extracomunitarios sea similar.

La creciente movilidad que requiere nuestra sociedad induce a la UE a implantar medios de transporte sostenibles e innovadores aspirando a conseguir los objetivos energéticos y climáticos de la UE.

El Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico informa de que “el sector transporte representa el 25% de las emisiones totales de gases de efecto invernadero en España y casi el 40% de las emisiones de los sectores difusos. Por modos de transporte, la carretera representa casi el 95% de las emisiones, mientras que la contribución de otros modos de transporte es bastante más minoritaria”.

A continuación se plantean algunas de las acciones que propone el gobierno español para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero:

- Trasladar a otros modos más eficientes el movimiento por carretera de pasajeros al transporte colectivo de viajeros y/o la bicicleta y el de mercancías al transporte por ferrocarril y marítimo.
- Impulsar combustibles con menores niveles de emisión de CO<sub>2</sub> como en el coche eléctrico, la pila de hidrógeno o los biocombustibles, con sus respectivas ayudas para adquirirlos
- Operaciones de eficiencia energética por medio de renovación de las flotas de vehículos destinados al turismo y de vehículos comerciales ligeros, ayudas para adquirir vehículos propulsados por gas natural, motocicletas y bicicletas eléctricas, un impuesto de matriculación que establece el tipo impositivo según las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos y la elaboración de cursos de conducción y gestión de flotas eficientes.

Para concluir, el sector del transporte aporta a cualquier país crecimiento económico, genera empleo, es clave para el desplazamiento de servicios, bienes, personas y capitales, aunque también es un sector castigado por las emisiones del efecto invernadero perjudicando al planeta, pero se está combatiendo, de forma mundial, para su reducción.

## 2. ÓRGANOS REGULADORES

El transporte de mercancías es una parte del comercio y como éste, necesita regulación para que haya un orden para todos los factores intervinientes. Los órganos más significativos que regulan esta materia a tratar son los siguientes:

### **Organización Mundial del Comercio (OMC)**

Es una organización internacional que promueve el comercio entre países para proporcionar un flujo comercial con la máxima libertad posible, colaborando en el desarrollo y crecimiento económico mundial. Se encarga de las reglas que rigen al



comercio internacional de manera que coopera en el funcionamiento del comercio aplicando normas comerciales, asesorando a los gobiernos miembro para que establezcan acuerdos comerciales y/o solucionen sus diferencias referentes al comercio.



Figura 1: Logo OMC

Fuente: "Organización Mundial del Comercio"

Su sede está en Ginebra, Suiza. Se creó el 1 de enero de 1995 surgida de las negociaciones de la Ronda de Uruguay (1986-94) y de negociaciones anteriores en el marco del GATT (Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio)

Según la OMC sus funciones son *"administrar los acuerdos comerciales de la OMC, foro para negociaciones comerciales, trata de resolver las diferencias comerciales, supervisar las políticas comerciales nacionales, asistencia técnica y cursos de formación para los países en desarrollo y cooperación con otras organizaciones internacionales"*

El propósito de la OMC es colaborar para que el comercio se realice con la mayor libertad, suprimiendo obstáculos y, además, cerciorarse de que los gobiernos, empresas y particulares tienen conocimiento de las normas que rigen la actividad del comercio en cada país del mundo.

### **Cámara de Comercio Internacional (CCI)**

La ICC (International Chamber of Commerce) es una organización empresarial mundial que brinda protección a las empresas de todos los sectores y de todos los países del mundo en temas referentes a las operaciones comerciales internacionales.



Figura 2: Logo CCI

Fuente: "International Chamber of Commerce (ICC Spain)"

Se fundó en 1919, su sede está situada en París. Compuesto por miles de empresas, cámaras de comercio, asociaciones empresariales. Sus comités nacionales<sup>1</sup> se organizan con sus miembros para administrar los intereses, preocupaciones y propuestas empresariales para informar a sus gobiernos y mejorar las operaciones comerciales internacionales.

La CCI tiene mucha influencia, es la primera organización consejera ante las Naciones Unidas. Además, sostiene relaciones con otras organizaciones internacionales como la Organización Mundial del Comercio (OMC), la Organización Mundial de la Propiedad Intelectual (OMPI), la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), el Fondo Monetario Internacional (FMI) y el Banco Mundial, donde explica las perspectivas de las actividades empresariales respaldando sus intereses.

La CCI declara que *“se mueve en dos grandes campos de actuación: el de sensibilización e influencia ante las instancias internacionales que afectan al comercio y a la inversión y el de ofrecer servicios útiles a las empresas.*

*En el primer campo, son esenciales las Comisiones de Trabajo, integradas por representantes empresariales y profesionales y que reciben las aportaciones de los Comités Nacionales. En su segunda faceta, la de ofrecer servicios que faciliten los intercambios comerciales”.*

### **Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana**

Conocido como Ministerio de Fomento desde 1832. Pero fue renombrado en enero de 2020 con el nombre de Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana.



Figura 3: Logo Ministerio Transporte, Movilidad y Agenda Urbana  
Fuente: “Ministerio Transporte, Movilidad y Agenda Urbana”

Es una organización institucional del gobierno de España cuyas competencias son:

- Las infraestructuras de transporte en los ámbitos terrestres, aéreos y marítimos
- El control, ordenación y regulación administrativa de los servicios de transporte.
- Acceso a vivienda, edificación, urbanismo, suelo y arquitectura.

---

<sup>1</sup> En España, se fundó en 1922.

- Ordenación normativa de servicios postales y telegráficos.
- Servicios relativos a astronomía, geodesia<sup>2</sup>, geofísica y cartografía.

Estas competencias se llevan a cabo por medio de servicios centrales y otras en servicios asignados a diferentes entidades.

### 3. TRANSPORTE TERRESTRE

El transporte terrestre de mercancías es aquel que se efectúa por medio de la superficie terrestre, hay dos tipos de dicho transporte: por carretera y por ferrocarril.

#### 3.1. TRANSPORTE TERRESTRE POR CARRETERA

El régimen legal de los transportes terrestres por carretera se rige en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) y su Reglamento de desarrollo, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.

La LOTT ha sido modificada por última vez el 29 de septiembre de 2018.

En el artículo 1 define de la siguiente forma este modo de transporte: *“Los transportes por carretera, considerándose como tales aquellos que se realicen en vehículos de motor o conjuntos de vehículos que circulen sin camino de rodadura fijo, y sin medios fijos de captación de energía, por toda clase de vías terrestres, urbanas o interurbanas, de carácter público y, asimismo, por las de carácter privado cuando el transporte sea público”*.

Dicho transporte opera en las superficies de las carreteras, es el medio más utilizado y eficaz para servicios puerta a puerta debido a su gran capacidad de volumen de la mercancía a transportar y la infinidad de posibles rutas a tomar para realizar dicho transporte sin tener una gran dependencia de las condiciones climatológicas (excepto por fuerza mayor).

---

<sup>2</sup> Parte de la geología que determina de forma matemática la figura y magnitud de la Tierra o de gran parte de ella, y se ocupa de construir los mapas correspondientes.



Figura 4: Transporte terrestre por carretera

Fuente: "Blogdeltransportista.com"

Sus características más significativas son:

- Flexibilidad: Se adecua con facilidad a los requisitos del mercado y a las exigencias de los clientes, en origen y en destino. Los vehículos están capacitados para transportar todo tipo de paquetes y a diferentes volúmenes e incluso productos de diferentes naturalezas como sólidos, líquidos o gaseosos. Además de la adaptabilidad a la rotación de las mercancías
- Internacionalización: Medio de transporte más operativo en la mayoría de los países.
- Penetración: Servicio eficaz puerta a puerta.
- Rapidez: Apropiado para envíos urgentes por la facilidad de carga y descarga de la mercancía.
- Acoplamiento con otros medios debido a su capacidad de acceso a las diversas zonas logísticas (puertos, terminales ferroviarias, aeropuertos, centros de carga, almacenes...) ayudando la manipulación y el trasbordo de las cargas entre otros medios de transporte en largas distancias.
- Seguimiento del vehículo por medio de técnicas de localización como los GPS, es decir, una mayor trazabilidad.
- Transporte con una gran emisión de gases contaminantes, es el más contaminante por la emisión de CO<sub>2</sub>.

Existe una gran variedad de vehículos para este medio de transporte por carretera como las furgonetas, furgones, autobuses, tractores... pero el que sostiene este medio es el camión. Se trata de un vehículo formado por la unidad tractora y una

caja. Puede ser de dos formas: articulado, estando el semirremolque que es la caja o remolque compuesto por una plataforma sin sistema de tracción propia, que es impulsado por la cabeza tractora; o rígido, sin que se puedan separar ambos elementos, de modo que la caja reposa sobre el chasis.

Además, existen diferentes modelos de vehículos para cada tipo de mercancía que haya que transportar. Éstos están diseñados, fabricados y equipados para transportar según el tipo de producto: sólido, líquido, gaseoso, refrigerado, contenedores, mercancías peligrosas, etc.

A continuación, se clasifica los principales modelos de vehículos de transporte por carretera citados anteriormente, según el *Reglamento General de Vehículos*:

- Según su utilización: Derivado de camión, plataforma, caja abierta, portacontenedores, jaula, botellero, portavehículos, silo, basculante, dumper, caja cerrada, capitoné, blindado, isoterma, refrigerante, frigorífico, calorífico, cisterna, góndola, bomberos, grúa de arrastre, hormigonera, basurero...

Todos ellos están detallados en el *Anexo I*.

- Según al servicio que realizan se dividen en:
  - o Servicio público. El camión se destina a una actividad y para el ejercicio de ésta necesita su titular una autorización de la Administración. Ejemplos: autoescuelas, empresas de alquiler de camiones, empresas de transporte de mercancías o viajeros, etc.
  - o Servicio particular. El camión se destina a una actividad privada del titular. Ejemplo: camión propio de una persona física.
- Según la actividad que se realiza con el vehículo:
  - o Sin especificar: El camión no ejecuta ninguno de las actividades que se mencionan a continuación.
  - o Aprendizaje de la conducción: Camión dedicado para la práctica y examinar pruebas de aptitud para la obtención de permisos y licencias de conducción.
  - o Auxilio en carretera: El objetivo del camión es el rescate y la transportación de vehículos accidentados o averiados.
  - o Obras: Para trabajos de construcción.
  - o Mercancías peligrosas, se amparan en el reglamento especial ADR.

- Mercancías perecederas.
- Basurero.
- Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.
- Bomberos.
- Protección civil y salvamento.
- Defensa.
- Actividad económica. Camión dedicado a una actividad económica con al menos cuatro ruedas y con una masa máxima autorizada (MMA) inferior a 3.500kg. El *Reglamento General de Vehículos* también refleja las masas y dimensiones máximas que están permitidos en nuestro país, España, en referencia a los ejes de los camiones. Se puede observar un breve resumen en el *Anexo II*.

### **DOCUMENTOS DEL TRANSPORTE POR CARRETERA**

Para la práctica de un transporte empieza con un acuerdo de voluntades entre dos partes: el cargador o expedidor y el transportista o porteador. Este último se compromete a transportar una mercancía y el cargador se obliga a pagar un precio por dicho servicio. Es decir, se trata de un contrato mercantil bilateral en la que cada una de las partes asume sus derechos y obligaciones.

En el caso práctico, se detalla la documentación que se expondrá a continuación para un mejor entendimiento.

El contrato internacional se rige por los **INCOTERMS 2020**, se trata de normas que regulan la contratación del seguro y los gastos agregados. Hay que resaltar que estas normas sirven para todos los modos de transporte.

Elementos que intervienen en el contrato de transporte:

- Cargador: Posee la mercancía y desea su traslado
- Portador: Lleva a cabo dicho traslado
- Destinatario: A quién va dirigido la mercancía
- Mercancía: El objeto del transporte
- Precio: Compensación económica que recibe el porteador por dicho transporte. Puede ser pagado, se abona al momento de cargar la carta o debido, se abona en el destino.

Este contrato se puede hacer de forma verbal o como es habitual, de forma escrita de manera que figuren los siguientes términos a negociar:

- Remitente
- Destinatario
- Fecha y lugar de caja
- Intermediario (si se utiliza)
- Número de bultos y especificación del tipo de mercancía
- Peso bruto y neto
- Pautas o instrucciones para el trato de la mercancía al cargar y descargar
- Flete de la mercancía
- Gastos agregados
- Documentos que deben ir con el envío
- Forma de pago del servicio de transporte

En todos los documentos debe aparecer que la carga ha sido recibida por el transportista en perfectas condiciones, es decir, un documento “limpio”. En el caso de un documento “sucio” se trata de aquel en el que se expresa cualquier defecto, rotura, pérdida..., es decir, en malas condiciones.

En el transporte nacional hablamos del documento llamado “carta de porte”, por el cual se formaliza el contrato de transporte terrestre por carretera mencionado anteriormente. En el transporte internacional se habla del **Convenio CMR** (Contrato Transporte Internacional de Mercancías por Carretera), firmado en Ginebra en 1956 y ratificado en España en 1974, aplicándose a los transportes que se realicen por cuenta ajena y que al menos una de las partes de carga o descarga se encuentre situado en uno de los países firmantes de dicho convenio. No se aplica a transportes postales internacionales, funerarios o mudanzas. En el *Anexo III* se observa que se compone de la emisión de cuatro ejemplares uno para el remitente (rojo), otro para el destinatario (azul) que viaja con la mercancía, otro para el transportista (verde) y, el último, para usos administrativos (negro).

Desde 2011, en España, se puede realizar por medio electrónico, CMR-e (carta de porte electrónico). Su certificación se puede hacer a través de la firma electrónica por otro medio de certificación electrónico aceptado legalmente por el país que emite la carta de porte.

El **Convenio TIR** (*Transport International Routier*) es un acuerdo realizado por la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa para el transporte por carretera de mercancías con cierre aduanero entre dos países firmantes del acuerdo. Este convenio intenta beneficiar el transporte internacional de mercancías por carretera por medio de inspecciones y formalidades aduaneras que se ejecutan en la aduana de salida y en la de llegada, en las aduanas de tránsito se garantiza que la mercancía esté precintada, así se logra una compensación entre las responsabilidades de la autoridad aduanera y las del comercio internacional.

El **cuaderno TIR** es el documento según lo dispuesto en el Convenio citado anteriormente compuesto por una portada y varias hojas para las distintas aduanas de paso, así solo se sella la revisión de las mercancías y no la inspección de las mismas.

### 3.2. TRANSPORTE TERRESTRE POR FERROCARRIL

El transporte terrestre por ferrocarril, al igual que el de carretera, se rige por la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres (LOTT) y según ésta lo define en el artículo 1 de la siguiente forma: *“Los transportes por ferrocarril, considerándose como tales aquéllos en los que los vehículos en los que se realizan circulan por un camino de rodadura fijo, que les sirve de sustentación y de guiado, constituyendo el conjunto camino-vehículo una unidad de explotación”* en el Título IV del Capítulo I del Artículo 15 añade a dicho concepto: *“No se considerarán incluidos en el concepto de ferrocarril los teleféricos u otros medios análogos de transporte que utilicen cable o cables, tractor y portador y que no tengan camino terrestre de rodadura”*.

Las características más distinguidas de este medio de transporte son las siguientes:

- Único modo de transporte que compite con el marítimo en capacidad de mercancía a transportar.
- Mayor intercambio internacional de mercancías por sus desarrolladas infraestructuras y equipos. Lo que requiere que necesite de grandes inversiones en desarrollo.
- Después del transporte de carretera es el más penetrable con los servicios puerta a puerta respecto al movimiento de grandes volúmenes de carga.



- Índices de siniestralidad de los más bajos respecto a otros transportes, por la tanto, es un modo de transporte seguro.
- Buena segmentación de productos para el transporte con poco peso y mucho volumen, o, al contrario, con mucho peso y poco volumen.
- Transportes son rentables a largas distancias (mayores a 500km aprox.)
- Es el transporte menos contaminante para el medio ambiente.
- Facilita la aplicación de otros modos de transporte, como en el marítimo o por carretera (intermodalidad)
- El retorno en vacío es más viable que en otros transportes debido a sus precios competitivos.
- Su transporte es regular debido a que es posible que circule cualquier día y hasta en condiciones atmosféricas adversas.

El sistema ferroviario tiene la siguiente clasificación de vehículos:

- Vehículos remolcados, unidad inerte arrastrada por un vehículo motor. Pueden ser varios formando una composición de vehículos remolcados. Hay dos tipos: coches, destinados al transporte de viajeros, y vagones, al transporte de mercancías.
- Vehículos motores, unidad tractora capaz de circular por la línea férrea, independientemente o remolcando una composición como la citada anteriormente, impulsado por el motor que le aporta su propio sistema de tracción. Hay dos tipos: los automotores o autopropulsados y las locomotoras.



Figura 5: Tipos de vehículos ferroviarios: remolcado y motor

Fuente: "Europa press/RENFE"

## **AGENTES QUE INTERVIENEN EN EL SECTOR FERROVIARIO**

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Órgano del Estado encargado de la administración del conjunto del este sector. Sus competencias son la planificación de las infraestructuras y de la oferta de servicios; la ordenación general, regulación, seguridad e interoperabilidad con las relaciones entre los agentes del sector y la definición de objetivos, financiación y supervisión de la actividad de ADIF (Administrador De Infraestructuras Ferroviarias) y RENFE (Red Nacional de Ferrocarriles Españoles). También interviene el Comité de Regulación Ferroviaria, aquel organismo que defiende la pluralidad de la oferta en la prestación de los servicios en condiciones objetivas, garantizando la igualdad entre las empresas públicas y privadas, velando que los impuestos y tarifas cumplan la ley.

### **DOCUMENTOS DEL TRANSPORTE FERROVIARIO**

La regulación para este tipo de transporte es muy similar a los contratos y/o convenios del transporte terrestre por carretera

El **Convenio CIM** es el pacto internacional sobre el transporte de mercancías por ferrocarril formalizado en Berna (Suiza) en 1980; es similar al CMR. Se denomina Railway Bill. Documento emitido por la entidad ferroviaria formalizándose el contrato de este transporte de mercancías. Entre sus características destacan su carácter nominativo<sup>3</sup>, no es endosable<sup>4</sup> y protege las mercancías durante todo el trayecto, aunque intervengan más ferrocarriles. Está compuesto por cinco ejemplares idénticos, siendo entregados al destinatario junto con la mercancía, en la estación de destino donde se registran los gastos y cargos del trayecto, a la compañía del ferrocarril, al vendedor una vez que la mercancía está aceptada para su transporte y a la empresa del ferrocarril encargada del transporte. Estos ejemplares se observan en el *Anexo IV*. En 1952, Ginebra, fue firmado el **Convenio TIF** es similar al TIR en el transporte por carretera.

El **documento RID** protege el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril por medio de un reglamento similar al ADR del transporte por carretera.

---

<sup>3</sup> Va dirigido a una persona física o jurídica en concreto.

<sup>4</sup> No se puede transferir o ceder

## 4. TRANSPORTE MARÍTIMO

Este transporte está regulado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de La Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante.

En el capítulo III, artículo 6 de la Ley anteriormente nombrada hace referencia a la marina mercante que incluye en su concepto a la actividad del transporte marítimo además de los objetivos en este sector de transporte como *“la existencia de los servicios de transporte marítimo que demanden las necesidades del país”* o *“La promoción de la competencia en el transporte marítimo conforme a la clasificación de mercados de transporte que sea establecida por el Gobierno”*.

Pero la mejor definición para este tipo de transporte marítimo de mercancías la proporciona el Ministerio de Fomento de la siguiente forma: *“El transporte portuario es el efectuado por buques de navegación entre dos lugares (uno de carga y otro de descarga) situados en el mismo o países distintos e incluye el que tiene origen o destino en los puertos menores transferidos a las Comunidades Autónomas”*.

El Sistema Portuario español de titularidad estatal está constituido por 46 puertos de interés general, gestionados por el organismo Puertos del Estado compuesto por 28 Autoridades Portuarias que dependen del Ministerio de fomento. La titularidad y competencias de los puertos nacionales de interés general se recogen en el artículo 149 de la CE. Un puerto está considerado como interés general cuando:

- Ampare actividades comerciales internacionales
- Recorra a industrias de valor estratégico para la economía nacional
- Goce de un volumen de actividad apreciable para la economía estatal
- Las condiciones técnicas o geográficas impliquen la seguridad marítima nacional.



Figura 6: Desembarque de mercancía en puerto marítimo

Fuente: “amcargo.es”

Las características primordiales del transporte marítimo son:

- Es el modo de transporte que menos contamina e inferior coste tiene para el movimiento de mercancías de grandes volúmenes (sólidos, líquidos, carga contenerizada...) entre puntos distantes en la geografía mundial. Hay que añadir que es el más costoso en temas de seguros y embalaje.
- Versatilidad gracias a la gran especialización de las embarcaciones ajustándose a la naturaleza de las mercancías a transportar.
- Gran variedad tamaños de barcos
- Velocidad del barco es relativa debido a que depende de la función de servicio que tenga y su diseño.
- Escasas infraestructuras y equipamientos en el mundo, siendo necesarias inversiones para adaptar las instalaciones portuarias a las cargas a transportar.
- Posibilidad de utilizar otros medios de transporte (intermodalidad)
- Gran dependencia al transporte terrestre para obtener el destino de la mercancía, es decir, una insuficiente penetrabilidad.

### **DOCUMENTOS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO**

Para el transporte nacional e internacional se utilizan los mismos documentos.

El Código de Comercio regula el transporte marítimo nacional y los Convenios Haya, Rotterdam y otros regulan el internacional.

Se distinguirá a continuación entre una línea regular (conocimiento de embarque) o de una tramp (póliza de fletamiento).

El **conocimiento de embarque marítimo** (Bill of Lading o B/L) es el documento que formaliza el contrato de transporte marítimo de mercancías, regulado en el Convenio de Bruselas de 1924.

La empresa porteadora (o representante de ésta) lo expide, firma y sella cumpliendo con las siguientes funciones:

- Formar el contrato de transporte entre el fletador y el fletante
- Representar la propiedad de las mercancías embarcadas
- Garantizar la recepción de las mercancías y el estado de éstas
- Permitir al tenedor requerir la entrega de las mercancías
- Ceder que el documento pueda ser transferido y negociado cuando se extiende a la orden o al porteador, y no cuando se extiende nominativo.

Se diferencian dos cláusulas de conocimiento de embarque. La que indica que la mercancía ha sido entregada, o recibida, al operador de transporte con la cláusula “recibido para embarque” (received for shipment o received to be shipped), lo que quiere decir que no ha sido embarcada, para ello existe la cláusula “a bordo” o “embarcado” (shipped on board) certificando la recepción de la mercancía a bordo del buque, preparada para su transporte.

En el *Anexo V* se muestra el ejemplar utilizado para el conocimiento de embarque. La normativa del Convenio de Bruselas no reguló una cuantía de ejemplares, pero nuestro Código de Comercio establece cuatro de igual valor, que tendrán que ser firmados por el capitán del naviero y el cargador. De estos cuatro, uno se queda en posesión del cargador y éste remite otro al destinatario; el capitán tendrá otro y último ira con el naviero y la mercancía.

El **conocimiento de embarque abreviado** (Seaway Bill of Lading) cumple la función de carta de porte marítimo con los mismos derechos que un conocimiento de embarque convencional, pero sin ser un título de propiedad de la mercancía y, consecuentemente, no es negociable ni transmisible.

La **póliza de fletamiento** (Charter Policy) formaliza el contrato de fletamiento entre el fletante y el fletador para el manejo y explotación de un buque de línea no regular o tramp, que destina el transporte de la mercancía mediante el pago de un flete. Se basa en tres singularidades:

- A casco desnudo: El fletador dispone de total disponibilidad y responsabilidad sobre el buque durante un periodo de tiempo y a cambio un pago de un arrendamiento al fletante.
- Por tiempo: El fletador alquila un buque para su utilización a su reserva para el transporte de la mercancía por un tiempo determinado, asumiendo costes (de combustible, estiba y desestiba, tasas, agentes marítimos...), mientras que la navegación del buque está en manos del fletante.
- Por viaje: El fletante pone a disposición del fletador toda (o parte) de la capacidad del buque para transportar la mercancía, en uno o más viajes y en establecidas fechas. El fletante asume la explotación del buque y el transporte de la carga de mercancía.

## 5. TRANSPORTE AÉREO

En el territorio español el transporte aéreo está regulado por la Ley 48/1960 del 21 de julio de 1960 sobre la navegación aérea; publicada en el BAE en el N°176 el 23/07/1960 con su última modificación el 17/10/2014.

En dicha ley en el capítulo III, artículo 11 se define al transporte aéreo como “aeronave” definida como *“Toda construcción apta para el transporte de personas o cosas capaz de moverse en la atmósfera merced a las reacciones del aire, sea o no más ligera que éste y tenga o no órganos motopropulsores”*.

El ente público español AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea) gestiona el sistema aeroportuario español.

Existen varios convenios que regulan los términos y condiciones en que se realiza el transporte de mercancías, es decir, a quién le corresponde hacerse responsable de qué gastos, seguros de transporte, etc. La IATA (Asociación del Transporte Aéreo Internacional) regula dichas condiciones.

Las características más destacadas de este modo de transporte son:

- Su rapidez lo adecua para mercancías urgentes, productos perecederos y de aquellos de valor elevado.
- Es el modo de transporte con los índices de seguridad más altos.
- También, es el modo más internacional por el uso del espacio aéreo de unos países por otros, el transcurso del medio aéreo y la disposición de acceso de las aeronaves a cualquier territorio.
- Extensa gama de modelos de aeronaves, desde avionetas hasta grandes cargueros.
- Su elevado coste delimita su uso a mercancías de alto valor unitario o su transporte sea urgente.
- Está limitado al uso de otros transportes ya que no tiene la modalidad de “puerta a puerta” con el destinatario.
- También tiene limitaciones con las dimensiones de las aeronaves en cuanto a la carga, ya sea por la puerta de acceso o la capacidad de metros cúbicos.





Figura 7: Carga de mercancía en transporte aéreo  
Fuente: "tibagroup.com"

### **DOCUMENTOS DEL TRANSPORTE AEREO**

El transporte nacional se rige por la ley de cada país, en España, se ha comentado anteriormente, se rige por Ley 48/1960 del 21 de julio de 1960 sobre la navegación aérea.

En el transporte aéreo internacional se rige por acuerdos o convenio como el de Montreal, de Guatemala, de Chicago, de Tokio, de Roma y de Varsovia los cuales se comentan a continuación:

El **conocimiento de embarque aéreo** (Air Way Bill, AWB) es un documento normalizado por el Convenio de Varsovia de 1929, señalado por su carácter nominativo compuesto por un pack de tres originales (hasta con dos copias cada uno), contemplado el ejemplar en el *Anexo VI*. El primero es para el transportista firmado por el embarcador, el segundo es para el consignatario (el individuo que va a recibir la mercancía) y el tercero lo firma el transportista y se lo entrega al embarcador cuando la mercancía ha sido admitida para la entrega. En él se detallan:

- La naturaleza de la mercancía
- La cantidad, dimensiones y peso bruto de la mercancía
- Valor de la mercancía asegurada

Este conocimiento de embarque es emitido por una agente IATA, es utilizado como documento de transporte certificando la recepción de mercancías como reconocimiento en el despacho aduanero y como factura de transporte.

	CARRETERA	FERROCARRIL	MARÍTIMO	AÉREO
RAPIDEZ	Alta	Media	Baja	Muy alta
COSTE	Medio	Medio	Bajo	Alto
SEGURIDAD	Baja	Alta	Muy alta	Baja
CAPACIDAD	Media	Alta	Alta	Muy alta

Figura 9: Análisis DAFO de los transportes

Fuente: Autora TFG

## 6. TRANSPORTE INTERMODAL

La eficiencia de los distintos tipos de transporte se une en lo que designa transporte intermodal, un sistema integral para transportar mercancías agrupadas en unidades de carga que utiliza más de un medio de transporte entre el lugar de expedición y el de destino, al amparo de un único contrato.

Tanto en comercio internacional como en el nacional, el uso de UTI (Unidades de Transporte Intermodal)<sup>5</sup> refleja una serie de ventajas como la reducción en los tiempos de carga y descarga; los costes de estiba<sup>6</sup>; disminución de robos, daños y primas de seguro; acortamiento de los plazos de transporte; menor costes de transporte; reducción de los controles e inspecciones debido al sellado de las UTI; simplificación documental (un único contrato), etc.



Figura 8: Transporte intermodal

Fuente: Pitarch logística

<sup>5</sup> Como el contenedor y la caja móvil.

<sup>6</sup> Distribución apropiada de la mercancía cuando se carga en la unidad de transporte.



Hay varios modos de realizar el transporte intermodal:

- Transporte multimodal. Intervención de distintos modos de transporte por medio de unidades de carga en el recorrido del transporte debido a la larga distancia desde el punto de entrega hasta la recepción de la mercancía. Se caracteriza por no sufrir ruptura de carga, es decir, las mercancías nunca se separan hasta que la unidad de carga llega a destino. Un ejemplo claro sería cuando un camión transporta un contenedor hacia un barco y las grúas lo descargan del camión y lo introducen al barco para llegar a su destino, que allí, puede volver a ser introducido en un camión si el destino final no fuera el puerto.
- Transporte combinado. Traslado de la mercancía entre vehículos de distinta naturaleza, pero sin medio de unidades de carga. Puede ser un ejemplo cuando un camión descarga la mercancía que lleva para que se vuelva a cargar en otro modo de transporte, como puede ser un avión, trasladando la mercancía embalada con los medios de transporte de almacenaje (carretilla, transpaleta...)
- Transporte superpuesto. Aquel transporte autónomo que es a su vez transportado en parte de su recorrido por otro medio de transporte. Cuando un camión, por ejemplo, debe pasar parte de su recorrido por mar lo hace por medio de un ferri.

### **DOCUMENTOS DEL TRANSPORTE INTERMODAL**

El **conocimiento de embarque multimodal**, Forwarder Bill of Lading (FBL), equivale al contrato de transporte marítimo y de recibo irrefutable de que las mercancías se han transportado por medio de varios transportes principales refugiadas por un solo documento. En el *Anexo VII* se observa el modelo de este documento en el que es necesario tres ejemplares que van destinados a el exportador, Operador de Transporte Multimodal en destino y al importador.

Además, este documento determina la responsabilidad del agente transitario<sup>7</sup>. Este documento no identifica a ningún tipo de transporte como principal, por lo que la responsabilidad es del OTM que es el porteador desde la recogida hasta la entrega de la mercancía, incluyendo la intervención de cualquier tercero.

Es de obligado cumplimiento que vaya acompañado con la documentación del Incoterm<sup>8</sup> correspondiente. El vendedor o exportador debe requerir el Incoterm cuando utilice el

---

<sup>7</sup> Operador de Transporte Multimodal (OTM)

<sup>8</sup> Término internacional que regula el riesgo y coste del transporte de las mercancías

transporte multimodal para que la mercancía llegue a su destino, a partir del Incoterm CPT hasta DDP; de los demás deberá encargarse el comprador o el importador ya que contrata el transporte, siendo quien tramite su solicitud al OTM del transporte multimodal.

Los Operadores de Transporte Multimodal de la Federación Internacional de Agentes Transitarios Asociados (FIATA)<sup>9</sup> son los que únicamente pueden elaborar este documento.

## 7. TIPOS DE MERCANCÍAS

Según la RAE mercancía es *“una cosa mueble que se hace objeto de trato o venta”*. Es decir, una mercancía es cualquier bien económico, que son los que se compran o venden a un precio determinado en el mercado. Hay diferentes tipos de mercancías según su naturaleza y cada una de ellas tienen una forma conveniente de ser transportadas e incluso con una determinada regulación para su transporte.

- Las **mercancías perecederas** son aquellas que tienen una vida útil entre uno y siete días aproximadamente, es decir, que tienen fecha de caducidad. Suelen tratarse de alimentos, lácteos, flores frescas...

España está adscrita al Acuerdo sobre Transporte de Mercancías Perecederas (ATP) donde se definen las características y condiciones de los vehículos para el transporte de determinados productos. Este transporte suele ser a temperatura regulada con vehículos isoterms, refrigerantes o frigoríficos.

- Las **mercancías no perecederas**, aquellas con una vida útil de más tiempo, como los alimentos que no necesitan refrigeración o cualquier bien con una vida útil duradera para su transporte.
- Los **animales vivos** deben de ser transportados en la temperatura exigida para que los animales estén acondicionados de forma que estén instalados cómodos y seguros, con ventilación suficiente para estar protegidos de variaciones climáticas. Deberán ser de fácil limpieza e ir provistos de un símbolo que indique el transporte de animales vivos además de un vehículo adecuado a su transporte. Se rigen en España por la Ley 8/2003, de 24 de abril y el Real Decreto 542/2016, de 25 de noviembre, sobre normas de sanidad y protección animal durante el transporte. Además, de la normativa europea, el Reglamento (CE) N° 1/2005 del consejo del 22 de diciembre de 2004.

---

<sup>9</sup> La organización española miembro de FIATA es FETEIA (Federación Española de Transitarios, Expedidores Internacionales y Asimilados).

- Las **mercancías frágiles** son aquellas que se manipulan de forma específica para su cuidado y evitar roturas, ya que son fácilmente rompibles. Algunos ejemplos son los huevos, la cerámica, productos robóticos, objetos de cristal...
- Las **mercancías de grandes dimensiones** aquellas que por su gran tamaño se ha de poseer permisos específicos para su manipulación y transporte.
- Las **mercancías peligrosas** son aquellas que ostentan riesgos debido a su propia composición. Regulados por una normativa especial según el transporte que las cargue. Algunas de estas mercancías son petróleo, gases, químicos, inflamables... Estas mercancías se regulan por medio de diferentes requisitos internacionales según el medio de transporte, por el de carretera es a través del acuerdo ADR, por el de ferrocarril es el reglamento RID, por el marítimo el Convenio IMDG y por el aéreo el anexo 18 del Convenio de Chicago.

## 8. MANIPILACIÓN FÍSICA DE LA MERCANCÍA

La manipulación física de la mercancía es el conjunto de técnicas que permite la llegada del producto en las condiciones del contrato, es decir, sin daño ni deterioro de su naturaleza. Estas técnicas que, a continuación, se explican detalladamente, son el envase, embalaje, manipulación, estiba y almacenaje.

El **envase** es el recipiente en que se conserva una mercancía. Tiene como objetivo la comercialización del producto, por ello la dosificación, la presentación y la compatibilidad entre el producto y el recipiente son factores fundamentales. Ejemplos de envase sería una botella de vidrio que contiene vino, una caja de madera que contiene puros habanos, un tetrabrik que contiene leche, etcétera.



Figura 9: Tipos de envases  
Fuente: Página Web "123RF"

El **embalaje** son los métodos que se realizan en la mercancía para una protección exterior y la haga fácilmente manejable e identificable como una caja, saco, contenedor, etc. Para seleccionar el tipo de embalaje a utilizar se debe analizar las características físicas o químicas de la mercancía, es decir, el estado físico, peligrosidad, etc; materiales de envase y embalaje disponibles y compatibilidad entre los materiales y la mercancía a transportar; duración y medio de transporte que se van a utilizar; los almacenamientos intermedios y en destino sin olvidar los controles aduaneros, disposiciones legales, coeficiente de estiba o relación del peso volumen.

Entre sus finalidades destaca la protección de la mercancía contra los riesgos del transporte; facilitar la manipulación y recepción de la misma; equilibrar el coste de la protección con la calidad de la mercancía; facilitación de identificación de la mercancía, remitente y destinatario, características esenciales mediante su marcado y etiquetado según las normas internacionales; facilitar la inspección aduanera mediante orificios o cajetines adosados para la toma de muestras y disminuir los riesgos para las personas evitando desplazamientos interiores de la mercancía.

Los envases y embalajes coinciden en el tipo de material que hay una gran variedad. Los principales son de madera como las jaulas; cartón y papel como cajas; productos textiles como sacos; vidrio como botellas; metálicos como bidones; plásticos como bolsas; y otros materiales como spray de protección como al vidrio de ralladuras.



Figura 10: Tipos de embalajes  
Fuente: Página Web "123RF"

En los embalajes también hay que tener en cuenta aquellos que se destinan para el transporte, se trata de las paletas, más conocidas como palets, los contenedores y la caja móvil.

El **palet** es una plataforma, normalmente de madera, constituida por dos pisos unidos por largueros, que puede ser manipulada por carretillas elevadoras o transpaletas, permitiendo el agrupamiento de mercancías sobre ellas, constituyendo una unidad de carga. Los palets más conocidos son el universal, (1200x1000mm) utilizado en países de habla inglesa; euro-palet, (800x1200mm) utilizado en circuitos de distribuciones europeas y uno que aún no tiene denominación cuyas medidas son 1000x800mm.



Figura 11: Euro-palet  
Fuente: "Amazon"

Los **contenedores** son auxiliares del transporte facilitándolo sin la ruptura de carga por uno o varios medios de transporte, dotados de dispositivos que hagan que su manejo, carga y descarga sea sencillo. Éstos protegen la mercancía y disminuyen su robo. Su volumen interior es de al menos un metro cúbico, lo que permite transportar un gran número de mercancías o de gran volumen.

Destacan once tipos de contenedores por la naturaleza de la mercancía:

- Cerrado o box es el contenedor más utilizado, provisto de puertas en el testero<sup>10</sup> que a través de ellas con ayuda de carretillas o transpaletas cargan la mercancía en el contenedor.
- Costado abierto (open side), aquellos contenedores abiertos por el costado, se utilizan cuando la mercancía a cargar resulta difícil introducirla por el testero por su gran longitud.
- Techo abierto (open top), aquellos contenedores abiertos por el techo. Son utilizados cuando la mercancía a cargar tiene un volumen que no permite introducirla por el costado o el testero.

---

<sup>10</sup> El lado más pequeño de un contenedor.

- Plataforma (flat), cuando la mercancía no encaja en los anteriores contenedores por su forma geométrica, se utiliza este tipo de contenedor abierto que está formado por plataformas con mamparas abatibles en los testeros.
- Cisterna (tank), aquella apoyada en una estructura de soporte equipada de los accesorios necesarios para poder ser sujetado con los anclajes de la superficie de apoyo a los vehículos.
- Isotermo, compuesto con materiales aislantes que reducen el movimiento del calor entre el interior y el exterior.
- Calorífico, contenedor isotérmico que con un sistema de calefacción permite elevar y mantener la temperatura.
- Frigorífico (reefer), contenedor isotérmico que con un sistema de producción de frío permite reducir y mantener la temperatura
- De temperatura controlada, contenedor como los tres anteriores, pero con el añadido de un sistema de control y registro de temperatura y humedad.
- Plegable, Contenedor cuyos elementos se pueden plegar para su transporte en vacío<sup>11</sup>.
- Iglú, contenedor de formas adaptables al cuerpo del transporte aéreo.

Todo contenedor destinado al transporte debe estar homologado o ir provisto de un certificado de seguridad expedido por el Ministerio de Industria y energía.

Los contenedores suelen usarse en el transporte marítimo.



Figura 12: Tipos de contenedores  
Fuente: Página web "xarxa europea"

<sup>11</sup> Cuando el medio de transporte retorna su recorrido sin mercancía.

La **caja móvil** es, coloquialmente, un remolque sin ejes. Es similar al contenedor, pero el interior es más ancho y no se puede apilar. Este tipo de embalaje suele utilizarse en combinación de transporte terrestre (ferrocarril-carretera).



Figura 13: Caja móvil

Fuente: Página web "Wikipedia"

Prosiguiendo con las técnicas de manipulación de la mercancía, literalmente, la **manipulación** de ésta requiere de medios y formas acordes a su naturaleza. Existen diferentes medios para su manipulación al cargar y descargar la mercancía en el transporte o simplemente almacenarla. A continuación, se hará mención de los medios de manipulación de mercancía más utilizados, siendo más explícito en el caso práctico que aparece en el último bloque.

Las carretillas de uñas (forklift) están diseñadas con unas "uñas" alargadas que se introducen bajo las cajas o palets permitiendo así su alzado y traslado.



Figura 14: Forklift

Fuente: Página web "Europea de carretilla"

Los transpaletas son similares a las anteriores, pero de uso manual. Dotadas con dos "uñas" que se introducen bajo el palet o caja y se acciona el levantamiento a través de una palanca de forma manual.





Figura 15: Transpaleta  
Fuente: Página web "Amazon"

La carretilla pórtico (straddle-carriers) es un equipo móvil para el traslado y levantamiento de los contenedores en su manipulación en las terminales.

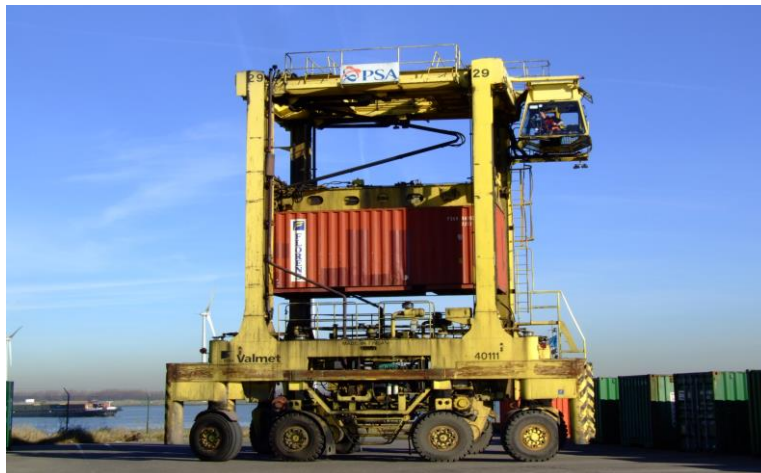


Figura 16: Straddle-carriers  
Fuente: Página web "Wikipedia"

La grúa apiladora es aquel equipo móvil que levanta el contenedor o caja móvil y lo deposita en el medio de transporte.





Figura 17: Grúa apiladora  
Fuente: Página web "Liebherr"

En toda manipulación de las mercancías es muy importante la estiba de éstas. La **estiba** consiste en la distribución apropiada de la mercancía cuando se carga en la unidad de transporte de carga (contenedor, paleta, caja móvil, remolque...).

En la estiba hay que tener en cuenta las reglas básicas al cargar, en general, la mercancía:

- No sobrepasar la MMA<sup>12</sup> ni el peso autorizado por el eje.
- El vehículo y los accesorios para su acondicionamiento y protección deben ser acordes a la naturaleza de la carga.
- Debe de estar repartida uniformemente: las más pesadas abajo y las de forma irregular se colocarán de manera alterna y con las aristas hacia atrás. Debe de redistribuir la carga en cada descarga para restablecer el equilibrio del vehículo.
- No debe sobrepasar los laterales del vehículo.
- No debe de poner en peligro al conductor, ni pasajeros, ni a la infraestructura de la vía. La carga debe estar en una posición que no obstruya la visión del conductor, ni los indicadores y distintivos del vehículo.
- Los materiales que sujetan la carga deben de estar en buen estado.
- Las mercancías insalubres, peligrosas y perecederas deberán ajustarse a la normativa vigente.
- Las cargas indivisibles no podrán sobresalir:

---

<sup>12</sup> Masa Máxima Autorizada.

- En vigas, postes, tubos u otras de longitud indivisible:
  - en vehículos de más de cinco metros: 2 metros por delante y 3 metros por detrás
  - en vehículos de menos de cinco metros: 1/3 de su longitud por cada extremo anterior y posterior.
- Si la dimensión menor de la carga indivisible es superior al ancho del vehículo, podrá sobre salir hasta 0,40 metros por cada lateral, siempre que el ancho total no sea superior a 2,55 metros.
- En vehículos de anchura inferior a un metro, la carga no deberá sobresalir literalmente más de medio metro a cada lado. No podrá sobresalir por las extremidades anterior, no más de 0,25 metros por la posterior.

La estiba de las mercancías se compone del arrumaje que consiste en la actividad de estiba, normalmente por profesionales (estibadores) y, normalmente, en el medio marítimo-aduanero; otra composición de la estiba es el trincado que se trata de la acción de sujetar, ligar o anclar la carga a un vehículo para evitar que durante el transporte se mueva, caiga y/o sufra algún daño.

Básicamente lo que hay que tener en cuenta en la estiba es que:

- Las cargas pesadas deben estar sujetas al chasis del vehículo.
- La estiba de la carga puede realizarse mediante la ayuda de cables, cuerdas, correas, cuñas, cadenas, tensores, calzos... de forma que la mercancía esté lo suficientemente tensa, sin dañarla, para que pueda soportar los esfuerzos que serán ejercidos sobre ella.
- Cuando se usen lonas para proteger la carga, deberán tensarse y atarse para evitar que la acción del viento la arranque o la rompa durante el transporte.

Completando este punto, se añaden, los tipos de servicios de los transportes según dos tipos de cargas. Por un lado, las cargas completas que se trata del transporte de un punto de origen hasta uno de destino de cargas que ocupan la capacidad completa del modo de transporte. A su vez, la carga puede presentarse con la forma de granel o carga embalada; por otro lado, están las cargas fraccionadas, llamadas así en transporte nacional o grupaje, en transporte internacional, este tipo de cargas se realizan cuando el peso o volumen de las mercancías que envía el cargador no completan el vehículo de transporte, entonces por razones económicas conviene

agrupar las mercancías de distinto peso o volumen, de diferentes cargadores, atendiendo a su origen en una zona determinada del país de expedición, y entregadas a sus destinos. Este tipo de operaciones son llevadas a cabo por los operadores de transporte que pueden tener reservado espacio de carga en vehículos de líneas regulares para garantizar las necesidades de sus clientes.

## **CAPÍTULO 2: TÉRMINOS LEGALES Y/O ACUERDOS ESTABLECIDOS EN EL COMERCIO QUE AFECTAN AL TRANSPORTE DE MERCANCIAS**

Como se ha ido comentando anteriormente cada modo de transporte de mercancías tiene una documentación propia que se precisa poseer y tramitar para el transcurso de la actividad que realizan. Pero también se rigen por documentación genérica e igualmente válida.

Actualmente nos rodea un mercado globalizado donde las mercancías son trasladadas constantemente entre países, siendo necesario que haya cierto control de las mercancías que entran y salen. Dicho control se basa en la protección a la que recurren los gobiernos para la reducción del flujo de importación de bienes y servicios.

La función de llevar un control del flujo de mercancías lo realizan las aduanas, organismos en la frontera (puerto, estación de tren, aeropuerto...) del gobierno del país en el que está situada. Esta protección tiene el nombre de barrera comercial.

Los mecanismos o regímenes comerciales o administrativos que utilizan los gobiernos del comercio exterior son las medidas de carácter comercial como puede ser un contrato de transporte, una factura, el DUA<sup>13</sup>, etc; medidas de carácter fiscal como lo son los aranceles; medidas de carácter financiero como son los intereses y medidas de fomento a la exportación a través de subvenciones.

La declaración aduanera se realiza en los despachos aduaneros, se trata de llevar a cabo los trámites comerciales y fiscales para que la mercancía no comunitaria pueda entrar o salir del territorio aduanero comunitario. Los pasos en orden que se realizan son los siguientes:

---

<sup>13</sup> Documento Único Administrativo. Documento de declaración de las mercancías en aduana.

1º Declaración sumaria. Presentación de las mercancías ante las autoridades aduaneras.

2º Declaración de la mercancía en aduana por medio del DUA.

3º Deposito aduanero bajo control físico de las mercancías.

4º Levante de las mercancías una vez pagados y garantizados los derechos.

## 1. LAS BARRERAS COMERCIALES

La OMC considera el acceso de las mercancías a los diferentes mercados como *“Las condiciones y las medidas arancelarias y no arancelarias convenidas por los Miembros para la entrada de determinadas mercancías a sus mercados”*.

### 1.1. LAS BARRERAS ARANCELARIAS

Un arancel es un tipo concreto de tributo que se establece por el producto a importar o exportar. Se distinguen los siguientes aranceles:

- Ad Valorem, o de valor agregado, aplicación de un porcentaje fijo sobre el valor en la aduana de la mercancía a importar o exportar. Por ejemplo, un 5% del precio de la mercancía que se quiere importar o exportar. Hay que añadir que si la potestad aduanera tiene incertidumbres de que las mercancías no tienen el valor declarado aplicará los procedimientos de valoración de la mercancía correspondientes.
- Específico, recaudaciones monetarias específicas por unidad física del producto (toneladas, metros, etc), aplicado cuantitativamente (y normalmente) a la importación. Se fija en proporción al número de unidades que llegan al país importador y no por el valor de las mercancías importadas. Un ejemplo sería 50 u.m. (unidad monetaria) por tonelada de la mercancía.
- Mixto, aplicación de los aranceles anteriores, de manera que se recaudará una cantidad por unidad al mismo tiempo que un porcentaje por el valor de la mercancía.
- Compuesto, empleo de un ad valorem con un mínimo y un máximo fijado, cuando el ad valorem no alcance el mínimo o exceda el máximo se emplea el específico. Este arancel es compensatorio a la desventaja en los costes que tienen los fabricantes nacionales con el amparo arancelario que reciben los proveedores nacionales de las materias primas, favoreciendo la industria de productos finales.

Los aranceles son consecuencia del aumento de la recaudación de un gobierno y más si provienen de productos indispensables para un país, un ejemplo de ello es la importación de la gasolina. También es resultado de un descontento en el consumidor debido a que el precio de los productos objeto de los aranceles es mayor en el país de destino, además conlleva a acrecentar la producción nacional de bienes con imposición de arancel.

Estas protecciones tienen resultados ventajosos como el crecimiento de las empresas instaladas en el país exentas de la competencia del mercado internacional, pero, también, perjudiciales como la fabricación nacional de un bien en condiciones de ineficiencia ya que la producción se obtiene por la protección del arancel y con unos costes superiores a los internacionales, derivando a que se desencaminan recursos que se manipularían para producir otros bienes con mejores ventajas competitivas.

## 1.2. LAS BARRERAS NO ARANCELARIAS

Las barreras no arancelarias son unas medidas (procedimientos administrativos, políticos-comerciales, leyes, regulaciones, prohibiciones, condiciones de seguridad e higiene...) que impone un país para restringir el acceso de mercancías importadas o exportadas.

Existe una clasificación global de este tipo de barreras, fue creada en 2008 por ocho organizaciones internacionales (OMC, FAO, Centro de Comercio Internacional, Banco Mundial, IMF, UNIDO, UNCTAD Y OECD). Se realizaron modificaciones y/o comprobaciones en 2009 y 2012.

Esta tipificación es básica para una credencial adecuada de las medidas que las empresas tienen que cumplir y que sean acordadas en diferentes sectores y países para ser cotejadas. A continuación, son explicadas brevemente según la ICC:

### - **Medidas a la importación, impuestas al país comprador:**

Destacan las medidas técnicas, aquellas que tratan de garantizar la calidad y la seguridad (del medio ambiente, nacional, salud animal, vegetal y humanitaria) por medio de la confirmación de las cualidades específicas de los bienes a importar, es decir, detalles técnicos, características o procesos de producción... Diferenciamos dos barreras:

- Las medidas sanitarias y fitosanitarias. Son aquellas cuyo objetivo es proteger la biodiversidad. Amparar la vida humana y la de los animales de enfermedades, riesgos derivados de aditivos, plagas, contaminantes u organismos perjudiciales en los alimentos... Se deniega la importación cuando se incumplen los requisitos de higiene, etiquetado, evaluaciones de conformidad<sup>14</sup>, certificados y requerimientos de cuarentena. Un ejemplo sería la prohibición de importar animales (vivos o no) procedentes de un territorio afectado por alguna enfermedad.
- Obstáculos técnicos al comercio (OTC). Normas y disposiciones administrativas aplicables y de obligado cumplimiento para la importación. Suelen incluir reglas de terminología, símbolos de calidad, embalaje, etiquetado aplicable a un producto, proceso de producción, etc. Algunos claros ejemplos son que los productos alimenticios figuren la cantidad, ya sea en porcentaje o medida, de los ingredientes que lleva, así como su fecha de caducidad para consumir el producto.

También, hay que despuntar, las medidas no técnicas, aquellas con propiedades concretas que conlleva el bien a importar, es decir, requisitos comerciales específicos como el transporte, gestiones aduaneras, políticas o normas técnicas como las comerciales, etc.

- Formalidades previas a la expedición. Requerimiento en términos de calidad, cantidad y control de precios de las mercancías antes de su embarque en el país vendedor. Hay excepciones en las que puede hacerse directamente en el país importador o en una aduana asignada (país tercero). Un ejemplo de esta barrera es los textiles, hay que hacerles una inspección previa para la confirmación de los materiales.
- Contingencia comercial. Se trata de los recursos llevados a cabo para compensar algunos efectos comerciales de los bienes importados que perjudican al país comprador.  
Cabe destacar, como efecto desfavorable para la actividad, el dumping, es decir, comercializar un bien por debajo de su precio o por debajo de su coste de producción para eliminar la competencia y otorgarse el

---

<sup>14</sup> Determinación del cumplimiento de las normas de los requisitos técnicos.

mercado de ese bien. Las medidas que se llevan a cabo para eliminarlo son a través de actuaciones antidumping, compensando por medio de impuestos al producto para corregir la pérdida económica en su compra.

- Medidas de control de la cantidad mediante restricciones de la cantidad de mercancías que se permiten importar, siendo indiferente la procedencia. Se trata de permisos, estipulaciones de cuotas o prohibiciones. Las importaciones de productos textiles están sujetas a una licencia discrecional, es decir, a las licencias no automáticas de importación, que requieren la aprobación paso a paso por la instancia administrativa oportuna. Otro ejemplo es la limitación de la importación anual de pescado a cien toneladas.
- Medidas de control de precios, incluso los impuestos y cargos adicionales. Incrementa el coste de los productos importados por medio de una cantidad fija o un porcentaje de forma que cuando son más bajos los precios de importación aventaja los precios de los mismos productos en el país dónde se van a introducir; también debido a la fluctuación de precios en los mercados se establece un precio interno de algunos productos, estas medidas también se utilizan para acrecentar o mantener los ingresos fiscales. Algunos casos son los impuestos específicos en el consumo del alcohol y/o del tabaco, un precio mínimo de importación en los productos textiles...
- Medidas financieras. Son medidas destinadas a concretar las condiciones de pago y al control del acceso y del coste de las divisas para las importaciones. Suelen ser los requerimientos de pago anticipado y los reglamentos que rigen los tipos de cambio. Algunos ejemplos claros son el requerimiento del pago del 30% del valor de venta con dos meses de anticipación a la llegada de las existencias al puerto de entrada o las importaciones de materiales de construcción se admiten si los pagos se hacen a través del fondo de inversión extranjera directa.
- Medidas que afectan a la competencia. Aquellas que dan autorización a privilegios específicos a restringidos conjuntos de agentes económicos. Se llevan a cabo debido a las acciones gubernamentales o

administrativas sobre el progreso de compañías importadoras con especial tratamiento o por el uso forzoso de los servicios nacionales. Destaca centralizar una entidad con derecho exclusivo de comercialización de petróleo.

- Medidas de inversión relacionadas con el comercio. Requieren de la utilización de unos mínimos componentes de fabricación local, limitando el nivel de compra y/o uso de los productos importados por una empresa. Se lleva a cabo por una cantidad conexas con el volumen importado o el valor de los bienes locales que exporta. Como ejemplo, en la fabricación de automóviles, los componentes fabricados localmente deben ser de al menos el 50% del valor de los componentes totales utilizados en la fabricación.
- Restricción de distribución. Medida que limita, por medio de una licencia adicional o de certificación, la distribución de los productos dentro del país importador. Por ejemplo, la introducción de una bebida alcohólica ha de hacerse a través de un importador con licencia para esa actividad.
- La restricción en los servicios postventa. Aquellas que restringen proporcionar servicios postventa en el país importador a los productores de productos exportados. Es decir, los servicios de postventa de productos exportados deben ser proporcionados por la empresa de servicio local del país importador.
- Subsidios. Contribución financiera de un organismo gubernamental a una sociedad por medio de donaciones, préstamos y aportaciones de capital, es decir, transferencias directas de fondos; pagos a un elemento de financiación y apoyo a los precios. Un ejemplo claro sería que el gobierno ofrece a los fabricantes de fármacos una subvención de pago único por medio de transferencia para sustituir el equipo de producción obsoleto.
- Restricciones de contratación pública. Inclination a los proveedores nacionales de la adquisición de bienes o servicios por los organismos administrativos.



- Propiedad intelectual. Restricciones respecto a los derechos de propiedad intelectual en el comercio, es decir, la legislación sobre propiedad intelectual contiene patentes, marcas, diseños industriales, derechos de autor... Por ejemplo los textiles sin autorización de la marca para su uso (imitaciones) se vende a un precio mucho más bajo que el precio de los auténticos.
- Reglas de origen. Normas y decisiones administrativas de aplicación general por los estados importadores para determinar el país de origen de las mercancías. Estas normas son importantes como instrumentos de política comercial como los derechos antidumping, las marcas de origen y las medidas de salvaguardia.

- **Medidas a la exportación, impuestas por el propio país exportador:**

Aquellas medidas aplicadas por el gobierno del país exportador a los bienes exportados tanto medidas técnicas como no técnicas.

- Límites a la cantidad de bienes a exportar por el país exportador debido a la escasez de bienes en el mercado interno, la normalización de los precios internos, esquivar medidas antidumping, cuotas de exportación que restringen el valor o el volumen de las exportaciones para garantizar un suministro correcto en el mercado interno y requisito de licencia para exportar procedente del gobierno del país exportador.
- Antes de realizar la exportación es obligatorio registrar los productos que serán exportados.
- Revisión de precios de exportación.
- Medidas de reexportación. Son aplicadas por el país exportador a los productos exportados que inicialmente fueron importados del extranjero. Es común en el comercio transfronterizo<sup>15</sup> para eludir la imposición de impuestos especiales del país productor.
- Impuestos sobre los bienes exportados por el país exportador, pueden ser específicos o Ad Valorem.

---

<sup>15</sup> Un modo de suministro o comercio, en que los servicios se suministran desde el territorio de un miembro de un acuerdo comercial al territorio de otro miembro.

- Regulaciones de exportación, es decir, detalles técnicos y sistemas de conformidad de productos como los requisitos de inspección, controles de calidad, certificación sanitaria, fitosanitaria u otra antes de exportar.
- Subvenciones a la exportación de un gobierno por medio de donaciones, préstamos, garantías...

Para finalizar este apartado, cabe destacar que también existen los Obstáculos de Procedimiento (OP) que dificultan a las empresas el poder cumplir con las medidas establecidas. Las OP son inconvenientes que se dan en la práctica de la administración o el transporte al realizar una actividad de comercio como, por ejemplo, retrasos en las certificaciones, infraestructuras inadecuadas para almacenar la mercancía durante la inspección de aduanas, falta de información sobre un procedimiento, plazos cortos para la presentación de requisitos, comportamiento abusivo por parte de funcionarios respecto a una determinada medida o tasación, etc.

## 2. ORIGEN DE LAS MERCANCÍAS

La eliminación de todo tipo de aranceles es un objetivo codiciado para el progreso económico mundial, y para lograrlo han de utilizarse medidas unilaterales, bilaterales o multilaterales; pero este tipo de medidas generan una serie de problemas que es necesario solucionar estableciendo el “origen de las mercancías del comercio internacional”.

La creciente relevancia que está generando las reglas de origen según comenta el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo son consecuencia del proceso de globalización y la descentralización de los procesos productivos, anexo a un aumento de acuerdos comerciales y regímenes preferenciales en las últimas décadas.

El origen de las mercancías es la pieza más significativa para establecer el procedimiento aduanero que se va a aplicar a una mercancía en una operación de comercio exterior, sobre todo en la importación.

En la importación, las aduanas de cualquier país administran una serie de medidas de política comercial (comentado en el punto anterior) a una idéntica mercancía según su país de origen.

El origen de las mercancías es el vínculo geográfico que existe entre una mercancía y el país del cual proviene. Su primera regulación fue en la Ronda de Uruguay (GATT-

OMC) donde se llegó a al “Acuerdo sobre normas de Origen”. Dentro de la UE no se exigen. Las mercancías, personas y capital circulan libremente.

Para entender el origen de las mercancías hay que tener claro que el origen es el país donde han sido fabricadas unas mercancías y la procedencia indica el origen del transporte que las ha traído a un país. Lo importante en la aplicación aduanera es el país de origen, por tanto, es significativo tener claro los términos de origen preferencial y no preferencial. Como su nombre indica, una mercancía con origen preferencial tendrá un procedimiento arancelario y aduanero más favorable en su importación en el mercado de destino (arancel inexistente o menor, disminución de restricciones, etc.) que una mercancía con origen no preferencial. Esto es debido a Acuerdos de Libre Comercio, es decir, un acuerdo comercial entre el país de origen y el de destino siendo el trato arancelario recíproco<sup>16</sup> o es debido a Regímenes Preferenciales Autónomos, también es conocido como SPG (Sistema de Preferencias Generalizadas), la UE presta una vía preferencial no recíproca al mercado comunitario de productos originarios en países en desarrollo a través de la exención total o parcial de las políticas comerciales. Con ello se pretende el crecimiento económico y la creación de empleo de los países del SPG.

Al establecer el origen existen dos contextos: las mercancías totalmente obtenidas en un país y las mercancías en las que han intervenido dos o más países en su producción. En este último, el origen de la mercancía será del país en el que se haya producido la última transformación que haya acarreado la elaboración de un producto nuevo o que muestre un cambio de fabricación significativo.

Para demostrar el origen en el momento de la importación la aduana va a exigir en la declaración de aduana, el Documento Único Aduanero (DUA) indicando el país de origen y la prueba de éste con el oportuno Certificado de Origen.

Los modelos más usuales son el **Certificado de Origen Comunitario** que se utiliza para exportaciones y es emitido por las Cámaras de Comercio y el **Certificado de Origen EUR1** utilizado en las mercancías de origen preferencial para la exportación y la importación, éste es emitido por las autoridades aduaneras del país de exportación. Dichos modelos están expuestos en el *Anexo VIII*.

---

<sup>16</sup> Como por ejemplo el que tiene la UE con México.

### 3. DOCUMENTO ÚNICO ADMINISTRATIVO (DUA)

El Documento Único Administrativo (DUA) es un documento establecido por la Comisión Europea para unificar los trámites e información aduanera en la UE de las operaciones de importación, exportación y tránsito que debe presentarse ante las autoridades de la Aduana.

El DUA es la declaración de las mercancías en aduana, el segundo paso que se realiza en el despacho aduanero. Consiste en que el transportista, normalmente, lo presenta cuando las mercancías están en el recinto aduanero y será admitido por la aduana siempre que esté firmado por el declarante o persona autorizada, contenga los datos necesarios y vaya acompañado de determinados documentos reglamentarios.

Está recogido en el BOE N°219 del jueves, 12 de septiembre de 2019, sección 1 página 98817. *“Resolución del 2 de septiembre de 2019, del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, por la que se modifica la del 11 de julio de 2014, en la que se recogen las instrucciones para la formalización del documento único administrativo (DUA)”*.

El DUA proporciona información sobre el producto, por tanto, es obligatorio que acompañe a las mercancías para cumplir con las formalidades aduaneras en movimientos de importación y exportación fuera de la UE.

Este documento está compuesto por nueve ejemplares u hojas; burocráticamente, cada uno de ellos se utiliza para una operación distinta. Para la importación se utilizan los ejemplares 6,7, 8 y 9. Para la exportación los ejemplares 1, 2, 3, 4 y 9. Para el Tránsito Comunitario (dentro de la UE) los ejemplares 1, 4, 5,7 y 9.

El DUA se puede presentar manual o electrónicamente. Cada uno de los ejemplares tiene una función diferente. A continuación, se detallan brevemente según la Agencia Tributaria y en el *Anexo IX* figuran los modelos correspondientes:

Los ejemplares más importantes son el 1 y el 6 ya que se tratan de los documentos que hay que entregar a la aduana de exportación e importación respectivamente. Junto a ellos está el 3 y 8 que son para el interesado en la exportación e importación respectivamente.

Añadir que en las exportaciones el ejemplar número 4 se realiza cuando es necesario demostrar la naturaleza comunitaria de las mercancías ante la Aduana comunitaria de destino<sup>17</sup>.

Para las operaciones de tránsito<sup>18</sup>, el número 1 es para la aduana de expedición, el número 4 para la de destino y el número 5 es la guía para su devolución al estado miembro de expedición.

El ejemplar 9 es la autorización de embarque, salida o levante de la mercancía

Por último, los ejemplares 2, para las exportaciones, y 7, para las importaciones, tienen una función estadística para obtener informes sobre comercio internacional.

El DUA tiene gran importancia porque es una declaración tributaria y una base suministradora de datos estadísticos, liquidatarios (aranceles, IVA, IIEE<sup>19</sup>...) y de control respecto a las operaciones comerciales internacionales.

#### 4. LOS INCOTERMS

Los INCOTERMS (Internacional Commercial TERMS) son un conjunto de reglas internacionales para la interpretación de los términos comerciales, concretamente, condiciones de entrega, facilitando las relaciones dentro del tráfico internacional de mercancías. Estas normas son oficiales de la Cámara de Comercio Internacional (CCI), creadas en 1936 y revisadas en 1953, 1967, 1980, 1990, 2000, 2010 y, en la actualidad, 2020.

El objetivo de los INCOTERMS 2020 es el de establecer los criterios definidos sobre la distribución de gastos y la transmisión de riesgos entre dos partes, comprador y vendedor, en un contrato de compraventa internacional. No se trata de leyes, son de aceptación voluntaria por ambas partes. En el *Anexo X* figura el esquema de distribución de los gastos y riesgos entre las diferentes partes de un contrato de transporte respecto a un Incoterm en concreto.

---

<sup>17</sup> En los intercambios nacionales podrá imprimirse el justificante correspondiente habilitado en la Sede electrónica.

<sup>18</sup> Ejemplos: el reembarque o el trasbordo de mercancías.

<sup>19</sup> Impuestos Especiales.

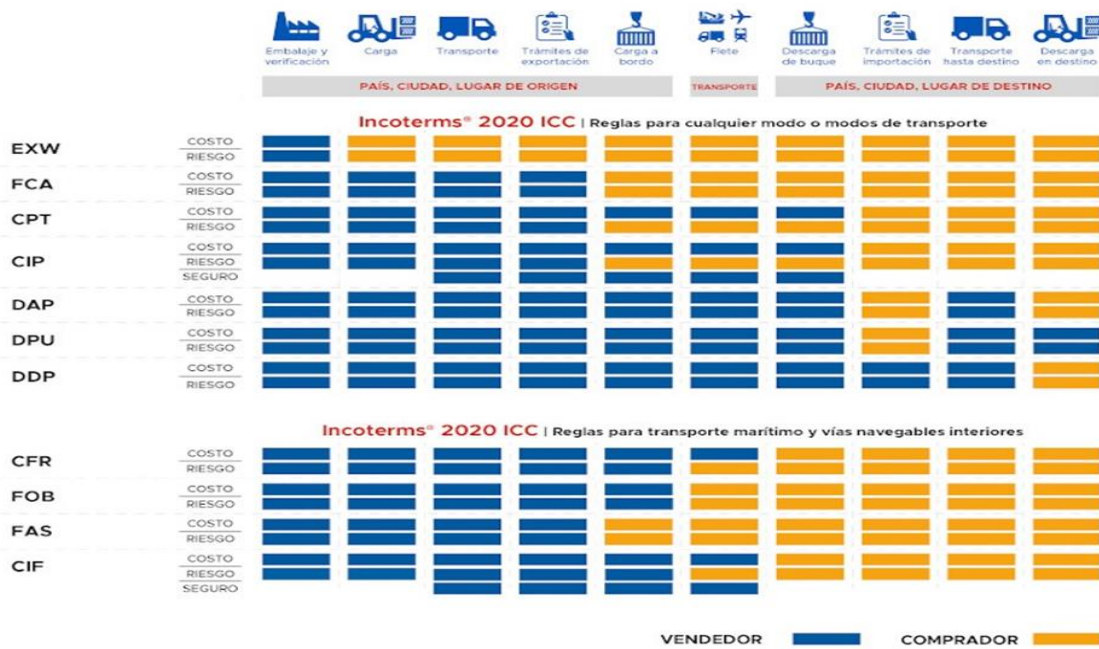


Figura 18: INCOTERMS 2020  
Fuente: Cámara de Comercio Internacional (CCI)

La mayor cualidad de estos términos comerciales es haber simplificado mediante once denominaciones normalizadas, compuestas por tres letras, que reflejan un conjunto de condiciones a cumplir por las partes de los contratos de compraventa de mercancías. Describen las tareas, costes y riesgos que implica la entrega de la mercancía de la empresa vendedora a la compradora. Gracias a esta clasificación saben a qué atenerse.

Los términos apropiados para cualquier medio de transporte son EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DPU y DDP. Los términos empleados para el transporte marítimo y vías navegables interiores son FAS, FOB, CFR, CIF.

De esas once denominaciones normalizadas se agrupan en cuatro categorías diferenciales:

1. **E:** El vendedor pone la mercancía a disposición del comprador en los propios locales del vendedor, sin cargar en el medio de transporte. Esta categoría lo compone el INCOTERM EXW (Ex Works, en fábrica).
2. **F:** El vendedor se encarga de entregar la mercancía a un medio de transporte principal, escogido y pagado por el comprador, una vez pasadas las normalidades aduaneras del país de origen. Esta categoría lo compone los

INCOTERM FCA (Free Carrier, Franco Porteador), FAS (Free Alongside Ship, Franco al costado del buque) y FOB (Free On Board, Franco a bordo).

3. **C:** El vendedor ha de contratar y pagar el transporte principal, pero sin asumir el riesgo de pérdida o daño de las mercancías o los costes adicionales debidos a hechos sucedidos después de la carga o despacho<sup>20</sup>, es decir, los riesgos y costes no van incluidos. Esta categoría lo compone los INCOTERMS CPT (Carrier Paid To, Transporte pagado hasta), CIP (Carriage and Insurance Paid To, Transporte y seguro pagado hasta), CFR (Cost and Freight, Coste y Flete) y CIF (Coste Insurance and Freight; Coste, seguro y flete).
4. **D:** El vendedor ha de soportar todos los gastos y riesgos necesarios para llevar la mercancía hasta el país de destino. Esta categoría lo compone los INCOTERMS DAP (Delivered at Place, Entregada en lugar), DPU (Delivered at Place Unloaded, Entrega y Descarga en lugar acordado) y DDP (Delivered Duty Paid, Entrega Derechos Pagados).

Estas categorías detallan hasta dónde asume los costes y riesgos del transporte el vendedor y, por lo tanto, se transfieren al comprador. Como se observa en la figura siguiente, la categoría E y F en el origen y en la C y D en el destino.



Figura 19: Categorías diferenciales de los INCOTERMS 2020

Fuente: Autora TFG

<sup>20</sup> Pasar las aduanas o los trámites aduaneros.



A continuación, se detallan los once INCOTERMS existentes:

### **EXW, Ex Works.**

“En fábrica”, el vendedor entrega la mercancía poniéndola a disposición del comprador en las instalaciones del vendedor, exclusivamente ocupándose del embalaje de éstas.

Por tanto, el comprador asume los gastos, riesgos y responsabilidades desde que la mercancía cruza las instalaciones del vendedor para su carga. El seguro no es de obligado cumplimiento, pero si se contratase el coste lo asume el comprador. Al igual con la licencia de exportación, importación o tránsito, el vendedor sólo está obligado a prestarle ayuda.

### **FCA, Free Carrier.**

“Libre transportista” o “franco porteador”, el vendedor se hace cargo de los costes y riesgos hasta la entrega de la mercancía en un punto acordado. También asume los costes del despacho de exportación. Es decir, se ocupa del transporte interior y de las gestiones aduaneras de exportación.

El comprador se encarga de los gastos y riesgos desde la carga a bordo en la aduana de exportación hasta la descarga junto los gastos y riesgos del transporte y seguro.

Cuando se trate de transporte marítimo el comprador, bajo su riesgo, puede ordenar a su transportista que emita una Carta de Embarque (Bill of Lading) al vendedor con la especificación “a bordo” (“on board”), como justificante de que la entrega de la mercancía ha sido cargada en el transporte en buenas condiciones.

### **FAS, Free Alongside Ship**

“Libre o franco al costado del buque”, únicamente se utiliza para el transporte marítimo, habitualmente para mercancías concretas que tienen unas necesidades de carga específicas, es decir, no es habitual para carga paletizada o en contenedores.

El vendedor realiza la entrega de la mercancía en el muelle de carga del puerto de origen asumiendo los gastos hasta la entrega y los trámites aduaneros de exportación. El comprador carga la mercancía a bordo del flete<sup>21</sup> y asume los gastos y riesgos

---

<sup>21</sup> Alquiler de una embarcación y/o el transporte de mercancías en ella. Se considera el transporte principal desde la aduana de exportación a la de importación.



desde que se le entrega la mercancía en el muelle junto con los trámites aduaneros de importación y el seguro si lo contratase, ya que no es obligatorio.

### **FOB Free On Board**

“Libre o franco a bordo”, el vendedor asume los gastos y riesgos (junto con el despacho de la exportación) hasta que la mercancía esté subida a bordo del flete. Además, tiene que contratar el transporte, aunque va por cuenta del comprador.

Al igual que el anterior incoterm solo se utiliza para transporte marítimo, concretamente no es recomendable utilizar contenedores ya que la responsabilidad se transmite cuando la mercancía se carga a bordo del buque y éstos no se cargan en cuanto llegan a la terminal, por tanto, si la carga experimentara algún daño mientras está en el contenedor sería complicado tener conocimiento de cuando sucedió.

El traspaso de los riesgos al comprador se lleva a cabo cuando la mercancía está a bordo y, como se ha comentado en el primer párrafo, el comprador asume los costes del flete, además de la descarga, trámites de importación y entrega en destino, así como del seguro si lo quisiera contratar.

### **CFR Cost and Freight**

“Coste y Flete”, también para el transporte marítimo. El vendedor se hace cargo de todos los costes hasta que la mercancía llega al puerto de destino (implícito los gastos en despacho de exportación, el flete y de descarga).

El comprador se hace cargo de los trámites de la importación y el transporte hasta el destino, asumiendo el riesgo en el momento en que la carga está a bordo y para ello suele contratar seguro, aunque no es una condición obligatoria.

### **CIF Cost, Insurance and Freight**

“Coste, seguro y flete”, utilizado solo en el transporte marítimo. El vendedor asume los mismos gastos y riesgos como en el Incoterm CFR, pero es quien debe contratar un seguro con una cobertura hasta la llegada de la mercancía a puerto de destino, aunque el riesgo se transmite al comprador cuando la carga esté a bordo además de que asume los gastos de importación y transporte hasta el destino. Este incoterm determina el valor en aduana lo que le hace ser muy recurrido.

### **CPT Carriage Paid To**

“Transporte pagado hasta”, el vendedor se hace cargo de los gastos hasta la entrega de la mercancía en el lugar acordado, lo que quiere decir que se encarga de todos los gastos en origen, trámites de exportación, transporte principal y los gastos en destino. El riesgo pasa al comprador cuando la mercancía se carga en el primer transporte que contrata el vendedor

Por lo tanto, el comprador se hace cargo de los trámites de importación y del seguro si quiere contratarlo.

### **CIP Carriage and Insurance Paid**

“Transporte y seguro pagados hasta”,

El vendedor se hace cargo de los gastos en origen, trámites de exportación, flete y seguro hasta la entrega en el lugar acordado, en destino. Por tanto, el importador asume los trámites de importación y la entrega en destino. Además, se encarga del riesgo cuando la mercancía se carga en el primer medio de transporte.

El seguro es obligatorio y la mercancía debe estar asegurada hasta la entrega al transportista en destino.

### **DPU Delivered at place Unloaded**

“Entregada y descargada en lugar acordado”, el comprador únicamente se ocupa de los tramites del despacho de importación, lo que quiere decir que el vendedor se encarga de los costes y riesgos desde el origen, embalaje, carga, despacho de exportación, flete, descarga en destino y entrega en el lugar acordado.

### **DAP Delivered At Place**

“Entregado en un punto”, el vendedor asume todos los gastos en origen, flete, transporte interior, seguro (si se contratase, ya que no es obligatorio) y riesgos de la operación hasta el punto acordado. Los trámites de importación y descarga en destino se hace cargo el comprador.

## DDP Delivered Duty Paid

“Entregado con derechos pagados”, el comprador solamente se ocupa de recibir la mercancía y descargarla, en ocasiones, si es acordado, el vendedor es quien lo realiza.

Entonces, por lógica, el vendedor se encarga de todos los gastos y riesgos desde la preparación de la mercancía en sus almacenes hasta la entrega de éstas en el destino final, incluyendo los trámites de exportación e importación, flete y, si se contratara, seguro.

## **CAPÍTULO 3: CASO PRÁCTICO. TRANSPORTE EN LA EXPORTACIÓN DEL VINO DESDE ESPAÑA A CHINA**

### 1. SITUACIÓN

La Bodega Vinos Valladolid, S.L. es una empresa familiar productora y almacenadora de vino para su posterior venta. Creada en 1997 pero comenzó a incorporarse en el mercado en 2003. Está adscrita a la denominación de origen de Cigales, es decir los productos vinícolas son procedentes de la comunidad castellana y leonesa, cuyo nombre proviene de su principal núcleo, el municipio de Cigales.

Esta empresa vende a toda España su gran variedad de vinos. Además, aproximadamente, lleva 5 años realizando exportaciones de su vino a nivel mundial, concretamente con mayor auge a China.

Poseen una gran variedad de productos de vinos tintos (Joven Roble, Merlot, Crianza y Reserva), vino blanco y rosado.

A continuación, veremos el transporte y los documentos que tiene que realizar esta empresa para la exportación de su vino a China, concretamente a una empresa de supermercados en Shanghai.

El vino conlleva un proceso de elaboración en el que el producto pasa por varias fases lo que hace que tenga un precio algo elevado por sus costes de producción. Además, nos encontramos con un producto que tiene un envasado y embalaje concreto debido a sus características de temperatura y fragilidad, donde hay que evitar los riesgos físicos en su manipulación y transporte. También hay que tener en cuenta que esta mercancía

conlleva unos Impuestos Especiales debido a su contenido en alcohol. Todo esto se concreta en los puntos siguientes.

## 2. ORIGEN

Bodega Vinos Valladolid S.L. recibe una solicitud de presupuesto de la empresa Grupo Supermercados Shanghai para que les informen del precio de una gran cantidad de botellas de diferentes tipos de vinos para distribuir en sus supermercados de la ciudad de Shanghai.

Después de varias conversaciones y negociaciones acuerdan por medio de un contrato mercantil que Bodegas Vinos Valladolid les venderá un contenedor completo de su gran variedad de vino, concretamente 3.600 botellas de vino tinto Joven Roble a 6,95€ la unidad, 2.160 botellas de vino blanco Verdejo a 4,75€ la unidad y 2.160 botellas de vino rosado Cigales a 5,45€ la unidad.

En dicho contrato mercantil acuerdan que el transporte se realice por medio del Incoterm Exworks (EXW), es decir, el importador se encarga de organizar y contratar el transporte desde que Bodegas Vinos Valladolid prepara la mercancía en la puerta de su bodega para su recogida.

El vino parte de Valladolid por transporte de carretera hasta la aduana de Valencia, donde se cambia el modo de transporte al marítimo y una vez en Shanghai se cambiará a transporte por carretera de nuevo hasta las instalaciones del importador.

Bodegas Vinos Valladolid debe de preparar una serie de documentos legales que facilita el transporte e importación a Supermercados Shanghai, por vía email y acompañando a la mercancía en todo el transporte. A continuación, se detallan los documentos:

La factura comercial de exportación, es el documento en el que figura la descripción detallada de las mercancías, la cantidad y el precio que deberá de pagar el comprador. Al tratarse de una exportación intracomunitaria, la factura se emitirá sin IVA, y ésta estará acompañada de su correspondiente DUA de exportación. La factura puede (y se debe) enviar por vía email (correo electrónico) a la empresa importadora por si hubiera un extravío de ésta. En el *Anexo XI* figura la factura que debería adjuntarse. El DUA de exportación irá acompañando a las mercancías.

El EMCS (Excise Movement Control System), es el sistema de control de movimiento especiales de la UE que controla las circulaciones entre los países de las mercancías o productos sujetos a impuestos especiales (alcohol y bebidas alcohólicas, tabaco e

hidrocarburos). Además, no solo es el intercambio de información entre cliente y proveedor, sino que también lo es de las aduanas de los diferentes países para ejecutar la declaración de estos productos ante las administraciones fiscales de cada país por el que transitan las mercancías. Es de obligado cumplimiento para las empresas que envíen o reciban este tipo de productos. El vino partirá de Valladolid y hará el cambio de transporte en la aduana de Valencia, en el transcurso podría parar en alguna aduana de tránsito de la UE, por tanto, este documento es imprescindible para presentar en dicha aduana.



Figura 20: Funcionamiento EMCS (Excise Movement Control System)

Fuente: edicomgroup.com

Packing list, se trata de la lista de contenidos, es decir, la lista de las mercancías para verificar de qué forma va organizada en el envío y su peso. En este caso se trata de un contenedor refrigerante de 20 toneladas. En el interior del contenedor irán 11 europalets (5 de vino tinto, 3 de vino blanco y 3 de vino rosado) con 720 botellas cada uno; un total de 7.920 botellas de vino.

Y, por último, una serie de Certificados:

- Certificado de Seguro de Transporte, aquel que muestra el tipo e importe de la cobertura de seguro en vigor para un envío a un país extranjero. El certificado incluye el nombre de la empresa aseguradora (emisora del certificado) y las

condiciones de cobertura del seguro. El Incoterm EXW 2020 determina que el importador se encarga de solicitar la emisión de este documento.

- Certificado Sanitario, emitido por la Junta de Castilla y León garantiza que la Bodegas Vino Valladolid está legalmente determinada desde el punto de vista sanitario para la elaboración de vino.
- Analítica de los vinos a exportar. Afirma que los productos están con las cantidades óptimas de las sustancias para la producción del vino.
- Certificado de Origen. Documento demostrativo del origen de la mercancía. Es expedido por la Cámara de Comercio de Valladolid.
- Certificado de Denominación de Origen. Expedido por el Consejo Regulador, certifica que la empresa está registrada al escudo de la Denominación de Origen Calificada Cigales, incluyendo el número de Instalación del registro.
- Certificado de embotellado. Se trata del documento que demuestra en temas de calidad y medioambiente que el embotellado del vino sigue adecuadamente la norma ISO-9001.

Bodegas Vinos Valladolid no tiene la obligación de realizar el DUA ya que no va a exportar ni a transitar su producto a un país perteneciente a la Unión Europea.

Como se ha comentado anteriormente, en el contrato está fijado que se realice el transporte por medio del Incoterm EXW, por tanto, Grupo Supermercados Shanghai debe de contratar el transporte y seguro desde Valladolid a Shanghai.

Para llevarlo a cabo contrata a un operador logístico que se encargue de ello. Este Operador Logístico necesita ciertos datos para cumplimentar los documentos del transporte y seguro que necesite. Los documentos necesarios que estén en mano de la empresa exportadora se los facilitará al Operador Logístico. El seguro de transporte de mercancías tiene como objetivo asegurar cualquier siniestro que ocurra durante el transporte. El documento del seguro debe estar firmado y sellado por la compañía aseguradora y deberá ir junto a las mercancías.

El Operador Logístico proporcionará un vehículo portacontenedor junto el contenedor adecuado de refrigeración para el mantenimiento óptimo de las botellas y su contenido hasta su destino, Valencia, dónde se realizará el cambio de transporte. Además, tendrá que expedir el CMR o la Carta de Porte correspondiente para transportar el contenedor con los vinos de Valladolid a Valencia. Usará el modelo CMR (internacional) aunque el movimiento de este transporte terrestre por carretera se realice por el mismo territorio

(España) es igualmente válido. Se utiliza éste para que el destinatario pueda interpretarlo sin ningún inconveniente. En el *Anexo XII* puede verse el CMR completado, se trata del primer ejemplar, el del remitente (exportador); los otros dos ejemplares serían semejantes siendo, uno, propiedad del transportista (operador logístico) y el otro del destinatario (importador).

La Carta de Porte es un documento irrefutable de la existencia de un contrato de transporte. La carencia o pérdida de este documento no afecta a la validez de dicho contrato, es decir, es un documento que sirve como prueba ante cualquier reclamación judicial. La fuerza demostrativa de la carta de porte tan sólo comprende a sus firmantes.

El día fijado para la recogida de los europalets y su introducción en el contenedor, Bodegas Vinos Valladolid tendrá que tener preparada la mercancía, es decir, perfectamente envasada y embalada para que el vino no sufra golpes o roces que lo pueda dañar, facilitando su manipulación en los cambios de transporte hasta el destino final (las instalaciones de Grupo Supermercados Shanghai). Junto con la mercancía deberá introducir los documentos descritos anteriormente (factura, lista de contenidos, EMCS, certificado del seguro de transporte y los demás certificados correspondientes).

Una vez preparadas las mercancías en las instalaciones del exportador, el transportista del Operador Logístico, con la carretilla eléctrica introducirá los 11 europalets en el contenedor refrigerante ya instalado en el vehículo portacontenedores. Realizada la carga, el transportista proporcionará al exportador los tres ejemplares del CMR para que los firme y selle, quedándose éste con su correspondiente copia como justificante de la carga del material, quedando todas sus obligaciones y responsabilidades del contrato finalizadas.

El vehículo llegará a Valencia el mismo día que se cargó la mercancía, descargando el contenedor en el puerto de Muelle de la Xitá y en la terminal del puerto, con las medidas de seguridad que proporciona el puerto hasta que pase la aduana.

Si el paso en aduana está correcto la mercancía podrá viajar, de forma que se realizará el cambio del contenedor al transporte marítimo y así poder continuar con su recorrido.

### 3. TRANSPORTE PRINCIPAL

Una vez pasada la aduana correctamente en el puerto se procede a trasladar el contenedor al barco, esto se procede a realizar por medio de la carretilla portica (straddle-carriers) se traslada y levanta el contenedor para su manipulación en la



terminal hasta la grúa apiladora. Esta máquina levantará el contenedor y lo depositará, junto a otros contenedores, en el barco que lo llevará hasta el puerto de Shanghai.

El documento de transporte que se necesita para este modo de transporte es conocimiento de embarque marítimo, más conocida como Bill of Lading (B/L). Este documento principalmente representa la propiedad de las mercancías embarcadas, garantizando la recepción de las mercancías y el estado de éstas. Son cuatro ejemplares idénticos de los cuales uno se queda el cargador y éste remite otro al destinatario; el capitán tendrá otro y el último irá con el naviero y la mercancía. En el *Anexo XIII* figura el ejemplo del B/L.

Además del Bill of Lading deberá acompañar a las mercancías los documentos que proporcionó Bodegas Vinos Valladolid al Operador Logístico, anteriormente descritos. Estos documentos servirán para el paso de aduanas en destino.

El tiempo viaje de un barco desde el puerto de Valencia al de Shanghai fluctúa entre 25 y 50 días. A continuación, se muestra el recorrido que realiza el flete de España a China.



Figura 21: Ruta del transporte marítimo de España a China

Fuente: [sedeenchina.com](http://sedeenchina.com)



#### 4. DESTINO

Llegado el contenedor al puerto de Shanghai, se trasladará a la terminal para su paso por la aduana. Allí deberá de abonar el coste del transporte principal y los impuestos de importación del vino que según el ICEX *“está gravada por un arancel del 14% para vinos embotellados y espumosos. Además, se aplica un IVA del 17% y un Impuesto al Consumo (IC) del 10% a todos los tipos de vino”*.

Una vez pasada la aduana, estará el transporte por carretera listo para llevar el contenedor a las instalaciones de Grupo Supermercados Shanghai y éste poder distribuir a sus supermercados su nuevo producto adquirido para su posterior venta.

En consecuencia, a todo lo anteriormente mencionado, Grupo Supermercados Shanghai ha importado el contenedor de vino procedente de España por un valor total de 74.453,32€<sup>22</sup>. Ese importe se desglosa a continuación:

- Factura: 47.052,00€
- Transporte interior en origen: 2.650,00€
- Flete: 5.260,00€
- Transporte interior en destino: 200,00€
- Arancel: 14% de 47.052,00: 6.587,28€
- IVA: 17% de 47.052,00: 7.998,84€
- IC: 10% de 47.052,00: 4.705,20€

Por tanto, para fijar el precio de una botella de vino de siete euros exportado desde España, Grupo Supermercados Shanghai tiene que tener en cuenta los costes de transporte, aranceles e impuestos. Siendo así, la botella de vino le ha costado 9,40€, por tanto, no podrá fijar su precio en un importe inferior a este, ya que no recuperaría el coste.

---

<sup>22</sup> Las cifras de los precios, impuestos y aranceles no son exactas, son datos aproximados de estadísticas ya que no se ha podido obtener el valor real. Al igual que los ejemplares rellenos en los Anexos XI, XII y XIII.

## **CONCLUSIONES**

A grandes rasgos, este caso práctico muestra el transporte del vino que vende Bodegas Vinos Valladolid a Grupo Supermercados Shanghai en unas condiciones pactadas en el contrato de compraventa.

Bodegas Vinos Valladolid debe asegurarse de que su producto cumple con los requerimientos para su transporte óptimo, por tanto, envasa y embala el producto adecuadamente con su respectiva documentación, perfectamente preparado para cuando llegue el transporte a recoger las mercancías, éste proceda a la estiba del vino en el portacontenedor y a entregar a Bodegas Vinos Valladolid los documentos para firmar y así continuar con el trayecto. De manera que cuando llegue a la aduana de origen la comprobación de la mercancía y documentación será más rápida y sencilla. Una vez pasados los requerimientos, se procede al cambio, adecuadamente, de transporte, concretamente, al marítimo para efectuar el resto del camino hasta China. En la aduana de destino se procede a descargar y comprobar que la mercancía esté acorde con la documentación y abonar el servicio del transporte principal y los impuestos de importación para que la aduana de paso a que salga el vino para cambiar de nuevo, de forma óptima, las mercancías a otro portacontenedores para que lleguen al destino, a Grupo Supermercados Shanghai.

Grupo Supermercados Shanghai, comprobará que el vino ha llegado según lo acordado y en perfectas condiciones. A los 60 días de la fecha de factura, según lo acordado en el contrato de compraventa, deberá realizar una transferencia a Bodegas Vinos Valladolid del pago del vino adquirido.

Para concluir, este trabajo presenta el servicio del transporte al exportar mercancías, concretamente del vino. Para realizarlo de la forma más eficaz, la empresa de transporte o el operador logístico, tiene que planificar y organizar que la mercancía llegue en el plazo acordado, con el precio estipulado y sin daños ni pérdidas de su naturaleza, es decir, sin riesgos físicos y sin riesgos económicos en los procedimientos de transporte.

## **BIBLIOGRAFÍA**

### DISPOSICIONES LEGALES:

Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT). BOE 31 de julio de 1987

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres. BOE 8 de octubre de 1990

Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de La Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante. BOE de 20 de octubre de 2011

Ley 48/1960 del 21 de julio de 1960 sobre la navegación aérea. BOE de 17 de octubre de 2014

Resolución del 2 de septiembre de 2019, del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, por la que se modifica la del 11 de julio de 2014, en la que se recogen las instrucciones para la formalización del documento único administrativo (DUA). BOE de 12 de septiembre de 2019

### PÁGINAS WEB:

Reseña de facilitación de las barreras comerciales en el Centro de Comercio Internacional. <https://www.intracen.org/itc/analisis-mercados/medidas-no-arancelarias/identificando-las-medidas-no-arancelarias/>. Consultada el 27 de abril de 2020.

Reseña de facilitación del origen de las mercancías en la OMC. [https://www.wto.org/spanish/tratop\\_s/roi\\_s/roi\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/tratop_s/roi_s/roi_s.htm) . Consultada el 5 de mayo de 2020

Reseña de facilitación de los Incoterms 2020 en la ICC. <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-2020/>. Consultada el 29 de mayo de 2020

Reseña de facilitación del sistema de control del movimiento de mercancías sujetos a impuestos especiales (EMCS). [https://www.edicomgroup.com/es\\_ES/solutions/edi/Applications/emcs.html](https://www.edicomgroup.com/es_ES/solutions/edi/Applications/emcs.html). Consultada el 2 de junio de 2020

**ANEXO I: CLASIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS SEGÚN SU UTILIZACIÓN EN  
LOS TRANSPORTES TERRESTRES POR CARRETERA**

<b><i>VEHÍCULOS SEGÚN SU UTILIZACIÓN</i></b>		
<p style="text-align: center;"><b><u>LIGERO</u></b></p> <p>Para transporte de mercancías en las que la MMA (masa máxima autorizada) no supere las 6 toneladas</p> 	<p style="text-align: center;"><b><u>ISOTERMO</u></b></p> <p>Formado por aislantes en todas las paredes y puertas para el transportar mercancías peligrosas o perecederas se limiten los contrastes de calor dentro y fuera de la caja</p> 	<p style="text-align: center;"><b><u>REFRIGERANTE</u></b></p> <p>Isotermo con componentes que ayudan a conservar el frío (hielo, gases licuados) y placas eutécticas acumuladoras del frío</p> 
<p style="text-align: center;"><b><u>FRIGORÍFICO</u></b></p> <p>Isotermo compuesto por un generador de frío consiguiendo que en el interior haya unas temperaturas bajas de forma permanente</p> 	<p style="text-align: center;"><b><u>RÍGIDO</u></b></p> <p>La cabina, el motor y la caja son un conjunto rígido que constituyen el vehículo</p> 	<p style="text-align: center;"><b><u>PESADO</u></b></p> <p>Para transporte de mercancías cuya MMA supera las 6 toneladas</p> 

<p><b><u>BLINDADO</u></b></p> <p>Vehículo acorazado construido de planchas de hierro o acero que salvaguardan las mercancías o personas que van en el interior</p> 	<p><b><u>PLATAFORMA</u></b></p> <p>Caracterizado por una plataforma en donde se depositan y fijan cargas pesadas, largas y pesadas</p> 	<p><b><u>HORMIGONERA</u></b></p> <p>Vehículo especial fabricado para el transporte de hormigón y su efectucción de éste durante el transporte</p> 
<p><b><u>JAULA</u></b></p> <p>Se compone por una caja formada por jaulas (o la caja en sí) para transportar animales vivos</p> 	<p><b><u>GÓNDOLA</u></b></p> <p>Plataforma adaptada para el transporte de mercancía pesada</p> 	<p><b><u>PORTACONTENEDORES</u></b></p> <p>El remolque constituye una plataforma para cargar y transportar contenedores</p> 
<p><b><u>TOLVA O SILO</u></b></p> <p>Provisto por una plataforma constituida por una tolva para el transporte de elementos sólidos a granel</p>	<p><b><u>BASCULANTE</u></b></p> <p>Constituido por un dispositivo mecánico para inclinar o volcar la mercancía a granel en alguna superficie</p>	<p><b><u>PORTAVEHÍCULOS</u></b></p> <p>Formado por una o varias plataformas para cargar vehículos</p>





**BOTELLERO**

Aquel destinado para transportar botellas o bombonas



**VOLQUETE**

Similar al basculante cuya distinción es utilizado para mercancías áridas



**CISTERNA**

Depósito que funciona como una plataforma unida al chasis para la carga de mercancías líquidas o gases licuosos



**ESPECIAL**

Hay una gran variedad de vehículos especiales para el transporte de mercancías que no están dotadas de unas dimensiones estandarizadas o superan los límites o masas establecidas (se exponen los más conocidos)



## **ANEXO II: MASAS Y DIMENSIONES MÁXIMAS PERMITIDAS DE LOS CAMIONES EN ESPAÑA**

Según el Reglamento General de Vehículos, las masas y dimensiones máximas permitidas en España en referencia a los camiones se resumen a continuación.

Un eje simple es una barra que une dos ruedas, cada una en los extremos, de forma que une al vehículo. Un eje tándem son dos barras que unen dos o más ruedas.

- Masas máximas permitidas:
  - Masas máximas por eje
    - Eje simple:
      - Eje motor general: 11,5 toneladas.
      - Eje no motor: 10 toneladas.
    - Eje tándem:
      - Si la separación de los dos ejes es menos a un metro: 11,5 toneladas.
      - Si es igual o superior a un metro, pero inferior a un metro con treinta centímetros: 16 toneladas.
      - Si es igual o superior a un metro con treinta centímetros e inferior a un metro con ochenta centímetros: 18 toneladas. Si el eje motor va con neumáticos dobles y/o suspensión neumática y la masa máxima de cada eje no excede las nueve y media toneladas: 19 toneladas.
  - Masas máximas autorizadas (MMA), es el peso del vehículo sin la carga, es decir, la mercancía:
    - Camiones de dos ejes: 18 toneladas
    - Camiones de tres ejes: 25 toneladas
    - Camiones de tres ejes con el eje motor va con neumáticos dobles y/o suspensión neumática y la masa máxima de cada eje no excede las nueve y media toneladas: 26 toneladas.
    - Camiones rígidos de cuatro ejes con dos direcciones, cuando el eje motor va con neumáticos dobles y/o suspensión neumática y la masa máxima de cada eje no excede las nueve y media toneladas: 32 toneladas.
    - Otros camiones rígidos de cuatro ejes: 31 toneladas.
- Dimensiones máximas permitidas incluida la carga y cualquier eje:
  - Longitud máxima: 12 metros

- Anchura máxima: En general 2,55 metros. Especiales 2,60 metros
- Altura máxima: Generalmente 4 metros. Especiales 4,50 metros

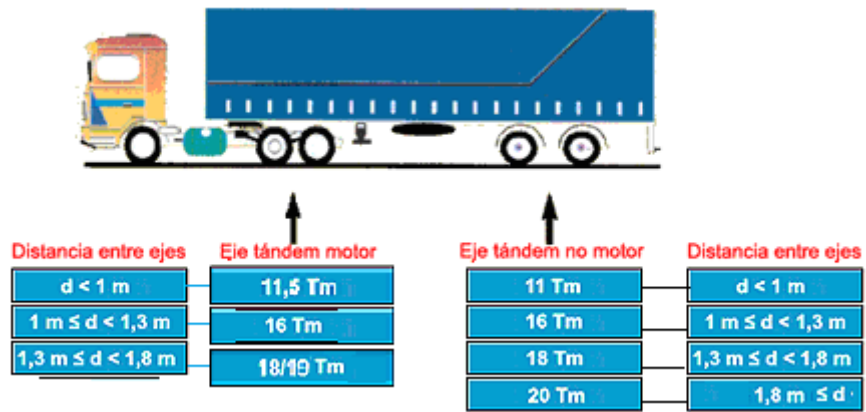


Figura 1: Masa máximas permitidas por eje  
 Fuente: "Ministerio de Fomento"



### ANEXO III: CARTA DE PORTE (CMR)

EJEMPLAR PARA EL REMITENTE / COPY FOR SENDER

1 Remitente (nombre, dirección, país) Sender (name, address, country)			<b>CARTA DE PORTE INTERNACIONAL INTERNATIONAL CONSIGNMENT NOTE</b>  Este transporte queda sometido no obstante toda cláusula contraria al Convenio sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CMR)  This carriage is subject notwithstanding any clause to the contrary to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)			
2 Destinatario (nombre, dirección, país) Consignee (name, address, country)			16. Porteador (nombre, dirección, país) Carrier (name, address, country)			
3 Lugar entrega de la mercancía / Place of delivery of the goods			17. Porteadores sucesivos / Successive Carriers			
4 Lugar de carga de la mercancía / Loading place of the goods			18. Reservas y observaciones del porteador / Carrier's reservations and observations			
5 Documentos anexos / Documents attached						
6. Marcas y números Marks and numbers	7 Número de bultos Number of packages	8 Modo de embalaje Method of packing	9 Naturaleza de la mercancía Nature of the goods	10. No. Stats. Statist. No.	11. Peso bruto, kg Gross weight, kg	12 Volume n m3 Volume in m3
13 Instrucciones del remitente / Sender's Instructions			19. Estipulaciones particulares / Special agreements			
			20 A pagar por To be paid by		Remitente / Sender	Destinatario / Consignee
			Precio del transporte Carriage charges			
			Descuentos Reductions			
			Neto Balance			
			Suplementos Supplem. charges			
14 Forma de pago / Instruction as to payment for carriage			Otros cargos Other charges			
			Seguro Insurance			
			TOTAL			
			TOTAL			
21 Formalizado en ..... a ..... / Established in ..... on .....			15 Reembolso a cobrar en destino / Cash on delivery			
22.		23		24 Mercancías recibidas / Goods received		
Firma y sello del remitente Signature and stamp of the sender		Firma y sello del porteador Signature and stamp of the carrier		Lugar a Place on		
				Firma y sello del destinatario Signature and stamp of the consignee		

EJEMPLAR PARA EL DESTINATARIO / COPY FOR CONSIGNEE

1 Remitente (nombre, dirección, país) Sender (name, address, country)			<b>CARTA DE PORTE INTERNACIONAL INTERNATIONAL CONSIGNMENT NOTE</b>					
2 Destinatario (nombre, dirección, país) Consignee (name, address, country)			16. Porteador (nombre, dirección, país) Carrier (name, address, country)					
3 Lugar entrega de la mercancía / Place of delivery of the goods			17. Porteadores sucesivos / Successive Carriers					
4 Lugar de carga de la mercancía / Loading place of the goods			18. Reservas y observaciones del porteador / Carrier's reservations and observations					
5 Documentos anexos / Documents attached								
6. Marcas y números Marks and numbers	7 Número de bultos Number of packages	8 Modo de embalaje Method of packing	9 Naturaleza de la mercancía Nature of the goods	10. No. Stats. Statist. No.	11. Peso bruto, kg Gross weight, kg	12 Volume n m3 Volume in m3		
13 Instrucciones del remitente / Sender's Instructions			19. Estipulaciones particulares / Special agreements					
			20 A pagar por To be paid by		Remitente / Sender		Destinatario / Consignee	
			Precio del transporte Carriage charges					
			Descuentos Reductions					
			Neto Balance					
			Suplementos Supplem. charges					
			Otros cargos Other charges					
14 Forma de pago / Instruction as to payment for carriage			Seguro Insurance					
			TOTAL					
			TOTAL					
21 Formalizado en ..... a ..... / Established in ..... on .....			15 Reembolso a cobrar en destino / Cash on delivery					
22.  Firma y sello del remitente Signature and stamp of the sender		23  Firma y sello del porteador Signature and stamp of the carrier		24 Mercancías recibidas / Goods received  Lugar a Place on				
				Firma y sello del destinatario Signature and stamp of the consignee				

EJEMPLAR PARA EL PORTEADOR / COPY FOR CARRIER

1 Remitente (nombre, dirección, país) Sender		<b>CARTA DE PORTE INTERNACIONAL INTERNATIONAL CONSIGNMENT NOTE</b>  Este transporte queda sometido no obstante toda cláusula contraria al Convenio sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CMR)  This carriage is subject notwithstanding any clause to the contrary to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)					
2 Destinatario (nombre, dirección, país) Consignee (name, address, country)		16. Porteador (nombre, dirección, país) Carrier (name, address, country)					
3 Lugar entrega de la mercancía / Place of delivery of the goods		17. Porteadores sucesivos / Successive Carriers					
4 Lugar de carga de la mercancía / Loading place of the goods		18. Reservas y observaciones del porteador / Carrier's reservations and observations					
5 Documentos anexos / Documents attached							
6. Marcas y números Marks and numbers	7 Número de bultos Number of packages	8 Modo de embalaje Method of packing	9 Naturaleza de la mercancía Nature of the goods	10. No. Stats. Statist. No.	11. Peso bruto, kg Gross weight, kg	12 Volume m3 Volume in m3	
13 Instrucciones del remitente / Sender's Instructions			19. Estipulaciones particulares / Special agreements				
			20 A pagar por To be paid by		Remitente / Sender		Destinatario / Consignee
			Precio del transporte Carriage charges				
			Descuentos Reductions				
			Neto Balance				
			Suplementos Supplem. charges				
			Otros cargos Other charges				
14 Forma de pago / Instruction as to payment for carriage			Seguro Insurance				
			TOTAL				
			TOTAL				
21 Formalizado en ..... a ..... / Established in ..... on .....			15 Reembolso a cobrar en destino / Cash on delivery				
22.  Firma y sello del remitente Signature and stamp of the sender		23  Firma y sello del porteador Signature and stamp of the carrier		24 Mercancías recibidas / Goods received  Lugar a Place on			
				Firma y sello del destinatario Signature and stamp of the consignee			

EJEMPLAR PARA USOS ADMINISTRATIVOS / COPY FOR ADMINISTRATION

1 Remitente (nombre, dirección, país) Sender		<b>CARTA DE PORTE INTERNACIONAL INTERNATIONAL CONSIGNMENT NOTE</b>  Este transporte queda sometido no obstante toda cláusula contraria al Convenio sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CMR)  This carriage is subject notwithstanding any clause to the contrary to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)					
2 Destinatario (nombre, dirección, país) Consignee (name, address, country)		16. Porteador (nombre, dirección, país) Carrier (name, address, country)					
3 Lugar entrega de la mercancía / Place of delivery of the goods		17. Porteadores sucesivos / Successive Carriers					
4 Lugar de carga de la mercancía / Loading place of the goods		18. Reservas y observaciones del porteador / Carrier's reservations and observations					
5 Documentos anexos / Documents attached							
6. Marcas y números Marks and numbers	7 Número de bultos Number of packages	8 Modo de embalaje Method of packing	9 Naturaleza de la mercancía Nature of the goods	10. No. Stats. Statist. No.	11. Peso bruto, kg Gross weight, kg	12 Volumen m3 Volume in m3	
13 Instrucciones del remitente / Sender's Instructions			19. Estipulaciones particulares / Special agreements				
			20 A pagar por To be paid by		Remitente / Sender		Destinatario / Consignee
			Precio del transporte Carriage charges				
			Descuentos Reductions				
			Neto Balance				
			Suplementos Supplem. charges				
14 Forma de pago / Instruction as to payment for carriage			Otros cargos Other charges				
			Seguro Insurance				
			TOTAL TOTAL				
21 Formalizado en ..... a ..... / Established in ..... on .....			15 Reembolso a cobrar en destino / Cash on delivery				
22.		23		24 Mercancías recibidas / Goods received			
Firma y sello del remitente Signature and stamp of the sender		Firma y sello del porteador Signature and stamp of the carrier		Lugar a Place on			
				Firma y sello del destinatario Signature and stamp of the consignee			

**ANEXO IV: CARTA DE PORTE FERROVIARIO (CIM)**

1 - 00 A rellenar por el expedidor / À remplir par l'expéditeur X Designar con una cruz lo que convenga - Designar par une croix ce qui convient (Casillas - Cases 20, 22, 25, 68)

<b>30</b> Designación del documento / Lettre de voiture CIM <input type="checkbox"/> Carta vagón CUV / Lettre wagon CUV <input type="checkbox"/>		<b>40</b> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
<b>1</b> Expedidor (nombre, dirección) - Expéditeur (nom, adresse) <b>2</b> Datos identificativos del expedidor Firma / Signature Nº TVA / MWSC-Nr.		<b>3</b> E-Mail <b>4</b> Tel. <b>5</b> Fax	
<b>4</b> Destinatario (nombre, dirección, país) / Destinataire (nom, adresse, pays) <b>6</b> Datos identificativos del destinatario Nº TVA / MWSC-Nr.		<b>7</b> Declaraciones del expedidor / Déclarations de l'expéditeur <b>8</b> Referencia expedidor nº - Référence expéditeur	
<b>10</b> Lugar de entrega al destinatario, estación y país / Lieu de livraison Estación - Gare País - Pays		<b>16</b> Recogida / Prise en charge mes - ds - hrs / mes - par - heure <b>17</b> Lugar de entrega al transportista, estación y país / Lieu de livraison	
<b>15</b> Condiciones comerciales - Conditions commerciales		<b>18</b> Anexas - Annexes	
<b>15</b> Información para el destinatario - Informations pour le destinataire		<b>20</b> Pago de los gastos / Paiement des frais comprados - y comprés / lists - jusqu'à <input type="checkbox"/> Franco de porte / Franco de port <input type="checkbox"/> Incoterms <b>21</b> Tipo de pago, gastos que incluye	
<b>21</b> Designación de la mercancía / Désignation de la marchandise <b>22</b> Transporte excepcional / Transport exceptionnel si / oui <input type="checkbox"/> no / non <input type="checkbox"/> RID si / oui <input type="checkbox"/> no / non <input type="checkbox"/>		<b>24</b> Código NHM - Nomenclatura Armonizada de Mercancías / Code NHM <b>25</b> Masa / Masse	
<b>21</b> Datos sobre la mercancía transportada		<b>26</b> Declaración de valor / Déclaration de valeur <b>27</b> Intarés a la entrega / Intarés à la livraison <b>28</b> Reembolso / Remboursement <b>48</b> Comprobación / Vérification	
SPECIMEN			
<b>76</b> Código del recorrido de tasación / Code de parcours		<b>50</b> Código de franqueo / Code d'affranchissement	
<b>76</b> Gastos / Frais		<b>51</b> Operaciones aduaneras - Opérations douanières	
<b>76</b>		<b>52</b> Boletín de franqueo / Bulletin d'affranchissement si / oui <input type="checkbox"/> no / non <input type="checkbox"/> reanviado / renvoyé mes - día / mois - jour <b>53</b> Aviso de cobro nº / Avis d'encassement Nº reanviado / renvoyé mes - día / mois - jour <b>54</b> Acta nº / Procès-verbal Nº establecido por / établi par mes - día / mois - jour	
<b>65</b> Declaraciones del transportista o del transportista sustituto / Déclarations du transporteur		<b>67</b> Otros transportistas - Autres transporteurs Nombre, dirección - Nom, adresse Recorrido - Parcours Calidad / Qualité	
<b>68</b> al Transportista contractual - Transporteur contractual		<b>69</b> Fecha de llegada - Date d'arrivée Llegada nº - Arrivage Nº	
Firma - Signature <b>bl</b> Procedimiento simplificado del tránsito ferroviario / Procédure simplifiée de transit ferroviaire si / oui <input type="checkbox"/> no / non <input type="checkbox"/> Código principal obligado / Code principal obligé		<b>61</b> Puesta a disposición / Mise à disposition mes - ds - hrs / mes - par - heure <b>62</b> Identificación del envío / Identification de l'envoi País - Pays Estación - Gare Empresa / Entreprise Exp. Nº / Exp. Nº Expediente / Exp. Nº	
<b>1</b> Original de la carta de porte		<b>70</b> Lugar y fecha de emisión - Lieu et date d'établissement	

© 2005 CIT

Original de la carta de porte

1

Sección de taxación (continuación) – Sections de taxation (suite)		Franco – Franco Moneda de cobro Monnaie d'ancancement		Porto debido – Port dû Moneda de la tarifa Monnaie du tarif		Moneda de cobro Monnaie d'ancancement	
				Reembolsos (tema anterior) Remboursement (Raport du reçu)		80	
						86 Cambio	
						90	
				81	82		
				83 Tipo franco	84	85	86 Tipo porto debido
				87	88	89	90
				81	82		
				83 Cambio	84	85	86 Cambio
				87	88	89	90
				81	82		
				83 Tipo franco	84	85	86 Tipo porto debido
				87	88	89	90
				81	82		
				83 Cambio	84	85	86 Cambio
				87	88	89	90
				81	82		
				83 Tipo franco	84	85	86 Tipo porto debido
				87	88	89	90
				81	82		
				83 Cambio	84	85	86 Cambio
				87	88	89	90
				81	82		
				83 Tipo franco	84	85	86 Tipo porto debido
				87	88	89	90
				81	82		
				Suma de las hojas suplementarias Raport des feuilles supplémentaires		92	
				Total general – Montant général		94	

SPECIMEN

**ANEXO V: EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE MARÍTIMO (BILL OF LADING O B/L)**

**BILL OF LADING**

Shipper (Complete name and address)

Nombre y dirección del exportador y de la naviera, armador o consignatario

CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

B/L No.

Consignee (Complete name and address)

Nombre y dirección del destinatario de la mercancía.

Notify (Complete name and address)

Nombre y dirección de la persona a la que se le notificará la llegada de la mercancía a puerto en destino.

Pre-carriage by

Datos de la empresa de transporte previo al embarque

Place of receipt by pre-carrier

Lugar de entrega de la mercancía, antes del embarque

Vessel

Datos del barco, número de viaje

Port of loading

Puerto de carga

Port of discharge

Puerto de descarga

Place of ultimate delivery by on-carrier

Lugar de última entrega por el consignatario

Shipped on board in apparent good order and condition, unless otherwise stated on the face hereof, the number of packages shown in Carrier's Receipt box, said to contain the goods described in the Particulars furnished by Merchant (contents, weight and measures unknown to Carrier) and to be discharged at the port of discharge or so near thereto as the vessel may safely get and be always afloat, and to be delivered in the like good order and condition at the aforesaid Port unto Consignees or their Assigns, they paying freight as indicated below plus other charges incurred in accordance with the provisions contained in this Bill of Lading.  
In accepting this Bill of Lading the Merchant expressly accepts and agrees to all its stipulations on both pages, whether written, printed, stamped or otherwise incorporated, as fully as if they were all signed by the Merchant.  
One original Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods or delivery order.  
**IN WITNESS WHEREOF THE NUMBER OF ORIGINAL BILLS OF LADING STATED BELOW HAVE BEEN SIGNED, ALL OF THIS TENOR AND DATE ONE OF WHICH BEING ACCOMPLISHED THE OTHERS TO STAND VOID.**

Marks and Numbers	No. of Units	Kind of packages: description of goods		Gross weight	Measurement
Marcas y números de las mercancías	Número de unidades (de embalajes)	Tipo de bultos, descripción de la mercancía		Peso bruto	Volumen
		Numeración de contenedores, si es el caso			
<b>CARRIER'S RECEIPT</b>			<b>PARTICULARS FURNISHED BY THE MERCHANT</b>		
<b>FREIGHT &amp; CHARGES</b>	<b>Revenue Tons</b>	<b>Rate</b>	<b>Per</b>	<b>Prepaid</b>	<b>Collect</b>
Flete y gastos	Toneladas	Tarifa		Si es pagadero en origen	Si es pagadero en destino
Extra charges for declared value				Total	
<b>DECLARED VALUE OF</b>		<b>Freight payable at</b>		<b>Place and date of issue</b>	
		Flete a pagar en...		Lugar y fecha de emisión	
		<b>Number of original Bs/L</b>		<b>Signed for the master</b>	
		Número de originales emitidos por el consignatario			

SPECIMEN



**ANEXO VI: CONOCIMIENTO DE EMBARQUE AÉREO (AIR WAY BILL, AWB)**

Shippers Name and Address		Shippers Account Number		Not Negotiable <b>Air Waybill</b> Issued by  Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity								
Consignee's Name and Address		Consignee's Account Number										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				Accounting Information								
Agent's IATA Code		Account No.										
Airport of Departure (Addr. of First Carrier) and Requested Routing												
To	By First Carrier	Routing and Destination	To	By	To	By	Currency	CHGS Code	WT/VAL PPD	Other PPD	Declared Value for Carriage	Declared Value for Customs
Airport of Destination		Flight/Date		Flight/Date		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												
											SCI	
No. of Pieces RCP	Gross Weight	kg	lb	Rate Class	Chargeable Weight	Rate	Charge	Total	Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)			
				Commodity Item No.								
Prepaid		Weight Charge		Collect		Other Charges						
		Valuation Charge										
		Tax										
		Total Other Charges Due Agent				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.						
		Total Other Charges Due Carrier										
		Total Prepaid		Total Collect		Signature of Shipper or his Agent						
Currency Conversion Rates		CC Charges in Dest. Currency										
For Carriers Use only at Destination		Charges at Destination		Executed on		(Date)		at		(place)		Signature of Issuing Carrier or its Agent
				Total Collect Charges								

TATA CASS, BELUX

Le texte français du présent document est tenu à la disposition de la clientèle dans les bureaux du transporteur.

ORIGINAL 3 (FOR SHIPPER)

De Nederlandse tekst van onderhavig document is ter beschikking van de cliënten in de kantoren van de vervoerder.



**ANEXO VII: CONOCIMIENTO DE EMBARQUE MULTIMODAL O FORWARDER**  
**BILL OF LADING (FBL)**

Consignor   Consigned to order of   Notify address   _____ _____ Place of receipt _____ Ocean vessel                      Port of loading _____ Port of discharge                      Place of delivery _____		<div style="display: flex; align-items: center;"> <div> <p><b>FBL</b> <span style="border: 1px solid black; display: inline-block; width: 60px; height: 15px; vertical-align: middle;"></span></p> <p><b>NEGOTIABLE FIATA          MULTIMODAL TRANSPORT          BILL OF LADING</b></p> <p>issued subject to UNCTAD/ICC Rules for          Multimodal Transport Documents (ICC Publication 481).</p> </div> </div>									
<p>according to the declaration of the consignor</p>											
<table style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width:20%;">Marks and numbers</th> <th style="width:20%;">Number and kind of packages</th> <th style="width:30%;">Description of goods</th> <th style="width:15%;">Gross weight</th> <th style="width:15%;">Measurement</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="5" style="height: 150px; text-align: center; vertical-align: middle;"> <div style="position: relative; width: 100%; height: 100%;"> </div> </td> </tr> </tbody> </table>		Marks and numbers	Number and kind of packages	Description of goods	Gross weight	Measurement	<div style="position: relative; width: 100%; height: 100%;"> </div>				
Marks and numbers	Number and kind of packages	Description of goods	Gross weight	Measurement							
<div style="position: relative; width: 100%; height: 100%;"> </div>											
<table style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width:60%; border-bottom: 1px solid black;">           Declaration of Interest of the consignor in timely delivery (Clause 6.2.)  <div style="border: 1px solid black; height: 20px; width: 100%;"></div> </td> <td style="width:40%; border-bottom: 1px solid black;">           Declared value for ad valorem rate according to the declaration of the consignor (Clauses 7 and 8).  <div style="border: 1px solid black; height: 20px; width: 100%;"></div> </td> </tr> </table>		Declaration of Interest of the consignor in timely delivery (Clause 6.2.) <div style="border: 1px solid black; height: 20px; width: 100%;"></div>	Declared value for ad valorem rate according to the declaration of the consignor (Clauses 7 and 8). <div style="border: 1px solid black; height: 20px; width: 100%;"></div>								
Declaration of Interest of the consignor in timely delivery (Clause 6.2.) <div style="border: 1px solid black; height: 20px; width: 100%;"></div>	Declared value for ad valorem rate according to the declaration of the consignor (Clauses 7 and 8). <div style="border: 1px solid black; height: 20px; width: 100%;"></div>										
<p>The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the Standard Conditions printed overleaf.</p> <p>Taken in charge in apparent good order and condition, unless otherwise noted herein, at the place of receipt for transport and delivery as mentioned above.</p> <p>One of these Multimodal Transport Bills of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods. In Witness whereof the original Multimodal Transport Bills of Lading all of this tenor and date have been signed in the number stated below, one of which being accomplished the other(s) to be void.</p>											
<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width:40%; border-bottom: 1px solid black;">           Freight amount             Cargo Insurance through the undersigned  <input type="checkbox"/> not covered    <input type="checkbox"/> Covered according to attached Policy         </td> <td style="width:20%; border-bottom: 1px solid black;">           Freight payable at             Number of Original FBL's         </td> <td style="width:40%; border-bottom: 1px solid black;">           Place and date of issue             Stamp and signature         </td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="border-bottom: 1px solid black;">           For delivery of goods please apply to:         </td> <td></td> </tr> </table>		Freight amount  Cargo Insurance through the undersigned <input type="checkbox"/> not covered <input type="checkbox"/> Covered according to attached Policy	Freight payable at  Number of Original FBL's	Place and date of issue  Stamp and signature	For delivery of goods please apply to:						
Freight amount  Cargo Insurance through the undersigned <input type="checkbox"/> not covered <input type="checkbox"/> Covered according to attached Policy	Freight payable at  Number of Original FBL's	Place and date of issue  Stamp and signature									
For delivery of goods please apply to:											

Text authorized by FIATA. Copyright reserved. © FIATA/Zurich-Switzerland 6.92

**ANEXO VIII: CERTIFICADO DE ORIGEN COMUNITARIO Y EL EUR1**

Certificado de Origen Comunitario

1. <b>Expedidor.</b> <i>Expéditeur, Consignor</i>	N.º 000000	<b>ORIGINAL</b>
	<b>COMUNIDAD EUROPEA</b> COMMUNAUTE EUROPEENNE EUROPEAN COMMUNITY  <b>CERTIFICADO DE ORIGEN</b> CERTIFIAT D'ORIGINE CERTIFICATE OF ORIGIN	
2. <b>Destinatario.</b> <i>Destinataire, Consignee</i>	3. <b>País de origen.</b> <i>Pays d'origine. Country of origin.</i>	
4. <b>Informaciones relativas al transporte (Mención facultativa)</b> <i>Informations relatives au transport (Mention facultative)</i> Transport details (Optional)	5. <b>Observaciones.</b> <i>Remarques. Remarks.</i>	
6. <b>Nº de orden, marcas, numeración, número y naturaleza de los bultos, designación de las mercancías.</b> <i>Nº d'ordre, marques, numéros, nombre et nature des colis, désignation des marchandises.</i> Item number, marks, number and kind of packages, description of goods	7. <b>Cantidad</b> <i>Quantité</i> Quantity.	
<p>8. <b>La autoridad que suscribe certifica que las mercancías señaladas son originarias del país que figura en la casilla nº 3.</b>  <i>L'autorité soussignée certifie que les marchandises désignées ci-dessus sont originaires du pays figurant dans la case n° 3.</i>          The undersigned authority certifies that the goods described above originate in the country shown in box 3.</p> <p><b>Lugar y fecha de expedición, nombre, firma y sello de la autoridad competente.</b>  <i>Lieu et date de délivrance, designation, signature et cachet de l'autorité compétente.</i>          Place and date of issue, name, signature and stamp of competent authority.</p>		

Certificado de Circulación EUR 1

<b>1. Exportador</b> (nombre, apellidos, dirección completa y país)	<b>EUR.1 N° A 0000000</b>	
<b>3.- Destinatario</b> (nombre, apellidos, dirección completa y país)(mención facultativa)	<b>2. Certificado utilizado en los intercambios preferenciales entre</b>  ..... y ..... (Indíquese los países, grupos de países o territorios a que se refiera)	
<b>6. información relativa al transporte</b> (mención facultativa)	<b>4. País, grupo de países o territorio de donde se consideran originarios los productos</b>	<b>5. País, grupo de países o territorio de destino</b>
<b>8. Numero de orden, marcas, numeración, número y naturaleza de los bultos, designación de las mercancías</b>	<b>9. Masa bruta (kg) u otra medida (litros, m<sup>3</sup>, etc.)</b>	<b>10. Facturas</b> (mención facultativa)
<b>11. VISADO DE LA ADUANA</b> Declaración certificada conforme Documento de exportación Modelo..... N°..... del ..... Aduana ..... País o territorio de expedición: ..... En..... a .....  ..... (Firma)	Sello	<b>12. DECLARACIÓN DEL EXPORTADOR</b> El que suscribe declara que las mercancías arriba designadas cumplen con las condiciones exigidas para la expedición del presente certificado. En..... a .....  ..... (Firma)

## ANEXO IX: DOCUMENTO ÚNICO ADUANERO (DUA)

COMUNIDAD EUROPEA										DECLARACIÓN		ADUANA DE EXPEDICIÓN/EXPORTACIÓN	
1 Expedición/Exportador					C		BIS			1			
21 Bultos y descripción de las mercancías					22 País		23 Código de las mercancías						
					34 Cód. país de origen		35 Masa bruta (kg)						
					37 A. E. G. I. M. E. N.		38 Masa neta (kg)			39 Contingente			
					40 Documento de cargo/Documento precedente					41 Unidades suplementarias			
44 Indicación especial/ Documentos presentados/ Certificados y autorizaciones							Cód. U.E.			45 Valor estadístico			
21 Bultos y descripción de las mercancías					22 País		23 Código de las mercancías						
					34 Cód. país de origen		35 Masa bruta (kg)						
					37 A. E. G. I. M. E. N.		38 Masa neta (kg)			39 Contingente			
					40 Documento de cargo/Documento precedente					41 Unidades suplementarias			
44 Indicación especial/ Documentos presentados/ Certificados y autorizaciones							Cód. U.E.			45 Valor estadístico			
21 Bultos y descripción de las mercancías					22 País		23 Código de las mercancías						
					34 Cód. país de origen		35 Masa bruta (kg)						
					37 A. E. G. I. M. E. N.		38 Masa neta (kg)			39 Contingente			
					40 Documento de cargo/Documento precedente					41 Unidades suplementarias			
44 Indicación especial/ Documentos presentados/ Certificados y autorizaciones							Cód. U.E.			45 Valor estadístico			
27 Cálculo de los tributos													
Total de primer artículo:					Total de segundo artículo:								
28 Cálculo de los tributos													
Total de tercer artículo:					T.G.								
										← REQUISITO		1	
												Ejemplar para el país de expedición/exportación	
												ADUANA DE PARTIDA	

COMUNIDAD EUROPEA				1 DECLARACIÓN		A ADUANA DE EXPEDICIÓN/EXPORTACIÓN				
2 Expedidor/Exportador N°				C B I S		3 Formularios 2				
31 Bultos y descripción de las mercancías	Marcas y numeración - N° contenedores) - Número y clase			32 Partida	N°	33 Código de las mercancías				
						34 Cód. país de origen	35 Masa bruta (kg)			
						a) 37 R E G I M E N	b) 38 Masa neta (kg)	39 Contingente		
				40 Documento de cargo/Documento precedente						
			41 Unidades suplementarias							
			Cód. I.E.							
			46 Valor estadístico							
31 Bultos y descripción de las mercancías	Marcas y numeración - N° contenedores) - Número y clase			32 Partida	N°	33 Código de las mercancías				
						34 Cód. país de origen	35 Masa bruta (kg)			
						a) 37 R E G I M E N	b) 38 Masa neta (kg)	39 Contingente		
				40 Documento de cargo/Documento precedente						
			41 Unidades suplementarias							
			Cód. I.E.							
			46 Valor estadístico							
31 Bultos y descripción de las mercancías	Marcas y numeración - N° contenedores) - Número y clase			32 Partida	N°	33 Código de las mercancías				
						34 Cód. país de origen	35 Masa bruta (kg)			
						a) 37 R E G I M E N	b) 38 Masa neta (kg)	39 Contingente		
				40 Documento de cargo/Documento precedente						
			41 Unidades suplementarias							
			Cód. I.E.							
			46 Valor estadístico							
47 Cálculo de los tributos	Clase	Base imponible	Tipo	Importe	MP	Clase	Base imponible	Tipo	Importe	MP
Total de primer artículo:						Total de segundo artículo:				
RESUMEN										
2 Ejemplar para usos estadísticos - País de expedición/exportación										
C ADUANA DE PARTIDA										
Total de tercer artículo:						T.G.:				

COMUNIDAD EUROPEA					A ADUANA DE EXPEDICIÓN/EXPORTACIÓN					
2 Expedidor/Exportador N°					1 D E C L A R A C I O N					
<input type="checkbox"/>					C B I S					
					3 Formularios					
					3					
31 Bultos y descripción de las mercancías	Marcas y numeración - N° contenedor(es) - Número y clase				32 Partida	N°	33 Código de las mercancías			
							34 Cód. país de origen	35 Masa bruta (kg)		
							a) 37 R. E G I M E N	b) 38 Masa neta (kg)	39 Contingente	
	40 Documento de cargo/Documento precedente									
	41 Unidades suplementarias									
	Cód. I.E.									
	46 Valor estadístico									
31 Bultos y descripción de las mercancías	Marcas y numeración - N° contenedor(es) - Número y clase				32 Partida	N°	33 Código de las mercancías			
							34 Cód. país de origen	35 Masa bruta (kg)		
							a) 37 R. E G I M E N	b) 38 Masa neta (kg)	39 Contingente	
	40 Documento de cargo/Documento precedente									
	41 Unidades suplementarias									
	Cód. I.E.									
	46 Valor estadístico									
31 Bultos y descripción de las mercancías	Marcas y numeración - N° contenedor(es) - Número y clase				32 Partida	N°	33 Código de las mercancías			
							34 Cód. país de origen	35 Masa bruta (kg)		
							a) 37 R. E G I M E N	b) 38 Masa neta (kg)	39 Contingente	
	40 Documento de cargo/Documento precedente									
	41 Unidades suplementarias									
	Cód. I.E.									
	46 Valor estadístico									
47 Cálculo de los tributos	Clase	Base imponible	Tipo	Importe	MP	Clase	Base imponible	Tipo	Importe	MP
	Total de primer artículo:					Total de segundo artículo:				
	Clase	Base imponible	Tipo	Importe	MP	← RESUMEN				
						3 Ejemplar para el expedidor/exportador				
	Total de tercer artículo:					T.O.:				

COMUNIDAD EUROPEA		DECLARACIÓN		A ADUANA DE EXPEDICIÓN/EXPORTACIÓN	
2 Expedidor/Exportador N°		3 Formularios		4	
31 Bultos y descripción de las mercancías	Marcas y numeración - N° contenedor(es) - Número y clase	32 Partida N°	33 Código de las mercancías	35 Masa bruta (kg)	38 Masa neta (kg)
				40 Documento de cargo/Documento precedente	
44 Indicaciones especiales/ Documentos presentados/ Certificados y autorizaciones				Cód. I.E.	
31 Bultos y descripción de las mercancías	Marcas y numeración - N° contenedor(es) - Número y clase	32 Partida N°	33 Código de las mercancías	35 Masa bruta (kg)	38 Masa neta (kg)
				40 Documento de cargo/Documento precedente	
44 Indicaciones especiales/ Documentos presentados/ Certificados y autorizaciones				Cód. I.E.	
31 Bultos y descripción de las mercancías	Marcas y numeración - N° contenedor(es) - Número y clase	32 Partida N°	33 Código de las mercancías	35 Masa bruta (kg)	38 Masa neta (kg)
				40 Documento de cargo/Documento precedente	
44 Indicaciones especiales/ Documentos presentados/ Certificados y autorizaciones				Cód. I.E.	

**4** Ejemplar para la aduana de destino

---

A ADUANA DE PARTIDA

COMUNIDAD EUROPEA		1 DECLARACIÓN	
2 Expedidor/Exportador N°		C	BIS
		3 Formularios	
		5	
31 Bultos y descripción de las mercancías	Marcas y numeración - N° contenedor(es) - Número y clase	32 Partida N°	33 Código de las mercancías
			35 Masa bruta (kg)
			38 Masa neta (kg)
			40 Documento de cargo/Documento precedente
44 Indicaciones especiales/ Documentos presentados/ Certificados y autorizaciones			Cód. I.E.
31 Bultos y descripción de las mercancías	Marcas y numeración - N° contenedor(es) - Número y clase	32 Partida N°	33 Código de las mercancías
			35 Masa bruta (kg)
			38 Masa neta (kg)
			40 Documento de cargo/Documento precedente
44 Indicaciones especiales/ Documentos presentados/ Certificados y autorizaciones			Cód. I.E.
31 Bultos y descripción de las mercancías	Marcas y numeración - N° contenedor(es) - Número y clase	32 Partida N°	33 Código de las mercancías
			35 Masa bruta (kg)
			38 Masa neta (kg)
			40 Documento de cargo/Documento precedente
44 Indicaciones especiales/ Documentos presentados/ Certificados y autorizaciones			Cód. I.E.

**5** Ejemplar para devolver - Tránsito comunitario

---

ADUANA DE PARTIDA



<b>COMUNIDAD EUROPEA</b>					A ADUANA DE DESTINO					
8 Destinatario N° <input type="checkbox"/>					<b>DECLARACIÓN</b> C B I S 3 Formularios <b>6</b>					
31 Bultos y descripción de las mercancías	Marcas y numeración - N° contenedor(es) - Número y clase				32 Partida N°	33 Código de las mercancías				
44 Indicaciones especiales/ Documentos presentados/ Certificados y autorizaciones					34 Cód. país de origen	35 Masa bruta (kg)	36 Preferencia			
31 Bultos y descripción de las mercancías					a	b	37 R E G I M E N			
44 Indicaciones especiales/ Documentos presentados/ Certificados y autorizaciones					38 Masa neta (kg)		39 Contingente			
					40 Documento de cargo/Documento precedente					
					41 Unidades suplementarias		42 Precio del artículo		43 Cód. M.E.	
					Cód. I.E.		45 Ajuste			
					46 Valor estadístico					
31 Bultos y descripción de las mercancías	Marcas y numeración - N° contenedor(es) - Número y clase				32 Partida N°	33 Código de las mercancías				
44 Indicaciones especiales/ Documentos presentados/ Certificados y autorizaciones					34 Cód. país de origen	35 Masa bruta (kg)	36 Preferencia			
31 Bultos y descripción de las mercancías					a	b	37 R E G I M E N			
44 Indicaciones especiales/ Documentos presentados/ Certificados y autorizaciones					38 Masa neta (kg)		39 Contingente			
					40 Documento de cargo/Documento precedente					
					41 Unidades suplementarias		42 Precio del artículo		43 Cód. M.E.	
					Cód. I.E.		45 Ajuste			
					46 Valor estadístico					
47 Cálculo de los tributos	Clase	Base imponible	Tipo	Importe	MP	Clase	Base imponible	Tipo	Importe	MP
Total de primer artículo:					Total de segundo artículo:					
Total de tercer artículo:					T.G.:					
					<b>RESUMEN</b> <b>6</b> Ejemplar para el país de destino					
					A ADUANA DE PARTIDA					

COMUNIDAD EUROPEA					DECLARACIÓN					A ADUANA DE DESTINO				
<b>8</b> Destinatario - N° <input type="checkbox"/>					<b>C</b> <b>BIS</b> <b>3</b> Formularios <b>7</b>									
31 Bultos y descripción de las mercancías	Marcas y numeración - N° contenedor(es) - Número y clase  32 Partida N°				33 Código de las mercancías  34 Cód. país de origen      35 Masa bruta (kg) 36 Preferencia a)      b)      37 R E G I M E N      38 Masa neta (kg)      39 Contingente  40 Documento de cargo/Documento precedente  41 Unidades suplementarias      42 Precio del artículo      43 Cód. M.E. Cód. I.E.      45 Ajuste  46 Valor estadístico									
44 Indicaciones especiales/ Documentos presentados/ Certificados y autorizaciones														
31 Bultos y descripción de las mercancías					Marcas y numeración - N° contenedor(es) - Número y clase  32 Partida N°				33 Código de las mercancías  34 Cód. país de origen      35 Masa bruta (kg) 36 Preferencia a)      b)      37 R E G I M E N      38 Masa neta (kg)      39 Contingente  40 Documento de cargo/Documento precedente  41 Unidades suplementarias      42 Precio del artículo      43 Cód. M.E. Cód. I.E.      45 Ajuste  46 Valor estadístico					
44 Indicaciones especiales/ Documentos presentados/ Certificados y autorizaciones														
31 Bultos y descripción de las mercancías	Marcas y numeración - N° contenedor(es) - Número y clase  32 Partida N°								33 Código de las mercancías  34 Cód. país de origen      35 Masa bruta (kg) 36 Preferencia a)      b)      37 R E G I M E N      38 Masa neta (kg)      39 Contingente  40 Documento de cargo/Documento precedente  41 Unidades suplementarias      42 Precio del artículo      43 Cód. M.E. Cód. I.E.      45 Ajuste  46 Valor estadístico					
44 Indicaciones especiales/ Documentos presentados/ Certificados y autorizaciones														
47 Cálculo de los tributos					Clase	Base imponible	Tipo	Importe	MP	Clase	Base imponible	Tipo	Importe	MP
Total de primer artículo:					Total de segundo artículo:									
					RESUMEN									
					<b>7</b> Ejemplar para usos estadísticos - País de destino									
Total de tercer artículo:					T.G.:									
					A ADUANA DE PARTIDA									

<b>COMUNIDAD EUROPEA</b>					A ADUANA DE DESTINO				
<b>8</b> Destinatario - N° <span style="float: right;">N°</span> <input type="checkbox"/>					<b>1 D E C L A R A C I O N</b> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">C</span> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">BIS</span> </div> <div style="display: flex; justify-content: center; align-items: center; margin-top: 5px;"> <span style="border: 1px solid black; padding: 5px 10px; font-weight: bold; font-size: 1.2em;">8</span> </div>				
31 Bultos y descripción de las mercancías	Marcas y numeración - N° contenedor(es) - Número y clase				32 Partida N°	33 Código de las mercancías			
					34 Cód. país de origen	35 Masa bruta (kg)	36 Preferencia		
					a) 37 R E G I M E N	b) 38 Masa neta (kg)	39 Contingente		
					40 Documento de cargo/Documento precedente				
					41 Unidades suplementarias	42 Precio del artículo	43 Cód. M.E.		
					Cód. I.E.		45 Ajuste		
					46 Valor estadístico				
					47 Cálculo de los tributos				
					Total de primer artículo:				
					Total de segundo artículo:				
					Total de tercer artículo:				
					T.G.:				
					<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;"> <b>8</b> </div> <b>RESUMEN</b> <b>Ejemplar para el destinatario</b>				
					A ADUANA DE PARTIDA				

COMUNIDAD EUROPEA		1 D E C L A R A C I Ó N		A ADUANA DE EXPEDICIÓN/EXPORTACIÓN	
2 Expedidor/Exportador N°		3 Formularios		9	
31 Bultos y descripción de las mercancías	Marcas y numeración - N° contenedor(es) - Número y clase	32 Partida N°		35 Masa bruta (kg)	
				38 Masa neta (kg)	
				40 Documento de cargo/Documento precedente	
44 Indicaciones especiales/ Documentos presentados/ Certificados y autorizaciones				Cód. I.E.	
31 Bultos y descripción de las mercancías	Marcas y numeración - N° contenedor(es) - Número y clase	32 Partida N°		35 Masa bruta (kg)	
				38 Masa neta (kg)	
				40 Documento de cargo/Documento precedente	
44 Indicaciones especiales/ Documentos presentados/ Certificados y autorizaciones				Cód. I.E.	
31 Bultos y descripción de las mercancías	Marcas y numeración - N° contenedor(es) - Número y clase	32 Partida N°		35 Masa bruta (kg)	
				38 Masa neta (kg)	
				40 Documento de cargo/Documento precedente	
44 Indicaciones especiales/ Documentos presentados/ Certificados y autorizaciones				Cód. I.E.	

**9** Ejemplar para el Resguardo

A ADUANA DE PARTIDA

**ANEXO X: ESQUEMA INCOTERMS**

							<b>TRANSPORTE</b>						
		<b>PAÍS, CIUDAD, LUGAR DE ORIGEN</b>							<b>PAÍS, CIUDAD, LUGAR DE DESTINO</b>				
<b>Incoterms® 2020 ICC   Reglas para cualquier modo o modos de transporte</b>													
<b>EXW</b>	COSTO	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	RIESGO	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	COSTO	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	RIESGO	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
<b>FCA</b>	COSTO	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	RIESGO	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	COSTO	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	RIESGO	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
<b>CPT</b>	COSTO	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	RIESGO	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	COSTO	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	RIESGO	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
<b>CIP</b>	COSTO	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	RIESGO	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	SEGURO	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
<b>DAP</b>	COSTO	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	RIESGO	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	COSTO	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	RIESGO	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
<b>DPU</b>	COSTO	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	RIESGO	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	COSTO	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	RIESGO	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
<b>DDP</b>	COSTO	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	RIESGO	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
<b>Incoterms® 2020 ICC   Reglas para transporte marítimo y vías navegables interiores</b>													
<b>CFR</b>	COSTO	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	RIESGO	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	COSTO	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	RIESGO	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
<b>FOB</b>	COSTO	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	RIESGO	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	COSTO	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	RIESGO	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
<b>FAS</b>	COSTO	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	RIESGO	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	COSTO	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	RIESGO	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
<b>CIF</b>	COSTO	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	RIESGO	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	SEGURO	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	

VENDEDOR

COMPRADOR

**ANEXO XI: LA FACTURA COMERCIAL DE EXPORTACIÓN**

**INVOICE**

*Bodegas Vinos  
Valladolid, S.L*

**DATE**

04/02/2020

**INVOICE NUMBER**

20-6698

**BODEGAS VINOS**

**VALLADOLID, S.L.**

**ES/B-25489638**

AVENIDA CIGALES, 5

47270 - CIGALES (VALLADOLID)

Phone.983481615 Fax.983481614

infobvv@bodegasvinosvalladolid.es

**INVOICE TO:**

Grupo Supermercados

Shanghai, S.A.

K78541258

88 Century Avenue, 4. Torre

Jinmao Distrito de Pudong

200121- Shanghai (China)

Phon. 678523646

Fax. 999856321

gsshanghai@gsshanghai.es

YOUR ORDER N°: K85J69C	DELIVERY NOTE: 7856	PAYMENT CONDITIONS	DUE DATE
		Transfer payment 60 days	04/04/2020

QUANTITY	DESCRIPTION	PRICE BY UNIT	LINE TOTAL
3.600 botellas	Vino tinto Joven Roble	6,95 €	25.020 €
2.160 botellas	Vino blanco Verdejo	4,75 €	10.260 €
2.160 botellas	Vino rosado Cigales	5,45 €	11.772 €

Subtotal 47.052,00€  
Total 47.052,00€

Terms of the contract: INCOTERM EXW



## ANEXO XII: CMR TRAYECTO VALLADOLID-VALENCIA

<b>1 Remitente (nombre, dirección, país)</b> Sender (name, address, country)  BODEGAS VINOS VALLADOLID, S.L ES/B-25489638 AVENIDA CIGALES, 5 47220 - CIGALES (VALLADOLID)			<b>CARTA DE PORTE INTERNACIONAL</b> <b>INTERNATIONAL CONSIGNMENT NOTE</b> <div style="float: right; border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 5px; text-align: center; width: 60px; height: 40px; margin-left: auto;"> <b>CMR</b> </div> <p>Este transporte queda sometido no obstante toda cláusula contraria al Convenio sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CMR)</p> <p>This carriage is subject notwithstanding any clause to the contrary to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)</p>																																																		
<b>2 Destinatario (nombre, dirección, país)</b> Consignee (name, address, country) GRUPO SUPERMERCADOS SHANGHAI,S.A. K78541258 88 CENTURY AVENUE, 4. TORRE JINMAO DISTRITO DE PUDONG 200121 - SHANGHAI (CHINA)			<b>16. Porteador (nombre, dirección, país)</b> Carrier (name, address, country) OPERADOR LOGISTICO INTERNACIONAL, S.A. ES/A-27568913 Pl. LA MINA. C/ ALQUEIRA DE LA MINA, 8 46200 – PAIPORTA (VALENCIA)																																																		
<b>3 Lugar entrega de la mercancía / Place of delivery of the goods</b> PUERTO DE VALENCIA, MUELLE DE LA XITÁ SC PUERTO CONCESION, 252, 46024 - VALENCIA			<b>17. Porteadores sucesivos / Successive Carriers</b>  																																																		
<b>4 Lugar de carga de la mercancía / Loading place of the goods</b> BODEGAS VINOS VALLADOLID, S.L			<b>18. Reservas y observaciones del porteador / Carrier's reservations and observations</b>  																																																		
<b>5 Documentos anexos / Documents attached</b> FACTURA, LISTA DE CONTENIDOS, EMCS, CERTIFICADOS DE CALIDAD, ORIGEN... INVOICE, PACKING LIST, EMCS, CERTIFICATES OF QUALITY, ORIGIN...																																																					
<b>6. Marcas y números</b> Marks and numbers  7920 BOTELLAS DE VINO 7920 BOTTLES OF WINE	<b>7 Número de bultos</b> Number of packages  UN CONTENEDOR ONE CONTAINER	<b>8 Modo de embalaje</b> Method of packing  11 EUROPALETS DE 120 CAJAS DE 6 BOTELLAS CADA UNO 11 EUROPALETS OF 120 BOXES OF 6 BOTTLES	<b>9 Naturaleza de la mercancía</b> Nature of the goods  VINO WINE	<b>10. No. Stats.</b> Statist. No.	<b>11. Peso bruto, kg</b> Gross weight, kg  20 TONELADAS 20 TONS	<b>12 Volume n m3</b> Volume in m3  20.000 m3																																															
<b>13 Instrucciones del remitente / Sender's instructions</b>  			<b>19. Estipulaciones particulares / Special agreements</b>  																																																		
<b>14 Forma de pago / Instruction as to payment for carriage</b>  TRANSFERENCIA BANCARIA WIRE TRANSFER			<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 40%;">20 A pagar por</th> <th style="width: 30%;">Remitente / Sender</th> <th style="width: 30%;">Destinatario / Consignee</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>To be paid by</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Precio del transporte</td> <td></td> <td>2.000,00€</td> </tr> <tr> <td>Carriage charges</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Descuentos</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Reductions</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Neto</td> <td></td> <td>2.000,00€</td> </tr> <tr> <td>Balance</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Suplementos</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Supplem. charges</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Otros cargos</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Other charges</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Seguro</td> <td></td> <td>650,00€</td> </tr> <tr> <td>Insurance</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>TOTAL</td> <td></td> <td>2.650,00€</td> </tr> <tr> <td>TOTAL</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>			20 A pagar por	Remitente / Sender	Destinatario / Consignee	To be paid by			Precio del transporte		2.000,00€	Carriage charges			Descuentos			Reductions			Neto		2.000,00€	Balance			Suplementos			Supplem. charges			Otros cargos			Other charges			Seguro		650,00€	Insurance			TOTAL		2.650,00€	TOTAL		
20 A pagar por	Remitente / Sender	Destinatario / Consignee																																																			
To be paid by																																																					
Precio del transporte		2.000,00€																																																			
Carriage charges																																																					
Descuentos																																																					
Reductions																																																					
Neto		2.000,00€																																																			
Balance																																																					
Suplementos																																																					
Supplem. charges																																																					
Otros cargos																																																					
Other charges																																																					
Seguro		650,00€																																																			
Insurance																																																					
TOTAL		2.650,00€																																																			
TOTAL																																																					
<b>21 Formalizado en VALLADOLID a 04/02/2020 / Established in VALLADOLID on 04/02/2020</b>			<b>15 Reembolso a cobrar en destino / Cash on delivery</b>																																																		
<b>22.</b>   Firma y sello del remitente Signature and stamp of the sender		<b>23</b>   Firma y sello del porteador Signature and stamp of the carrier		<b>24 Mercancías recibidas / Goods received</b>  Lugar a Place on  Firma y sello del destinatario Signature and stamp of the consignee																																																	



**ANEXO XIII: B/L TRAYECTO VALENCIA-SHANGHAI**

**BILL OF LADING**

Shipper (Complete name and address)

BODEGAS VINOS VALLADOLID, S.L  
 ES/B-25489638  
 AVENIDA CIGALES, 5  
 47270 - CIGALES (VALLADOLID)

CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

B/L No.

8623

Consignee (Complete name and address)

GRUPO SUPERMERCADOS SHANGHAI, S.A.  
 88 CENTURY AVENUE. 4. TORRE JINMAO  
 DISTRITO DE PUDONG  
 200121- SHANGHAI (CHINA)

Notify (Complete name and address)

GRUPO SUPERMERCADOS SHANGHAI, S.A.  
 K78541258  
 88 CENTURY AVENUE. 4. TORRE JINMAO  
 DISTRITO DE PUDONG  
 200121- SHANGHAI (CHINA)

Pre-carriage by

OPERADOR LOGISTICO INTERNACIONAL, S.A.  
 PL. LA MINA. C/ ALQUEIRA DE LA MINA, 8  
 46200 - PAIPORTA (VALENCIA)

Place of receipt by pre-carrier

PUERTO DE VALENCIA.  
 MUELLE DE LA XITÁ

Vessel

VA-2 5869

Port of loading

PUERTO DE VALENCIA.  
 MUELLE DE LA XITÁ

Port of discharge

PUERTO DE SHANGHAI

Place of ultimate delivery by on-carrier

GRUPO SUPERMERCADOS SHANGHAI, S.A.  
 88 CENTURY AVENUE. 4. TORRE JINMAO  
 DISTRITO DE PUDONG  
 200121- SHANGHAI (CHINA)

Shipped on board in apparent good order and condition, unless otherwise stated on the face hereof, the number of packages shown in Carrier's Receipt box, said to contain the goods described in the Particulars furnished by Merchant (contents, weight and measures unknown to Carrier) and to be discharged at the port of discharge or so near thereto as the vessel may safely get and be always afloat, and to be delivered in the like good order and condition at the aforesaid Port unto Consignees or their Assigns, they paying freight as indicated below plus other charges incurred in accordance with the provisions contained in this Bill of Lading.

In accepting this Bill of Lading the Merchant expressly accepts and agrees to all its stipulations on both pages, whether written, printed, stamped or otherwise incorporated, as fully as if they were all signed by the Merchant.

One original Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods or delivery order.

**IN WITNESS WHEREOF THE NUMBER OF ORIGINAL BILLS OF LADING STATED BELOW HAVE BEEN SIGNED, ALL OF THIS TENOR AND DATE ONE OF WHICH BEING ACCOMPLISHED THE OTHERS TO STAND VOID.**

Marks and Numbers	No. of Units	Kind of packages: description of goods	Gross weight	Measurement
7920 BOTELLAS DE VINO 7920 BOTTLES OF WINE	ONE CONTAINER	UN CONTENEDOR 11 EUROPALETS DE 120 CAJAS DE 6 BOTELLAS ONE CONTAINER 11 EUROPALETS OF 120 BOXES OF 6 BOTTLES	20 TONELADAS 20 TONS	20.000 m3
<b>CARRIER'S RECEIPT</b>		<b>PARTICULARS FURNISHED BY THE MERCHANT</b>		
<b>FREIGHT &amp; CHARGES</b>	<b>Revenue Tons</b>	<b>Rate</b>	<b>Per</b>	<b>Prepaid</b>
INCOTERM 2020 EXW	20 TONELADAS 20 TONS	5.260,00€		
				<b>Collect</b>
				PAGO EN DESTINO PAID AT DESTINATION
Extra charges for declared value		Total		
<b>DECLARED VALUE OF</b>		<b>Freight payable at</b> DESTINO / DESTINATION		<b>Place and date of issue</b>
		CUATRO ORIGINALES ORIGINAL FOUR		VALENCIA, 05/02/2020
		Signed for the master		

SPE

EN