



organizador
del transporte internacional
y el comercio exterior



El Transitario

Edición

ateia Euskadi-OLT

(1ª - Septiembre 2019)

(2ª - Enero 2020)

Fotografías

ateia Euskadi-OLT

Pixabay

Dibujos

FETEIA-OLTRA

Con el apoyo de

EUSKO JAURLARITZA

EKONOMIAREN GARAPEN
ETA AZPIEGITURA SAILA



GOBIERNO VASCO

DEPARTAMENTO DE DESARROLLO
ECONÓMICO E INFRAESTRUCTURAS

Índice

1. Introducción.

- 1.1. Definición.
- 1.2. Regulación.
 - 1.2.1. LOTT – Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.
 - 1.2.2. ROTT – Reglamento de la Ley de los Transportes Terrestres.
 - 1.2.3. Reconocimiento europeo.
- 1.3. El Transitario y su estructura.
- 1.4. Datos de interés.
- 1.5. Federaciones
 - 1.5.1. FETEIA-OLTRA
 - 1.5.2. ateia Euskadi-OLT

2. El transitario como operador logístico global.

- 2.1. Elección de la operación de transporte.
- 2.2. Operaciones de transporte.
 - 2.2.1. Transporte por carretera.
 - 2.2.2. Transporte por ferrocarril.
 - 2.2.3. Transporte aéreo.
 - 2.2.4. Transporte marítimo.
 - 2.2.5. Transporte multimodal.
- 2.3. Procesos complementarios.
 - 2.3.1. Aduanas.
 - 2.3.2. Relaciones comerciales.
 - 2.3.3. Seguros.
 - 2.3.4. Embalaje y almacenaje.

3. Casos prácticos.

- 3.1. Logística y transporte internacional.
- 3.2. Subcontratación de la logística de aprovisionamiento en cadenas de producción y montaje.

Anexo – documentos.

1 Introducción.

1.1 Definición.

El transitario es el profesional que proyecta, coordina, controla y dirige todas las operaciones necesarias para efectuar el transporte internacional de mercancías, por cualquier modo o vía de

comunicación; así como las demás operaciones complementarias, tales como formalidades aduaneras, seguros, almacenaje, distribución, etc.; con el fin de acercar logísticamente, los bienes y productos, a las empresas y consumidores.



Frases explicativas de su actividad que sucintamente se utilizaban eran: “El Transitario, arquitecto del transporte”; “el Transitario es a la mercancía lo que la agencia de viajes es al pasajero”.

Hasta no hace muchos años la Logística era un concepto inexistente. El Transitario no tenía sentido porque las propias empresas, importadoras o exportadoras, eran quienes generalmente realizaban las labores propias de la “logística”. Posteriormente y ante la complejidad, variedad e importancia de la correcta ejecución de estas gestiones se fueron externalizando hacia empresas profesionales y especializadas, los Transitarios.

En la actualidad se trata de un sector en continuo crecimiento, utilizado como uno de los valores para conocer el grado de modernización logística de un país, en lo que se denomina “grado de subcontratación con operadores especializados”. Ello nos indica claramente que las empresas exportadoras o importadoras han considerado que realizar por si mismos estas operaciones, en lugar de resultar más económico o rentable, produce un notable aumento de costes tanto a nivel económico, como “coste de oportunidad” y cumplimiento con las necesidades de sus clientes.

Para ello, los importadores/exportadores buscan empresas especializadas, capaces de generar un volumen importante de negocio que permita a su vez una reducción de costes que se plasman en unas tarifas competitivas para sus clientes y que, al mismo tiempo, ese gran volumen de negocio permita una diversidad de volúmenes que por sí sola una empresa no es capaz de conseguir y, por tanto, poder organizar diversas cargas menores agrupándolas. Sin duda alguna en la actualidad es impensable el comercio internacional sin los Transitarios.

Como ejemplo de las operaciones habituales de los “Transitarios” podemos nombrar desde:

- ✘ La realización del transporte por carretera de mercancías situadas en diferentes puntos de Europa, hasta las instalaciones del comprador en Vitoria.
- ✘ La realización de un transporte por carretera contratado por un cliente de Andalucía, para una mercancía que llega al aeropuerto de Madrid en condiciones CIP, y que necesita que le sea entregada en sus instalaciones de Sevilla (trámite aduanero en el aeropuerto, retirada de mercancía de las instalaciones aeroportuarias, reexpedición a Sevilla y entrega en cliente).

Hasta:

- ✘ Una gestión integral para la importación de material por parte de un importador, para sus compras a realizar, durante un periodo de tiempo, a varios proveedores situados en distintos países (China, Taiwán, Singapur, Indonesia ...), para su: recogida en origen; gestión de los trámites aduaneros de salida / exportación; obtención de los diferentes documentos necesarios para los trámites aduaneros y no aduaneros a realizar con motivo de la importación en la UE, como pueden ser los certificados de origen, tanto no preferenciales como preferenciales – para la reducción de la carga arancelaria a la importación; elección del medio de transporte en función de las necesidades del cliente, atendiendo al coste / urgencia del envío, características de la mercancía; organización del transporte internacional, contratando con diferentes proveedores de transporte (compañías aéreas, marítimas, ...); consolidación de mercancía con el objetivo de reducir los costes de la operación; aseguramiento de la mercancía y atención al cliente con motivo de los posibles siniestros que pudieran acontecer durante el transporte; gestión de los trámites aduaneros a la importación, que incluye el análisis de cada uno de los productos para la optimización del pago de aranceles (uso de regímenes aduaneros especiales como los de Destino Final o Perfeccionamiento Activo); gestión de los trámites, para algunas de las mercancías importadas, ante diferentes organismos (SOIVRE, SANIDAD, ...) para justificar el cumplimiento de los requisitos necesarios para realizar la importación; gestión de la retirada de la mercancía en los diferentes terminales, marítimos o aéreos; y organización del transporte para la entrega al cliente. Además del seguimiento de los regímenes aduaneros suspensivos en

los que se encuentra la mercancía, una vez despachada, para su correcta ultimación y liberación de las garantías depositadas ante la Agencia Tributaria.

Para conseguir su reconocimiento y una regulación adecuada -que refuerce la seguridad de los ciudadanos y que facilite el comercio internacional- FETEIA-OLTRA (federación que aglutina a las diferentes asociaciones de transitarios – ATEIAs – de España) ha aportado y desempeñado siempre actuaciones ante todas las instituciones precisas (Administraciones Públicas, Parlamentos, etc.) para colaborar en los complicados y múltiples procesos normativos, legislativos y reguladores que inciden en el ámbito de la actividad de las empresas.

Las diferentes designaciones a nivel mundial, para nuestra profesión son:

- ✘ Transitario, en España.
- ✘ Spedizionieri, en Italia.
- ✘ Spediteur, en Alemania y Austria.
- ✘ Forwarder, en Reino Unido y EEUU.
- ✘ ...

Uno de los logros importantes que se consiguió, a nivel de la Unión Europea, es la armonización del acceso al ejercicio de la profesión, lo que, a priori, otorgaría a los diferentes operadores de los diferentes países integrantes, idénticas condiciones en el acceso a la profesión, evitando las posibles ventajas / desventajas que pudieran surgir si no fuera así.

1.2 Regulación.

De haber sido una actividad que la inspección de transporte calificaba como clandestina, la figura del transitario fue expresamente reconocida y regulada por la Ley 16/87 de Ordenación de los Transportes Terrestres de 1987.

Ya en el año 1981, FETEIA intentó la regulación de la actividad de transitario.

Un ejemplo fue la Proposición de Ley sobre Transporte de Mercancías por Carretera, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes, de 3 de noviembre de 1981, presentada por el Grupo parlamentario de Minoría Catalana, redactada a propuesta de FETEIA, que al finalizar esa legislatura decayó.

Un primer reconocimiento de nuestra actividad fue la Orden de 23 de mayo de 1985 del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, sobre normalización de situaciones en materia de agencias de transportes, transitarios y cooperativas en relación con la contratación de servicios públicos discrecionales de transporte de mercancías por carretera publicada en el BOE de 28 de Octubre de 1985. Produjo satisfacción en el colectivo el hecho de que una disposición publicada en el BOE se refiriera al transitario.

1.2.1 LOTT – Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres

Con participación activa de FETEIA en el reconocimiento de la actividad del transitario, en 1987 y gracias a la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) se alcanzó por fin el reconocimiento pleno de la figura del transitario.

Dicha norma supuso el inicio de la regulación de nuestra actividad profesional y la necesaria adecuación de las empresas a las condiciones y requisitos exigidos. Todo ello supuso un paso clave en nuestra consolidación definitiva, un momento culminante. Este hecho significó el inicio de una nueva etapa, fruto del esfuerzo realizado por los profesionales de este colectivo, de las respectivas ATEIAs en las que estaban asociados y, por tanto, del conjunto de la Federación.

Enmarcado en el título de “actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera” de la LOTT, se contempla a los transitarios con la definición inicial del año 1987:

“Artículo 126.

1. Los transitarios podrán llevar a cabo su función de organizadores de los transportes internacionales y, en todo caso de aquellos que se efectúen en régimen de tránsito aduanero, realizando en relación con los mismos las siguientes actividades:

a) Contratación en nombre propio con el transportista, como cargadores, de un transporte que a su vez hayan contratado, asimismo en nombre propio, con el cargador efectivo, ocupando frente a este la posición de transportistas.

b) Recepción y puesta a disposición del transportista designado por el cargador, de las mercancías a ellos remitidas como consignatarios.

El transitario podrá realizar las funciones previstas en los apartados a) y b) anteriores, en relación con los transportes internos, siempre que los mismos supongan la continuación de un transporte internacional cuya gestión se le haya encomendado.

2. Para realizar las actividades de transitario será preciso estar en posesión de la correspondiente autorización administrativa que habilite para las mismas.

Reglamentariamente se determinarán el régimen de otorgamiento de la referida autorización y las condiciones concretas del ejercicio de la actividad”

La definición actual del transitario, con la modificación realizada en la LOTT por la Ley 9/2013, de 4 de Julio, es la siguiente:

“Artículo 121.

A los efectos de esta Ley, se considera transitarios a las empresas especializadas en organizar, por cuenta ajena, transportes internacionales de mercancías, recibiendo mercancías como consignatarios o entregándolas a quienes hayan de transportarlas y, en su caso, realizando las gestiones administrativas, fiscales, aduaneras y logísticas inherentes a esa clase de transportes o intermediando en su contratación”

La actual redacción de la definición del transitario se acomodó a la realidad de la profesión, tanto en el ámbito de la logística como en el de la representación aduanera, y especifica que el transitario, entre otras actividades, realizará las gestiones administrativas, fiscales, aduaneras y logísticas inherentes a los transportes internacionales de mercancías.

Las gestiones administrativas se refieren, entre otros aspectos, a la obtención de la documentación oficial que requieren algunos envíos; las gestiones fiscales son las que guardan relación con IVA; las aduaneras se proyectan, básicamente, sobre la representación aduanera, en sus dos modalidades, y no como establecía la inicial definición en la LOTT de 1987 las vinculadas exclusivamente con el “transito aduanero”; y las logísticas amparan las obligaciones de esta clase realizadas por los transitarios en el ámbito internacional y en la distribución interior.

1.2.2 ROTT- Reglamento de la Ley de los Transportes Terrestres

El Reglamento de desarrollo de la LOTT (Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre), y posterior Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero, por el que se *modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y otras normas reglamentarias en materia de formación de los conductores de los vehículos de transporte por carretera, de documentos de control en relación con los transportes por carretera, de transporte sanitario por carretera, de transporte de mercancías peligrosas y del Comité Nacional del Transporte por Carretera*, se refiere a la mencionada autorización administrativa habilitante en los siguientes términos:

“Artículo 159

*1. De conformidad con lo que se dispone en el artículo 119.1 de la LOTT, quienes pretendan intermediar en la contratación de transportes de mercancías por carretera deberán obtener una **autorización de operador de transporte de mercancías.***

No obstante, no estarán obligados a obtener dicha autorización para intermediar en la contratación de transporte de mercancías:

a) Los titulares de autorizaciones de transporte público de mercancías que hubiesen acreditado para su obtención disponer de un capital y reservas por un importe igual o superior al establecido en la letra d) del artículo siguiente.

b) Los titulares de autorizaciones de transporte público de mercancías que se limiten a intermediar en la contratación de otros transportistas para atender demandas de porte que excedan coyunturalmente de su propia capacidad de transporte, siempre que el número de vehículos ajenos utilizados como consecuencia de esa intermediación no supere en ningún momento al de su propia capacidad de transporte medida en número de vehículos.

c) Las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización, en tanto que su intermediación se limite a la comercialización de los transportes prestados por aquellos de sus socios que sean titulares de autorización de transporte de mercancías.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado anterior, el órgano competente que expida o vise una autorización de transporte público de mercancías cuyo titular cumpla el requisito señalado en su letra a), **deberá inscribirlo como operador de transporte** en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte.

3. La actividad de intermediación en la contratación de transporte no quedará desvirtuada por el hecho de que en su desarrollo se utilicen exclusivamente medios telefónicos, informáticos o telemáticos que obvien la relación directa y personal entre el intermediario y sus clientes.

Artículo 160

A efectos del cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 119.2 de la LOTT, el otorgamiento de la autorización de operador de transporte de mercancías estará condicionado a que se acredite el cumplimiento de los requisitos señalados en las letras a), b), c), e) y f) del artículo 43.1 de la LOTT:

43.1. El otorgamiento de la autorización de transporte público estará condicionado a que la empresa solicitante acredite, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine, el cumplimiento de los siguientes **requisitos**:

a) **Tener nacionalidad española o la de algún otro Estado miembro de la Unión Europea** o, en caso contrario, contar con las autorizaciones exigidas por la legislación reguladora del régimen general de extranjería para la realización de la actividad profesional de transportista en nombre propio.

b) Cuando no se trate de una persona física, tener **personalidad jurídica propia e independiente** de la de aquellas personas que, en su caso, la integren.

En ningún supuesto podrán otorgarse autorizaciones de forma conjunta a más de una persona ni a comunidades de bienes. Tampoco se otorgarán autorizaciones a personas jurídicas sin ánimo de lucro.

Tratándose de personas jurídicas, la **realización de transporte público debe formar parte de su objeto social de forma expresa**.

c) Contar con un **domicilio situado en España** en el que se conserven, a disposición de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre, los documentos relativos a su gestión y funcionamiento que reglamentariamente se determinen.

e) Disponer de **dirección y firma electrónica**, así como del equipo informático necesario para documentar a distancia el contrato y otras formalidades mercantiles con sus clientes.

f) Cumplir las **obligaciones de carácter fiscal, laboral y social** exigidas por la legislación vigente.

En idénticos términos a lo establecido en los artículos 35, 36, 37, 39, 40 y 41 de este Reglamento:

Artículo 35.

1. A efectos del cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 43.1.a) de la LOTT, cuando el titular de la autorización tenga nacionalidad española o de algún otro Estado miembro de la Unión Europea, del Espacio Económico Europeo, o de cualquier otro Estado a cuyos ciudadanos se extienda dicho régimen de aplicación, así como a los miembros de sus familias, habrá de resultar acreditado que cuenta con el correspondiente Número de Identificación Fiscal y que dicho Número no haya sido revocado por la Agencia Estatal de Administración Tributaria, y que cumple con los requisitos exigibles en la normativa aplicable a todos ellos.

Cuando el titular de la autorización tenga una nacionalidad distinta a las anteriores, habrá de acreditarse que cuenta con una autorización de residencia de larga duración o de residencia temporal y trabajo y, como en el supuesto anterior, con el correspondiente Número de Identificación Fiscal vigente y no revocado.

2. En la comprobación del cumplimiento de los requisitos señalados en el apartado anterior, el órgano competente deberá atenerse exclusivamente a los datos obrantes en los correspondientes registros del Ministerio del Interior y, en su caso, en los de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

Artículo 36.

1. A efectos del cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 43.1.b) de la LOTT, habrá de resultar acreditado que la persona jurídica titular de la autorización reúne las siguientes condiciones:

a) Que se encuentra inscrita en el Registro Mercantil o, en su caso, en el registro público que corresponda.

b) Que tiene personalidad jurídica propia e independiente de la de aquellas personas que, en su caso, la integren.

c) Que tiene ánimo de lucro.

d) Que la realización de transporte público forma parte de su objeto social.

2. En la comprobación del cumplimiento de las condiciones señaladas en el apartado anterior, el órgano competente deberá atenerse exclusivamente a los datos obrantes en el Registro Mercantil, cuando la empresa estuviera obligada a inscribirse en este.

En caso contrario, la empresa habrá de acreditar documentalmente el cumplimiento de las mencionadas condiciones.

3. No obstante lo dispuesto con carácter general en este artículo, en caso de fallecimiento del titular de la autorización, podrá realizarse su novación subjetiva en favor de sus herederos de forma conjunta, por un plazo máximo de dos años.

Transcurrido dicho plazo, o antes si se produjera la adjudicación hereditaria, deberá cumplirse el requisito señalado en el apartado 1, revocándose, en caso contrario, dicha autorización. A tal efecto, se entenderá que se cumple el citado requisito cuando la autorización se ponga a nombre, bien de uno de los coherederos como persona física,

bien de una sociedad mercantil en la que participe como socio al menos uno de los coherederos.

Artículo 37.

1. De conformidad con lo dispuesto en los artículos 42.1 y 43.1.c) de la LOTT, como regla general, las autorizaciones se domiciliarán en el lugar en que, conforme a los datos obrantes en los registros de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, se encuentre el domicilio fiscal de la empresa.

No obstante, cuando la empresa pretenda que la autorización se domicilie en un lugar distinto, deberá acreditar documentalmente los siguientes extremos:

a) Que su actividad principal no es la de transporte.

b) Que la explotación de su actividad de transporte se desarrolla principalmente en ese lugar, en el que cuenta con un establecimiento de cuyo uso dispone en virtud de cualquier título jurídicamente válido.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, las autorizaciones de transporte interurbano en vehículos de turismo se domiciliarán en el lugar en que se encuentre domiciliada la licencia que habilita a su titular para realizar transporte urbano con el vehículo de que se trate.

Las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor se domiciliarán en el lugar en que lo esté el vehículo a que hayan de referirse.

3. El cambio del domicilio de la empresa habrá de ser puntualmente comunicado al órgano competente para el otorgamiento de la autorización, quedando condicionada la modificación de ésta a que se acrediten idénticos requisitos a los señalados en este artículo en relación con el nuevo domicilio.

Artículo 39.

A efectos del cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 43.1.e) de la LOTT, el titular de la autorización deberá comunicar al órgano competente, para su otorgamiento, la dirección de correo electrónico de que dispone para celebrar y documentar a distancia el contrato de transporte con sus clientes.

El cambio de dicha dirección de correo electrónico habrá de ser puntualmente comunicado, asimismo, al referido órgano competente.

Artículo 40.

1. A efectos del cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 43.1.f) de la LOTT en relación con las obligaciones fiscales de la empresa, habrá de resultar acreditado que esta reúne las siguientes condiciones:

a) Que se encuentra en situación de alta en el Censo de Obligados Tributarios, en el epígrafe correspondiente al ejercicio profesional de la actividad de transporte que resulte pertinente en función de la clase de autorización de que se trate.

b) Que no tiene deudas con el Estado o una Comunidad Autónoma en período ejecutivo.

2. En la comprobación del cumplimiento de las condiciones señaladas en el apartado anterior, el órgano competente deberá atenerse exclusivamente a los datos obrantes en los registros de la Agencia Estatal de Administración Tributaria o del órgano de la Comunidad Autónoma que, en su caso, cumpla idénticas funciones.

No obstante, aunque el cumplimiento del requisito señalado en la letra b) del apartado anterior no se deduzca de los datos obrantes en dichos registros, podrá considerarse cumplido si el interesado acredita documentalmente que sus deudas pendientes han sido aplazadas o fraccionadas por el órgano competente o que se ha acordado su suspensión con ocasión de la impugnación de las correspondientes liquidaciones.

Artículo 41.

1. A efectos del cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 43.1.f) de la LOTT en relación con las obligaciones de carácter laboral y social de la empresa, habrá de resultar acreditado que ésta reúne las siguientes condiciones:

a) Que se encuentra inscrita en el régimen de la Seguridad Social que corresponda.

b) Que se encuentra al corriente en el pago de las cuotas o de otras deudas con la Seguridad Social.

2. En la comprobación del cumplimiento de las condiciones señaladas en el apartado anterior, el órgano competente deberá atenerse exclusivamente a los datos obrantes en los registros de la Tesorería General de la Seguridad Social.

No obstante, aunque el cumplimiento del requisito señalado en la letra b) del apartado anterior no se deduzca de los datos obrantes en dichos registros, podrá considerarse cumplido si el interesado acredita documentalmente que sus deudas pendientes con la Seguridad Social están aplazadas o fraccionadas por esta o se ha acordado su suspensión con ocasión de su impugnación.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en los dos apartados anteriores, quienes intervengan como portadores en la realización de un transporte únicamente podrán ejercer su actividad utilizando personal encuadrado en su propia organización empresarial, de conformidad con lo que se dispone en el artículo 54.3 de la LOTT.

No obstante, se admitirá que las unidades móviles de fabricación de explosivos sean conducidas por personal ajeno a la empresa, siempre que así resulte necesario por razones de seguridad en aplicación de su normativa específica.

En todo caso, los conductores de los vehículos utilizados para la realización de un transporte deberán encontrarse en situación de alta en el Régimen de la Seguridad Social que, en cada caso, corresponda.

Además, deberá resultar acreditado el cumplimiento de las siguientes condiciones:

a) Cumplimiento del **requisito de establecimiento**, en los términos previstos en los apartados 1 y 3 del artículo 110 de este Reglamento.

Artículo 110.

*1. A efectos del cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 44.a) de la LOTT, en relación con el requisito de establecimiento, el titular de la autorización deberá conservar en el lugar en que esta se encuentre domiciliada sus **documentos contables, de gestión de personal** o relativos a los tiempos de conducción y descanso de los conductores, así como cualesquiera otros relacionados con su actividad de transporte en orden a su examen por la Administración de transporte o su remisión a requerimiento de esta.*

3. El requisito exigido en el artículo 44.c) de la LOTT se considerará cumplido cuando la empresa cumpla la condición regulada en el artículo 39 de este Reglamento y cuente, además, con el equipamiento administrativo y técnico y las instalaciones que, en su caso, resulten preceptivos.

*b) Cumplimiento del **requisito de competencia profesional**, en los términos previstos en los artículos 111, 113 y 114, así como en las letras a), b), c), d) y e) del artículo 112 de este Reglamento.*

Artículo 111.

1. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 47 de la LOTT, a efectos del cumplimiento del requisito de competencia profesional, habrá de resultar acreditado que la empresa cuenta en todo momento con una persona física que ejerce las funciones de gestor de transporte con arreglo a lo dispuesto en este Reglamento.

No obstante, aunque constate que se incumple dicha condición, el órgano competente podrá permitir que la autorización continúe vigente por un plazo máximo de tres meses en los casos de muerte o incapacidad física sobrevenida de la persona que venía desarrollando esta función en la empresa, contado desde la fecha del fallecimiento o la incapacitación; circunstancias que deberán ser acreditadas documentalmente por el titular de la autorización o, en su caso, por sus herederos.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, cuando la función de gestor de transporte se viniera cumpliendo personalmente por el empresario individual titular de la autorización y este falleciera o sufriera incapacidad física, los herederos forzosos definidos como tales por el Código Civil o, en su caso, por las respectivas legislaciones de las comunidades autónomas, podrán continuar la actividad de la empresa durante un plazo máximo de seis meses, aun cuando no cumplan el requisito de competencia profesional. Dicho plazo podrá prorrogarse por otro de tres meses cuando se justifiquen las dificultades o imposibilidad de obtener el certificado de competencia profesional a que se refiere el artículo 114.

Artículo 112.

A efectos de cumplir el requisito relativo a la dirección efectiva y permanente de las actividades de transporte de la empresa, exigido en el artículo 47.a) de la LOTT, el gestor de transporte deberá desarrollar, al menos, las siguientes funciones en la empresa:

a) Verificar que la empresa cuenta con cuantas autorizaciones, licencias o permisos resulten exigibles para prestar los servicios y actividades de transporte que realice y que continúa cumpliendo en todo momento los requisitos exigidos para su obtención.

b) Supervisar que los contratos de transporte y demás documentación mercantil emitida o suscrita por la empresa en relación con la contratación de operaciones y actividades de transporte se ajusten a la legalidad vigente.

c) Supervisar que todos aquellos otros transportistas u operadores de transporte de mercancías con los que, en su caso, la empresa contrate servicios o actividades de transporte se encuentren autorizados para prestarlos.

d) Supervisar que la empresa cumpla adecuadamente cuantas obligaciones le incumban en relación con la expedición, suscripción, utilización y conservación de documentos de control relativos a su actividad de transporte.

e) Supervisar que la contabilidad de la empresa refleje adecuadamente todas las operaciones que guarden relación con su actividad de transporte.

Artículo 113.

1. A efectos de cumplir el requisito de vinculación con la empresa, exigido en el artículo 47.b) de la LOTT, habrá de resultar acreditado que se cumple alguna de las siguientes condiciones:

a) Cuando el titular de la autorización de transporte sea una persona física, esta podrá ser el gestor de transporte de la empresa, debiendo resultar acreditado que se encuentra en situación de alta en el régimen de la Seguridad Social que corresponda.

En caso contrario, el gestor de transporte deberá estar dado de alta por el titular de la autorización en el Régimen General de la Seguridad Social a tiempo completo en un grupo de cotización no inferior al que corresponda a los jefes administrativos y de taller.

No obstante, se admitirá que ese gestor esté afiliado en situación de alta en el Régimen Especial de Trabajadores Autónomos de la Seguridad Social cuando guarde con el titular de la autorización una relación de parentesco de las que justifican esa posibilidad conforme a las normas aplicables en la materia.

b) Cuando el titular de la autorización sea una persona jurídica, su gestor de transporte podrá ser cualquiera de las personas físicas que, en su caso, la integren, siempre que resulte acreditado que su participación en el capital social es igual o superior al quince por ciento y que dicha persona se encuentra en situación de alta en el régimen de la Seguridad Social que corresponda.

En cualquier otro caso, el gestor de transporte deberá estar dado de alta por la empresa titular de la autorización en el Régimen General de la Seguridad Social a tiempo completo en un grupo de cotización no inferior al que corresponda a los jefes administrativos y de taller.

- 2. La participación del gestor de transporte en el capital social de la empresa habrá de ser acreditada documentalmente por esta, cuando así resulte pertinente a los efectos previstos en la letra b) del apartado anterior.*

En la comprobación del cumplimiento del resto de condiciones señaladas en el apartado anterior, el órgano competente deberá atenerse exclusivamente a los datos obrantes en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte y en los registros de la Tesorería General de la Seguridad Social.

- 3. Una misma persona podrá ejercer como gestor de transporte de distintas personas jurídicas cuando el capital de estas pertenezca en más de un cincuenta por ciento a un mismo titular, bastando en dicho supuesto con que cumpla los requisitos previstos en la letra b) del apartado 1 en una de tales personas jurídicas, si bien deberá realizar la totalidad de las funciones previstas en el artículo 112 en cada una de ellas.*

Artículo 114.

- 1. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 47.c) de la LOTT, el gestor de transporte de la empresa habrá de estar en posesión del certificado expedido por la Administración que acredite su competencia profesional para el transporte por carretera de viajeros o de mercancías, según corresponda, de conformidad con los criterios y procedimiento que reglamentariamente se encuentren establecidos al efecto.*
- 2. Los certificados de competencia profesional serán expedidos por el Director General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento o por el órgano competente de las Comunidades Autónomas a las que dicha competencia les haya sido delegada por el Estado, teniendo en cuenta al efecto las reglas contenidas en el anexo II de este Reglamento.*

El órgano que expida el certificado deberá realizar la oportuna inscripción en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte.

- 3. En la comprobación del cumplimiento de la condición regulada en este artículo, el órgano competente deberá atenerse exclusivamente a los datos obrantes en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte.*

Además, con relación al Gestor del Transporte el Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero establece:

Disposición Transitoria Tercera: Funciones del gestor del transporte

La persona que, de conformidad con los datos obrantes en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte, desempeñe en la fecha de entrada en vigor de este reglamento las funciones de gestor de transporte de una empresa titular de una autorización de

transporte de viajeros en autobús o de transporte de mercancías en cualquier clase de vehículo podrá continuar haciéndolo hasta el 1 de julio de 2020 aunque no cumpla en su integridad lo dispuesto en el artículo 112 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.

No obstante, durante todo ese período, dicha persona deberá cumplir las dos siguientes **condiciones**:

- a) Tener conferidos **poderes generales para representar** a la empresa en las operaciones propias de su tráfico ordinario, ya sea con carácter exclusivo o solidaria o mancomunadamente con otros, existiendo constancia de dicho apoderamiento en registro o documento público.
- b) Tener conferido **poder de disposición de fondos** para las operaciones propias del tráfico ordinario de la empresa sobre sus principales cuentas bancarias, ya sea con carácter exclusivo o solidaria o mancomunadamente con otros.

Disposición Transitoria cuarta: Vinculación del gestor de transporte a la empresa

La persona que, de conformidad con los datos obrantes en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte, desempeñe en la fecha de entrada en vigor de este real decreto las **funciones de gestor de transporte de una empresa de la titularidad de una persona física sin ser ella misma la titular de la correspondiente autorización de transporte**, podrá continuar cumpliendo esta función en dicha empresa mientras esta conserve la titularidad de esa autorización, aun cuando no cumpla lo dispuesto en el artículo 113.1.a) del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990

*c) Cumplimiento del **requisito de honorabilidad**, en los términos previstos en los artículos 115 a 120 de este Reglamento, ambos inclusive.*

Artículo 115.

- 1. A efectos de lo dispuesto en el artículo 45 de la LOTT¹, tanto el propio titular de la autorización, ya sea una persona física o jurídica, como el gestor de transporte de la empresa a título personal, deberán cumplir el requisito de honorabilidad.*
- 2. En la comprobación del cumplimiento de las condiciones señaladas en el apartado anterior, el órgano competente deberá atenerse exclusivamente a los datos obrantes en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte y en el Registro Europeo de Empresas de Transporte por Carretera.*

Artículo 116.

- 1. Las personas físicas o jurídicas condenadas a pena de inhabilitación especial que impida el ejercicio de las profesiones de transportista, de intermediario en la contratación de transportes o de gestor de transporte por la comisión de cualquier delito, mientras dure dicha inhabilitación perderán la honorabilidad salvo que, tras la instrucción del correspondiente procedimiento, el órgano competente acuerde que dicha pérdida de honorabilidad resultaría desproporcionada.*

¹ (Art.45 LOTT): De conformidad con lo dispuesto en la reglamentación de la Unión Europea por la que se establecen normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera, a fin de cumplir el requisito de honorabilidad, ni la empresa ni su gestor de transporte podrán haber sido condenados por la comisión de delitos o faltas penales ni sancionados por la comisión de infracciones relacionadas con los ámbitos mercantil, social o laboral, de seguridad vial o de ordenación de los transportes terrestres que den lugar a la pérdida de este requisito, de conformidad con lo que se dispone en esta ley y en la reglamentación de la Unión Europea.

2. Asimismo, las personas físicas o jurídicas, sancionadas mediante resolución firme en vía administrativa por la comisión de cualquiera de las infracciones señaladas en el apartado A del anexo I de este Reglamento o que hayan alcanzado un Índice de Reiteración Infractora (en adelante IRI) con valor igual o superior a tres, perderán la honorabilidad salvo que, tras la instrucción del correspondiente procedimiento, el órgano competente acuerde que dicha pérdida de honorabilidad resultaría desproporcionada.

Cuando las infracciones que pudieran determinar la pérdida de la honorabilidad de una empresa guarden relación con el ámbito de funciones que corresponde desarrollar a su gestor de transporte, este perderá su honorabilidad, salvo que, tras la instrucción del correspondiente procedimiento, el órgano competente acuerde que dicha pérdida de honorabilidad resultaría desproporcionada.

3. La privación de la honorabilidad tendrá la misma duración que la inhabilitación a que haya sido condenada la persona de que se trate en el supuesto contemplado en el apartado 1.

En los demás supuestos previstos en el apartado 2 tendrá una duración de 365 días, igualmente contados desde la fecha de su inscripción registral.

4. La privación de la honorabilidad a una persona conllevará las siguientes consecuencias:

a) *La suspensión de las autorizaciones de transporte de viajeros en autobús, de transporte de mercancías en vehículos que puedan superar las 3,5 toneladas de masa máxima autorizada o de operador de transporte de mercancías de las que fuese titular, en los términos previstos en el artículo 52 de la LOTT, si bien dichas autorizaciones no podrán ser visadas mientras su titular se encuentre inhabilitado de conformidad con lo dispuesto en este artículo.*

b) *Su inhabilitación para ser titular de una de tales autorizaciones durante el período que corresponda de conformidad con lo dispuesto en el apartado anterior.*

c) *Su inhabilitación para ejercer la actividad de gestor de transporte durante el período que corresponda de conformidad con lo dispuesto en el apartado anterior.*

Cuando una autorización suspendida hubiera perdido su validez como consecuencia de no haber podido ser visada por la inhabilitación de su titular en los términos previstos en este artículo, no podrá ser objeto de la rehabilitación prevista en el artículo 42.3.

Artículo 117.

1. El IRI de una empresa vendrá determinado por la aplicación de las siguientes reglas:

a) *Cuando el infractor sea titular de una autorización de transporte de mercancías o de viajeros en autobús, su IRI se calculará conforme a la siguiente fórmula:*

$$IRI = [I + (i / 3)] / V$$

b) Cuando el infractor no sea titular de una autorización de transporte de mercancías o de viajeros en autobús, su IRI se calculará conforme a la siguiente fórmula:

$$IRI = I + (i / 3)$$

2. Los factores que integran las fórmulas del apartado anterior quedan definidos de la siguiente manera:

I = número de infracciones señaladas en el apartado B del anexo I de este Reglamento cometidas por una persona en un plazo igual o inferior a 365 días, que hayan sido sancionadas mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa;

i = número de infracciones señaladas en el apartado C del anexo I de este Reglamento cometidas por una persona en un plazo igual o inferior a 365 días, que hayan sido sancionadas mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa;

V = número medio de vehículos adscritos a la autorización de transporte de mercancías o de viajeros en autobús de la que era titular la persona de que se trate durante los 365 días anteriores a la comisión de la última de las infracciones tenidas en cuenta para calcular los factores “*I*” e “*i*”.

3. Las condenas penales y las resoluciones sancionadoras dictadas por una autoridad distinta a la Administración de transportes que hayan de ser tenidas en cuenta para determinar la pérdida de la honorabilidad de una persona o que deban ser tenidas en cuenta para determinar su IRI, se inscribirán en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte por la Oficina Central del Registro cuando sean comunicadas a la Dirección General de Transporte Terrestre por la autoridad que las dictó o por el órgano competente de la Administración de transportes en el territorio en que fueron dictadas.

Artículo 118.

1. En el momento en que se produzca la inscripción en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte de una condena o resolución sancionadora que, conforme a lo dispuesto en el artículo 116, pudiera determinar la pérdida de honorabilidad del infractor, la Oficina Central del Registro comunicará esa circunstancia a las personas que pudieran verse afectadas por dicha pérdida y al órgano competente para el otorgamiento de autorizaciones de transporte público en el territorio en que se domicilie el infractor, identificando las resoluciones mediante las que fueron sancionadas las correspondientes infracciones.

Artículo 119.

1. Recibida la comunicación señalada en el artículo anterior, las personas afectadas por la pérdida de honorabilidad dispondrán de un plazo de quince días para formular alegaciones ante el órgano competente para el otorgamiento de autorizaciones de transporte público en el territorio en que se domicilien.
2. El órgano competente comprobará que la sentencia judicial o la resolución o resoluciones que hayan de ser tenidas en cuenta son firmes y han sido dictadas por el órgano competente para ello conforme a los datos obrantes en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte y, a la vista de las alegaciones en su caso formuladas por los interesados y tras analizar el resto de circunstancias inherentes al caso, determinará si la pérdida de honorabilidad constituye una respuesta proporcionada y adecuada en ese caso concreto.

Cuando el órgano competente estime que la retirada de la honorabilidad al infractor resulta desproporcionada o que no procede la retirada de ese requisito a su gestor de transporte, deberá motivarlo y justificarlo en su resolución.

3. En todo caso, se entenderá desproporcionada la pérdida de honorabilidad cuando el infractor no hubiese sido sancionado por la comisión de ninguna otra infracción muy grave en los 365 días anteriores a aquel en que se cometió la última de las que se han tenido en cuenta para determinar su pérdida de honorabilidad.

Artículo 120.

La resolución dictada por el órgano competente en materia de autorizaciones en relación con la pérdida de honorabilidad pondrá fin a la vía administrativa y deberá ser notificada para su inscripción a la Oficina Central del Registro de Empresas y Actividades de Transporte.

d) Cumplimiento del requisito de capacidad financiera, en los términos previstos en el artículo 121 de este Reglamento, debiendo, a tal efecto, resultar acreditado que la empresa dispone, al menos, de un capital y reservas por un importe mínimo de 60.000 euros.

. art.121 ROTT (artículo referido a actividad de transportista). En OT: 60.000€ (art.160 d) ROOT)

. art. 46 LOTT: De conformidad con lo dispuesto en la reglamentación de la Unión Europea por la que se establecen normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera, a fin de cumplir el requisito de capacidad financiera, la empresa deberá:

a) Ser capaz de hacer frente permanentemente a sus obligaciones económicas a lo largo del ejercicio contable anual.

Deberá considerarse que incumplen esta condición quienes hayan sido declarados insolventes en cualquier procedimiento. Asimismo, deberá considerarse que la incumplen quienes hayan sido declarados en concurso, salvo que la Administración competente sobre la

autorización de transporte llegue al convencimiento de que existen perspectivas realistas de saneamiento financiero en un plazo razonable.

En todo caso, el cumplimiento del requisito se restablecerá desde que la empresa se encuentre protegida por la eficacia del convenio alcanzado en el procedimiento concursal.

Por el contrario, no podrá considerarse en ningún caso que el requisito se cumple desde que el procedimiento concursal entre en la fase de liquidación.

b) Disponer, al menos, de capital y reservas por un importe mínimo de 9.000 euros, cuando se utilice un solo vehículo, y de 5.000 euros más por cada vehículo adicional utilizado. (transporte de mercancías)

No obstante, la Administración podrá aceptar o exigir que una empresa demuestre su capacidad financiera mediante la garantía prestada por una entidad financiera o de seguros, que se convertirá en garante solidario de dicha empresa hasta las cuantías anteriormente señaladas, de conformidad con lo que reglamentariamente se determine.

Artículo 161.

Las autorizaciones de operador de transporte de mercancías quedarán sujetas a lo dispuesto en los artículos 42, 43 y 46.

Artículo 42

- 1. De conformidad con lo que se dispone en el artículo 51 de la LOTT, la Administración deberá visar bienalmente todas las autorizaciones de transporte, con arreglo a los plazos que, a tal efecto, señale la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento.*

No obstante, la Dirección General de Transporte Terrestre podrá establecer una frecuencia distinta en relación con alguna modalidad de autorizaciones de transporte cuando las condiciones exigidas para su obtención, o una parte significativa de estas, ya sean objeto de revisión periódica por otras circunstancias.

- 2. En dicho visado, el órgano que en cada caso resulte competente para la expedición de las autorizaciones deberá comprobar que continúan cumpliéndose todas las condiciones exigidas para su obtención y mantenimiento.*

Cuando, con ocasión del visado, se detecte el incumplimiento de alguna de tales condiciones, el órgano competente requerirá al titular de la autorización para que, en un plazo de diez días, acredite su efectivo cumplimiento. De no resultar acreditado tal extremo en el referido plazo, la autorización perderá automáticamente su validez, sin necesidad de una declaración expresa de la Administración en ese sentido, si bien el órgano competente deberá notificarlo a quien era su titular.

En el caso de autorizaciones referidas a un conjunto de vehículos, cuando solo se hubiese detectado el incumplimiento de los requisitos relativos a un determinado vehículo, únicamente se excluirá este de la relación de los que se encuentren vinculados a la autorización.

- 3. Las autorizaciones de transporte público invalidadas por no haber sido acreditados los requisitos exigidos para su visado podrán ser rehabilitadas por el órgano competente para su expedición, si así se solicita, dentro del período de un año contado a partir de la notificación prevista en el apartado anterior y resulta acreditado el cumplimiento de todas las condiciones exigidas para su obtención y mantenimiento.»*

Artículo 43

- 1. Lo dispuesto en el artículo anterior no es óbice para que la Administración pueda comprobar en cualquier momento el adecuado cumplimiento de las condiciones exigidas para la obtención y mantenimiento de una autorización de transporte por parte de su titular.*

Cuando, con ocasión de una de dichas comprobaciones, detecte el incumplimiento de alguna de tales condiciones, el órgano competente deberá proceder a su suspensión, en los términos previstos en el artículo 52 de la LOTT.

- 2. En todo caso, los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre deberán controlar anualmente al menos al veinticinco por ciento de las empresas obligadas a cumplir el requisito de competencia profesional cuyas autorizaciones no hayan de ser visadas ese año, con el objeto específico de comprobar que continúan contando con una persona que ejerza las funciones de gestor de transporte con la vinculación señalada en el artículo 111.*

Sin perjuicio de la incoación del correspondiente procedimiento sancionador, cuando detecten el incumplimiento de esa condición deberán comunicarlo inmediatamente, en ejecución de lo que se dispone en el artículo 143.3 de la LOTT, a la Oficina Territorial de Registro de Empresas y Actividades de Transporte competente por razón del domicilio de la autorización, la cual, a su vez, deberá proceder de conformidad con lo dispuesto en el artículo 52 de la LOTT.»

Artículo 46

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 146.5 de la LOTT, el pago de las sanciones pecuniarias, impuestas mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por infracciones a la legislación de transportes será requisito necesario para que la Administración otorgue al infractor cualquier nueva autorización o lleve a cabo cualquiera de las actuaciones relativas al visado, rehabilitación o transmisión de autorizaciones preexistentes o levante su suspensión.»

Con relación al contenido de este *Real Decreto 70/2019*, de 15 de febrero, queremos hacer algunas consideraciones sobre dos aspectos que no compartimos. En primer lugar el artículo 42 no parece recoger la solicitud de nuestra Federación nacional - FETEIA-OLTRA - de eliminación del visado de las autorizaciones cada dos años y, en segundo lugar, se han hecho desaparecer formalmente las figuras del Transitario, agencia de transportes, almacenistas distribuidores, operadores logísticos, etc. -únicamente se mencionan a efectos sancionadores- para aglutinar todas las actividades auxiliares y complementarias del transporte bajo la única denominación de “operador de transporte”; actividad que no se dice en qué consiste, salvo a través de una genérica referencia a las actividades de “mediación” que tampoco se aclara en qué se traducen en el ámbito del transporte. Afortunadamente, todavía el artículo 121 de la LOTT, incluso después de su reforma por la Ley 9/2013, sigue refiriéndose al “transitario”. No obstante, este afán simplificador no se observa en otros capítulos del ROTT, como los que se dedican a la regulación del transporte regular de viajeros, a todas luces excesiva, o al régimen sancionador que, además de parecer excesivo, denota un alto grado de intervencionismo administrativo. Todo lo que, a fin de cuentas, lleva a la absurda situación de que se exija el mismo nivel de competencia profesional para el ejercicio de actividades tan diferentes como las de “transportista” y “transitario”.

Por último, pasamos a ofrecer el punto de vista jurídico de D. Manuel M. Vicens, Secretario General y Asesor Jurídico de FETEIA-OLTRA, sobre las novedades más importantes que aporta la nueva versión del ROTT² dada por el Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero, y que se refieren, por lo que aquí interesa, a la figura del gestor de transporte y la pérdida de la honorabilidad por reiteración de infracciones. Estas dos novedades se apoyan básicamente en el Reglamento (CE) 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el que se deroga la directiva 96/26/CE del Consejo, así como en el Reglamento 2016/403 de la Comisión de 18 de marzo de 2016 por el que se completa el Reglamento antes citado.

A.- El gestor de transporte

a) Obligación de disponer de un gestor de transporte

Se trata de una figura que la normativa europea y la LOTT habilitan a fin de que las empresas puedan cumplir con el requisito de la competencia profesional (artículo 47 de la LOTT).

Por tanto, todas las empresas a las que resulte aplicable la LOTT, y entre ellas las transitorias como pertenecientes a las que se denominan “actividades auxiliares y

² Cuando en el presente texto nos refiramos al ROTT estaremos aludiendo al texto modificado por el Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero. Asimismo, cuando nos refiramos a la LOTT estaremos aludiendo al texto modificado por la Ley 9/2013 de 4 de junio.

complementarias del transporte” (artículos 2 y 121 de la LOTT), están obligadas a disponer de un gestor de transporte para acreditar su competencia profesional.

b) Quién puede ser gestor de transporte

El gestor de transporte habrá de ser una persona física, vinculada realmente a la empresa, dotada de un certificado de competencia profesional ³, y a la que corresponderá dirigir efectiva y permanentemente sus actividades de transporte, previa la superación del correspondiente examen. Este examen está sujeto a las normas que se establecen en el Anexo II del Reglamento (CE) 1071/2009, y del que podrán ser eximidos los titulares de las titulaciones universitarias o de formación profesional cuya obtención implique haberse examinado de las materias que integran el programa contenido en el referido Anexo ⁴ (artículos 47 de la LOTT y 111 y 114 del ROTT).

El gestor podrá ser el propio empresario individual titular de la autorización o un tercero. La muerte o incapacidad física del gestor deberá ser cubierta por otro gestor debidamente acreditado en el plazo máximo de 3 meses; sin embargo, cuando el gestor fuese el empresario individual titular de la autorización, el plazo para su reemplazo será de 6 meses, pudiendo prorrogarse por otros 3 (artículo 111 del ROTT).

c) Vinculación real del gestor de transporte con la empresa

La vinculación real del gestor con la empresa se acreditará de la siguiente forma:

- i) tratándose de una empresa persona física, si su titular es a su vez el gestor de transporte, tendrá que resultar acreditado que está dado de alta en el Régimen General de la Seguridad Social a tiempo completo en un grupo de cotización no inferior al que corresponde a los jefes administrativos y de taller. No obstante, se admitirá que el gestor esté afiliado en el Régimen Especial de Trabajadores Autónomos, si tuviese con el titular de la empresa una relación de parentesco justificativa de esa posibilidad (artículo 113. 1, letra a) del ROTT);
- ii) tratándose de una persona jurídica, el gestor de transporte deberá, asimismo, estar afiliado a tiempo completo en el Régimen General de la Seguridad Social en un grupo de cotización no inferior al que corresponda los jefes administrativos y de taller. Además, en este caso el gestor de transporte podrá ser también cualquiera de las personas físicas que participe en el capital social de la entidad en un porcentaje igual o superior al 15%, si dicha

³ Corresponde expedir el certificado de competencia profesional al Director General de Transportes Terrestres del Ministerio de Fomento o al órgano competente de la Comunidad Autónoma a la que dicha competencia haya sido delegada por el Estado.

⁴ Dichas materias se encuentran distribuidas en las siguientes áreas de conocimiento: elementos de Derecho civil, mercantil, laboral y fiscal; gestión comercial y financiera de la empresa; acceso a los mercados; normas y explotación técnica; y seguridad vial.

persona está dada de alta en el Régimen de la Seguridad Social que corresponda (artículo 113. 1, letra b) del ROTT);

- iii) una misma persona podrá ejercer también como gestor de transporte de distintas personas jurídicas cuando el capital de estas pertenezca en más de un 50% a un mismo titular, bastando en dicho supuesto con que cumpla el requisito de estar dado de alta en el régimen de la Seguridad Social que corresponda en una de tales personas jurídicas, debiendo realizar la totalidad de las funciones a cargo del gestor de transporte en cada una de ellas (artículo 113.3 del ROTT).

d) Dirección efectiva y permanente de las actividades de la empresa

Para cumplir con el requisito relativo a la dirección efectiva y permanente de las actividades de la empresa, el ROTT señala una serie de funciones (14), que necesariamente deberá llevar a cabo el gestor de transporte, especialmente relacionadas con la supervisión y relativas mayoritariamente a la ejecución de los transportes por carretera y los conductores de los vehículos utilizados para ello en tanto que procedentes de los Reglamentos comunitarios 1071/2009 y 2016/443 (artículo 112 del ROTT). Dada esta peculiaridad, procederemos únicamente a especificar a continuación aquellas que, a nuestro juicio, pueden afectar a las empresas transitaras. Estas son las 5 siguientes:

- Verificar que la empresa cuenta con cuantas autorizaciones, licencias o permisos resulten exigibles para prestar los servicios y actividades de transporte que realice y que continúa cumpliendo en todo momento con los requisitos exigidos para su obtención;
- Supervisar que los contratos de transporte y demás documentación mercantil emitida o suscrita por la empresa en relación con la contratación de operaciones y actividades de transporte se ajusten a la legalidad vigente;
- Supervisar que todos aquellos otros transportistas u operadores de transporte de mercancías con los que, en su caso, la empresa contrate servicios o actividades de transporte se encuentren autorizadas para prestarlo;
- Supervisar que la empresa cumpla adecuadamente cuantas obligaciones le incumben en relación con la expedición, suscripción, utilización y conservación de documentos de control relativos a su actividad de transporte;
- Supervisar que la contabilidad de la empresa refleje adecuadamente todas las operaciones que guarden relación con su actividad de transporte.

Cabe destacar que el ROTT considera infracción muy grave, sancionable con una multa de 2.001 a 4.000 €, el que el gestor de transporte no desarrolle alguna de las funciones señaladas como inherentes al cargo (artículo 197.17 en relación con el artículo 201, letra h del ROTT). Sin embargo, hay que entender que aunque el precepto no lo diga, en el caso de los transitarios estas funciones sólo podrán ser las que se adapten a la naturaleza de su actividad y que antes hemos detallado.

e) Entrada en vigor de la nueva regulación sobre el gestor de transporte

Finalmente, decir que lo dispuesto en el Anexo II del ROTT respecto a la obtención del certificado de competencia profesional, y por tanto respecto al gestor de transporte, no será de aplicación hasta el 1 de julio de 2020. Hasta entonces, pues, se aplicará lo dispuesto en la Orden Ministerial de 28 de mayo de 1999 en materia de expedición del Real Decreto 70/2019 de 15 de febrero de modificación del ROTT. También hasta dicha fecha, las personas que de conformidad con los datos obrantes en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte vengan desempeñando las funciones de gestor de transporte podrán seguir haciéndolo siempre que tengan poderes generales para representar a la empresa en las operaciones propias de su tráfico, incluida la disposición de fondos correspondiente de ese tráfico, ya sean exclusivos, mancomunados o solidarios (disposición transitoria tercera del mencionado Real Decreto 70/2019 de modificación del ROTT).

B.- Pérdida de la honorabilidad

Desde un punto de vista sustantivo o material, la pérdida de la honorabilidad ha de encuadrarse bajo el concepto de sanción, pues se trata de una consecuencia desfavorable para el sujeto infractor que el sistema jurídico (la LOTT y el ROTT) le atribuye por la vulneración reiterada de las normas reguladoras del transporte.

A estos efectos, de acuerdo con el ROTT y respecto a los titulares de actividades auxiliares y complementarias del transporte, entre ellos los transitarios, la pérdida de la honorabilidad conllevará las siguientes graves consecuencias:

- La suspensión de la autorización de operador de transporte de mercancías de las que fuese titular el privado de la honorabilidad, no pudiendo ser revisada dicha autorización mientras su titular se encuentre inhabilitado (365 días desde la inscripción de la pérdida de la honorabilidad en el Registro de Empresas y Actividades

de Transporte). Además, la suspensión alcanzará a cuantas otras habilitaciones para el ejercicio de la actividad de transporte se hubieran obtenido bajo la condición de la vigencia de la autorización suspendida (artículo 116.2 y 4, letra a en relación con el artículo 52.1 de la LOTT);

- La inhabilitación mientras dure la suspensión para ser titular de otras autorizaciones de transporte de naturaleza distinta, como las de transporte de viajeros en autobús o de transporte de mercancías en vehículos que puedan superar las 3,5 t de masa máxima (artículo 116.2 y 4, letra b) del ROTT);
- La inhabilitación para ejercer la actividad de gestor de transporte mientras dure la suspensión (artículo 116.2 y 4, letra c) del ROTT).

Estas graves consecuencias certifican, como se comprenderá, la naturaleza indiscutiblemente sancionadora de la pérdida de la honorabilidad.

Por otra parte, el principio de legalidad consagrado por el artículo 25.1 de la Constitución, reflejado en el clásico aforismo latino "*nullum crimen, nulla poena, sine lege*", es de obligado respeto tanto en el ámbito de las sanciones penales como en el de las administrativas. Este principio impide, por tanto, establecer sanciones por reglamento⁵, de forma que sólo a través de normas con rango de ley cabe establecer o tipificar penas o sanciones administrativas.

Esto sentido, la pérdida de la honorabilidad por la comisión de determinadas infracciones graves a la normativa sobre el transporte terrestre, el ROTT la efectúa buscando la cobertura de tres normas con rango de ley, a saber: la LOTT y los Reglamentos comunitarios antes citados, el Reglamento (CE) 1071/2009 y el Reglamento (UE) 2016/443. No siendo necesario recordar aquí que los reglamentos comunitarios o de la UE, son normas de aplicación directa en todos los Estados miembros y que, cuando menos en nuestro país, tienen el mismo rango o eficacia que las leyes emanadas del Congreso de los Diputados.

a) Infracciones que se detallan en el Anexo I, letra A) del ROTT

La cobertura legal para determinar por vía reglamentaria la pérdida de la honorabilidad por la comisión de dichas infracciones deriva directamente de lo dispuesto en el artículo 143.5

⁵ Los reglamentos son fuentes del Derecho secundarias y, en todo caso, subordinadas y no alternativas a la ley, no pudiendo por tanto "innovar" en el Ordenamiento jurídico, salvo los llamados "reglamentos independientes" que son aquellos que dicta la propia Administración para regular su funcionamiento interno y que, bajo ningún concepto, pueden producir efectos "ad extra", o sea para los ciudadanos.

de la LOTT, toda vez que en este artículo se dispone que la comisión de las infracciones señaladas en los puntos 1 al 11; 14; 15.6; 15.7; 15.11; 15.18; 16; 17; 18; 20; 23; 37.1 y 37.2 del artículo 140, que coinciden con las reseñadas en el Anexo I, letra A del ROTT a que nos acabamos de referir, dará lugar a la pérdida de la honorabilidad de la persona, durante un plazo no superior a un año, salvo que el órgano competente acuerde lo contrario mediante resolución motivada, por estimar que ello resultaría desproporcionado en el caso concreto de que se trate.

b) Infracciones que se detallan en el Anexo I, letras B) y C) del ROTT

Para estas infracciones, a diferencia de las anteriores y ante el silencio o ausencia de regulación en la LOTT que pueda ofrecer el necesario soporte legal para que su perpetración pueda acarrear la pérdida de la honorabilidad, el ROTT ha encontrado la cobertura en los Reglamentos 1071/2009 y 2016/443 antes mencionados, que sí han previsto que tales sanciones puedan causar la pérdida de la honorabilidad (artículos 6.1 y 2 del Reglamento 1071/2009 y artículo 1 del Reglamento 2016/443).

Esta cobertura exterior se ampara en lo dispuesto en el artículo 45 de la LOTT que prescribe que: *“de conformidad con lo dispuesto en la reglamentación de la Unión Europea por la que se establecen normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera, a fin de cumplir el requisito de honorabilidad, ni la empresa ni su gestor de transporte podrán haber sido condenados por la comisión de delitos o faltas penales ni sancionados por la comisión de infracciones relacionadas con los ámbitos mercantil, social o laboral, de seguridad vial o de ordenación de los transportes terrestres que den lugar a la pérdida de este requisito, de conformidad con lo que se dispone en esta Ley y en la reglamentación de la Unión Europea”*.

Pues bien, de entrada parece que el juego del precepto que se acaba de transcribir en conexión con la normativa de la Unión Europea (los Reglamentos antes citados), permitiría aplicar a los transitarios la pérdida de honorabilidad por la comisión de las infracciones comprendidas en este segundo epígrafe, habida cuenta que éstos, como ya se ha expuesto más atrás, están sujetos a las determinaciones de la LOTT.

Sin embargo, las dudas surgen si se tiene en cuenta que los mencionados Reglamentos comunitarios o de la Unión Europea tienen un ámbito subjetivo de aplicación limitado a las empresas que ejerzan la profesión de transportista por carretera, de mercancías o de

viajeros, o a las empresas que aspiren a ejercer esa profesión (artículo 1.2 y 2, 1 y 2 del Reglamento del 1071/2009 y por conexión necesaria artículo 1.1 del Reglamento 2016/443).

Y, ante esta realidad aflora la pregunta ¿cómo aplicar entonces legítimamente a los transitarios los expresados Reglamentos cuando, según la propia LOTT, no tienen la condición de transportistas por carretera, sino de ejecutores o prestadores de las actividades auxiliares y complementarias del transporte?

Entendemos que la respuesta vendrá dada en función de la interpretación que se haga del contenido del artículo 45 de la LOTT anteriormente transcrito, por medio del cual se opera la remisión a la normativa europea, así como del alcance que haya que dar a esa misma normativa.

En efecto, en un primer análisis del expresado artículo podría pensarse que el mismo “lottiza”, es decir incorpora a la LOTT, el contenido de los Reglamentos a que nos venimos refiriendo haciéndolos aplicables también a los titulares de las autorizaciones de actividades auxiliares y complementarias del transporte y, en particular, a los transitarios.

Sin embargo, estimamos que hay sólidos motivos para sostener lo contrario.

Así, en primer lugar y desde una perspectiva estrictamente gramatical o etimológica, la expresión “de conformidad” que utiliza el artículo 45 de la LOTT cuando se remite a la reglamentación de la Unión Europea en relación a la pérdida de la honorabilidad, encierra la idea de supeditación a algo que está fuera del alcance de quien muestra su conformidad, y no la de sustitución, suplantación o ampliación de aquello a lo que se presta la conformidad, en este caso la reglamentación europea.

En segundo lugar, en la remisión normativa no se produce una integración de las normas remitidas (en nuestro caso, los Reglamentos de la Unión Europea) en el cuerpo de la remitente (la LOTT), sino que, antes al contrario, ambas normas siguen conservando su propia individualidad y sustancia de acuerdo con su origen, aceptando la remitente el entero contenido de la remitida sin variación alguna.

En tercer lugar, el contenido de los reglamentos de la Unión Europea, como normas de aplicación directa pertenecientes a un Ordenamiento jurídico diferente del interno de los Estados miembros, está fuera de la disponibilidad de éstos, que, por ello, no pueden alterar su contenido y alcance. Parece obvio que si el legislador europeo hubiese querido que los expresados Reglamentos fueran de aplicación también a los titulares de autorizaciones de actividades auxiliares y complementarias del transporte del transporte, lo habría dispuesto así.

Finalmente, la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea y, en concreto, la sentencia de 9 de marzo de 1978, entre otras varias, a propósito de la primacía del Derecho comunitario sobre el interno de los Estados, afirma que la aplicabilidad directa de una disposición de Derecho comunitario --como son los Reglamentos 1071/2009 y 216/443-- significa que sus normas deben tener plenamente efecto, de una manera uniforme, en todos los Estados miembros a partir de su entrada en vigor y durante todo el periodo de su validez (apartados 14 y 15). Aplicación uniforme que resultaría frustrada si en un Estado miembro se aplicasen normas comunitarias, como los citados Reglamentos, a más supuestos o sujetos de los expresamente contemplados en ellos.

De lo que resulta la improcedencia de aplicar a los titulares de autorizaciones de actividades auxiliares y complementarias del transporte del transporte y, en concreto a los transitarios, la pérdida de la honorabilidad en base a la comisión reiterada de aquellas infracciones que únicamente determinan esa pérdida de conformidad con la reglamentación de la Unión Europea y para los transportistas por carretera, como son todas aquellas que se detallan en las letras B) y C) del Anexo I al ROTT.

Lo que, naturalmente, lleva a la conclusión de tener que considerar contrarios a derecho por "*ultra vires*", o sea por exceso de poder o extralimitación, los preceptos del ROTT que, sin la necesaria cobertura legal, extienden a los transitarios y demás operadores o intermediarios del transporte, no transportistas por carretera, la pérdida de la honorabilidad por la comisión de infracciones diferentes de las contempladas en la letra A) del Anexo I al ROTT, como son las enumeradas en las letras B) y C) del propio Anexo. Ilegalidad que afecta básicamente al apartado 2 de su artículo 116 en conexión con su apartado 1 al mencionar a los intermediarios en la contratación de transportes, que entre otros son los transitarios, como susceptibles de perder la honorabilidad por la comisión de dichas infracciones si se alcanza un Índice de Reiteración Infractora (IRI) con un valor igual o superior a tres.

De todas maneras, conviene puntualizar que la probabilidad que tendrá una empresa transitaría de ser inhabilitada a resultas de las infracciones previstas en las letras B) y C) del Anexo I al ROTT es bastante remota ya que la inmensa mayoría de tales infracciones sólo se pueden cometer en el ejercicio de la profesión de transportista por carretera de viajeros o de mercancías.

Por último, procede aclarar que la figura del gestor de transporte no puede ser objeto de ninguna tacha de ilegalidad puesto que, por un lado, no cabe su encaje en el concepto de sanción; y, por otro, se trata de una figura que desarrolla y coadyuva al cumplimiento del requisito de competencia profesional expresamente previsto en los artículos 42.2 y 47 de la LOTT

1.2.3 Reconocimiento europeo

En el ámbito internacional, en septiembre de 2001, se publicó el **Libro Blanco sobre la Política Común de Transportes**, que trata de establecer una estrategia europea global para los transportes.

En la sección II de la primera parte del Libro Blanco se hacía hincapié en la necesidad de vincular los distintos modos de transporte con vistas a promover la intermodalidad en los transportes. Esta, según lo consignado en el libro blanco “supone asimismo que se aplique rápidamente una serie de medidas técnicas, sobre todo en lo que se refiere a los contenedores, las unidades de carga y el oficio de transitario.”

Más adelante, en el apartado C.1, se habla de fomentar la aparición de transitarios, y decía así: *“en el transporte de mercancías, determinar el modo más eficaz de la cadena de transporte, según criterios variables en función del momento, es el cometido de los “organizadores” del flujo de transporte. Está surgiendo un nuevo oficio: el de transitario.”*

Este “nuevo oficio” que surgía en el libro blanco había sido ya identificado y definido en términos muy similares por nuestra Federación Nacional, FETEIA, en el primer número de su publicación “FETEIA- Informa”, aparecido en marzo de 1983. En esta publicación que intentaba definir, ante el vacío del marco legal español de entonces, la profesión del transitario, afirmaba, que *“el transitario - expedidor internacional es el **organizador** del transporte en el más amplio sentido”*.

Esta convergencia entre los puntos de vista de las instituciones europeas y de los transitarios españoles era el fruto de largos años de trabajo para el reconocimiento de nuestro sector, como sector diferenciado de las demás profesiones del ámbito del transporte internacional y que, con los últimos desarrollos del comercio globalizado, aparece como indispensable.

En este sentido, los transitarios, como llave del transporte internacional, apoyamos todas las iniciativas que mejoren las vías de comunicación, las infraestructuras, las plataformas modales o intermodales y la potenciación de la intermodalidad porque entendemos que es la mejor manera de ofrecer el mejor servicio a los grandes operadores económicos.

Apoyamos la intermodalidad no solo por razones de impacto ambiental y descongestión vial, sino porque consideramos que el mejor servicio es aquel que busca la mejor solución a la demanda de transporte de nuestros clientes y para ello debemos disponer de todas las opciones posibles.

Eliminar los cuellos de botella, encontrar soluciones viables a las conexiones intermodales es condición imprescindible para poder ofrecer buenos servicios multimodales y competir con otras plataformas vecinas.

Estamos de acuerdo en que si se optimizan los recursos de forma equilibrada para todos los entes y actores implicados, ello redundará en una mejora de la oferta competitiva, en beneficio para todos los sectores afectados y para la sociedad en general.

Para nosotros, la intermodalidad no es algo nuevo, aunque no se ha podido desarrollar todo lo que nos hubiera gustado, pero es algo que venimos haciendo desde hace muchos años allí donde se dan las condiciones adecuadas. Para muchos transitarios la intermodalidad es lo que mejor define nuestro trabajo, pero también sabemos que es complicada y difícil de sincronizar. Por ello proyectos que intenten mejorar las posibilidades de intermodalidad siempre contarán con nuestro apoyo.

1.3 El Transitario y su estructura.

Históricamente, la actividad del comercio y del transporte se identificaba con el comerciante que trasladaba, con medios propios, los productos o bienes, objeto de su comercio, a los lugares de venta, es decir, actuaba a la vez que comerciante como propietario del medio de transporte.

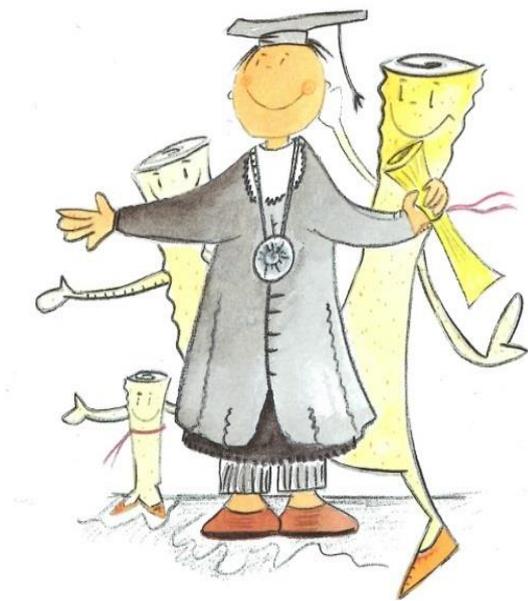
Después de los grandes descubrimientos geográficos el tráfico internacional crece de tal manera que el comerciante ya no puede transportar con la celeridad necesaria la gran cantidad de productos, bienes o animales, con los que comerciaba, a través de los océanos.

Como consecuencia de ello nace el transportista por cuenta de terceros.

Debido a las grandes distancias existentes entre el vendedor y su cliente, aparecen paulatinamente una serie de actividades auxiliares y complementarias de la actividad mercantil: transportistas, banqueros, representantes aduaneros, aseguradores, transitarios o expedidores.

La actividad del Transitario es particularmente compleja, y por ello pasamos a detallar los siguientes aspectos:

- ✘ En nuestra actividad actuamos como agentes de los propietarios de la mercancía, aunque también lo hacemos entre los destinatarios, fabricantes y compradores. Les representamos ante los transportistas, actuando por su cuenta, aunque contratando en nombre propio.
- ✘ Efectuamos el seguimiento del envío de las mercancías durante todo el trayecto y de las operaciones relacionadas con los mismos: carga, descarga, manipulación, clasificación, almacenaje y su distribución, así como todas las operaciones aduaneras necesarias.
- ✘ El transitario se convierte en agente de todos los medios de transporte: barco, avión ferrocarril o camión.
- ✘ Comercializamos nuestros servicios y agrupamos mercancías destinadas a una misma ciudad, provincia, área o país y la remitimos sobre un único medio de transporte.



Nos hemos transformado de profesionales preparados, en organizados emprendedores, capacitados. Hasta el grado de asumir el encargo y la responsabilidad de toda la cadena de transporte, por lo que precisa de personal profesionalmente preparado y de verdaderos especialistas en el uso y la gestión de las diversas formas y medios de transporte.

Como ya hemos citado anteriormente, el transitario desarrolla su actividad por cuenta del propietario de la mercancía, es decir del remitente-vendedor o del destinatario-comprador, pero contratando en nombre propio con el transportista.

En general, la primera operación que lleva a cabo; por cuenta del cliente, la constituye el estudio y la aceptación del itinerario y del medio de transporte. Esta fase, tal vez precede a la conclusión del acuerdo comercial.

Una vez establecido el acuerdo comercial, en base al mismo, el transitario puede actuar de las formas siguientes:

- ✘ Cuando lo hace de forma contractual deberá contratar con el transportista real, teniendo dos alternativas:
 - Si la carga es completa lo hará en nombre propio o en nombre del cliente, pero siempre por cuenta de este.
 - Si la carga es fraccionada, a sea grupaje, lo hará en nombre propio, por cuenta del cliente.

- ✘ Cuando lo hace de forma real, en el contrato que efectúe con el cliente lo hará como transportista en nombre propio, pero por cuenta de aquél.

El transitario, si las circunstancias lo permiten, organizará un transporte multimodal. Es decir, puerta a puerta sin interrupción de la carga: de la dirección del remitente al domicilio del destinatario,

asumiendo la completa responsabilidad del transporte en calidad de Operador de Transporte Multimodal.

Además del seguimiento y control del transporte de las mercancías, podemos llevar a cabo todas las operaciones accesorias necesarias, como: embalaje, pesado, medidas de control de las mercancías, operaciones aduaneras, coberturas de seguros, distribución, etc. ...



En todos los casos durante el transporte, mantenemos un estrecho control sobre las expediciones, ya que nuestra organización consta de una extensa red de filiales y corresponsales, perfectamente comunicados con los instrumentos telemáticos más avanzados. Ello nos permite tener informados, constantemente, al remitente y al destinatario.

El nuestro es pues un trabajo complejo, variado, multiforme. Nuestra actividad se diversifica de manera distinta en cada país, según la especialización y la localidad en la cual operemos. Varios ejemplos podrían ser: Irun (terrestre), Bilbao (marítimo y aéreo), Madrid (aéreo y terrestre) y Barcelona (terrestre, aéreo y marítimo).

1.4 Datos de interés

Vamos a analizar algunos parámetros relacionados con nuestra profesión para contextualizar la importancia del Transitario en la mejora del transporte internacional, el comercio exterior y, en definitiva, en la aportación de nuestros conocimientos para continuar acercando el mundo a nuestra sociedad.

Sector Transitario en España 2017

✧ Evolución por tramos de facturación

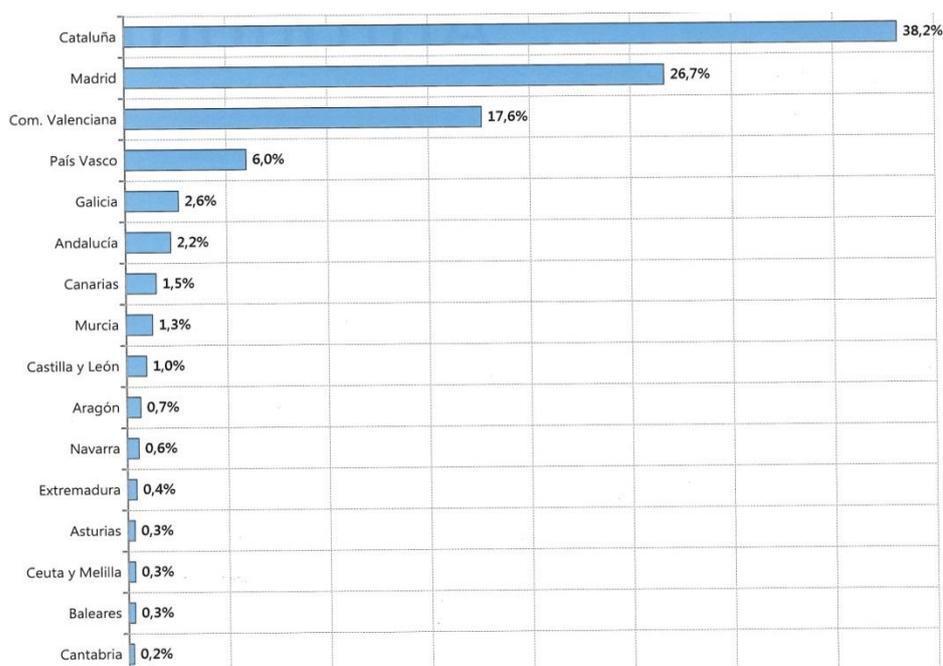
TRAMO	2017			2016			DIF. 17/16			2008			DIF. 17/08		
	Nº Empresas	Ventas	Cuota	Nº	Ventas	Cuota	Nº	Ventas	%*	Nº	Ventas	Cuota	Nº	Ventas	%*
> 50 millones	24	3.018,97	46,6%	19	2.466,56	42,4%	+5	+552,42	+22,4%	19	2.324,29	39,8%	+5	+694,69	+29,9%
PYME (< 50 mill.)	646	3.456,71	53,4%	654	3.353,86	57,6%	-8	+102,85	+3,1%	658	3.512,43	60,2%	-12	-55,72	-1,6%
49,9 - 10 millones	95	1.963,95	30,3%	89	1.894,28	32,5%	+6	+69,67	+3,7%	93	1.989,44	34,1%	+2	-25,50	-1,3%
9,9 - 2 millones	264	1.255,20	19,4%	254	1.203,86	20,7%	+10	+51,34	+4,3%	276	1.270,67	21,8%	-12	-15,47	-1,2%
< 2 millones	287	237,57	3,7%	311	255,72	4,4%	-24	-18,16	-7,1%	289	252,32	4,3%	-2	-14,75	-5,8%
Ext / Inac / sd	181	-	-	178	-	-	+3	-	-	174	-	-	+7	-	-
Total	851	6.475,68		851	5.820,42			+655,27	+11,0%	851	5.836,72			+638,97	+7,1%
Empresa tipo (mediana)		2,61			2,41						2,66				

Datos en millones de euros.

(*) Los porcentajes se han calculado sólo con los datos de aquellas empresas de las que se conocen los dos años comparados

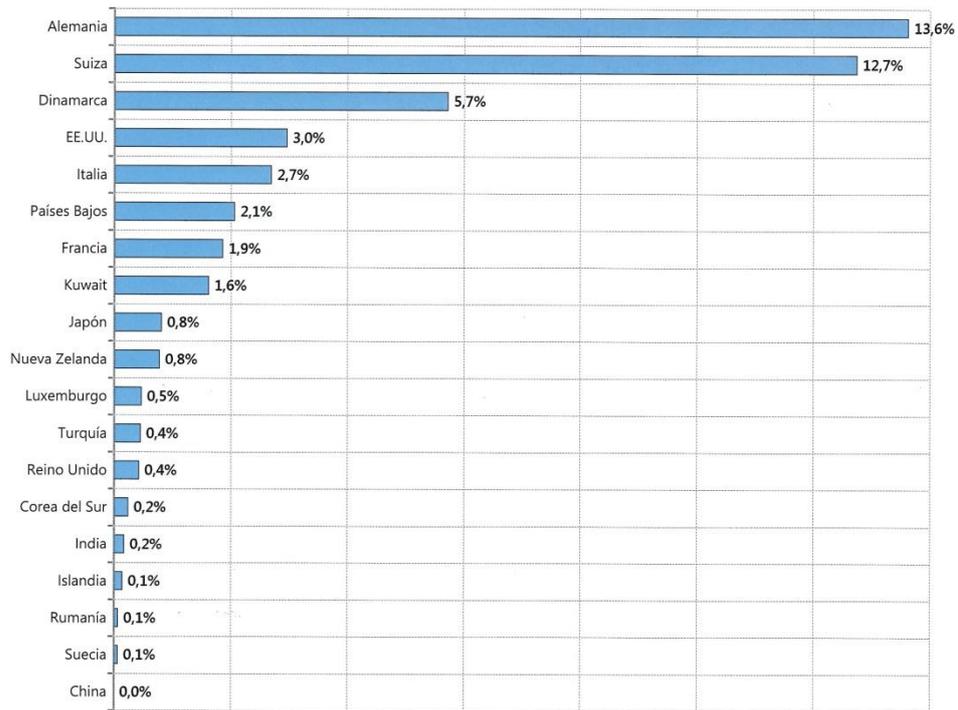
Fuente: Transporte XXI (Libro Blanco Sector Transitario en España 2017)

✧ Cuota de Ventas por Comunidad Autónoma



Fuente: Transporte XXI (Libro Blanco Sector Transitario en España 2017)

✶ Cuota de Ventas por origen de la matriz



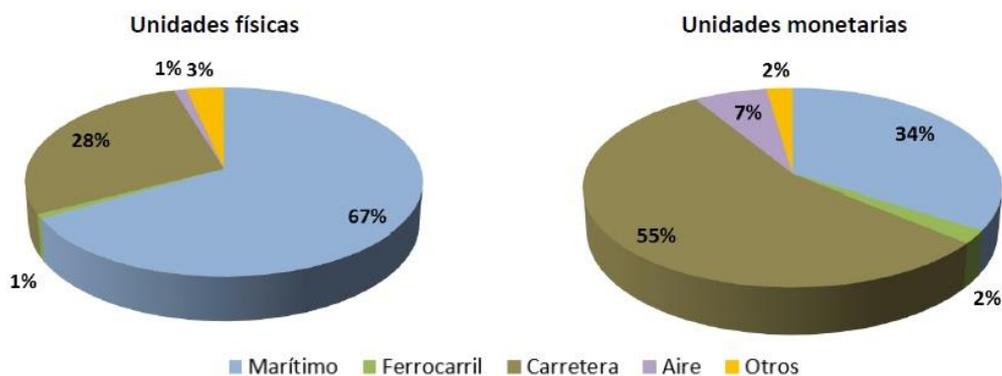
Fuente: Transporte XXI (Libro Blanco Sector Transitario en España 2017)

Comercio Exterior:

✂ por tipo de unidad, tipo de comercio y modo de transporte. Años 2015 y 2016.

	2015	2016
UNIDADES FÍSICAS (Toneladas)	419.850.081	415.107.577
EXPORTACIÓN	168.515.385	170.971.562
Marítimo	97.077.456	99.185.257
Ferrocarril	1.878.326	1.983.883
Carretera	65.032.032	65.054.498
Aire	4.430.649	4.624.945
Otros	96.922	122.980
IMPORTACIÓN	251.334.696	244.136.015
Marítimo	185.749.391	177.614.072
Ferrocarril	981.001	1.023.278
Carretera	50.473.557	50.754.790
Aire	261.385	294.222
Otros	13.869.362	14.449.653

	2015	2016
UNIDADES MONETARIAS (Millones de euros corrientes)	524.567	530.172
EXPORTACIÓN	249.794	256.393
Marítimo	84.542	84.276
Ferrocarril	9.062	9.794
Carretera	133.758	137.629
Aire	18.013	21.124
Otros	4.420	3.570
IMPORTACIÓN	274.772	273.779
Marítimo	100.501	94.924
Ferrocarril	1.656	1.681
Carretera	148.732	153.030
Aire	13.680	14.660
Otros	10.204	9.484



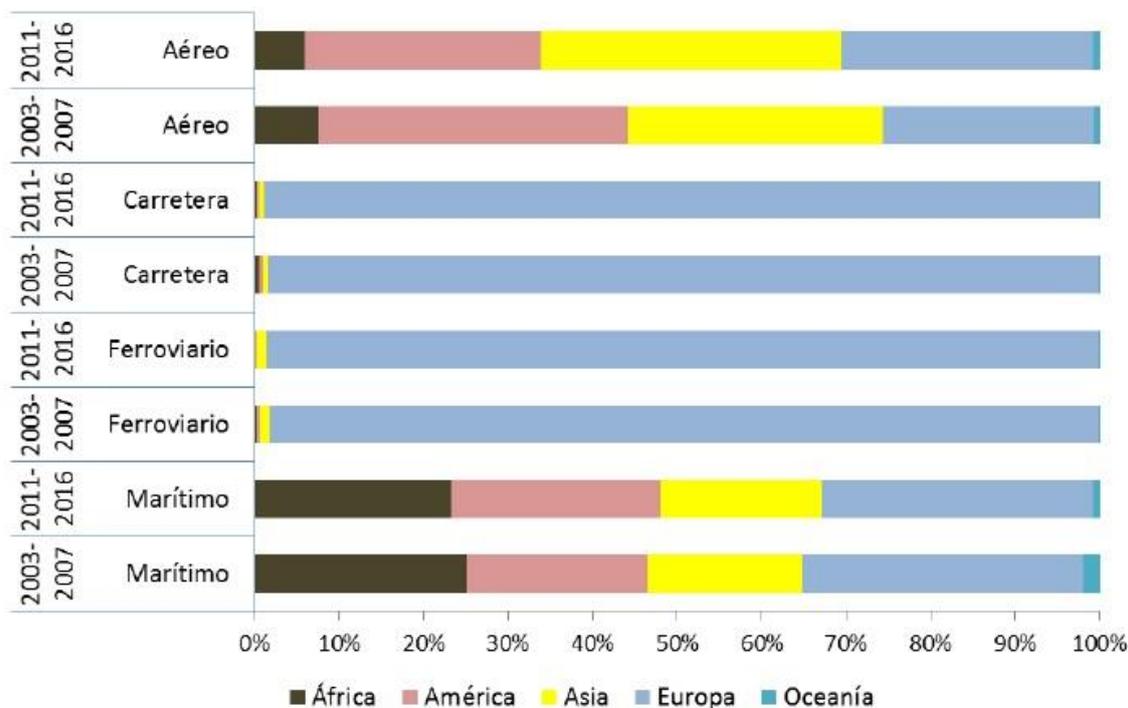
Fuente: Ministerio de Fomento - Informe OTLE 2017, con datos de DataInVex. Secretaría de Estado de Comercio. Ministerio de Economía, Industria y Competitividad

✘ por tipo de unidad, tipo de comercio y principales relaciones geográficas (toneladas y millones de euros corrientes). 2015 y 2016

	2015	2016	2015	2016
	UNIDADES FÍSICAS		UNIDADES MONETARIAS	
EXPORTACIÓN	168.515.385	170.971.562	249.794	256.393
África	21.667.179	23.377.963	16.182	16.561
América	18.572.262	18.574.837	28.247	26.638
Asia	15.126.172	14.321.787	23.903	23.803
Europa	100.325.482	101.615.290	173.566	182.715
Zona Euro	76.077.873	77.146.450	125.934	132.813
IMPORTACIÓN	251.334.696	244.136.015	274.772	273.779
África	54.875.923	48.697.627	23.914	19.924
América	51.092.891	47.764.374	28.808	28.298
Asia	36.083.580	39.984.752	51.974	53.185
Europa	106.055.250	104.233.293	167.251	169.709
Zona Euro	61.104.467	61.604.555	122.820	125.506

Fuente: Ministerio de Fomento - Informe OTLE 2017, con datos de DataInvex. Secretaría de Estado de Comercio. Ministerio de Economía, Industria y Competitividad

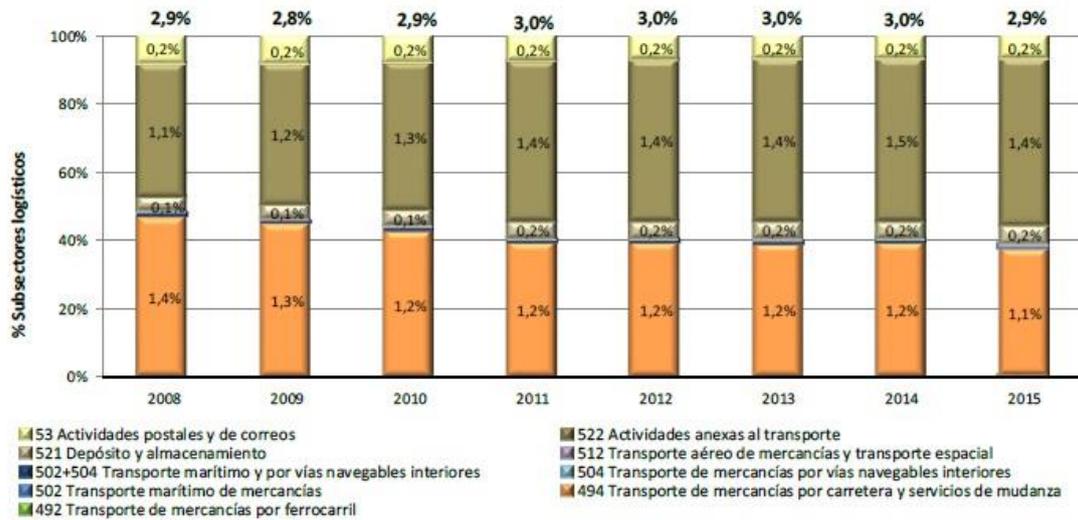
✘ Evolución de la participación del comercio exterior español en unidades físicas por modos y áreas geográficas. 2003-2016



Fuente: Ministerio de Fomento - Informe OTLE 2017, con datos de DataInvex. Secretaría de Estado de Comercio. Ministerio de Economía, Industria y Competitividad

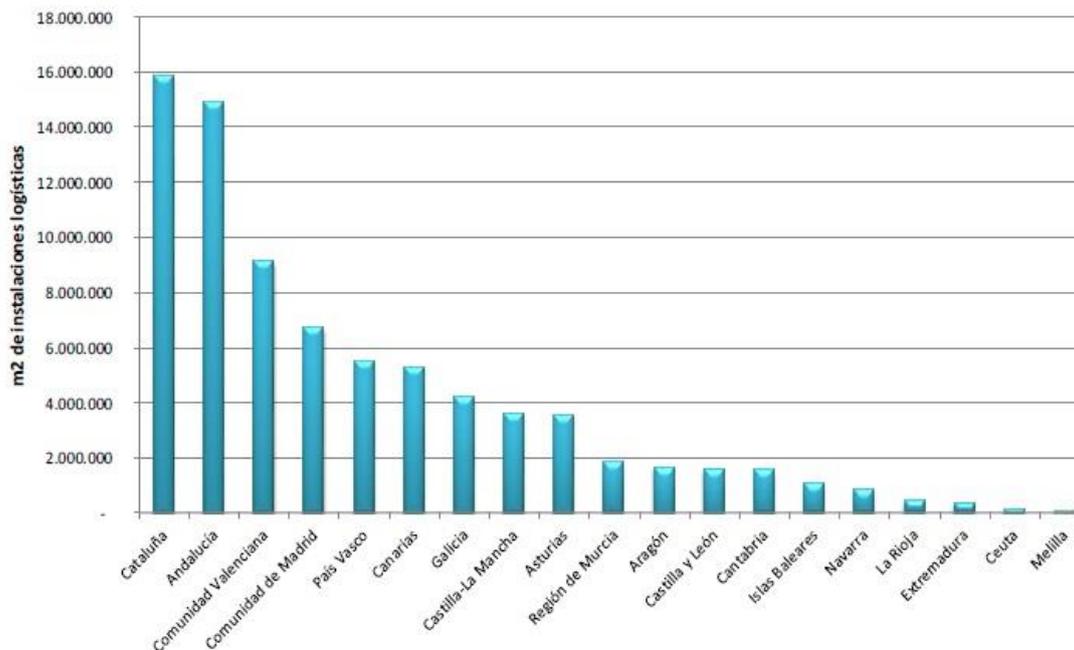
Logística:

Evolución del peso del sector logístico en la economía nacional (%). 2008-2015



Fuente: Ministerio de Fomento - Informe OTLE 2017, con datos de la Estadística Estructural de Empresas: Sector Servicios (INE)

Superficie logística por comunidades autónomas (m2). 2016

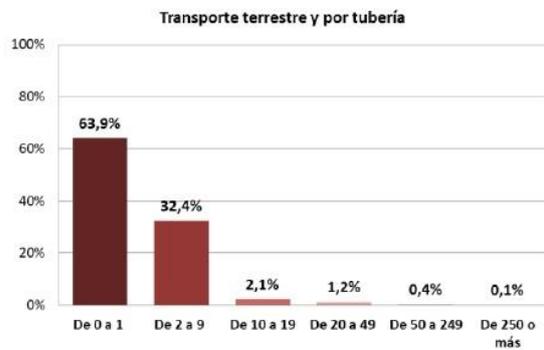


Fuente: Ministerio de Fomento - Informe OTLE 2017, con datos del Censo de Almacenes y Plataformas Logísticas 2016 (Alimarket), ADIF, Puertos del Estado y AENA S.M.E., S.A.

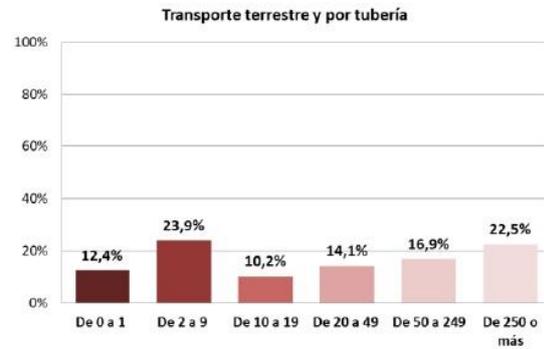
Transporte y Almacenamiento

- Número de las empresas y volumen de negocio de los subsectores de "Transporte y almacenamiento" por tramos de ocupación de las empresas (% sobre el total). 2015

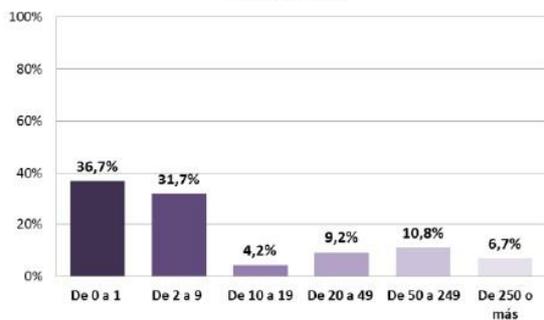
NÚMERO DE EMPRESAS



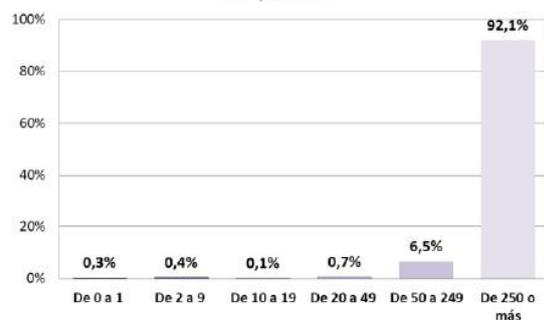
VOLUMEN DE NEGOCIO



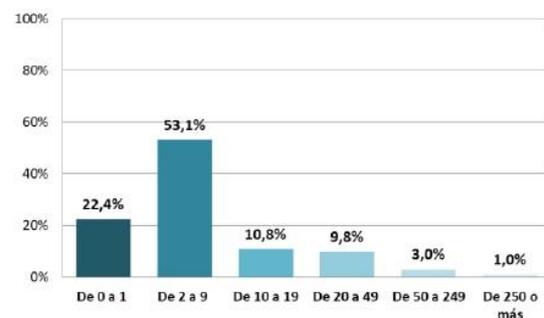
Transporte aéreo



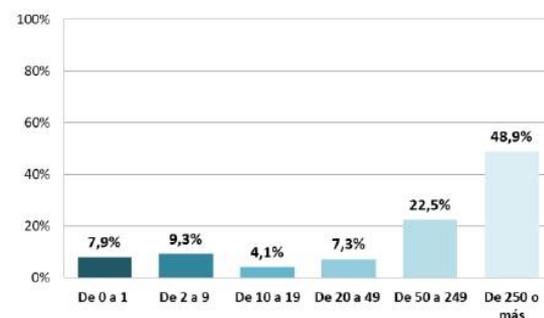
Transporte aéreo



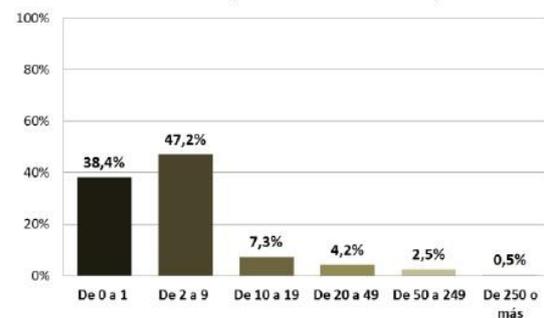
Transporte marítimo y por vías navegables interiores



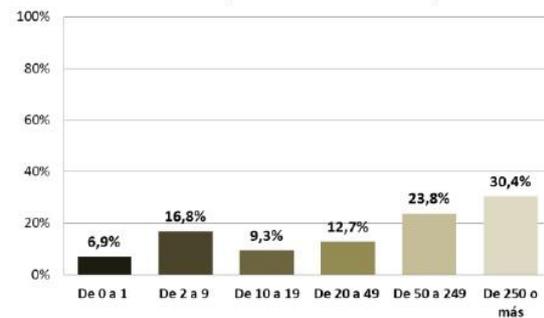
Transporte marítimo y por vías navegables interiores



Almacenamiento y actividades anexas al transporte



Almacenamiento y actividades anexas al transporte



Fuente: Ministerio de Fomento - Informe OTLE 2017, con datos de la Estadística Estructural de Empresas: Sector Servicios (INE)

Transporte Internacional

✘ Evolución del transporte internacional de mercancías (millones de toneladas). 2007-2016

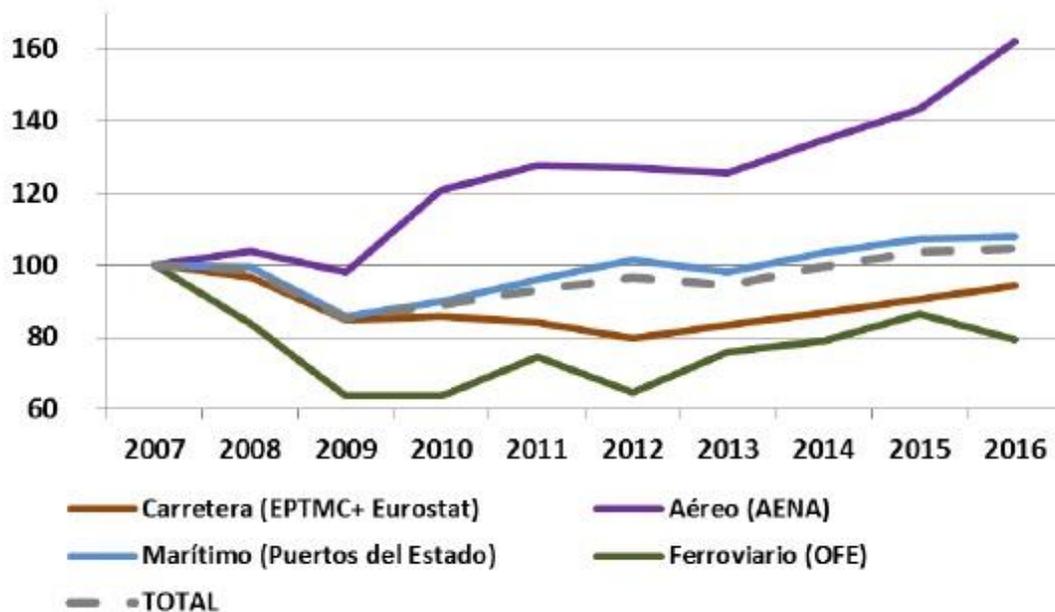
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Var interanual último año	Var último año/2007
Toneladas	493	486	421	438	460	475	466	491	511	516	1%	5%

Fuente: Ministerio de Fomento - Informe OTLE 2017, con datos del Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos, Observatorio transfronterizo España-Portugal, OFE, EPTMC, Eurostat, AENA S.M.E., S.A., y Puertos del Estado. Ministerio de Fomento

✘ Evolución del transporte internacional de mercancías (millones de toneladas) por modos. 2007-2016

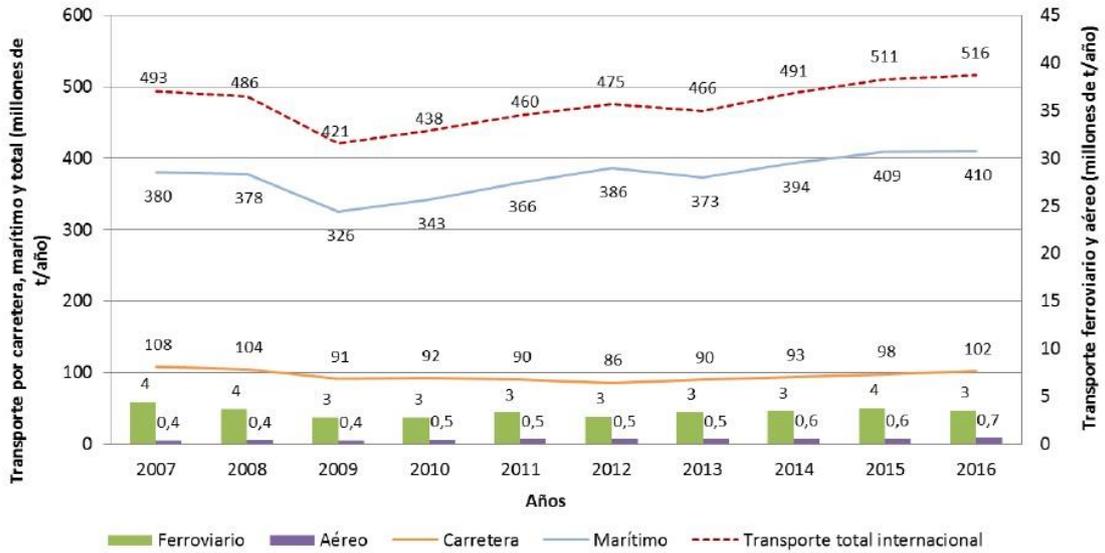
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Var 2016/2015	Var. 2016/2007
Carretera (EPTMC+ Eurostat)	107,8	104,3	91,5	92,5	90,5	85,8	89,8	93,4	97,6	101,7	4%	-6%
Ferroviario (OFE)	4,4	3,7	2,8	2,8	3,3	2,9	3,3	3,5	3,8	3,5	-8%	-21%
Aéreo (AENA)	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,7	13%	62%
Marítimo (Puertos del Estado)	380,5	377,7	325,9	342,6	365,6	386,0	372,8	393,6	408,5	410,0	0%	8%

(2007=100)



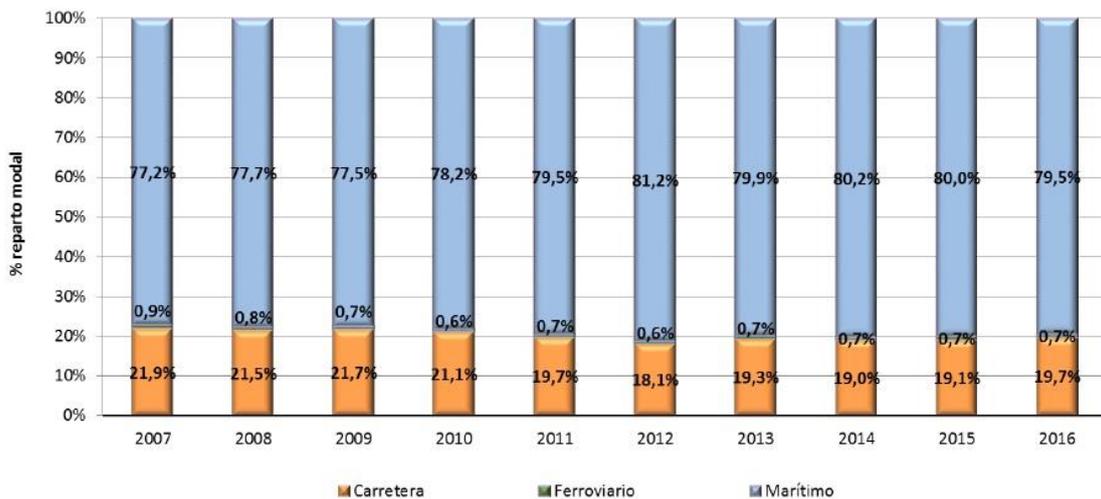
Fuente: Ministerio de Fomento - Informe OTLE 2017, con datos de la EPTMC, Eurostat, OFE, AENA S.M.E., S.A., y Puertos del Estado. Ministerio de Fomento

✘ Evolución del transporte de mercancías en el ámbito internacional (millones de toneladas).
2007-2016



Fuente: Ministerio de Fomento - Informe OTLE 2017, con datos de la EPTMC, Eurostat, OFE, AENA S.M.E., S.A. y Puertos del Estado. Ministerio de Fomento

✘ Cuotas modales del transporte de mercancías (toneladas) en el ámbito internacional (%). 2007-2016



Fuente: Ministerio de Fomento - Informe OTLE 2017, con datos de la EPTMC, Eurostat, OFE, AENA S.M.E., S.A. y Puertos del Estado. Ministerio de Fomento

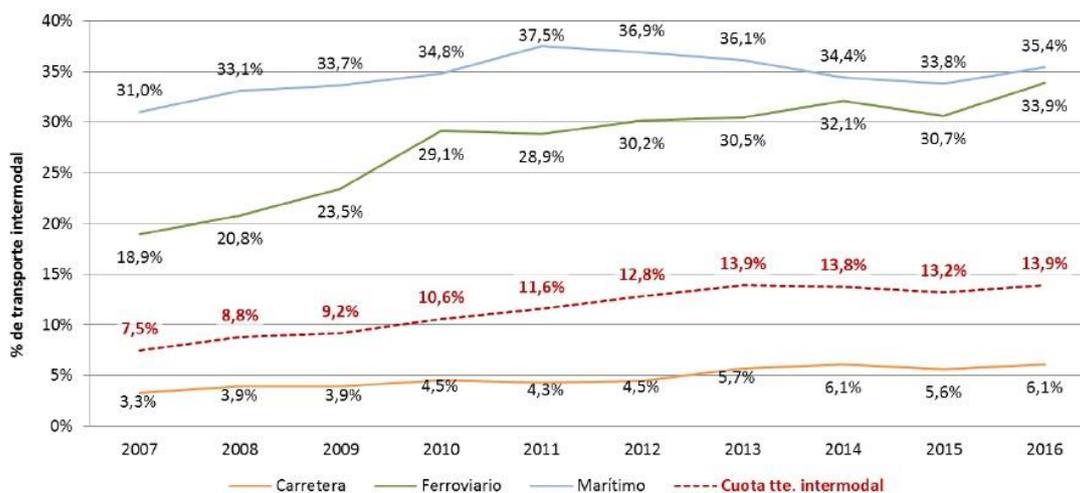
Transporte Intermodal

✘ Transporte intermodal de mercancías en contenedor por modo (ámbito nacional + internacional) (miles de toneladas). 2007-2016

Años	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Carretera	81.663	84.527	68.819	72.541	64.075	56.078	65.734	73.682	72.555	80.092
Ferrocarril	5.925	5.923	5.142	6.244	6.973	7.364	7.415	8.791	8.723	9.019
Marítimo	130.389	137.689	121.440	131.630	150.556	155.082	146.575	146.884	150.435	159.154
Transporte intermodal	217.977	228.139	195.400	210.415	221.603	218.523	219.724	229.358	231.713	248.266

Fuente: Ministerio de Fomento - Informe OTLE 2017, con datos de la EPTMC, Eurostat, OFE, Aena, S.A. y Puertos del Estado.
Ministerio de Fomento

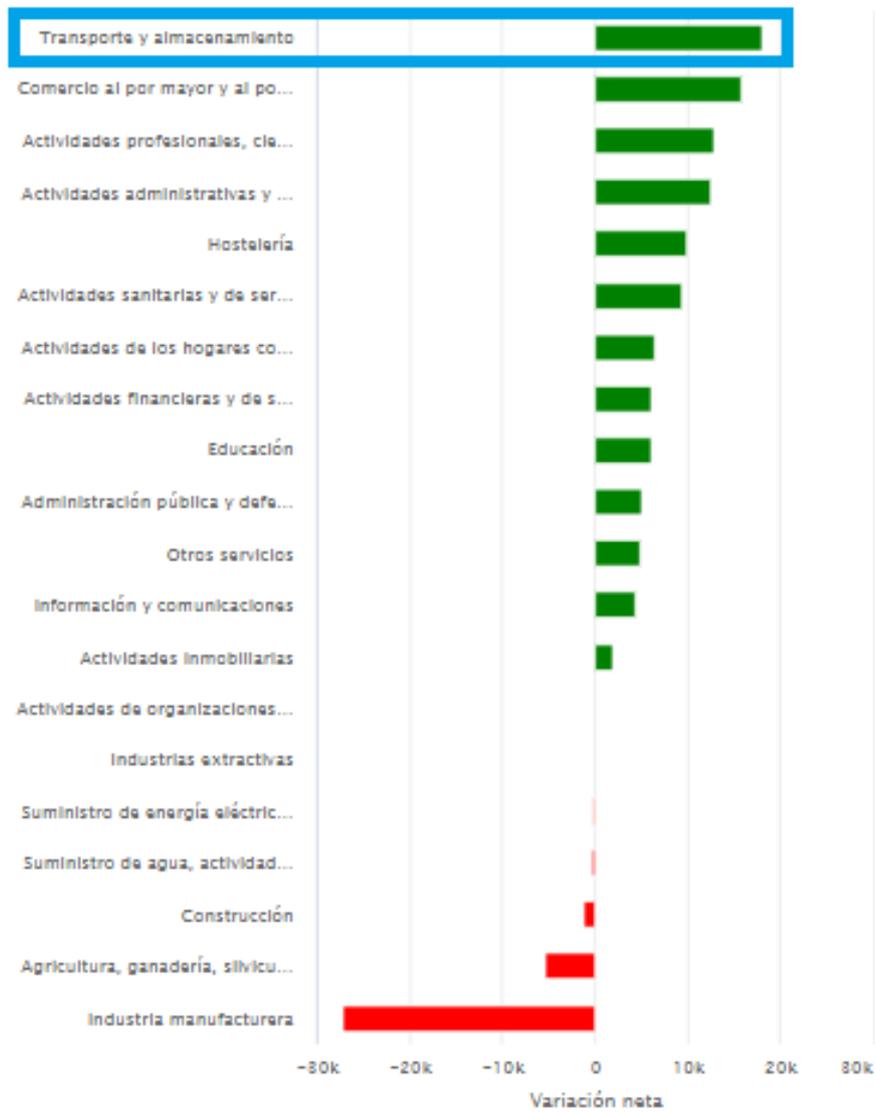
✘ Evolución de la cuota de transporte intermodal en contenedor por modo (%). 2007-2016



Fuente: Ministerio de Fomento - Informe OTLE 2017, con datos de la EPTMC, Eurostat, OFE, Aena, S.A. y Puertos del Estado.
Ministerio de Fomento

Empleo

✖ Prospectiva por sectores económicos - Comunidad Autónoma de Euskadi (2018-2030)



Fuente: Lanbide – Servicio Vasco de Empleo / Futurelan – Observatorio de prospectiva del empleo y tendencias ocupacionales en Euskadi (www.futurelan.eus)

✘ Oportunidades netas de empleo por sectores - Comunidad Autónoma de Euskadi (2018-2030)

	2018	2030	Variación	% Reemplazo	Opor netas
Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos de motor y motocicletas	131.256	147.051	15.795	12%	77.667
Actividades sanitarias y de servicios sociales	88.017	97.341	9.324	10%	58.007
Actividades administrativas y servicios auxiliares	61.307	73.793	12.486	20%	50.055
Administración pública y defensa; seguridad social obligatoria	57.152	62.159	5.007	8%	49.508
Industria manufacturera	190.126	162.873	-27.253	-14%	46.715
Transporte y almacenamiento	45.593	63.619	18.026	39%	46.554
Actividades profesionales, científicas y técnicas	62.748	75.528	12.780	20%	40.656
Educación	68.916	74.953	6.037	8%	39.402
Hostelería	57.265	67.212	9.947	17%	33.987
Construcción	57.759	56.539	-1.220	-2%	24.203
Actividades de los hogares como empleadores de personal doméstico; actividades de los hogares como productores de bienes y servicios para uso propio	31.801	38.278	6.477	20%	22.347
Información y comunicaciones	21.247	25.574	4.327	20%	17.881
Actividades financieras y de seguros	17.414	23.542	6.128	35%	16.427
Otros servicios	23.935	28.810	4.875	20%	15.666
Actividades inmobiliarias	5.507	7.369	1.862	33%	5.789
Suministro de agua, actividades de saneamiento, gestión de residuos y descontaminación	5.830	5.562	-268	-4%	2.196
Suministro de energía eléctrica, gas, vapor y aire acondicionado	2.138	2.039	-99	-4%	800
Industrias extractivas	399	380	-19	-4%	229
Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca	11.566	6.149	-5.417	-46%	-3.267
Total	939.976	1.018.771	78.795	8%	544.822

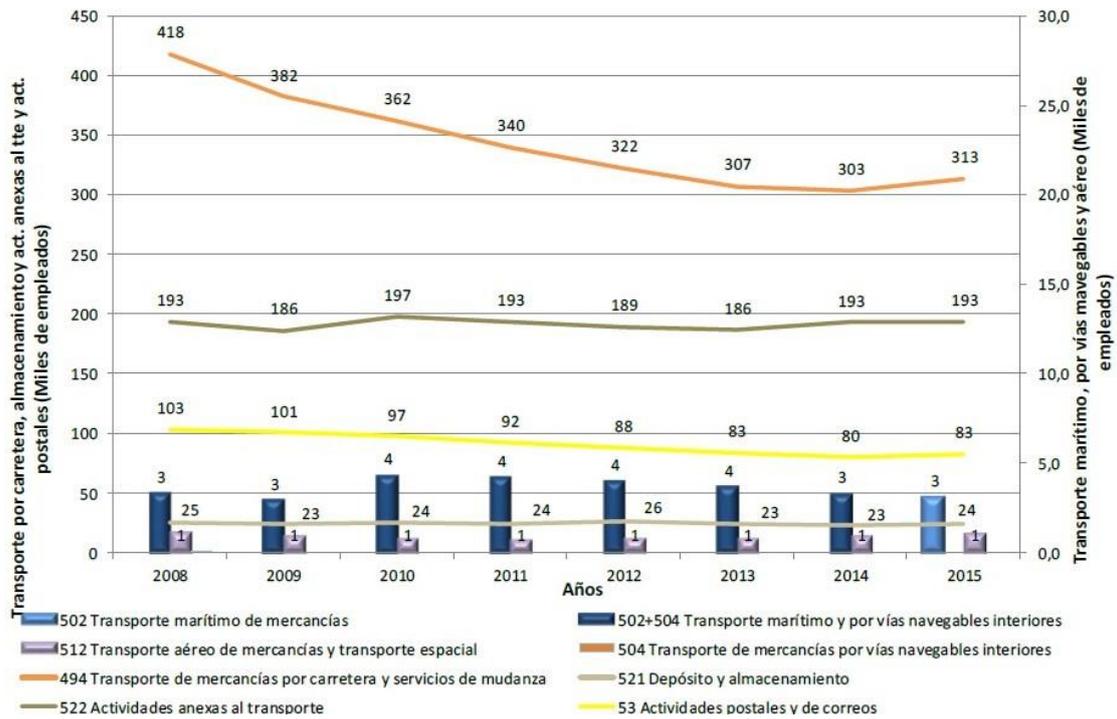
Fuente: Lanbide – Servicio Vasco de Empleo / Futurelan – Observatorio de prospectiva del empleo y tendencias ocupacionales en Euskadi (www.futurelan.eus)

✘ Ocupados en Transporte y Almacenamiento e ingeniería civil (miles de personas). Año 2016 y evolución

Miles de personas	2015	2016	2016/2015	2016/2008
Transporte terrestre y por tubería.	529,4	566,8	7,06%	-7,60%
Transporte marítimo y por vías navegables interiores	17,0	22,4	31,76%	5,66%
Transporte aéreo	41,1	38,0	-7,54%	-28,71%
Almacenamiento y actividades anexas al transporte	175,3	193,5	10,38%	24,04%
Actividades postales y de correos	107,7	111,3	3,34%	-11,03%
TOTAL TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO (Sin actividades postales)	762,8	820,7	7,59%	-2,75%
TOTAL TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO	870,5	932,0	7,06%	-3,82%
Construcción: Ingeniería Civil	107,2	99,1	-7,56%	-47,81%
TOTAL TRANSPORTE (SIN CORREOS) E INGENIERÍA CIVIL	870,0	918,8	5,72%	-11,03%
TOTAL ECONOMÍA ESPAÑOLA	17.866,0	18.341,5	2,66%	-10,40%

Fuente: Ministerio de Fomento - Informe OTLE 2017, con datos de la Encuesta de Población Activa. INE

Evolución del personal ocupado en el sector logístico (miles de empleados). 2008-2015



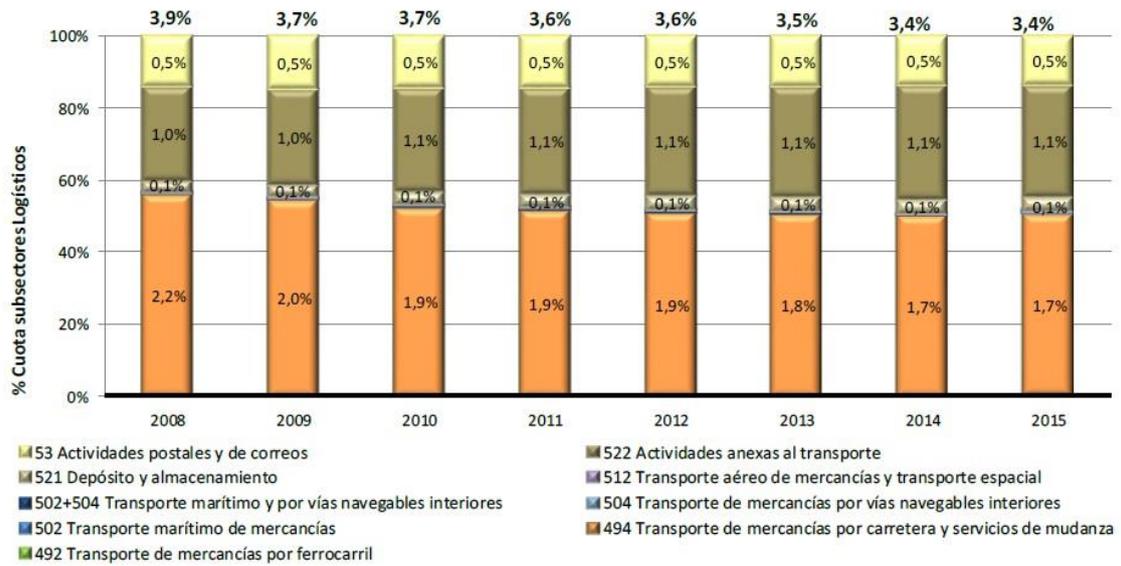
Fuente: Ministerio de Fomento - Informe OTLE 2017, con datos de la Estadística Estructural de Empresas: Sector Servicios (INE)

Participación del sector logístico en el empleo (%). 2008-2015

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
492 Transporte de mercancías por ferrocarril								0,01%
494 Transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza	2,2%	2,0%	1,9%	1,9%	1,9%	1,8%	1,7%	1,7%
502 Transporte marítimo de mercancías								0,02%
504 Transporte de mercancías por vías navegables interiores	0,02%	0,02%	0,02%	0,02%	0,02%	0,02%	0,02%	0,00%
512 Transporte aéreo de mercancías y transporte espacial	0,01%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,01%
521 Depósito y almacenamiento	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
522 Actividades anexas al transporte	1,0%	1,0%	1,1%	1,1%	1,1%	1,1%	1,1%	1,1%
53 Actividades postales y de correos	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%
Total sector logístico	3,9%	3,7%	3,7%	3,6%	3,6%	3,5%	3,4%	3,4%

Fuente: Ministerio de Fomento - Informe OTLE 2017, con datos de la Estadística Estructural de Empresas: Sector Servicios (INE)

✘ Evolución de la participación del sector logístico en el empleo (%). 2008-2015



Fuente: Ministerio de Fomento - Informe OTLE 2017, con datos de la Estadística Estructural de Empresas: Sector Servicios (INE)

1.5 Federaciones

1.5.1 FETEIA-OLTRA



Los transitarios estamos agrupados en una Federación nacional, que nos representa ante las diversas instituciones que tienen relación con nuestra actividad, cuya denominación es FETEIA-OLTRA. Esta reúne a 20 asociaciones provinciales denominadas ATEIA. FETEIA-OLTRA está adherida a la CEOE y, en el campo internacional, a las dos principales organizaciones existentes: FIATA y CLECAT.

La figura del transitario surge cuando el transporte internacional eclosionó al acabar la segunda guerra mundial y el mercado dejó de ser local y pasó, paulatinamente, a ser global. Y en ese momento nos erigimos como el profesional capaz de asegurar dicho comercio, porque no busca excusas para dificultar el tráfico, sino que consigue que el comercio internacional sea viable, posible y una oportunidad de legítimo negocio.

Si contemplamos el trabajo desarrollado por la Federación en los últimos 40 años, podemos hablar de 40 años de éxito compartido. Y el principal beneficiario de nuestro trabajo no han sido estrictamente los transitarios españoles, sino el comercio internacional: cada traba superada, cada mejora asumida ha supuesto que la cadena logística española sea más eficiente.

Fue en la década de los años sesenta, y fruto de la suma de experiencias, esfuerzo y visiones de futuro que algunas empresas pioneras propiciaron, con los contactos del Presidente Fundador de FETEIA -Sr. Alfredo Molinas- en el sindicato de la Marina Mercante y con la colaboración del letrado Sr. Manuel M. Vicens, la creación de la denominada AGRUPACION NACIONAL DE TRANSITARIOS, con sede en Barcelona.

El esfuerzo realizado por esta Agrupación, que con pocos medios y escasa experiencia introdujo la formación profesional, actuó como catalizador o elemento indispensable para asentar las bases para la subsistencia y sucesivo perfeccionamiento de la superespecialización de la empresa transitaria al servicio de la economía mundial.

En reuniones de la Federación internacional de transitarios (FIATA), mantenidas en Helsinki, en octubre de 1974, representantes de la Agrupación Nacional de Transitarios, presentaron un programa base del curso de formación profesional del transitario.



La puesta en contacto con organismos oficiales, como Cámaras de Comercio, Juntas de Puertos, etc., permitió que los dos primeros cursos de formación profesional para transitarios se desarrollaran en las salas que facilitó la Escuela Oficial de Náutica de Barcelona.

Febrero de 1978, nace FETEIA

En base a la Ley del derecho de asociación sindical, de 1 de abril de 1977, se crearon ese mismo año las Asociaciones provinciales de transitarios -ATEIA- de Barcelona y de Madrid y se encaminó la constitución de la Federación Española.

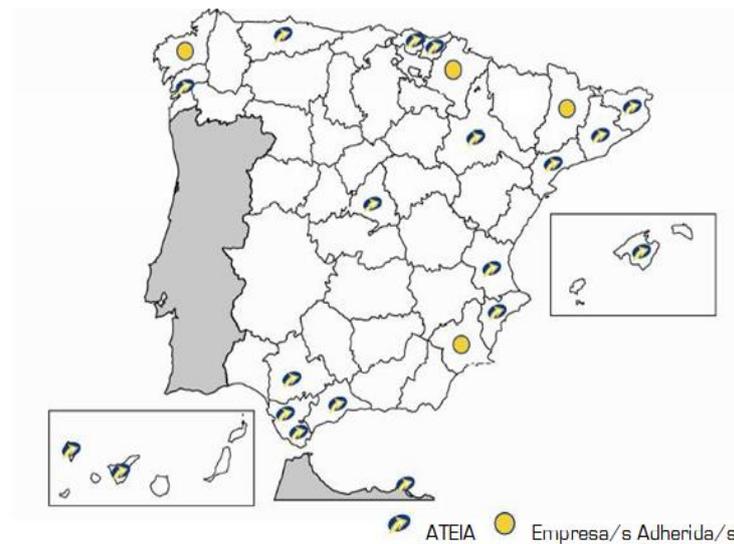
El 7 de febrero del año 1978 los Presidentes de ATEIA de Barcelona, Alfredo Molinas, y de Madrid, Joaquín Brasa, constituyeron la Federación Española de Transitarios, Expedidores Internacionales y Asimilados, con sede en Barcelona.

La Federación se constituyó como órgano de coordinación, representación, gestión, fomento y defensa de los intereses generales y comunes de las organizaciones empresariales de transitarios de todo el territorio. El término "asimilados" incluyó a empresas relacionadas con el transporte, la intermediación

en el transporte, las aduanas, el almacenaje, la logística y en general la gestión de la cadena de suministro. ¡Tuvieron una buena visión estratégica!

Desde el primer momento, FETEIA se adhirió a FIATA, y previo al ingreso de España en la Comunidad Económica Europea en 1985, FETEIA ingresó también en el CLECAT - European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services- asumiendo Alfredo Molinas su presidencia en 1993.

El 8 de mayo de 1979 se incorporan a FETEIA las Asociaciones de Bizkaia, Gipuzkoa y Valencia. Con la creación de ATEIA Alicante en 1980, la Federación iniciaba la década de los ochenta con 6 Asociaciones, que pronto aumentaría con las creaciones de ATEIA Girona y ATEIA Sevilla. En la década de los 90, se crearon las Asociaciones de Cádiz, Las Palmas de Gran Canaria, Melilla, Tarragona y Pontevedra, y con la entrada al nuevo siglo, con las Asociaciones de Aragón, Asturias, Campo de Gibraltar, Málaga y Tenerife. Actualmente, con las recientes incorporaciones de Baleares y Ceuta, sumamos ya 20 asociaciones, así como 4 asociaciones autonómicas, entre las que se encuentra ATEIA Euskadi-OLT



Es un hecho muy significativo que, en el momento de su constitución, FETEIA creó el documento (orden y contrato de

expedición/OYUDE) apto para reflejar la actividad propia del transitario y sus derechos y obligaciones. El contrato de expedición establecía que su finalidad no era el transporte en sí mismo sino la organización, planificación y control del transporte y demás operaciones necesarias para situar las mercancías según instrucciones del cliente.

Además, los primeros hitos alcanzados fueron en los ámbitos de la Formación Profesional, y la ley que reguló la actividad que los transitarios consolidados.

También se establecieron lazos de colaboración con la Asociación de Agentes de Carga de América Latina y el Caribe -ALACAT- iniciándose con la participación de una delegación de FETEIA con motivo de

la constitución de la Asociación Latinoamericana y de su 1º Congreso, evento celebrado en Sao Paulo (Brasil) en agosto de 1982.

Previo al ingreso de España en la Comunidad Económica Europea, en 1985 FETEIA ingresó en CLECAT - European Association for Forwarding Transport, Logistics and Customs Services-, asumiendo su presidencia en 1993.

En 1987, y con un buen trabajo desarrollado por FETEIA, entró en vigor la Ley 16/1987, de 30 Julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), que representó un hito importante en la regulación de la actividad de los transitarios.

Por su reconocida representatividad del colectivo transitario, FETEIA participó como miembro fundador de FUNDACION CETMO, creada en el año 1988, junto a otras organizaciones, administraciones y asociaciones profesionales representativas del transporte. La Fundación es nexo de coordinación de todo el sector con fines concretos de estudio, impulso de la innovación y colaboración mutua entre administraciones españolas y extranjeras. Como reconocimiento a dicho impulso presidimos desde entonces dicha Fundación.

El Reglamento de la LOTT vino a consolidar la figura del transitario como aquel empresario individual o persona jurídica que no solo se preocupa del desplazamiento de las mercancías sino que además dirige, controla y coordina todas las operaciones necesarias para la realización del transporte internacional de mercancías por cualquier medio o vía de comunicación.

Cuando se creó la Comisión Consultiva de la Dirección General de Transportes Terrestres del Ministerio (enero de 1990) se reconoció a FETEIA la representatividad integrando la Sección Transitarios del Departamento de Transporte. Esta Comisión Consultiva fue el precedente de lo que desde el año 1993 es el Comité Nacional del Transporte por Carretera -CNTC-, uno de los cauces de participación integrada de las empresas del sector del transporte.

Con el permanente seguimiento y dedicación de las Comisiones técnicas de la Federación, la Comisión Aérea de FETEIA participó en 1991 en el proceso de la implantación del CASS, Cargo Account Settlement System (sistema de pago para las operaciones de carga).

La permanente relación que iban manteniendo las Federaciones de Transitarios de Portugal, Italia y España, derivó en la formalización de un grupo de trabajo tripartito APAT, FEDESPEDI y FETEIA, suscribiendo un Protocolo de colaboración, en Funchal, Madeira, el 1 de diciembre de 1991, que se materializó en el desarrollo conjunto del programa de formación profesional -Proyecto EUROFORM-, basado en la innovación de metodologías de enseñanza tendentes a una convergencia de actitudes profesionales a nivel europeo. Así nació una red integrando transitarios de Portugal, Italia y España, conjuntamente con algunos centros de formación de consulta en el sector de la formación. Fue un indicador que configura la situación transnacional de la formación profesional.

Diversas actuaciones tripartitas siguieron, fruto de la estrecha colaboración. Lo fue la publicación del estudio elaborado en el seno de CLECAT de la Terminología común de facturación, basado en facilitar al usuario del servicio de los transitarios la comprensión de conceptos y un lenguaje informático apto entre las telecomunicaciones. Este estudio fue publicado en portugués, italiano, español, alemán, francés e inglés.

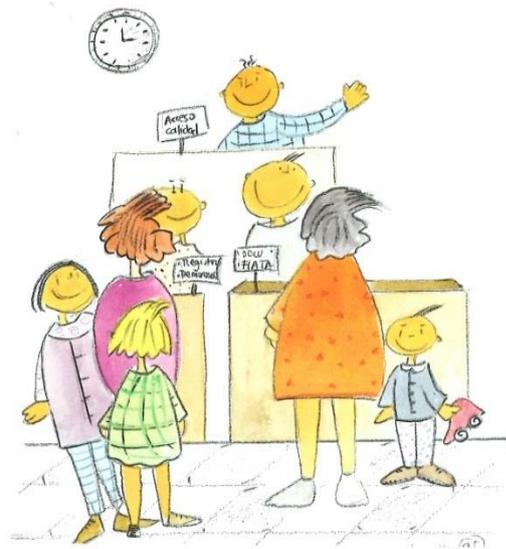
Llegada la mítica fecha del 1 de enero de 1993, de la primera fase del Mercado único europeo con la consiguiente supresión de fronteras aduaneras, el sector se enfrentó a un cambio radical en el entorno en que trabaja, al que las empresas se habían dedicado con esfuerzos de adaptación a fin de conseguir ser competitivas y hallar su lugar.

Registro de morosos, gestión de la calidad y documentos FIATA

Sensible a la incidencia que la morosidad tiene en la buena marcha de las empresas de sus asociados, en 1995 se impulsó la creación de un Registro de Morosos, abierto a las empresas afiliadas, obteniendo la correspondiente autorización singular por el Tribunal de Defensa de la Competencia, con procesos de revisión periódicos y consiguientes renovaciones de la autorización. La utilización del Registro de Morosos por parte de las empresas se efectuaba con procedimientos documentales hasta que se actualizó en el año 2007 con un sistema informatizado.

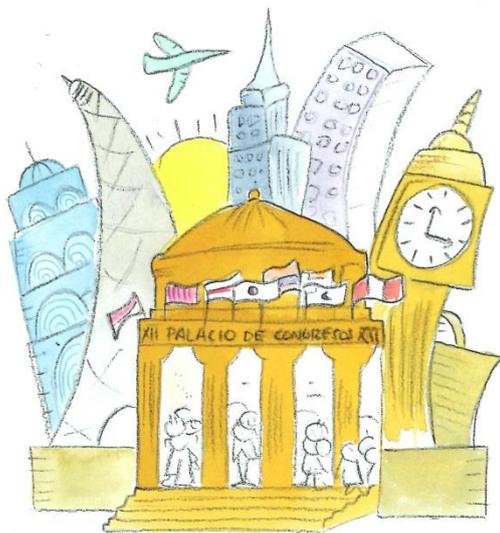
Otro ámbito de actuación novedoso fue poder facilitar la adaptación a las empresas del sector de los certificados de calidad ISO. En el año 1994 se constituyó el Grupo de trabajo de Calidad, con participación de miembros de las ATEIA, para la definición de los estándares requeridos a las empresas del sector para la obtención de certificaciones de calidad homologables internacionales. Con la colaboración de AENOR fructificó el trabajo realizado elaborándose la Guía pedagógica y Manual Estándar de gestión de la calidad en el marco de la Norma UNE-EN-ISO.

Los documentos FIATA, que tienen una excelente reputación y son reconocidos internacionalmente, han contribuido en gran medida a la facilitación de los intercambios internacionales y siguen siendo instrumentos valiosos al servicio del comercio mundial. Las empresas miembros de ATEIA/FETEIA pueden proveerse de los siguientes tipos de documentos FIATA: FBL, FCR y FCT.



En el año 1999, se acuerda por unanimidad la constitución de FUNDACION FETEIA, entidad privada sin ánimo de lucro de ámbito estatal.

En el año 2000 se instauró la celebración de los Congresos de FETEIA, que en lo sucesivo se organizan con la intervención de Fundación FETEIA:



- I Congreso FETEIA 2000 (Madrid)
- II Congreso FETEIA 2002 (Barcelona)
- III Congreso FETEIA 2003 (Baiona)
- IV Congreso FETEIA 2006 (Sevilla)
- V Congreso FETEIA 2008 (Bilbao)
- VI Congreso FETEIA 2010 (Alicante)
- VII Congreso FETEIA 2012 (Cádiz)
- VIII Congreso FETEIA 2014 (Madrid)
- IX Congreso FETEIA 2016 (Palma Mallorca)
- X Congreso FETEIA 2017 (Vigo)
- XI Congreso FETEIA 2019 (Asturias)

Fruto de estrechos lazos de amistad y colaboración desde siempre mantenidos entre ALACAT y FETEIA, por primera vez en la historia, ALACAT celebró su congreso anual fuera del continente americano, siendo FETEIA, con la colaboración de Fundación FETEIA, la encargada de la organización del Congreso y Exposición ALACAT 2001, que tuvo lugar en Madrid, del 6 al 10 de mayo. Posteriormente, Barcelona (2004 y 2019) y Valencia (2007) -con un gran éxito de asistencia y volumen de negocio- han sido también sedes de Congresos de ALACAT.

En enero de 2002, FETEIA participó en la constitución de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia – ShortSea Promotion Centre -Spain-. Este tipo de transporte es el que transcurre entre puertos situados geográficamente en Europa, o entre dichos puertos y los situados en países no europeos ribereños de los mares cerrados que rodean a Europa. Presidimos durante un cuatrienio dicha asociación.

En 2003, ampliando la información aportada al colectivo con la emisión puntual y permanente de Circulares sobre temática de todos los ámbitos, se implantó el Boletín Feteia-Infoma, denominado con posterioridad FETEIA-FLASH. Ese mismo año FETEIA fue premiada en los Premios de la Logística en reconocimiento a sus 25 años de trayectoria constante en defensa y desarrollo de la logística internacional.

Fruto de la labor que se había ido desarrollando ante el ICEX -Instituto de Comercio Exterior- en concreto con su División de Promoción de Servicios, se abrió la posibilidad de apoyo al sector centralizado en Planes sectoriales anuales. Entre otras actividades, FETEIA intervino en la organización de diversas Misiones empresariales. A Polonia en el año 2002, a Argelia en marzo de 2004, a Casablanca en junio de 2004. Estas actuaciones propiciaron también a FETEIA unas relaciones sólidas con las Federaciones de Transitarios de esos países.

En 2006 FETEIA y ALACAT convinieron la creación del servicio TRANSLEX con el objetivo de asesorar a los miembros de ambas federaciones en los ámbitos del transporte, seguros, aduanas, defensa del crédito, según consultas de las empresas asociadas, en un momento en el que el intercambio comercial entre Europa y Latinoamérica estaba incrementándose espectacularmente. Con esta oferta las empresas transitarias americanas podían disponer de información fiable y segura respecto a los aspectos jurídicos y organizativos de la Unión Europea, y a su vez los asociados europeos dispondrían de información y asesoramiento respecto a los distintos países que componen ALACAT.

En 2011 se amplió el acrónimo de la Federación estableciéndose FETEIA-OLTRA, Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera, visualizando así la representación aduanera y el papel nuclear del transitario en la organización de la cadena logística.

Defendiendo las mejoras en la profesión

Desde FETEIA-OLTRA conseguimos un gran éxito para nuestro sector con la sentencia favorable del Tribunal Supremo que anuló la parte que impedía a las personas jurídicas ejercer la representación

aduanera en igualdad de condiciones con las personas físicas, del Real Decreto 335/2010, de 19 de marzo.

El Real Decreto pretendía introducir una modificación que afectaba gravemente a las personas jurídicas, muy especialmente a los transitarios pues se les hubiese privado de la posibilidad de efectuar declaraciones aduaneras en régimen de representación indirecta, introduciendo un cambio en la normativa que desde hacía diez años les permitía efectuar esa clase de declaraciones.

El Tribunal Supremo resolvió favorablemente nuestro recurso recogiendo, entre otras, la alegación de que no existía justificación suficiente ni se habían aportado argumentos sólidos para discriminar entre personas físicas y jurídicas, obligando a estas últimas a ser OEA - Operador Económico Autorizado- (cuya naturaleza voluntaria se reafirma) para ejercer la representación aduanera.

Gracias al cual las empresas transitarias españolas no sufren agravio comparativo con el resto de forwarders europeos. Fue una gran victoria de nuestra Federación, que evitó lo que hubiera sido una gran catástrofe económica, evidenciando nuevamente la calidad de los servicios jurídicos con que cuenta FETEIA-OLTRA.

Con nuestra intervención se consiguió modificar la regla de la tarifa de cotización por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales contemplada en la Ley 22/2013, y que, lamentablemente, generaba la emisión de liquidaciones complementarias por parte de la Inspección de Trabajo con cantidades importantes en los distintos sectores del transporte, y entre ellos el nuestro.

Asimismo, FETEIA-OLTRA participó en la elaboración de la Resolución 15 junio 2016 del Director General Marina Mercante sobre la obligación de verificar el peso bruto de los contenedores antes de su embarque en buques dedicados al transporte marítimo internacional, introducida en la Enmienda en el Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar.

Recientemente nos ha mantenido ocupados la nueva regulación del Operador Económico Autorizado – OEA- contenida en el Código Aduanero de la Unión (CAU) y Reglamentos que lo complementan y desarrollan. La Asesoría Jurídica emitió un completo Informe de los aspectos jurídico-legales explicativos de clases de OEA, explicativo de los criterios para la concesión del estatuto de OEA y sus diversas modalidades, procedimiento de solicitud, beneficios que resultan del estatuto de OEA, suspensión y anulación de las autorizaciones OEA, sistema de recursos.

Conseguimos también la autorización para despachar las mercancías como Transitarios mediante la representación indirecta ante las distintas Aduanas, y posteriormente bajo la representación directa; el derecho a la devolución del IVA a la importación; el propio sistema y procedimiento en vigor del IVA diferido, reduciendo de forma considerable el riesgo financiero de las empresas de nuestro colectivo, la exención del aval para garantizar el IVA a la importación y la exención del IVA a la exportación.

Hoy, somos pieza clave de la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera de España: por las manos del transitario se mueve el 87% del comercio exterior español. Nuestros transitarios crean y mantienen más de 40.000 puestos de trabajo directo, facturan (y pagan sus impuestos) más de 13.000 millones de euros, gestionan más de 8 millones de metros cuadrados de almacenes. Somos, en definitiva, uno de los pilares de la economía productiva de nuestro país.



Su estructura

La estructura directiva tiene su base en el órgano soberano, la Asamblea General, en la que están representadas todas las organizaciones asociadas -ATEIAs-. Son órganos de gobierno: el Comité Ejecutivo, el Presidente, Vicepresidente, Tesorero y Secretario General.

La Asamblea General, presidida por el Presidente de la Federación, la componen las Asociaciones Territoriales (ATEIAs), con su respectivo Presidente y Vocales.

El Comité Ejecutivo es el órgano permanente de gobierno, gestión, administración y dirección de la Federación, compuesto por los Presidentes de las ATEIAs y la participación de los presidentes de las 5 comisiones técnicas.

La Federación se dotó de Comisiones técnicas estables, compuestas por los representantes que designan las ATEIAs. Son de naturaleza especializada, para el estudio y seguimiento de aquellas materias que interesan al colectivo y permiten tomar el pulso de las inquietudes del sector, a la vez que sirven de grupos de reflexión sobre los problemas de cada una de las áreas definidas:

- ✘ Transporte Terrestre, Logística y Almacenaje.
- ✘ Transporte Aéreo.
- ✘ Transporte Marítimo y Multimodal.
- ✘ Aduana.
- ✘ Formación Profesional.

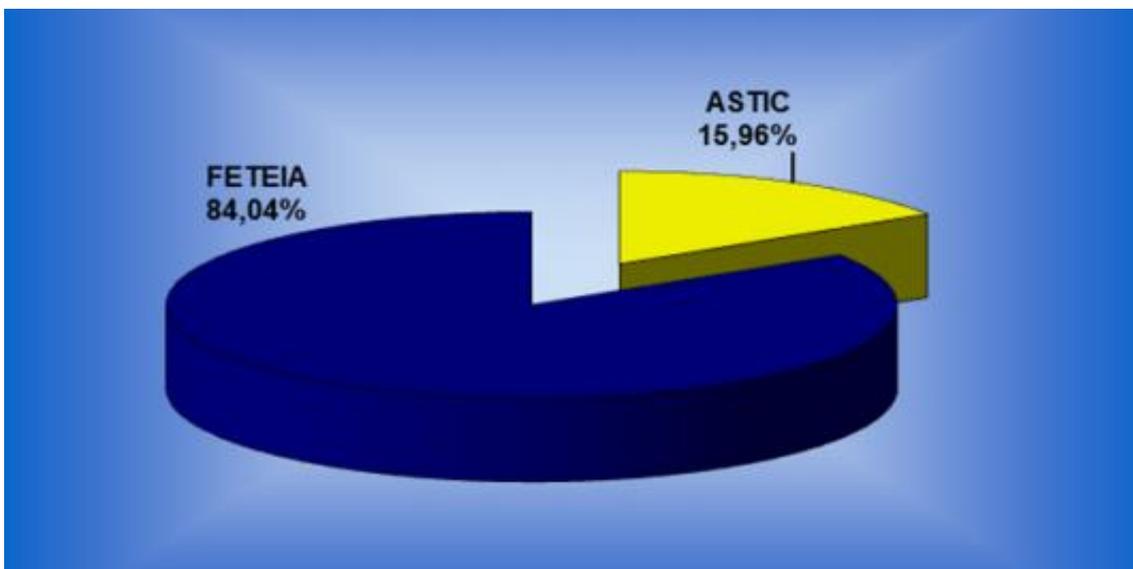
Puntual y paralelamente se han ido creando Comisiones o Grupos de trabajo, ad hoc, establecidos para el tratamiento y análisis de temas de actualidad propios de la evolución del sector, tales como: implantación de sistemas de gestión de la calidad, morosidad, tecnologías de la telecomunicación -EDI-.

Representación

- ✘ 8,4% en la Composición del Pleno del CNTC (2018-2021)



- ✘ 84,04% en la Composición del Comité Nacional de Transporte por Carretera–Sección 15 Transitarios (2018-2021):



Fuente: Ministerio de Fomento / www.fomento.gob.es

1.5.2 ateia Euskadi-OLT

Constitución

ateia Euskadi-OLT - Federación de Transitarios, Organización para la Logística y el Transporte -, agrupa a las asociaciones empresariales provinciales de transitarios de Bizkaia y Gipuzkoa, que a su vez representan a un total de 70 empresas del sector.

Se constituyó el 14 de Noviembre de 2003 con el principal propósito de aunar los recursos de ambas asociaciones provinciales y ser el interlocutor de referencia del sector ante nuestra Administración Autonómica, al agrupar a las empresas transitarias vascas que, de forma individual o en su conjunto, desarrollan sus actividades en cualquiera de los modos de transporte: carretera, ferrocarril, marítimo y aéreo.

Actúa como lobby para la defensa de los intereses de nuestras empresas asociadas con relación al desarrollo de actividad del Eje Atlántico y de la logística en Euskadi, integrándose -a través de sus asociaciones provinciales- en la Federación Basque Country Logistics & Mobility (BCLM), impulsada por la Administración vasca como órgano para la implementación de sus políticas logísticas y de movilidad.

Objetivos

- ✘ Representar, gestionar y defender los **intereses de los transitarios** de todo el territorio autonómico y de sus organizaciones profesionales integradas en la Federación, en sus aspectos generales y comunes, especialmente en relación con la Administración y otras instituciones públicas y con las organizaciones de trabajadores.
- ✘ Fomentar los **vínculos entre las organizaciones asociadas**. El ejercicio de estas funciones se hará siempre respetando las competencias privativas de las organizaciones miembros de la Federación.
- ✘ Promover el **avance en la gestión de las empresas** de modo especial mediante la realización y difusión de la investigación, y la organización y funcionamiento de los pertinentes medios formativos.
- ✘ Aglutinar los **esfuerzos empresariales** dentro del sector profesional, y **elaborar recomendaciones** sobre política salarial y laboral.
- ✘ Organizar y mantener los servicios necesarios para una **eficaz colaboración con las entidades asociadas** en la prestación de los mismos a los empresarios en ellas afiliados.

- ✘ Establecer, mantener y fomentar **contactos y colaboraciones con las entidades españolas y extranjeras** de análoga naturaleza y finalidad.
- ✘ Administrar y disponer de los propios recursos, sean presupuestarios o patrimoniales, y aplicarlos a los **finés y actividades** propias de la Federación.
- ✘ Promover el **Desarrollo Sostenible** y en especial la gestión medioambiental en el ámbito del transporte y la logística internacional.
- ✘ Promover la **mejora de la competitividad del sector** del transporte y la logística internacional mediante el apoyo a las empresas vascas del sector en la implantación de nuevas tecnologías y sistemas de gestión.
- ✘ Desarrollar el **espíritu de solidaridad** entre sus miembros, con el fin de favorecer el progreso económico y social de la Comunidad Autónoma Vasca.
- ✘ Todas cuantas **otras funciones** de análoga naturaleza se consideren necesarias o convenientes para el cumplimiento de sus fines y para la defensa de los legítimos intereses de las organizaciones asociadas y de los miembros de las mismas.

La Federación, como lo recogen sus Estatutos, **no tiene ánimo de lucro y todos los ingresos se destinan a los fines de la misma.**

Su estructura

La Asamblea General es el órgano soberano de la Federación y está constituida por 4 representantes de cada Asociación miembro. Son presididas por el Presidente o, en su defecto, por el Vicepresidente, asistidos por el Secretario de la Junta Directiva.

Otros órganos de gobierno

- ✘ La Junta Directiva es el órgano permanente de gobierno, gestión, administración y dirección de la misma y está compuesto por el Presidente, el Vicepresidente, y 2 Vocales por cada Asociación miembro, y debe ser renovada cada dos años. En cualquier caso la composición de la Junta Directiva se ajusta a la designación del mismo número de representantes por cada una de las Asociaciones Federadas.

Ésta, a propuesta del Presidente, elige, en su caso, al Tesorero y al Secretario de la Federación.

También puede acordar la creación de Comisiones de naturaleza especializada, con carácter temporal o permanente, para el estudio de aquellas materias que interesen a la Federación.

- ✘ El Presidente de la Federación, que lo es a su vez de la Asamblea General y de la Junta Directiva, es elegido alternativamente de entre los Presidentes de las Asociaciones miembros de la Federación. Su mandato dura dos años.

- ✘ El Vicepresidente sustituye al Presidente en los casos de vacante, ausencia o enfermedad. Su mandato dura dos años.

- ✘ Por lo que respecta al Tesorero y el Secretario, su mandato se renueva también cada dos años y se alterna, junto con la Presidencia, entre las Asociaciones miembros de la Federación.

2 El Transitario como operador logístico global

2.1 La Elección de la Operación de Transporte

El transporte es clave en el comercio internacional; de su eficacia, rapidez y flexibilidad depende, en gran medida, la correcta gestión de la cadena de suministro, influyendo significativamente en el coste final de los productos. Sin embargo, ni se puede ni se debe desvincular la operación de transporte de la operación de compraventa que lleva implícita. Es vital para exportadores e importadores considerar la vinculación práctica existente entre los diversos contratos y procesos necesarios para ejecutar cualquier operación de comercio internacional. Estos procesos quedan determinados por:

Contrato de Compra-Venta	Contrato de Transporte	Contrato de Seguro	Financiación
--------------------------	------------------------	--------------------	--------------

Es tan grande el nexo que el acuerdo entre las partes (determinado por medio de algún Incoterm) tendrá consecuencia directa para otros contratos. Así, una transacción internacional basada en un INCOTERM CIF deberá ser ejecutada obligatoriamente por vía marítima. Por tanto, los empresarios, vendedores o clientes, además de mejorar la productividad de sus empresas, deben gestionar los procesos logísticos y comerciales asociados a la distribución física de sus productos, en aras de mejorar sus condiciones de competitividad en el mercado exterior.



Ahora bien, ¿qué factores determinan la elección de un modo de transporte u otro?:

- ✘ Criterios de mercado: caen del lado del vendedor (fabricante), que contrata el transporte en un contexto económico-empresarial determinado.

- ✘ Criterios de coste y calidad: caen del lado del comprador (cliente), cuyas exigencias determinan la elección modal.

CRITERIOS DE MERCADO

Entre los que cabe citar:

- ✘ Tamaño de la empresa: determina el volumen y la regularidad de los envíos, y, por tanto, la elección modal.

- ✘ Ubicación geográfica: la distancia entre el fabricante y el mercado consumidor marca el modo de transporte a emplear.

- ✘ El volumen y frecuencia de los envíos.

- ✘ La tipología de las mercancías: algunas mercancías imponen requisitos específicos para su transporte, tanto en su manipulación como en la sensibilidad a cumplir los plazos de entrega pactados.

CRITERIOS DE COSTE Y CALIDAD

El factor económico resulta decisivo en la elección modal, aunque en algunas ocasiones, priman las exigencias de calidad, dando como resultado la provisión de servicios logísticos y de transporte altamente cualificados, independientemente del coste que estos representen.

La Calidad vendrá caracterizada principalmente por los siguientes factores:

- ✘ Fiabilidad del envío: cumplimiento de los plazos de entrega establecidos, minimizando los retrasos.

- ✘ Flexibilidad: capacidad de respuesta, inmediatez hacia las órdenes.

- ✘ Seguridad: evitar daños a las mercancías.

- ✘ Servicio “puerta a puerta”: capacidad de respuesta global en todo el proceso de la cadena logística; en especial, con determinadas mercancías.

En base a estos criterios, las partes determinarán los derechos y obligaciones, relacionados con el transporte, dentro del contrato de compraventa → INCOTERM.

Por todo ello, las partes interesadas, compradores o vendedores, deben conocer las características y requisitos específicos de cada modo de transporte, así como las funciones y responsabilidades de la gran diversidad de actores que participan de la cadena logística, con el objetivo de escoger en cada momento la operación de transporte que mejor se adapte a sus necesidades, respetando las especificaciones coyunturales del proceso y las reglas comerciales derivadas del contrato de compra-venta (derechos y obligaciones de las partes).

A lo largo del presente apartado, se analizan los diferentes escenarios (modos) en los que se puede materializar la operación de transporte, haciendo especial hincapié en los agentes que intervienen, sus funciones, responsabilidades e interrelaciones, así como los principios jurídicos y reguladores de la actividad considerada. Asimismo, se dedica un apartado específico para todos aquellos procesos (aduanas, seguros, bancos), directamente vinculados al contrato de transporte de mercancías, que transcurren de forma paralela o complementaria a este.

2.2 OPERACIONES DE TRANSPORTE

Transporte unimodal				Transporte multimodal
Transporte por Carretera	Transporte por ferrocarril	Transporte marítimo	Transporte aéreo	



El concepto de **TRANSPORTE UNIMODAL** se aplica a aquél en el que se utiliza un único modo de transporte para el traslado de las mercancías desde el expedidor al destinatario, ya sea con la intervención de uno o varios porteadores⁶. El concepto responde únicamente al criterio de la unidad o pluralidad de modos de transporte utilizados en su ejecución, con independencia del número de porteadores involucrados, o de los tramos que lo constituyan.

Los puntos comunes de análisis por cada Operación de Transporte considerada han sido:

- ✘ Introducción.
- ✘ Equipamientos e Infraestructura.
- ✘ Marco Regulador.
- ✘ Agentes intervinientes.
- ✘ Documentación complementaria.

⁶ se denomina porteador al transportista que, en virtud del contrato, asume, en nombre propio, la obligación de transportar las mercancías de un lugar a otro, y la entrega de las mercancías en el mismo estado que las recibió, en el lugar y plazo convenidos.

2.2.1. Transporte por Carretera.

INTRODUCCIÓN

El transporte por carretera posee dos ventajas fundamentales: flexibilidad y capacidad de servicio “puerta a puerta”, que explican la predilección de las empresas por este medio de transporte para la distribución de su producción. Además, comparativamente con otros modos de transporte, la carretera ofrece una mayor variedad de servicios y tipología de vehículos que permiten transportar cualquier cantidad, tipo y tamaño de carga, a bajo coste y menores daños para las mercancías.



Sin embargo, el sector del transporte de mercancías por carretera debe también pagar el «precio de su propio éxito». Su crecimiento continuo, junto con el del tráfico de turismos, contribuye a la saturación, cada vez más frecuente, de los ejes viarios. La utilización compartida de las infraestructuras plantea la cuestión recurrente de la seguridad vial. Por último, el transporte, y en particular la carretera por su posición hegemónica, es uno de los sectores económicos que más contribuyen a la emisión de GEIS (Gases de Efecto Invernadero) y, en consecuencia, al cambio climático.

Frente a los impactos económicos, sociales y ambientales que genera la carretera, las Instituciones públicas defienden y promueven un cambio en el modelo de transporte, al objeto de favorecer la descongestión de la red viaria actual, mediante la transferencia de los tráficos a modos de transporte considerados más sostenibles (ferrocarril y marítimo). Este nuevo escenario conlleva la adopción de nuevas directrices y reglas en el ámbito de la seguridad laboral y del respeto medioambiental, que dificultan la funcionalidad operativa del transporte por carretera.

No obstante, el transporte por carretera, como primer y último eslabón de la cadena logística, siempre va a representar un papel absolutamente imprescindible para garantizar el servicio “puerta a puerta”, independientemente del grado de desarrollo que alcancen otros modos de transporte.

EQUIPAMIENTOS E INFRAESTRUCTURAS

El transporte de mercancías por carretera precisa de infraestructuras (redes viarias de alta capacidad) y equipamientos logísticos (áreas de servicio y centros de transporte) que garanticen su funcionalidad y complementariedad con otros modos de transporte. Así, se debe asegurar el acceso de los principales ejes viarios a los nodos logísticos (puertos, aeropuertos, terminales de ferrocarril), para generar sinergias modales que incrementen la competitividad del ferrocarril y del tráfico marítimo de corto recorrido.

CENTROS DE TRANSPORTE

Un Centro de Transporte es un área de actividad empresarial en la que se concentran actividades relativas al transporte, la logística y la distribución de mercancías, tanto para tránsito nacional como internacional. La centralización de las empresas del sector favorece el establecimiento de sinergias que optimizan la calidad de los servicios prestados.

Las empresas que allí operan pueden ser propietarias de las instalaciones o encontrarse en régimen de arrendamiento de los almacenes, oficinas o aparcamientos que utilizan.



El Centro de Transporte está gestionado por una Entidad, pública o privada, que promueve el acceso de las empresas del sector al equipamiento logístico y garantiza todos los servicios necesarios para la adecuada ejecución de las operaciones mencionadas anteriormente. Sus principales características son:

- ✘ Disponer de las instalaciones y equipamientos más apropiados para el desarrollo de las funciones propias de la actividad.
- ✘ Facilitar las zonas de trabajo y los accesos viarios para la correcta circulación de los vehículos.
- ✘ Buena localización respecto de los núcleos urbanos y los centros industriales próximos, facilitando la intermodalidad.
- ✘ Buena oferta de nuevas tecnologías y servicios de telecomunicaciones.
- ✘ Servicio centralizado de vigilancia y seguridad en las instalaciones.
- ✘ Servicios colectivos para todas las empresas del centro: mantenimiento, alumbrado externo, limpieza, etc.
- ✘ Disponibilidad de servicios complementarios: talleres, repuestos, restaurantes, gestorías, seguros, sucursales bancarias, etc.

ÁREAS DE SERVICIO EQUIPADAS (ASE)

Se trata de áreas de estacionamiento vigiladas, orientadas al transporte de mercancías, que disponen de una serie de servicios al transportista que facilitan y amenizan el descanso en ruta y/o la espera en días festivos de los conductores. Estas áreas deberían contar con una reserva específica de estacionamiento, bien señalizada, para vehículos en tránsito que transportaran mercancías peligrosas.

MARCO REGULADOR

En España, hasta la fecha actual, el transporte de mercancías por carretera queda regulado, en lo que respecta a sus condiciones de contratación, por el **Código de Comercio** que data del año 1885, la **Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT)** y su **Reglamento posterior (ROTT)**, con sus posteriores modificaciones, y la **Ley 15/2009 de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías**. (BOE 12 y corrección de errores 16-02-10)

LEY 16/1987 de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. (Modificada por: la Ley 66/97, de 30 de diciembre; el Real Decreto-Ley 6/1998, de 5 de junio; la Ley 24/2001, de 27 de diciembre; la Ley 29/2003, de 8 de octubre; la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, y la Ley 9/2013, de 4 de julio)

REAL DECRETO 1211/1990 de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. (Modificado por: el Real Decreto 858/1994, de 29 de abril; el Real Decreto 1225/2006, de 27 de octubre; el Real Decreto 919/2010, de 16 de julio; la

Ley 9/2013, de 4 de julio, el Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre, y el Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero.)

LEY 15/2009 de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías. (y la corrección de errores de 16-02-2010)

EL CONTRATO DE TRANSPORTE POR CARRETERA

Se distinguirá entre las condiciones asociadas al Transporte Interior (nacional) y al Internacional.

TRANSPORTE INTERIOR

Las Condiciones generales de Contratación de los Transportes de mercancías por carretera quedan recogidas en la Orden FOM/1882/2012, de 1 de agosto.

Estas condiciones son de aplicación a los Contratos de Transporte, con origen y destino el territorio nacional, tanto de Carga completa como de Grupaje (carga fraccionada).

Por otro lado, según la Orden FOM/2861/2012, de 13 de diciembre, por la que se regula el documento de control administrativo exigible para la realización de transporte público de mercancías por carretera, los Transportistas⁷ y Operadores de Transporte estarán obligados a documentar cada uno de los envíos en que se materialicen los contratos de transporte de mercancías por carretera que celebren. Este hecho quedará reflejado en el correspondiente albarán, carta de porte u otra documentación acreditativa, que deberá acompañar a las mercancías en su desplazamiento, y en el que se hará constar:

- a) Nombre o denominación social, NIF y domicilio del cargador contractual.
- b) Nombre o denominación social y NIF del transportista efectivo.
- c) Lugar de origen y destino del envío objeto del transporte.
- d) Naturaleza y peso de la mercancía transportada. En los supuestos en que, por razón de las circunstancias en que se produzca la carga del vehículo, resulte de difícil determinación el peso exacto de la mercancía que se va a transportar, se buscará otro tipo de magnitud para determinar su peso.
- e) Identificación de la autorización especial de circulación expedida por el órgano competente en materia de tráfico, circulación y seguridad vial, cuando el vehículo haya de circular amparado por una de estas autorizaciones.
- f) Fecha de realización del transporte del envío de que se trate.

⁷ Aunque el concepto de Transportista permite englobar en sí mismo la actividad de porteador efectivo de la mercancía, como la de intermediación. En el presente capítulo denominaremos Transportista a aquella empresa que dispone de vehículos de transporte para la prestación del servicio, mientras que el concepto de Operador será aplicado a los agentes de intermediación en el servicio.

g) Matrícula del vehículo utilizado en la realización del transporte. Cuando se trate de un conjunto articulado deberá hacerse constar tanto la matrícula del vehículo tractor como la del semirremolque o remolque arrastrado por este.

Si iniciada la operación de transporte se produjera un cambio de vehículo, esta circunstancia deberá hacerse constar en la documentación de control por la empresa de transportes.

h) Siempre que así lo soliciten los sujetos intervinientes se hará constar las observaciones, reservas, o cualquier otra indicación, que consideren útil.

Este documento de control será de libre edición, pudiendo ajustarse al modelo, formato y denominación que más convenga a las partes intervinientes en el contrato, debiendo expedirse dos ejemplares, uno quedará en poder del cargador contractual y otro en poder del transportista efectivo, debiendo este último llevarlo a bordo del vehículo durante el transporte del envío de que se trate. El cargador contractual y el transportista efectivo serán responsables de no formalizar el correspondiente documento de control. Idéntica responsabilidad se les atribuirá en los supuestos en los que no se lleve éste a bordo del vehículo, salvo que el cargador contractual pruebe que el documento fue emitido, en cuyo caso éste será eximido de responsabilidad. Se conservarán registros de cada operación de transporte durante al menos un año.

TRANSPORTE INTERNACIONAL

El contrato de transporte internacional de mercancías por carretera está regulado en el Convenio CMR, suscrito en Ginebra el 19 de Mayo de 1956, y ratificado por España en 1974.

Convenio CMR

El Convenio CMR se aplicará a todo contrato de transporte de mercancías por carretera realizado por cuenta ajena a título oneroso, por medio de vehículos, siempre que el lugar de la toma de carga de la mercancía y el lugar previsto para su entrega al destinatario, estén situados en dos países diferentes, uno de los cuales al menos sea un país contratante, independientemente del domicilio y nacionalidad de las partes del contrato de transporte.

Este Convenio de Transporte **no** se aplicará:

- ✘ A los transportes efectuados bajo regulación de convenios postales internacionales.
- ✘ A los transportes funerarios.
- ✘ A los transportes de mudanzas.

Las partes contratantes se comprometen a no modificar en absoluto este Convenio por medio de acuerdos particulares entre dos o varias de ellas, a no ser que tal modificación consista en la no aplicación del Convenio al tráfico fronterizo o en autorizar el uso de la carta de porte representativa de la mercancía a los transportes efectuados exclusivamente en su territorio.

En el caso de que el vehículo que contiene la mercancía sea transportado por mar, ferrocarril, vía navegable interior o aire en una parte de su recorrido, **sin ruptura de carga**, este Convenio se aplicará al conjunto del transporte.

Dado que hoy en día es muy habitual que se realicen transportes de mercancías donde existan distintos contratos superpuestos, por un lado el de la mercancía y por otro el del medio de transporte, como ocurre en los transportes de Transroulage o Ferroulage, y ya que existen diferencias importantes en tanto a las limitaciones de responsabilidad de los transportistas en uno u otro medio, el Convenio CMR determina que la responsabilidad por pérdida, demora o avería durante el transporte se determinará por la que tenga determinada el medio de transporte donde se localicen estas, siendo diferente a la carretera, que presenta una responsabilidad mayor para el transportista.

La Carta de Porte CMR es documento fehaciente de la existencia de un contrato de transporte.

La ausencia, irregularidad o pérdida de dicho documento no afectará ni a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que seguirá estando a las disposiciones de este Convenio. Se trata, por tanto, de un documento de carácter jurídico declarativo y no constitutivo del contrato. Es un medio de prueba, aunque de gran eficacia en cualquier reclamación judicial. Resulta conveniente por varios motivos:

- ✘ para tener certeza de que se contrató y en qué términos exactos se hizo.
- ✘ porque sirve como recibo de la mercancía por el transportista.
- ✘ porque el derecho a disposición de la mercancía transportada previsto en el art. 12.5.a del CMR sólo puede ser ejercido mediante la entrega de la carta de porte al transportista.
- ✘ porque en caso de intervenir transportistas sucesivos, estos sólo adquieren consideración jurídica de tales según el art. 34 del CMR mediante su aceptación de la mercancía y de la carta de porte.
- ✘ porque normas de carácter aduanero, tributario, fitosanitario, etc., pueden exigirla en algunos casos.
- ✘ porque en el empleo de vehículos no abiertos y no entoldados se podría solicitar como exoneratoria de responsabilidad del transportista conforme al art. 17.4 a) del CMR si no consta inscrita en la carta de porte.

La normativa exige que, como mínimo, se emitan tres ejemplares originales de la carta de porte:

- ✘ El primer ejemplar (de color rojo) queda en poder del remitente.
- ✘ El segundo (de color azul) para el consignatario.
- ✘ El tercero (de color verde) para el transportista.

Para evitar que el remitente desconozca las condiciones en las que se ha realizado la entrega (si llegó en plazo, si estaba o no en buen estado...), y quedar a expensas de lo que le diga el destinatario (que, por ejemplo, puede alegar daños en las mercancías como excusa para demorar el pago), puede emitirse:

- ✘ El cuarto (en color negro), que debe ser devuelto al remitente una vez esté firmado y sellado por el destinatario para que el remitente disponga de la prueba de que las mercancías se han entregado en las condiciones acordadas con el destinatario.

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

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

Si la mercancía se transporta en más de un vehículo, o el vehículo está compuesto por varias expediciones, es necesario expedir una carta de porte CMR por cada vehículo o por cada expedición que integre el vehículo, permitiéndose una sola carta de porte CMR si la carga se realiza en régimen completo.

Convenio TIR

Con el objetivo de simplificar los trámites aduaneros en los transportes internacionales por carretera (fuera del ámbito intracomunitario), diversos países suscribieron el Convenio TIR, que no se trata de un

sistema de transporte, sino de un procedimiento de simplificación de las formalidades aduaneras a que están sujetas las mercancías transportadas.

“Las partes contratantes, deseosas de facilitar los transportes internacionales de mercancías en vehículos de transporte por carretera. Considerando que el mejoramiento de las condiciones de transporte constituye uno de los factores esenciales para el desarrollo de la cooperación entre ellas. Declarándose favorables a una simplificación y una armonización de las formalidades administrativas en la esfera de los transportes internacionales, especialmente en las fronteras, han convenido en lo siguiente:”

Este Convenio se aplicará a los transportes de mercancías efectuados, sin manipulación intermedia de la carga, a través de una o varias fronteras, desde una aduana de salida de una Parte Contratante hasta una Aduana de destino de otra o de la misma Parte Contratante en vehículos de transporte por carretera, en conjuntos de vehículos o contenedores, siempre que parte del viaje entre el principio y el final de la operación TIR se efectúe por carretera.



El Convenio TIR limita las formalidades aduaneras, salvo sospecha fundada, a su despacho en las aduanas de salida y de destino, obviando pues las de tránsito, ya que las mercancías en éstas se consideran temporalmente importadas. El procedimiento TIR se regirá por las siguientes características:

- ✘ Los vehículos han de cumplir con una serie de prescripciones técnicas que aseguren que no presentan dobles fondos, y que una vez precintados, no se pueda extraerse ni introducir otras mercancías que las descritas en el manifiesto de carga, salvo ruptura de los precintos aduaneros. Esta Certificación se acredita mediante el certificado “agreement”, válido por un periodo de dos años.
- ✘ Cuando un vehículo de transporte por carretera o un conjunto de vehículos estén efectuando una operación TIR deberán ser señalizados y, se fijará una placa rectangular con la inscripción "TIR" en la parte delantera, y otra idéntica en la parte trasera



del vehículo o del conjunto de vehículos.

- ✘ Las mercancías transportadas con arreglo a este procedimiento no estarán sujetas al pago o al depósito de los derechos e impuestos de importación o exportación en las aduanas de tránsito.
- ✘ Las mercancías transportadas con arreglo al procedimiento TIR en vehículos precintados de transporte por carretera, conjuntos de tales vehículos o contenedores precintados no serán, por regla general, sometidas a inspecciones en las Aduanas de tránsito en ruta.

CUADERNO TIR

El documento que sirve para acreditar la Operación TIR, y como garantía de circulación a través de las Aduanas de Tránsito es el **Cuaderno TIR**.

Cada país miembro deberá autorizar a una Asociación Garante, figura obligatoria del procedimiento TIR, (en España **ASTIC⁸**), para la expedición e inspección de los cuadernos TIR, así como para actuar como garante, esto es, la asociación se compromete al pago de los derechos e impuestos de importación o exportación que sean exigibles con motivo de la operación TIR. Las Responsabilidades de la asociación garante son:

- ✘ Todos los transportes bajo régimen TIR que se estén desarrollando en su país, esto es, su actuación garante es territorial e independiente de la nacionalidad de los transportistas que desarrollen la operación TIR, siempre que éstos tengan cuadernos TIR expedidos por asociaciones garantes afiliadas al organismo internacional al que ella misma pertenezca; en nuestro caso, ASTIC a la IRU.
- ✘ La responsabilidad de la Asociación garante se extiende a todas las mercancías que se encuentren en la parte precintada del vehículo, estén estas o no descritas en el correspondiente cuaderno TIR.
- ✘ Su responsabilidad comienza cuando la Aduana de salida acepta el cuaderno TIR, terminando ésta cuando la aduana de destino anote en el cuaderno TIR el descargo sin reservas.
- ✘ La responsabilidad que cubre la asociación garante se cifra en 50.000 \$ al valor del día de la posible infracción a cuya responsabilidad deba hacer frente, no entrando dentro de la garantía mercancías como el tabaco o el alcohol.

⁸ ASTIC: Asociación del Transporte Internacional por Carretera, www.astic.net, forma parte de IRU (International Road Transport Union), www.iru.org.

El cuaderno TIR será válido para un solo viaje y tendrá el número de talones separables de aceptación y descargo aduanero que sean necesarios para el transporte de que se trata. Se extenderá un cuaderno TIR para cada vehículo de transporte por carretera o contenedor. No obstante, podrá establecerse un solo cuaderno TIR para un conjunto de vehículos o para varios contenedores cargados en un sólo vehículo o en un conjunto de vehículos.

Las aduanas de salida de la operación TIR generalmente habrán de estar situadas en un mismo país, mientras que las de destino podrán estarlo en un máximo de dos países, sin que en ningún caso el número total de aduanas de salida y destino sea superior a cuatro.

PROCEDIMIENTO

- ✘ La operación TIR comienza cuando el vehículo con sus mercancías y el correspondiente cuaderno TIR se presentan en la Aduana de salida, donde las autoridades aduaneras del país comprueban que las mercancías indicadas en el mismo coinciden efectivamente con las cargadas en el vehículo.
- ✘ Comprobado, se procederá a colocar los precintos aduaneros (en principio deberán permanecer inalterados hasta la aduana de destino, salvo que en alguna aduana de tránsito existiera sospecha para su inspección, procediendo en tal caso una vez realizada, a la colocación de nuevos precintos, haciendo constancia del hecho en el cuaderno TIR), a firmar y sellar el manifiesto, y retirando una de las hojas que componen el cuaderno TIR.
- ✘ El vehículo con su cuaderno deberá presentarse en las aduanas de tránsito de cada uno de los países a atravesar, tanto de entrada como de salida del mismo, donde las autoridades aduaneras comprobarán los precintos colocados, se sellará y firmará en la aduana de tránsito de entrada y salida, y en ésta última se procederá a la retirada de una de las hojas del cuaderno TIR.
- ✘ Las autoridades aduaneras podrán fijar un plazo para el recorrido por el territorio de su país y exigir que el vehículo de transporte por carretera, el conjunto de vehículos o el contenedor sigan un itinerario determinado.
- ✘ Una vez llegado el vehículo a la aduana de destino, que puede ser distinta a la inicialmente designada (derecho de disposición), se procederá a la retirada de los precintos aduaneros y la comprobación de que las mercancías descritas en el manifiesto coinciden con las

transportadas, en cuyo caso se procede a anotar el descargo sin reservas en el cuaderno TIR, cancelándose de esta manera la Operación TIR.

- ✘ El cuaderno TIR sólo puede presentarse en las aduanas de destino si lo han aceptado todas las Aduanas de salida.

AGENTES INTERVINIENTES

Desde el día 1 de Enero de 1986, fecha de la incorporación de España a la Unión Europea, son de aplicación en nuestro país, el conjunto de normas comunitarias promulgadas por el Consejo a propuesta de la Comisión. En el campo del transporte, esto supone la entrada en vigor de las Directivas comunitarias que regulaban las condiciones de acceso a la profesión de transportista.

La Directiva del Consejo que regula las condiciones de acceso a la profesión de transportista de mercancías por carretera, tanto en el ámbito nacional como en el internacional, es: **96/26/CE del Consejo, de 29 de abril de 1996, relativa, entre otros aspectos, al acceso a la profesión de transportista de mercancías.**

La LOTT y su norma de desarrollo, el ROTT, recogen esta Directiva, incorporándola al ordenamiento jurídico nacional, y desarrollándola, fijando los requisitos necesarios, tanto de acceso como de desarrollo de la actividad de transporte por carretera.

a) TRANSPORTISTA POR CARRETERA (FLOTISTA)

Se denomina transportista a toda persona, física o jurídica, titular de una empresa especialmente concebida y equipada para la realización material de transportes de mercancías por carretera por cuenta ajena con sus propios medios personales y materiales, y que, al efecto, dispone de uno o más vehículos adecuados con capacidad de tracción propia, bien en propiedad, o en virtud de cualquier otro título permitido por la legislación vigente.

El **Transporte público por Carretera**, definido como aquel que se lleva a cabo por cuenta ajena mediante contraprestación económica, únicamente podrán ser llevados a cabo por las personas que reúnan una serie de requisitos previos de carácter personal para el ejercicio profesional:

- ✘ Tener la nacionalidad española, o bien la de un país extranjero con el que, en virtud de lo dispuesto en Tratados o Convenios Internacionales suscritos por España, no sea exigible el citado requisito, cual es el caso de las distintas nacionalidades de los integrantes de la UE.

- ✳ Acreditar las necesarias condiciones de competencia profesional, honorabilidad, capacidad financiera, así como constituirse en persona física o jurídica, tener domicilio en España, disponer de dirección y firma electrónica, cumplir con las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social.

TÍTULOS PROFESIONALES: COMPETENCIA PROFESIONAL

Se entiende por competencia profesional la posesión de los conocimientos necesarios para el ejercicio de la actividad de transportista y será necesaria la obtención de la correspondiente autorización administrativa. Las pruebas para la obtención del certificado de capacitación profesional se regulan en el Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero, por el que se modifican el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y otras normas reglamentarias en materia de formación de los conductores de los vehículos de transporte por carretera, de documentos de control en relación con los transportes por carretera, de transporte sanitario por carretera, de transporte de mercancías peligrosas y del Comité Nacional del Transporte por Carretera

REGULACIÓN ADMINISTRATIVA: AUTORIZACIONES DE TRANSPORTE

Salvo excepciones, para la realización de transporte de mercancías, será necesaria la previa obtención por parte de las personas que pretendan llevarlo a cabo de la correspondiente **autorización administrativa** que habilite para su prestación.

TRANSPORTE INTERIOR (NACIONAL)

La autorización de transporte o título administrativo habilitante se documentará a través de la **Tarjeta de Transporte**, en la que se especificará el número de la autorización, su titularidad, domicilio y demás circunstancias de la actividad que determine la Dirección General de Transportes por Carretera. La autorización de transporte ha de ser visada cada dos años.

Con la entrada en vigor del Real Decreto 70/2019, de 15 de Febrero por la que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT), en la actualidad ya no se expiden nuevas tarjetas o autorizaciones de transporte en formato físico. Estas han sido sustituidas por el Registro de Empresas y Actividades de Transporte. En consecuencia, los transportistas que a partir del 21.02.2019 soliciten nuevas tarjetas de transporte no dispondrán de ningún documento físico que lo acredite y que hasta la renovación de todas las tarjetas expedidas con anterioridad existirán tarjetas en formato físico y “digital”.

Las consultas sobre la información de los títulos habilitantes en vigor, entre las que se incluyen las autorizaciones para el ejercicio de la actividad, licencias comunitarias, competencia profesional, consejeros de seguridad y cualificación de los conductores, así como de los vehículos adscritos a copias

certificadas, inscritos en el mismo, pueden realizarse a través de la aplicación telemática CREAT del Ministerio de Fomento.

El otorgamiento de la autorización de transporte se realizará por medio del órgano competente del lugar en la que la misma deba estar domiciliada, siempre que se cumplan los requisitos exigidos.

TRANSPORTE INTERNACIONAL

La LOTT define el transporte internacional como: "...aquellos cuyo itinerario discurre parcialmente por el territorio de Estados extranjeros".

El transportista deberá, por un lado, estar autorizado por la Administración Española (Ministerio de Fomento) contando con la oportuna autorización de transporte nacional, y por otro, deberá contar con autorizaciones de los países extranjeros⁹ por los que realiza el transporte en la mayoría de los casos.

Las autorizaciones específicas que permiten realizar transporte internacional de mercancías se clasifican, por el convenio internacional o la organización multiestatal que las hace surgir, en **Bilaterales y Multilaterales**:

✘ **Multilaterales:** son autorizaciones de Organizaciones Internacionales de las que España es miembro cuya distribución u otorgamiento le viene encomendado a la Administración Internacional de que se trate y habilitan para realizar transporte hacia y desde cualquiera de los Estados miembros de dicha Organización o en tránsito a través del territorio de los mismos. España dispone de 2 tipos: **Licencia Comunitaria y Autorizaciones de la Conferencia Europea de Ministros de Transportes (CEMT).**

✘ **Bilaterales:** Son autorizaciones extranjeras cuya distribución u otorgamiento le ha sido encomendada a la Administración española (Ministerio de Fomento) a través del correspondiente convenio con el Estado extranjero de que se trate y habilitan al transportista español a realizar transporte a dicho estado y desde dicho estado o en tránsito a través del territorio del mismo.

Licencia Comunitaria

Desde el 1 de enero de 1993 está establecida la **Licencia Comunitaria** que se aplica a los transportes internacionales de mercancías por carretera por cuenta ajena para los trayectos efectuados en el territorio de los Estados miembros de la UE; de Islandia, Noruega y Liechtenstein en virtud del Acuerdo

⁹ la normativa que regula un servicio de transporte internacional es la legislación respectiva de cada país atravesado en cada momento, exclusivamente.

sobre el Espacio Económico Europeo (EEE) y de Suiza en virtud del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte de mercancías y de viajeros por ferrocarril y por carretera. También permite la realización de transporte de cabotaje dentro de los límites recogidos en los artículos 8 y 9 del Reglamento (CE) nº 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009 (de aplicación a partir del 14 de mayo de 2010). No está permitido el cabotaje en Suiza.

La licencia comunitaria la expedirá cada Estado miembro a todo transportista habilitado para efectuar transportes internacionales de mercancías por carretera y esté establecido en dicho Estado miembro, de conformidad con la legislación comunitaria y la legislación nacional de dicho Estado miembro.

El Estado miembro de establecimiento entregará al titular el original de la licencia comunitaria, que quedará en poder del transportista, y un número de copias auténticas igual al número de vehículos de transporte público de que disponga el titular de la licencia comunitaria, ya sea en plena propiedad, ya sea en virtud de otro título. Las copias auténticas deberán hallarse a bordo de los vehículos y ser presentadas siempre que lo requieran los agentes encargados del control.

Las licencias comunitarias se otorgan con un plazo de validez de cinco años.

Autorizaciones CEMT

Las autorizaciones del contingente multilateral de la CEMT son autorizaciones multilaterales de transporte internacional de mercancías por carretera, es decir, habilitan a su titular a realizar transporte desde o hacia el territorio de cualquiera de los Estados miembros de la Conferencia Europea de Ministros de Transporte (a partir de mayo de 2006 Foro Internacional del Transporte), o en tránsito a través de los mismos.

La Conferencia Europea de Ministros de Transportes, en siglas CEMT, es una organización intergubernamental fundada en 1953 por los Estados europeos miembros de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE). La organización, con sede en París, cuenta con 44 Estados miembros, 7 asociados y 1 observador. Los Estados miembros de la CEMT son: Albania, Alemania, Armenia, Austria, Azerbaiyán, Bielorrusia, Bélgica, Bosnia-Herzegovina, Bulgaria, Croacia, Dinamarca, Eslovenia, España, Estonia, Federación Rusa, Finlandia, Francia, Georgia, Grecia, Holanda, Hungría, Irlanda, Italia, Islandia, Letonia, Liechtenstein, Lituania, Luxemburgo, Macedonia, Malta, Moldavia, Montenegro, Noruega, Polonia, Portugal, R. Checa, Reino Unido, Rumania, Rusia, Serbia, Suecia, Suiza, Turquía y Ucrania.

En la reunión que se celebró en Dublín, los días 17 y 18 de Mayo de 2006, la CEMT se transformó en el Foro Internacional del Transporte (IFT). El Foro Internacional del Transporte nació para dar un enfoque más amplio a la Conferencia Europea de Ministros de Transportes (CEMT), tras la ampliación de

la UE. La Conferencia ceñía su temática al transporte terrestre, y necesitaba abordar de forma integral todos los modos del transporte y abrir sus puertas más allá de Europa, en línea con la actual globalización del transporte.

Restricciones

- ✘ No autorizan la realización de transporte de cabotaje (carga y descarga dentro del territorio de un País distinto al de matriculación del vehículo).
- ✘ No eximen de la obtención de las preceptivas autorizaciones especiales a los vehículos que excedan el peso y dimensiones autorizadas por los países.
- ✘ Algunas autorizaciones (debidamente señaladas como tales por un sello rojo) no pueden utilizarse sobre el territorio de determinados países miembros.
- ✘ Los transportes internacionales que se realicen al amparo de esta autorización deberán respetar las siguientes condiciones:
 - después del primer viaje en carga entre el país de matriculación del vehículo y otro Estado miembro del ITF, el transportista podrá realizar tres operaciones de transporte internacional en carga siempre que no impliquen al país de matriculación del vehículo,
 - realizadas esas tres operaciones con carga, el vehículo, con carga o en vacío, deberá regresar necesariamente a su país de matriculación.

El contingente de autorizaciones multilaterales de la Conferencia Europea de Ministros de Transportes (a partir de mayo de 2006 ITF) estará disponible para las empresas que cuenten con vehículos Euro – 4 o Euro – 5 o superiores.

Las normas de emisión Euro determinan los límites máximos autorizados de emisión contaminantes para los vehículos móviles (en masa límite de las emisiones de Óxidos nitrosos NO_x, de Monóxido de Carbono CO, de Hidrocarburos HC y Nox, de Partículas PM en Mg/km).

Contribuyen a la reducción de la contaminación atmosférica debida al transporte por carretera.

Se aplican según la fecha de puesta en servicio del vehículo, como se precisa a continuación:

- ✘ Euro 0: puesta en servicio después de 1988
- ✘ Euro 1: puesta en servicio después de 1993
- ✘ Euro 2: puestos en servicio después de 1996

- ✘ Euro 3: puestos en servicio después de 2000
- ✘ Euro 4: puestos en servicio después de 2005
- ✘ Euro 5: después de septiembre de 2009 para la recepción y enero de 2011 para la matriculación de nuevos vehículos
- ✘ Euro 6: después de septiembre de 2014 para la recepción y septiembre de 2015 para la matriculación de nuevos vehículos.

A partir del 1 de enero de 2009 se sustituyeron los tres modelos de certificados de conformidad con las normas técnicas y de seguridad Euro 3, Euro 4 y Euro 5 por un certificado único (ITF/TMB/TR/MQ(2008)8/FINAL). Corresponderá a los fabricantes de vehículos emitir los certificados de conformidad del vehículo con la normativa EURO.

A partir del 1 de diciembre de 2012 entró en vigor el nuevo modelo de certificado de conformidad con las normas técnicas que regulan las emisiones sonoras y de gases contaminantes y con las normas de seguridad para los vehículos a motor “EURO IV seguros”, “EURO V seguros”, “EEV seguros” o “EURO VI seguros” [ITF/TMB/TR/MQ(2012)1/FINAL]:

- ✘ Los vehículos EEV se asimilarán a los vehículos de la categoría EURO V a efectos del reparto de las autorizaciones CEMT.
- ✘ Los vehículos de la categoría EURO III, después de un periodo transitorio de 2 años (2014 – 2015), se excluyeron del sistema de cuota multilateral de la CEMT el 1 de enero de 2016.
- ✘ El modelo de Certificado CEMT de conformidad de un vehículo a motor con las normas técnicas y de seguridad para vehículos 'EURO III seguros', 'EURO IV seguros' y 'EURO V seguros', recogido en el Anexo IV de la Guía CEMT 2009, continuó en vigor hasta el 31 de diciembre de 2013. A partir del 1 de enero de 2014, se expidió el nuevo modelo de certificado y los expedidos conforme al modelo existente con anterioridad al 1 de enero de 2014 conservaron su validez.

El 1 de enero de 2014 entraron en vigor los nuevos modelos de certificado CEMT de control técnico anual, a saber, “los certificados de conformidad con las normas de seguridad para remolques” y “los certificados de control técnico anual para vehículos a motor y remolques” que se diligencian desde las estaciones de ITV.

Además de estos certificados, deberán llevarse a bordo del vehículo otros documentos.

El 1 de enero de 2014 se editó una nueva versión de la Guía CEMT con motivo de la introducción en el sistema multilateral de cuota de esta organización internacional de los vehículos de la categoría EURO VI.

A partir del 1 de enero de 2015 entraron en vigor dos nuevos modelos de certificado CEMT: Certificación CEMT de conformidad con las normas técnicas de seguridad de los remolques cuyo Peso Total Autorizado en Carga no supere las 3,5 toneladas y Certificado CEMT de conformidad con las normas técnicas y de seguridad de un vehículo a motor (camión) cuyo Peso Total Autorizado en Carga sea de más de 3.5 hasta 6 toneladas máximo. La Certificación CEMT de control técnico anual para vehículos a motor y remolques ("Certificate for roadworthiness test") se mantiene sin cambios y deberá utilizarse también por los camiones ligeros.

Servicios liberalizados

No precisan autorización en el ámbito de la CEMT, los siguientes tipos de transporte:

- ✘ Los transportes de mercancías para vehículos cuyo P.M.A. en carga comprendido el de los remolques no rebase las 6 Toneladas o cuya carga útil autorizada, incluida la de los remolques, no sobrepase las 3,5 Toneladas. (Finlandia ha hecho una reserva a este apartado).
- ✘ Los transportes discrecionales de mercancías con destino u origen en aeropuertos, en casos de desvío de servicios.
- ✘ Los transportes de vehículos accidentados o averiados.
- ✘ Los desplazamientos en vacío de un vehículo para reemplazar a otro averiado en el extranjero, así como el retorno del vehículo averiado tras la reparación.
- ✘ Los transportes de piezas de recambio y de productos destinados al avituallamiento de barcos y aviones.
- ✘ Los transportes de artículos médicos y medicinas en casos de urgencias principalmente, en casos de catástrofes naturales y los transportes de ayuda humanitaria.
- ✘ Los transportes de objetos y obras de arte con destino a ferias y exposiciones o sin fines comerciales.
- ✘ El transporte con fines no lucrativos de material, accesorios y animales con destino o procedentes de manifestaciones teatrales, musicales, deportivas, cinematográficas, circos, ferias, así como los destinados a tomas cinematográficos o de televisión.

- ✘ Los transportes de mercancías por cuenta propia. Han emitido reserva a este punto y, por lo tanto, no está liberalizado este transporte en: Austria, Bielorrusia, Bulgaria, Estonia, Rusia, Finlandia, Francia, Hungría, Italia, Lituania, Polonia, la República Checa, Suecia y Turquía.
- ✘ Los transportes funerarios.
- ✘ Las mudanzas realizadas por empresas especializadas no están liberalizadas pero sí disponen de un régimen de autorizaciones no sometidas a contingente denominadas MUDANZAS CEMT.

Autorizaciones Bilaterales

Fruto del acuerdo entre dos países nacen las autorizaciones bilaterales que habilitan para realizar transporte de mercancías por carretera entre los países signatarios del acuerdo. Estas autorizaciones pueden estar sometidas a cupo o contingente, o sin él, siendo este último caso el más habitual. Las autorizaciones bilaterales autorizan:

- ✘ Para el transporte de mercancías por carretera entre España y el país con el que se haya concertado el Convenio correspondiente, exclusivamente.
- ✘ Para realizar transporte entre el Estado firmante del Convenio y España, exclusivamente.
- ✘ Para realizar un transporte en tránsito a través del país con el que se haya concertado el Convenio, exclusivamente.

Las autorizaciones bilaterales contingentadas se expedirán a nombre de la empresa solicitante, y son, en todo caso, intransferibles. Realizado el servicio de transporte internacional, la autorización bilateral hay que devolverla a la Dirección General de Transportes en el plazo de un mes a partir de la fecha de terminación del transporte.

b) OPERADOR DE TRANSPORTE

Se denomina Operador de Transporte (OT) de mercancías a la persona, física o jurídica, titular de una empresa que, ya sea bajo la configuración de AGENCIA DE TRANSPORTES, TRANSITARIO, ALMACENISTA-DISTRIBUIDOR, se encuentra habilitada para intermediar en los términos legalmente establecidos en la contratación del transporte de mercancías, actuando como organización interpuesta entre los cargadores y los porteadores que contrata en nombre propio tanto con los unos como con los otros.



Aunque el agente OT, por su concepción, tiene capacidad de operar en todos los modos de transporte, la carretera representa el medio de operación habitual para las Agencias de Transporte y los

Almacenistas-Distribuidores. Por el contrario, los Transitarios (Forwarders) ejercen su papel de intermediación a escala global, e independiente del modo de transporte empleado.

AGENCIAS DE TRANSPORTE

Son agencias de transporte de mercancías, **Operador de Transporte**, las empresas individuales o colectivas dedicadas a intermediar en la contratación del transporte de mercancías como organizaciones auxiliares interpuestas entre los cargadores y los transportistas.

Las agencias de transporte de mercancías actuarán como comisionistas en nombre propio y deberán, por tanto, realizar su actividad contratando el transporte, tanto con el transportista como con el cargador, en su propio nombre, ocupando la posición de transportista frente al cargador, y de cargador frente al transportista.

Funciones

Entre las funciones propias de las agencias de transporte están comprendidas todas las actuaciones previas de gestión, información, oferta y organización de cargas o servicios, necesarias para llevar a cabo la contratación de los transportes, que dichas agencias realicen o procuren realizar en nombre propio. La contratación de las agencias deberá realizarse con transportistas legalmente autorizados para realizar el transporte en el ámbito y modalidad concreta de que se trate, quedando en caso contrario sujetas a las responsabilidades que corresponda (falta Grave por el ROTT).

Ámbito de actuación

Las agencias de transporte de mercancías podrán realizar sus funciones interviniendo en la contratación de toda clase de servicios de transporte por carretera, tanto internos como internacionales, pudiendo, asimismo, llevar a cabo su intervención en relación con los transportes realizados en modos distintos a la carretera, respetando las normas específicas que regulen éstos.

Las agencias de transportes de mercancías están autorizadas para intervenir, como remitentes o como destinatarios, en las operaciones de transporte público de mercancías que con uno o con varios destinatarios se efectúen en relaciones de tráfico de cualquier ámbito territorial, mediante vehículos amparados por autorizaciones de transporte público de cada ámbito concreto.

ALMACENISTAS-DISTRIBUIDORES

Se considera actividad de almacenaje y distribución, **Operador de Transporte**, aquélla que tiene por objeto recibir, en virtud de un contrato de depósito y en locales adecuados de los que disponga el depositario, bienes o mercancías ajenos, efectuando, respecto de ellos, operaciones de ruptura de

cargas, almacenaje, custodia, manipulación, administración, control de existencias, preparación de pedidos y cualesquiera otras que hubieran sido convenidas para su posterior distribución, en virtud de un contrato de transporte, a las personas determinadas por el depositante en la forma, tiempo y lugar que este determine.

Las empresas de almacenaje y distribución tendrán la obligación de facilitar al depositante, con la periodicidad que en cada caso se establezca en los correspondientes contratos, información acerca del número de bienes o mercancías de cada tipo, clase o referencia que, como existencias, se encuentren depositados en los locales de aquéllas, y de su estado, así como de los períodos de vigencia o caducidad de las mismas, de la distribución realizada y de las demás circunstancias que permitan a los clientes conocer la marcha y situación de la actividad.

Ámbito de actuación

Los almacenistas-distribuidores podrán llevar a cabo la distribución de las mercancías, de acuerdo con las dos siguientes modalidades:

- ✘ Con vehículos propios amparados por autorizaciones de transporte público de las que sean titulares.
- ✘ Contratando la realización del transporte en nombre propio con transportistas debidamente autorizados para llevarlo a cabo.
- ✘ Podrán utilizarse, asimismo, para realizar la distribución, la colaboración de agencias de transporte.

TRANSITARIOS (FORWARDERS)

Desarrolla sus tareas en una o varias fases de la cadena logística, tales como aprovisionamiento, transporte, despacho aduanero, almacenaje, control de inventarios, manipulación, distribución, etc., organizando, gestionando y controlando dichas operaciones y empleando para ello infraestructuras físicas, tecnología y sistemas de información, propios o ajenos, independientemente de que preste o no los servicios con medios propios o subcontratados:

Para ello puede prestar los siguientes servicios:

- ✘ Operaciones de transporte.
 - Consolidación o grupaje
 - Desconsolidación.
 - Organización de rutas.
 - Alquiler de vehículos, con o sin conductor.

✘ Operaciones auxiliares del transporte.

- Operaciones de tránsito.
- Despacho de aduanas.

✘ Operaciones de distribución física.

- Recepción de las mercancías.
- Control de calidad y cantidad.
- Clasificación y formación de partidas.
- Etiquetado y marcado de precios.
- Embalaje.
- Preparación de las cargas.
- Expedición.
- Entrega final.

✘ Operaciones de Gestión.

- Almacenamiento.
- Gestión de Stocks de materias primas, productos semiacabados y productos acabados.
- Montaje final de ciertos productos.
- Gestión de fechas de caducidad.
- Tratamiento informático de los pedidos a servir.

Los transitarios podrán realizar sus actividades en relación con transportes internos, siempre que los mismos supongan el antecedente o la continuación de un transporte internacional, cuya gestión se les haya encomendado concretamente, existiendo constancia documental. Se entenderá que ello se produce cuando la mercancía objeto de transporte vaya dirigida hacia o proceda de un país extranjero o se realice su transporte en régimen de control aduanero (como por ejemplo el TIR).

Los transitarios, salvo que se limiten a poner las mercancías a disposición del transportista designado por el cargador, como consignatario del cargador, deberán contratar el transporte en nombre propio, como mandatario del cargador.

En muchos países el transitario no está definido ni regulado. La condición jurídica del transitario y las normas aplicables a sus servicios varían considerablemente de un país a otro. Su función también ha variado con el tiempo; actualmente, la participación del transitario en la contenedorización y el transporte multimodal le exige asumir responsabilidad plena por el transporte como OTM, pues los cargadores demandan servicios de “puerta a puerta”, en régimen multimodal, bajo contratos de precio

fijo y responsabilidad única. No obstante, siempre habrá que tener como referencia lo dispuesto en la legislación nacional.

Ámbito de actuación

En España, en el Artículo 121 redactado por el apartado sesenta y nueve del artículo primero de la Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea («B.O.E.» 5 julio), se atribuye al transitario una función de organización del transporte y de la realización de las gestiones administrativas, fiscales, aduaneras y logísticas inherentes a esa clase de transportes o intermediando en su contratación. Se trata del “arquitecto del transporte”, en la medida en que lo proyecta, organiza y controla, aun no ejecutándolo materialmente.

En el desarrollo de sus actividades, el Transitario puede contar con una red de corresponsales en el extranjero, que le permite extender sus servicios adecuadamente. El transitario puede especializarse por el tipo de mercancías a transportar, por medios de transporte, por áreas geográficas o por gama de servicios que ofrece. Pueden utilizarse sus servicios en cualquier operación de comercio exterior; si bien, se recomienda su intervención para:

- ✘ Aquellas firmas que, por sus características y/o volumen de importaciones o exportaciones, carezcan de departamento de comercio exterior y prefieran subcontratar los servicios de terceros, a quienes les encargan el control operativo y de costes de las diferentes operaciones.

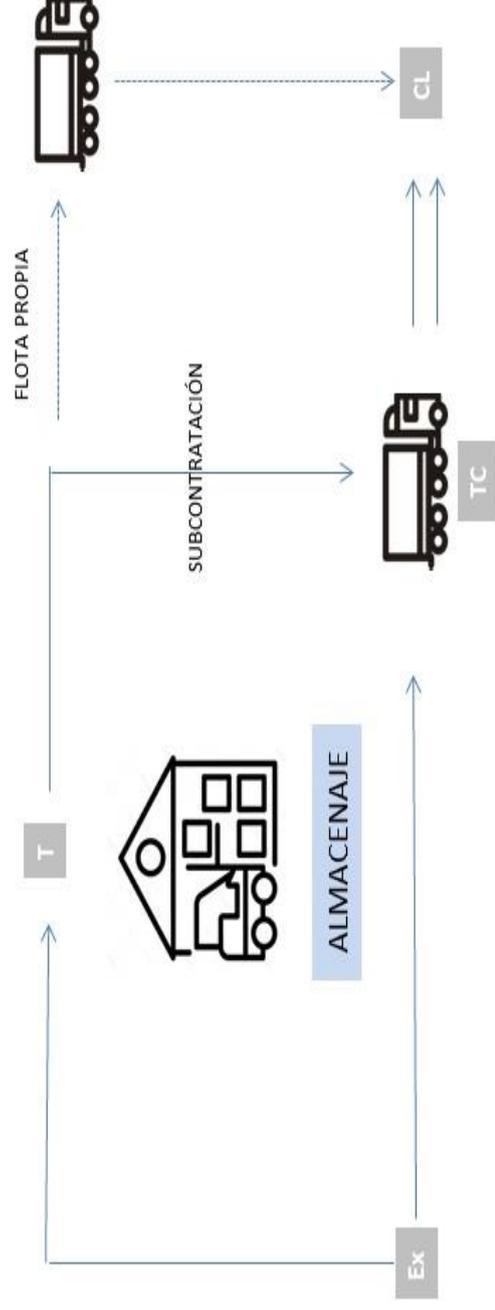
- ✘ Operaciones concretas que, por sus características especiales o por su complejidad, hagan recomendable la intervención de un especialista.

COMENTARIOS ADICIONALES: OPERADOR LOGÍSTICO

Existe una cuestión de difícil solución y es establecer la diferencia entre “operador logístico” y “transitario” ya que prácticamente son lo mismo. En algunos países se entiende al transitario como la persona encargada o subcontratada por el “operador logístico” para contratar servicios externos. Pero en general se entiende que es la misma figura. Tal vez algunos establezcan la diferencia en que el “operador logístico” realiza algunas o gran parte de sus funciones con medios propios y el “transitario” siempre lo hace con medios externos a él (intermediarios/agentes/corresponsales), pudiendo ejemplificarse con la diferencia que existe entre un mayorista de viajes y los agentes de viajes.

En definitiva para diferenciarlos de los “operadores logísticos” se puede indicar que los ‘transitarios’ son los auténticos intermediarios entre los productores o exportadores de mercancías y los compradores o Importadores.

Diagrama de Actores en una Operación de Carretera



Ex – Expedidor

CL – Cliente

T - Transitario (OT)

TC – Transportista Carretera

REGULACIÓN ADMINISTRATIVA DE OT

La Directiva del Consejo 96/26/CE del Consejo, de 29 de abril de 1996, establece las condiciones de acceso a la profesión de transportista de mercancías. La LOTT, Ley 16/1987 de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, y el ROTT, Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres incorporan al ordenamiento jurídico español los preceptos de la normativa Europea en este aspecto, y establecen las condiciones administrativas que regulan el acceso al mercado de transportes.

La Autorización Administrativa de Operador de Transporte (OT) habilita para el ejercicio de las actividades complementarias y auxiliares del transporte, en cualquiera de sus diferentes configuraciones (agencia, transitario, almacenista-distribuidor), siempre y cuando se cumplan tanto los requisitos administrativos como materiales precisos que determinan su otorgamiento. Dicha autorización de OT no estará sujeta a limitaciones cuantitativas; y tendrá una duración indefinida, si bien deberá ser visada cada 2 años.

REQUISITOS

- ✘ Tener la nacionalidad española, o bien la de un país extranjero con el que, en virtud de lo dispuesto en Tratados o Convenios Internacionales suscritos por España, no sea exigible el citado requisito, cual es el caso de las distintas nacionalidades de los integrantes de la UE.
- ✘ Constituirse en persona física o jurídica.
- ✘ Demostrar la correspondiente capacitación profesional: El titular o persona apoderada que lleva la dirección efectiva de la empresa ha de tener el título de competencia profesional, poderes suficientes y estar en nómina como directivo o ser accionista de un mínimo del 15% del capital social.
- ✘ Acreditar suficiente capacidad económica, cifrada en un mínimo de 60.000 €.
- ✘ Honorabilidad, es decir, no estar incurso y no haber sido condenado en procedimiento penal alguno.
- ✘ Estar al corriente de pago de impuestos y las sanciones pecuniarias pendientes.
- ✘ Acreditar la disponibilidad de local para ejercer la actividad.

COMENTARIOS ADICIONALES: Corresponsalías

Cuando los transportistas internacionales cuentan con agentes (transportistas independientes) que les representan en países distintos al país donde éstos tienen su razón social, se dice que ejercen una labor de Corresponsalía. Cuando el corresponsal es también un transportista internacional, cada empresa puede actuar como corresponsal de la otra (corresponsalía recíproca), pero manteniendo, a su vez, su condición de transportistas independientes. El corresponsal realiza funciones comerciales, logísticas,

Certificado ADR del vehículo: necesario para el transporte de mercancías peligrosas en determinados tipos de vehículos: Vehículos cisterna o batería de más de 1.000 l, Contenedores cisterna, CGEM y cisternas portátiles de más de 3.000 l, Vehículos para el transporte de explosivos tipos EX/II y EX/III.

Carta de porte de mercancías peligrosas: es el documento básico por el que el expedidor, informa a los otros participantes en el transporte de las características de la mercancía, nombre del producto y su clasificación acorde al ADR, que certifica que la materia a transportar se admite al transporte por carretera, y que su envase y etiquetaje responden a las prescripciones del ADR. Debe acompañar a la mercancía durante todo el transporte y entregarse al transportista por el expedidor.

Instrucciones escritas: en previsión de cualquier incidente o accidente que pueda sobrevenir durante el transporte, deberán ser entregadas al conductor unas instrucciones escritas que precisen de manera concisa los peligros en que incurran las mercancías transportadas, por el expedidor (fabricante), lo más tarde en el momento en que se da la orden de transporte. En ellas se indica, entre otras: la naturaleza del peligro, las medidas de seguridad, las medidas a adoptar en caso de contacto con la mercancía, actuación en caso de incendio y medios de extinción, aviso a las autoridades y servicios de salvamento etc.

La ficha de seguridad deberá estar redactada en el idioma del país de origen, tránsito, destino y, además, en un idioma comprensible para el conductor (y en todo caso, en inglés, francés o alemán). La ficha o fichas de seguridad de las mercancías transportadas debe encontrarse necesariamente durante su transporte en la cabina del conductor.

Certificado de arrumazón del contenedor: Si un transporte de mercancías peligrosas en un gran contenedor precede un recorrido marítimo, con la carta de porte deberá proveerse un certificado de arrumazón de contenedor conforme a la sección 5.4.2 del Código IMDG 2) 3).

Un documento único puede cumplir las funciones de la carta de porte prescrita en 5.4.1 y del certificado de arrumazón del contenedor antes mencionado; en caso contrario, estos documentos deberán ser unidos entre sí. Si se desea que un documento único represente el papel de ambos, bastará con insertar en el documento de transporte una declaración donde se indique que la carga del contenedor ha sido efectuada de conformidad con los reglamentos modales aplicables, con la identificación de la persona responsable del certificado de arrumazón del contenedor.

2.2.2. Transporte por Ferrocarril

INTRODUCCIÓN

En los últimos 25 años, la Comisión europea ha sido muy activa en proponer la reestructuración del mercado europeo del transporte ferroviario y para reforzar la posición de los ferrocarriles en relación con otros modos de transporte. Los esfuerzos de la Comisión se han concentrado en tres áreas principales, que son cruciales para desarrollar una industria de transporte ferroviario fuerte y competitiva:

1. abrir el mercado del transporte ferroviario a la competencia,
2. mejorar la interoperabilidad y seguridad de las redes nacionales y
3. desarrollar Infraestructura de transporte ferroviario.



El tren de mercancías es uno de los ejes principales de la apuesta por la sostenibilidad en el transporte de la Comisión Europea. La saturación de las carreteras y su impacto medioambiental hacen que la UE apueste decididamente por el impulso del ferrocarril, exponiendo sus principales ventajas:

- ✧ Capacidad: permite transportar grandes tonelajes en largos recorridos.
- ✧ Regularidad: servicios regulares y frecuentes, con itinerarios determinados.
- ✧ Facilidad de seguimiento: mediante sistemas informáticos que permiten determinar la posición de la mercancía en cualquier momento.
- ✧ Accesibilidad: puede llegar a determinados clientes mediante apartaderos particulares.
- ✧ Flexibilidad: permite transportar una gran variedad de tipos de mercancía.
- ✧ Seguridad: índice de siniestralidad menor a la carretera.

El objetivo de la Unión Europea es muy claro: los trenes de transporte internacional deben poder cruzar las fronteras sin obstáculos administrativos y legales y aprovecharse de las mejoras técnicas ya aportadas por la industria.

Es aquí donde aún queda camino por recorrer. La liberalización del mercado ferroviario de mercancías en la UE ha de propiciar un impulso firme hacia el desarrollo estratégico del sector, facilitando el acceso de nuevos operadores ferroviarios que incrementen la oferta de servicios y la competitividad empresarial. Sin embargo, cuestiones como el desarrollo de la red ferroviaria de alta velocidad, la eficaz interoperabilidad de las infraestructuras, el acceso a los principales nodos logísticos (puertos marítimos y secos), y otra serie de aspectos técnicos, económicos y sociales, se erigen como obstáculos para un sector que está lejos de sus límites potenciales.

En su Libro Blanco de Transporte (2011), en el apartado “Diez objetivos para un sistema de transporte competitivo y sostenible: valores de referencia para lograr el objetivo del 60 % de reducción de las emisiones de GEI”, se contempla la optimización del rendimiento de las cadenas logísticas multimodales, incluso incrementando el uso de modos más eficientes desde el punto de vista energético planteando la transferencia a otros modos, como el ferrocarril o la navegación fluvial, de aquí a 2030, del 30 % del transporte de mercancías por carretera, y para 2050, más del 50 %, apoyándose en corredores eficientes y ecológicos de tránsito de mercancías indicando que para alcanzar este objetivo también será preciso desarrollar la infraestructura adecuada.

Se trata de una apuesta ambiciosa teniendo en cuenta que, según datos de Eurostat, en 2014 las cuotas modales de transporte terrestre de mercancías (toneladas-km) en la UE eran del 72% para la carretera y del 17% para el ferrocarril y en España del 89% para la carretera y el 6% para el ferrocarril.

Recientemente la Comisión Europea ha presentado sus recomendaciones específicas a los Estados miembros, en las que reclama a España que adopte medidas, priorizando su inversión en 2019 y 2020, para “la mejora de las infraestructuras ferroviarias para el transporte de mercancías”.

Se trata de una de las cinco áreas en las que Bruselas recomienda a España centrar su política económica de inversión. El documento insiste en la necesidad de resolver “el carácter incompleto de las conexiones de transporte de mercancías por ferrocarril”, así como en “la integración limitada en los mercados de electricidad y gas de la UE”, al considerar que estas tareas pendientes “impiden que España se beneficie plenamente del mercado único de la UE”.

La valoración que emite la Comisión sobre España es que “son necesarias inversiones para permitir un mayor uso del ferrocarril en el transporte de mercancías, incluidas las conexiones transfronterizas con Francia y Portugal y las conexiones con los puertos y los centros logísticos”.

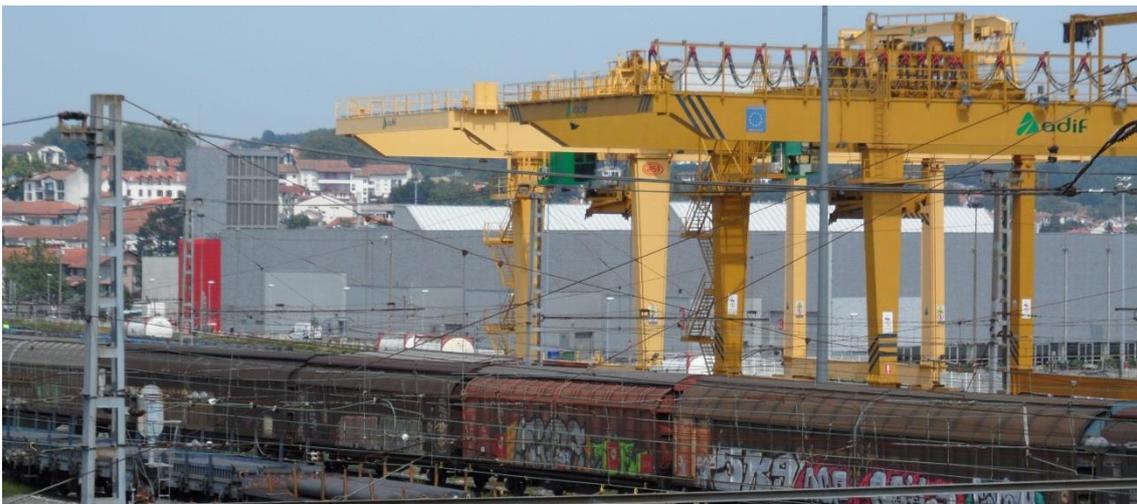
La batería de recomendaciones que ha presentado la Comisión para Francia, sin embargo, no realiza ninguna observación sobre el transporte y las conexiones ferroviarias con España. Sí, en cambio, en el informe presentado a Portugal, para criticar que “los ferrocarriles siguen estando muy infrautilizados en las conexiones con España”, tanto en el corredor Este-Oeste como en el eje Norte-Sur.

La propuesta de Bruselas es el desarrollo de “un plan ibérico global, que incluya la identificación de los tramos adecuados, las terminales, las interconexiones necesarias para beneficiarse de la modernización de la red española y el desarrollo del ancho de vía internacional”. En su opinión, estas medidas ayudarían “a impulsar el rendimiento ferroviario internacional de Portugal”.

EQUIPAMIENTOS E INFRAESTRUCTURAS

TERMINALES FERROVIARIAS DE MERCANCÍAS

Las Terminales de Mercancías son instalaciones en las que se posibilita, al menos, una de las siguientes operaciones: Intercambio modal de mercancías, ordenación y estacionamiento de trenes y vagones, acceso a instalaciones privadas o públicas donde se carga o descarga mercancía (puertos, apartaderos, etc.).



Una terminal está formada esencialmente por: Una o varias zonas de recepción / expedición de trenes, una zona de playa dotada de vías, una zona de vías de estacionamiento, una zona de servicios complementarios, una zona de espacios logísticos.

MARCO REGULADOR

La Comisión de la Unión Europea, ante la necesidad de abordar el problema económico y la paulatina pérdida de tráfico del sector ferroviario en Europa, principalmente en mercancías, presentó en 1990 la comunicación, sin carácter legislativo, titulada “Política Ferroviaria Comunitaria”.

Este documento sirvió de base para diseñar el sistema ferroviario europeo, y que se concretó, entre otros aspectos, en la separación económica, jurídica o empresarial de las áreas de infraestructura de las de operaciones, y en el desarrollo de procesos de liberalización y apertura al mercado ferroviario de mercancías en primera instancia, y de pasajeros en el horizonte de 2010. Estos cambios tuvieron su reflejo en las transformaciones, que desde el punto de vista organizativo, se produjeron en todas las empresas ferroviarias de carácter público.

Las directrices de la Política ferroviaria Comunitaria se desarrollaron en varias Directivas, con carácter legislativo, agrupadas en los denominados “Paquetes Ferroviarios”, y que fueron ampliadas por otras normas y proposiciones. La incorporación y adaptación de esta legislación comunitaria a la nacional compete exclusivamente a cada Estado. Estas Directivas se han ido incorporando a la legislación de los diferentes países comunitarios a un ritmo muy desigual, no respetándose en algunos casos las fechas de transposición previstas y cuando se ha producido, su aplicación no ha sido total.

PRIMER PAQUETE FERROVIARIO (2001)

Integrado por las Directivas, 2001/12, 2001/13 y 2001/14, este primer paquete de medidas estableció las disposiciones para aumentar la liberalización y el acceso a la infraestructura y disminuir los obstáculos que la impiden. A estas Directivas se unió posteriormente la Directiva 2001/16, que abordó aspectos relativos a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo. Estas tres Directivas se refieren a la liberalización de los servicios, a una mayor separación de la infraestructura de la explotación, y a la creación de un regulador de la actividad ferroviaria.

SEGUNDO PAQUETE FERROVIARIO (2002)

La Comisión Europea presentó un nuevo paquete de medidas destinado a revitalizar el ferrocarril gracias a la construcción rápida de un espacio ferroviario integrado. Las cinco acciones previstas en este primer documento se apoyaron en las orientaciones del Libro Blanco de 2001 sobre la política de transportes, con el objetivo de reforzar la seguridad, la interoperabilidad, la apertura del mercado del transporte ferroviario de mercancías y la creación de una Agencia Ferroviaria Europea encargada de dirigir la labor técnica en material de seguridad e interoperabilidad.

TERCER PAQUETE FERROVIARIO (2004)

Aunque está más orientado al transporte de viajeros, incluye una propuesta de Reglamento sobre calidad de los servicios ferroviarios de transporte de mercancías. Con este Tercer Paquete la UE esperaba completar la liberalización y regulación del sector ferroviario en su ámbito de actuación.

CUARTO PAQUETE FERROVIARIO (2016)

Es un conjunto de seis textos legislativos diseñados para completar el mercado único de servicios ferroviarios y abarca dos áreas:

- ✘ una técnica, relacionada con la *Agencia de Ferrocarriles de la UE* (Reglamento (UE) 2016/796), la *interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la UE* (Directiva (UE) 2016/797) y la *seguridad ferroviaria* (Directiva (UE) 2016 / 798), cada una adoptada en abril de 2016; y

- ✘ otra de mercado, que trata de la *apertura del mercado y la adjudicación de contratos de servicio público para los servicios de transporte de pasajeros nacionales por ferrocarril* (Reglamento (UE) 2016/2338), la *gobernanza de la infraestructura ferroviaria* (Directiva (UE) 2016/2370) y la *normalización de las cuentas de las empresas ferroviarias* (Reglamento (UE) 2016/2337), cada una adoptada en diciembre de 2016).

Este último paquete pretende contribuir a crear una industria ferroviaria más eficiente y que responda a los clientes, mejorando el atractivo relativo del sector ferroviario con respecto a otros modos de transporte a través de la apertura del mercado del transporte ferroviario a la competencia, mejorando la interoperabilidad y seguridad de las redes ferroviarias nacionales, y desarrollo de infraestructura de transporte ferroviario.

En España, la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario ha impulsado una reordenación completa del transporte por ferrocarril de competencia estatal y ha sentado las bases que han facilitado la apertura gradual del mercado en este modo de transporte y la aparición en él de nuevos operadores, con el objetivo último de convertir el ferrocarril en un modo de transporte competitivo. La Ley se desarrolla en su correspondiente Reglamento, contenido en el Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre

EL CONTRATO DE TRANSPORTE POR FERROCARRIL

En España, la **Ley 15/2009, de 11 de noviembre**, del contrato de transporte terrestre de mercancías, tiene por objeto actualizar el régimen jurídico del contrato de transporte terrestre de mercancías tanto por lo que se refiere al transporte por carretera como por ferrocarril.

CONVENIO COTIF

El **Convenio COTIF¹⁰**, redactado en Berna (Suiza) en 1980 y revisado posteriormente, regula el Contrato de Transporte internacional de mercancías por ferrocarril. Es el contrato mediante el que la empresa ferroviaria se obliga, en nombre propio y mediante un precio, a transportar por ferrocarril de un lugar a otro, incluso cuando sea preciso complementarlo por otros modos de transporte en vagón completo, tren completo, contenedor o contenedores, las mercancías encomendadas.

Las reglas del Convenio COTIF se aplican a todos los contratos de transporte ferroviario de mercancías a título oneroso, cuando el lugar de origen de la remesa y el lugar previsto para la entrega se encuentren situados en dos Estados miembro diferentes, cualquiera que sea el domicilio y nacionalidad de los contratantes, o entre un Estado miembro y otro que no lo sea, cuando ambas partes acuerden que el transporte se someta a estas reglas uniformes.

CARTA DE PORTE FERROVIARIO CIM

El documento que se utiliza en el transporte por ferrocarril acogido al Convenio COTIF es la carta de porte CIM¹¹. Ésta se extiende en un juego de 6 ejemplares idénticos, en el idioma del país expedidor con traducción, al menos, a uno de los siguientes idiomas: francés, inglés, alemán o italiano. Este documento concede "propiedad" de la mercancía si se posee el original. El duplicado sólo tiene valor como justificante de la expedición.

1. Original. Se entrega al destinatario, junto con la mercancía.
2. Hoja de ruta. Registra todos los gastos y cargos. Acompaña a la mercancía durante todo el trayecto y queda en poder de la estación de destino.
3. Duplicado de la Hoja de Ruta. Queda en poder del primer ferrocarril.
4. Duplicado de la Carta de Porte CIM. Se entrega al expedidor, una vez que el primer ferrocarril haya aceptado el envío.
5. Matriz de la expedición. Queda en poder del primer ferrocarril.
6. Para régimen interior del primer ferrocarril.

¹⁰ COTIF: convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril.

¹¹ CIM: Reglas uniformes relativas al contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril, según la Convención COTIF-CIM (1980).

Las condiciones de utilización de la Carta de Porte CIM se describen en los artículos 11, 12 y 13 del apéndice B del COTIF:

- ✘ Ha de ser rellenado por el expedidor.
- ✘ El contrato de transporte queda concluido desde el momento en que el ferrocarril expedidor acepta para su transporte la mercancía acompañada de su Carta de Porte CIM.
- ✘ Una Carta de Porte para cada remesa. Las mercancías amparadas por una misma Carta de Porte deberán ir en un solo vagón.
- ✘ En Europa, la carta de porte no es negociable. En consecuencia, se emite siempre de forma nominativa a nombre de una persona determinada.

CONVENIO TIF

Firmado en Ginebra en 1952, el régimen de **Transporte Internacional por Ferrocarril (TIF)** es un acuerdo aduanero para hacer más viable, válido y barato este tipo de transporte. El TIF consiste en utilizar vagones precintados que atraviesan en su trayecto aduanas intermedias de distintos países sin pasar las correspondientes inspecciones aduaneras, las únicas que tendrán que pasar son las del país expedidor y del país destinatario.

Sólo pueden utilizar este sistema aquellos que posean la **Declaración TIF**, que es el documento aduanero que acompañará a la mercancía depositada en los vagones precintados. En España, Renfe garantiza ante las aduanas la emisión de las declaraciones TIF a favor de exportadores españoles.

AGENTES INTERVINIENTES

a) ENTIDAD GESTORA DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

Las Directrices comunitarias recogidas en los denominados Paquetes Ferroviarios permitieron un replanteamiento de las estructuras organizativas de las empresas nacionales ferroviarias, obligándolas a procesos de separación institucional de la infraestructura y la explotación de servicios, que sirvieron de base para acometer una profunda reestructuración organizativa interna y a la progresiva apertura del transporte ferroviario a la competencia. Así, surgen por un lado, las entidades administradoras de la infraestructura, y por el otro, las entidades operadoras que prestan el servicio ferroviario.

La administración de las infraestructuras ferroviarias integradas en la Red Ferroviaria de Interés General es un servicio de interés general que tiene por objeto el mantenimiento y la explotación de aquéllas, así como también la gestión de su sistema de control, de circulación y de seguridad.

En la actualidad la administración de las infraestructuras ferroviarias y su construcción corresponden, dentro del ámbito de competencia estatal, a dos entidades públicas empresariales adscritas al Ministerio de Fomento, "ADIF" y "ADIF-Alta Velocidad" y a la sociedad LFP (sociedad participada por ADIF y el gestor de infraestructuras francés SNCF-Réseau, creada para la administración de la Sección Internacional Figueras-Perpiñán).

b) EMPRESA FERROVIARIA

Conforme al artículo 48 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, "*Son empresas ferroviarias las entidades, titulares de una licencia de empresa ferroviaria, cuya actividad principal consiste en prestar servicios de transporte de viajeros o de mercancías por ferrocarril, en los términos establecidos en esta ley. Las empresas ferroviarias deberán, en todo caso, aportar la tracción. Se consideran, asimismo, empresas ferroviarias aquellas que aporten exclusivamente la tracción.*"

REGULACIÓN ADMINISTRATIVA

Conforme al artículo 49.1 de la Ley 38/2015: "*La prestación del servicio de transporte ferroviario de viajeros y de mercancías no podrá realizarse sin obtener, previamente, la correspondiente licencia de empresa ferroviaria. La entidad que solicite la licencia deberá, en todo caso, formular la declaración de actividad, que habrá de comprender los tipos de servicios que pretenda prestar. Toda solicitud de licencia habrá de ir acompañada de la documentación que se especifique en una orden del Ministro de Fomento.*"

LICENCIA FERROVIARIA

Corresponde a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria el otorgamiento, suspensión y revocación de licencias a las empresas ferroviarias, así como de las habilitaciones de otros candidatos distintos de éstas, incluyendo la elaboración e iniciativa de los proyectos normativos en relación con la solicitud y documentación justificativa de las licencias.

La licencia de empresa ferroviaria será única para toda la Red Ferroviaria de Interés General, con el fin de ordenar eficientemente, coordinar y racionalizar la explotación, sobre aquella, del servicio ferroviario.

Las licencias de empresa ferroviaria otorgadas por los demás Estados de la Unión Europea producirán todos sus efectos en España.

Requisitos para la obtención:

- ✘ Revestir la forma de una sociedad anónima.
- ✘ Tener capacidad financiera para hacer frente a sus obligaciones.

- ✘ Garantizar la competencia profesional de su personal.
- ✘ Tener cubiertas las responsabilidades civiles.
- ✘ Abono de la tasa correspondiente.

En la actualidad, se han otorgado 28 licencias de mercancías:

ACCIONA, ALSA FERROCARRIL, S.A.U., ARCELORMITTAL SIDERAIL, S.A., ARRAMELE SIGLO XXI S.A. (IBERICA RAIL), ASTURMASA RAIL, S.A.U., CAPTRAIN, LOW COST RAIL, S.A., CONSTRUCCIONES Y AUXILIAR DE FERROCARRILES, S.A. (CAF), CONTINENTAL RAIL, S.A., ECORAIL, S.A.U., EUSKO TRENBIDEAK - FFCC VASCOS S.A., FERROVIAL RAILWAY, S.A., FGC RAIL, S.A., GLOBAL RAIL, S.A.U, GOTRANSPORT, GUINOVART RAIL, S.A., INTERBUS, S.A., LA SEPULVEDANA, S.A.U., LOGIBÉERICA RAIL, S.A.U., LOGITREN FERROVIARIA S.A., MONBUS RAIL, S.A., NOGARTRAIN, S.A.U., RENFE MERCANCÍAS S.A.U., SUARDIAZ RAIL COMPANY, S.A., TRACCIÓN RAIL S.A.U., TRANSFESA RAIL, S.A.U., TRANSITIA RAIL, S.A., TRANSPORTES MIXTOS ESPECIALES, S.A. (TRAMESA), MEDWAY y TAKARGO

HABILITACIÓN DE CAPACIDAD DE INFRAESTRUCTURA

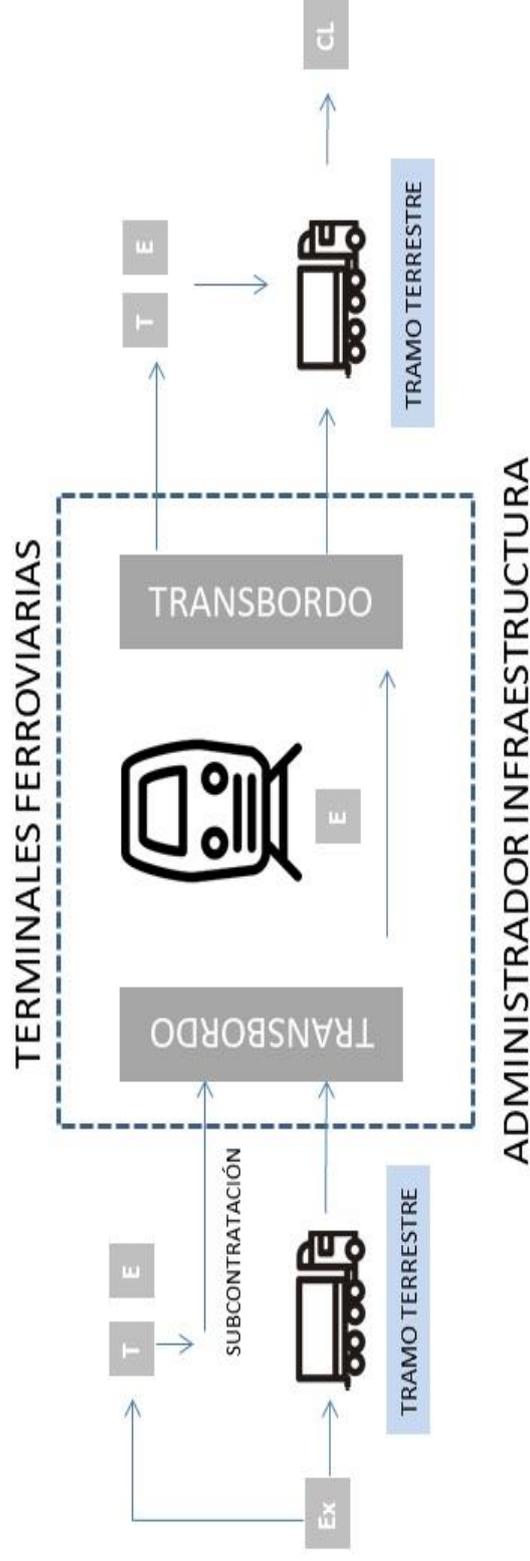
Desde el 1 de enero de 2006, las empresas ferroviarias con licencia europea tendrán libre acceso a la Red de Interés General del Estado para realizar transporte ferroviario de mercancías internacional o nacional. Deberán, para ello, solicitar la correspondiente capacidad (surco) al ADIF, siguiendo el procedimiento establecido en el Artículo 10 de la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria y posterior modificación a través de la Orden FOM/642/2018, de 13 de junio.

Por otra parte, en el Artículo 9 de la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, se determina quiénes pueden presentar las solicitudes de capacidad de infraestructura:

- a) Las empresas ferroviarias que, previamente, hayan obtenido la licencia de empresa ferroviaria y las agrupaciones empresariales internacionales que constituyan dichas empresas.
- b) Los agentes de transporte, los cargadores y los operadores de transporte combinado que estén interesados en la explotación de un servicio de transporte ferroviario y dispongan, con arreglo al artículo 80 del Reglamento del Sector Ferroviario, de la correspondiente habilitación al efecto.
- c) Las administraciones públicas con atribuciones en materia de prestación de servicios de transporte y que estuvieren interesadas en la prestación de determinados servicios de transporte ferroviario.

En el momento de la adjudicación de la misma, deberán, además, estar en posesión del certificado de seguridad necesario para poder circular, con su material rodante y su personal de conducción, por el itinerario solicitado. Las empresas que cuentan con el título habilitante de capacidad de infraestructura son: AISA TREN, ALSA RAIL, AVANZA, CONSTRUCCIONES Y AUXILIAR DE FERROCARRILES, S.A. (CAF), CONTINENTAL RAIL., ECORAIL, FERROVIAL RAIL, FCG RAIL, INTER BUS, ILSA, LOW COST RAIL, MOTION RAIL, SAGALES RAIL, SOCIBUS, VELOI RAIL Y LA SNCF.

Diagrama de Actores en una Operación Ferroviaria



Ex – Expedidor
CL – Cliente

T - Transitario (OT)
E – Empresa Ferroviaria

DOCUMENTACIÓN COMPLEMENTARIA

Al igual que en el Transporte por Carretera, las mercancías peligrosas suponen uno de los tipos de carga más habituales en el tránsito ferroviario de productos. La normativa que regula el transporte ferroviario de mercancías peligrosas está formada por el:

- ✘ **RID** (Reglamento relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril, anejo al COTIF, con sus modificaciones) a escala internacional e interior.
- ✘ **Real Decreto 412/2001**, por el que se regulan determinados aspectos del transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril, a nivel nacional.

Todo transporte de mercancías, reglamentado por el RID, deberá ir acompañado de la Carta de Porte para las mercancías peligrosas e informaciones asociadas.

La Carta de porte es el documento básico por el que el expedidor, informa a los otros participantes en el transporte de las características de la mercancía peligrosa, nombre del producto y su clasificación acorde al RID, que certifica que la materia a transportar se admite al transporte por ferrocarril, y que su envase y etiquetaje responden a las prescripciones del RID. La Carta de Porte ha de acompañar a la mercancía durante todo el transporte y ha de ser entregada al transportista (empresa ferroviaria) por el expedidor. La carta de porte debe formalizarse en uno o varios idiomas, uno de los cuales debe ser francés, inglés o alemán.

NOTA. Se entiende por carta de porte la existente según el contrato de transporte o cualquier otro documento de transporte que responda a los criterios exigidos en la sección 5.4.1. del RID.

2.2.3. TRANSPORTE AÉREO

INTRODUCCIÓN

Es el medio de transporte que se utiliza particularmente en largas travesías (intercontinentales), para transportar mercancías de valor y viajes urgentes o especiales. La aceptación de la mercancía para su transporte aéreo depende fundamentalmente de sus características y del tipo de avión en que se desea transportarla (mixto, carguero, convertible). Las mercancías cuya aceptación está limitada se denominan mercancías de trato diferenciado y su inclusión en este régimen viene determinada por la seguridad del avión y de las personas, por el tamaño o fragilidad de la mercancía, y por su naturaleza (peligrosa, perecedera, restos humanos, animales vivos, etc).

El transporte aéreo de cargas, es la forma más moderna a la que podemos recurrir, es uno de los determinantes de la economía mundial y tiene más ventajas que otros medios y modos de transporte.

Entre las características que lo hacen especialmente atractivo destacan:

- ✳ Rapidez en la entrega: complementada con una elevada frecuencia de vuelos.
- ✳ Puntualidad en la entrega: cumplimiento de plazos.
- ✳ Seguridad: dado las características del control de la carga aérea.
- ✳ Trazabilidad: gran facilidad de control y seguimiento de los envíos.
- ✳ Gastos de seguro: menor riesgo para la mercancía que en otros modos, por lo que las primas de seguros que se aplican, son más bajas.
- ✳ Gastos de almacenaje: debido a la rapidez y fluidez del servicio aéreo de cargas, se reducen al mínimo los tiempos de almacenaje, reduciendo los gastos derivados del almacén.



Dadas las características del transporte aéreo de rapidez en la entrega, seguridad, cumplimiento de horarios, etc., es especialmente apto para:

- ✘ Mercancía perecedera.
- ✘ Animales vivos.
- ✘ Mercancía poco voluminosa.
- ✘ Productos químicos y farmacéuticos.
- ✘ Productos informáticos, electrónicos y telecomunicaciones.
- ✘ Mercancías de alto valor añadido.
- ✘ Mercancías muy frágiles.

EQUIPAMIENTOS E INFRAESTRUCTURAS

TERMINAL DE CARGA AÉREA

Son plataformas logísticas de carácter multimodal, especializadas en el transporte aéreo y en facilitar el transbordo de las mercancías del avión a la carretera y viceversa. Las operaciones que se desarrollan en estos espacios están diferenciadas en tres niveles:

- ✘ Primera línea: operaciones multimodales de carga general, couriers, e integradores.
- ✘ Segunda línea: operaciones adicionales de despacho y carga.
- ✘ Tercera línea: operaciones de almacenamiento y distribución física.

Las dos últimas líneas pueden no encontrarse dentro del recinto aeroportuario, con lo que la terminal de carga recibe la denominación de multicéntrica. Si todas las líneas se encuentran en el interior de la Terminal Aeroportuaria, entonces se denomina plataforma monocéntrica.

MARCO REGULADOR

El transporte aéreo, por su condición de universalidad, queda regulado en virtud de Convenios internacionales, entre los que cabe citar los siguientes:

- ✘ Ratificación del Convenio para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, Montreal 28.05.1999, publicado en el BOE el 20.05.2004.
- ✘ Instrumento de Ratificación del Protocolo de Montreal número 4 que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el Protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955, hecho en Montreal el 25 de septiembre de 1975.
- ✘ Convenio de Varsovia, de 12 de octubre de 1929, para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional.

Por lo que respecta al transporte aéreo en España cabe señalar:

- ✘ Resolución de 23 de diciembre de 2015, por la que se aprueba la actualización de la parte pública del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación civil.
- ✘ Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.
- ✘ Ley 48/de 21 de julio de 1960, sobre Navegación Aérea.

EL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

CONOCIMIENTO DE EMBARQUE AÉREO (AIR WAYBILL)

El documento de transporte aéreo (Air WayBill – AWB) regula el transporte aéreo internacional entre dos países que hayan ratificado el Convenio de Varsovia y sus posteriores modificaciones. Prueba el contrato de transporte entre el transportista y el expedidor para el transporte de mercancías por esta vía a través de las rutas del transportista.

Lo puede emitir tanto la compañía aérea como un agente de carga aérea autorizado. Está formado por tres originales y varias copias (como mínimo seis). El primer original es para el transportista (“for the carrier”) y viene firmado por el embarcador o su agente. El segundo original es para el receptor de la mercancía (“for the consignee”), y de nuevo viene firmado por el embarcador o su agente. El tercer original es para el embarcador o exportador (“for the shipper”), viene firmado por el transportista, y es entregado al expedidor cuando las mercancías han sido aceptadas para entrega, no cuando son embarcadas. Es este tercer original el que se presenta cuando es requerido en un Crédito Documentario (CD)¹². El expedidor (embarcador) tiene derecho a disponer de la mercancía o a cambiar el destinatario, siempre y cuando devuelva a la compañía aérea la carta de porte recibida (original 3) y que la mercancía no haya sido entregada al destinatario consignado en principio. Por esta razón la carta de porte entregada al banco en un Crédito Documentario (CD) representa para el ordenante del CD la seguridad de acceso a la mercancía. Tiene las siguientes características esenciales:

1. Es prueba del contrato de transporte.
2. No es título de crédito, por lo que no es negociable.
3. Acuse de recibo de las condiciones en que se ha recibido la mercancía al transporte y guía de instrucciones para el personal del transportista.
4. Certificado de seguro, si el expedidor lo solicita

El documento de transporte aéreo no es un título-valor que da derecho sobre la mercancía, sino que permite reclamar la mercancía con simple identificación. Es un documento nominativo, por lo que no es

¹² El documento de transporte aéreo se rige por el artículo 23 de las Reglas y Usos Uniformes de los Créditos Documentarios (Publicación 600 de la CCI - 2007).

negociable y no se puede endosar. Llevará la firma del transportista o su agente y una fecha de expedición.

Cuando el AWB está emitido por un agente de carga IATA, en lugar de una compañía aérea regular, el AWB se denomina House Air Waybill (HAWB). El HAWB es el documento que relaciona contractualmente al agente consolidador IATA (Transitario – Operador de Transporte) con cada uno de los cargadores (exportadores) de las mercancías consolidadas. Frente a los distintos cargadores, el transitario (agente IATA consolidador) actúa como transportista y asume las responsabilidades del transportista. Por otra parte, el transitario (agente IATA consolidador) figura como único cargador frente a la compañía aérea. Es más, la relación entre agente IATA consolidador y compañía aérea se documenta en el llamado MAWB (master) en el que se recoge la totalidad de la mercancía consolidada.

AGENTES INTERVINIENTES

a) AUTORIDAD AEROPORTUARIA

Entidad que gestiona la infraestructura aeroportuaria, garantizando el tránsito aéreo con seguridad, fluidez, eficacia y economía, y ofreciendo un nivel de servicio acorde con la demanda de clientes y usuarios de la instalación. En España, la Entidad Pública Empresarial AENA, es el Organismo encomendado de la gestión de los aeropuertos civiles de interés general y de las instalaciones y redes de navegación aérea. AENA, entidad adscrita al Ministerio de Fomento, tiene personalidad jurídica propia e independiente de la del Estado. Entre las principales funciones de AENA se encuentran:

- ✘ La ordenación, dirección, coordinación, explotación, conservación, administración y gestión de los aeropuertos de interés general y de los helipuertos gestionados por Aena, S.M.E., S.A. y de los servicios afectos a ellos.
- ✘ La coordinación, explotación, conservación administración y gestión de las zonas civiles de las bases aéreas abiertas al tráfico civil y de los aeropuertos de utilización conjunta.
- ✘ El diseño y elaboración de los proyectos, ejecución, dirección y control de las inversiones en las infraestructuras e instalaciones a que se refieren las letras (i) y (ii) y en bienes destinados a la prestación de los servicios de tránsito aéreo de aeródromo adscritos a dichas infraestructuras aeroportuarias.
- ✘ La evaluación de las necesidades y, en su caso, la propuesta de planificación de nuevas infraestructuras aeroportuarias y de las servidumbres aeronáuticas y acústicas vinculadas a los aeropuertos y servicios cuya gestión se atribuya a la Sociedad.
- ✘ El desarrollo de los servicios de orden y seguridad en las instalaciones aeroportuarias que gestione, sin perjuicio de las atribuciones asignadas en esta materia al Ministerio de Interior.

- ✘ La formación en materias relacionadas con el transporte aéreo, incluida la formación de profesionales aeronáuticos sujetos a la obtención de licencias, títulos, autorizaciones o habilitaciones y la promoción, divulgación o fomento de la actividad aeronáutica o aeroportuaria.
- ✘ La participación, gestión y dirección, directa o indirectamente, en aeropuertos extranjeros.

En el cumplimiento de estas funciones, AENA se registró por lo dispuesto en sus Estatutos, aprobados con fecha 14 de octubre de 2014 e inscritos en el Registro Mercantil con fecha 21 de octubre de 2014. La última modificación del texto fue aprobada mediante acuerdo de la Junta General de Accionistas de 9 de abril de 2019. La escritura de modificación de los Estatutos de la Sociedad fue inscrita en el Registro Mercantil con fecha 17 de mayo de 2019.

b) COMPAÑÍA AÉREA

Empresa propietaria de aviones que puede operar con sus aeronaves, actuando como fletante en pólizas chárter (contrato de fletamento)¹³ o como porteador efectivo en contratos de transporte aéreo internacional (AWB), o bien cederlos (arrendamiento) a terceros para que éstos puedan operar con ellos. Es decir, su actividad es la explotación comercial del transporte aéreo de pasajeros, carga y/o correo.

REGULACIÓN ADMINISTRATIVA

Para poder operar como compañía aérea se precisa de la correspondiente autorización administrativa que otorgue la licencia de explotación de las aeronaves. Este aspecto queda regulado en el Reglamento Comunitario (CEE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008 sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad. En el caso de España, la autoridad competente en materia de licencias de explotación (concesión, denegación, suspensión y revocación) es la Dirección de Seguridad de la Aviación Civil y Protección al Usuario (DSACPU) de AESA.

El mencionado Reglamento (CE) distingue dos categorías de licencia de explotación en función de la masa máxima al despegue de la/s aeronave/s a operar y el número de asientos de la/s misma/s.

Se solicitará una licencia de explotación de categoría B en el caso de que las operaciones comerciales se lleven a cabo exclusivamente con aeronaves (aviones de ala fija o helicópteros) cuya masa máxima al despegue sea inferior a 10 toneladas o la capacidad de las mismas sea inferior a 20 asientos.

¹³ Contrato de arrendamiento temporal de un avión completo entre el fletante (propietario del avión) y el fletador (propietario de la carga).

Si alguna de las aeronaves supera los parámetros anteriores las empresas deberán solicitar una licencia de explotación de categoría A.

En el caso de que una empresa solicitante de una licencia de explotación de categoría B prevea ofrecer servicios regulares o si su volumen de negocio previsto supera los 3 millones de euros anuales, AESA podrá determinar la aplicación de los criterios de valoración de la capacidad económico-financiera previstos para las licencias de categoría A sobre la solicitud remitida.

COMENTARIOS ADICIONALES: AGENTES DE CARGA AÉREA

El **agente de carga aérea** es la figura especializada en la coordinación de la demanda de transporte aéreo con la oferta de las compañías aéreas. Se trata de un Operador de Transporte (OT), Transitario, que comercializa la capacidad de carga de las aeronaves de los transportistas por vía aérea, captando cargas de los exportadores e importadores y realizando la consolidación de los envíos, así como los trámites administrativos oportunos ante las autoridades aeroportuarias y aduaneras. Actúa como intermediario entre el exportador/importador, y el porteador efectivo (compañía aérea), adoptando la posición de cargador frente a estos últimos.

Existen alrededor de 100.000 agentes acreditados por IATA

AGENTE IATA (CARGA AÉREA)

IATA (International Air Transport Association / Asociación de Transporte Aéreo Internacional) se fundó en La Habana, Cuba, en abril de 1945. Es el instrumento para la cooperación entre aerolíneas, promoviendo la seguridad, fiabilidad, confianza y economía en el transporte aéreo en beneficio de los consumidores de todo el mundo. Agrupa a unas 290 aerolíneas de 120 países, que representan el 82% del tráfico aéreo regular internacional.

Sus funciones son:

- ✘ Promover el transporte aéreo seguro, regular y económico para beneficio de las personas de todo el mundo, fomentar el comercio aéreo y estudiar los problemas relacionados con estas áreas.
- ✘ Proveer la colaboración entre las empresas de transporte directa o indirectamente relacionadas con los servicios de transporte aéreo.

- ✘ Cooperar con la Organización internacional de Aviación Civil (OACI)¹⁴ y otras organizaciones internacionales.

IATA nombra a sus propios agentes de carga aérea, que actúan como intermediarios entre los exportadores-importadores y las compañías aéreas pertenecientes a IATA. Los agentes IATA reciben comisiones de las compañías aéreas en función de las cargas que obtienen para ellas, y facturan sus servicios a los exportadores-importadores.

- ✘ Cobrar fletes (propio de los agentes IATA).
- ✘ Emitir contratos de transporte aéreo internacional (AWB) (propio de los agentes IATA).
- ✘ Coordinar las cargas y descargas de aviones (vía compañías de handling).
- ✘ Realizar los trámites administrativos oportunos ante las autoridades aeroportuarias y aduaneras.

Para adquirir la Capacitación IATA, el agente deberá facilitar evidencia de su capacidad para desarrollar la actividad de carga aérea, acreditando la disponibilidad de los recursos económicos, físicos y materiales necesarios, así como superando una prueba de Capacitación técnica tras la realización de un curso de preparación obligatorio. La empresa ha de contar con dos titulados en el curso de Introducción a la carga aérea de IATA/FIATA, que, a su vez, han de estar titulados en el transporte aéreo de mercancías peligrosas.

El transporte de mercancías peligrosas por vía aérea queda regulado por el:

- ✘ Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional (anexo 18), y por las Instrucciones técnicas de la OACI (Organización Internacional de Aviación civil) que se actualizan periódicamente.
- ✘ Reglamento UE Nº 965/2012 por la que se establece que el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea debe ejecutarse de conformidad con el Anexo 18 de la OACI y con sus Instrucciones Técnicas.
- ✘ En España, las normas de la OACI contenidas en el Anexo 18 y en las Instrucciones Técnicas se incorporaron a la legislación nacional a través de la Orden de 28 de diciembre de 1990 por la que se actualiza el Reglamento Nacional sobre el Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea y la Resolución de 20 de noviembre de 2018, de la Dirección General de Aviación Civil

¹⁴ **OACI (ICAO)**: agencia de la **ONU** creada en **1944** por la **Convención de Chicago** para estudiar los problemas de la **aviación** civil internacional y promover los reglamentos y normas únicos en la aeronáutica mundial. Es una Asociación de Estados; la dirige un consejo permanente con sede en **Montreal (Canadá)**.

Nota: los transitarios (forwarders), operadores de transporte, por su capacidad operacional a escala multimodal trabajan como agentes intermediarios en este modo.

por la que se publican las Instrucciones Técnicas para el Transporte Seguro de Mercancías Peligrosas por vía Aérea (Documento OACI 9284/AN/905).

Para disponer de la Titulación IATA para el Transporte de mercancías peligrosas serán requisito obligatorio la realización de un curso de Capacitación y la posterior superación de una prueba de aptitud. Esta titulación, a diferencia de la Capacitación de Agente de Carga, habrá que renovarla cada 2 años.

c) COMPAÑÍAS DE HANDLING

El agente de handling ofrece a las compañías aéreas todos los servicios aeroportuarios de asistencia en tierra necesarios, utilizando para ello los medios disponibles. Recibe la carga en el aeropuerto y la prepara debidamente para su posterior embarque y vuelo. Se distingue entre agente de handling de terminal (se encarga de la recepción y preparación de la mercancía) y de rampa (responsable del transporte al avión y del embarque de la mercancía).

Las compañías de handling operan en uno o varios recintos de un aeropuerto para efectuar la recepción de las mercancías, los movimientos horizontales y almacenaje en origen, carga-descarga del avión, movimientos horizontales y almacenaje en destino y entregas de la mercancía.

La prestación de servicios de handling está regulada por la Directiva 96/67 CEE del Consejo, de 15 de octubre de 1996, relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la comunidad, que fue transpuesta al ordenamiento jurídico español a través del Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio, por el que se regula la prestación de los servicios aeroportuarios de asistencia en tierra.

REGULACIÓN ADMINISTRATIVA

Para operar como agente de handling en los aeropuertos de los estados miembros es necesario obtener la preceptiva autorización administrativa de la Institución competente de cada estado miembro. En España, las competencias recaen en la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA). Las autorizaciones se otorgarán por un período máximo de siete años, pero su validez estará condicionada al mantenimiento de las condiciones que motivaron su obtención, pudiendo ser renovadas previa solicitud por el interesado. En general, estas condiciones son:

- ✘ Estar al corriente del cumplimiento de las obligaciones tributarias o de Seguridad Social impuestas por las disposiciones vigentes.
- ✘ No haber sido condenado, por sentencia firme, a las penas de inhabilitación o suspensión.

- ✘ No haber sido declarados en quiebra, en concurso de acreedores o insolvente fallido en cualquier procedimiento.
- ✘ No haber sido sancionados, mediante resolución firme que ponga fin a la vía administrativa, por infracciones muy graves en materia de protección de las personas, instalaciones, aeronaves y equipos o de seguridad aeroportuaria; ni sobre infracciones y sanciones del orden social.

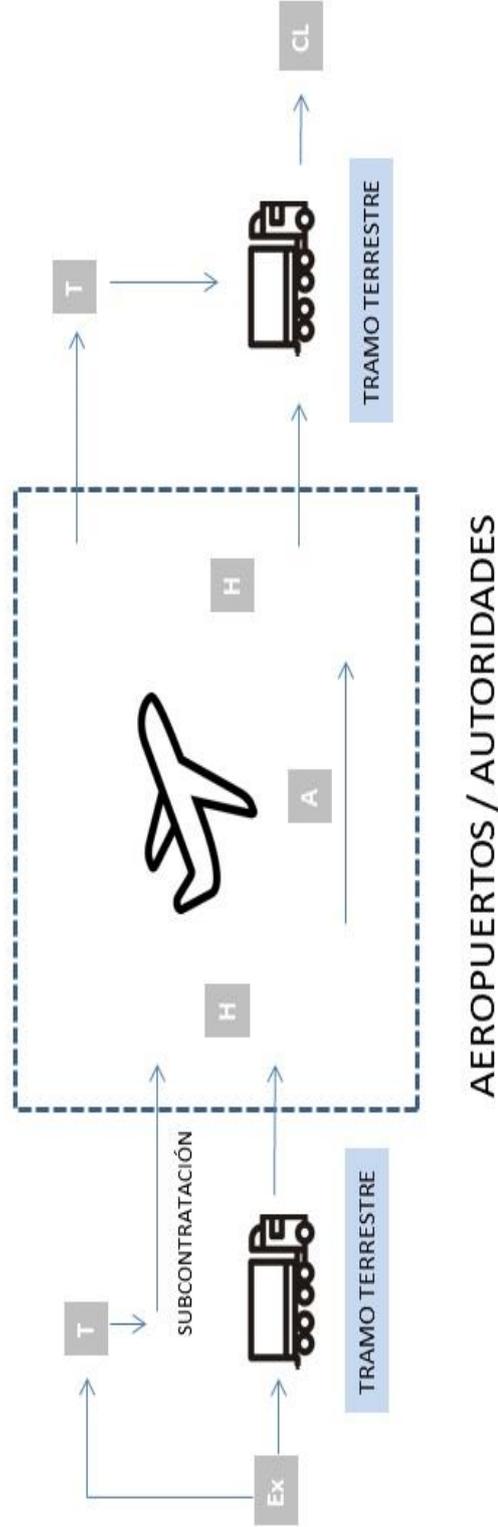
Los agentes y usuarios autorizados deberán cumplir, además, las siguientes obligaciones:

- ✘ Disponer de un centro de explotación con capacidad operativa adecuada a la actividad que desarrollan.
- ✘ Tener suscrita una póliza de seguro de responsabilidad civil que cubra los riesgos derivados de la actividad desarrollada, hasta un importe que se determinará para cada aeropuerto en función del volumen de los servicios a prestar.
- ✘ Ejercer su actividad de acuerdo con las normas de seguridad aeroportuaria, de protección de las personas, instalaciones, equipos y aeronaves y con la reglamentación técnica sobre seguridad del transporte aéreo.
- ✘ Adecuar su contabilidad al principio de separación contable.
- ✘ Respetar las normas de funcionamiento del aeropuerto en el que presten servicios.
- ✘ Cumplir las normas de protección del medio ambiente, así como la legislación social aplicable.

DOCUMENTACIÓN COMPLEMENTARIA

DECLARACIÓN SUMARIA PARA EL TRÁFICO AÉREO: documento que recopila toda la información de la carga aérea, emitido por la propia Compañía aérea. Las mercancías deberán estar suficientemente descritas, de forma que sean identificables. En los supuestos en que varias mercancías para las que se haya contratado el transporte de manera independiente hayan sido agrupadas en un único título de transporte («Master Airway Bill»MAWB), se entenderá que la declaración sumaria no es completa hasta que haya sido declarada la desagregación del grupaje y los datos específicos de los títulos de transporte domésticos («House Airway Bill»HAWB), y, hasta tanto la Aduana no disponga de esa información, no podrá solicitarse destino aduanero ni cambio de ubicación para la citada mercancía.

Diagrama de Actores en una Operación Aérea



Ex – Expedidor	T – Transitario (OT)	H – Agente Handling
CL – Cliente	A – Compañía Aérea	

2.2.4. Transporte marítimo

INTRODUCCIÓN

El transporte marítimo es absolutamente esencial para la economía y el comercio mundial. Entre todos los medios de transporte, el marítimo es el que, por su capacidad, mueve el mayor volumen de mercancías en el tráfico internacional. Para comprender su dimensión a nivel mundial cabe citar algunos datos:

- ✘ La demanda mundial de transporte marítimo creció en 2017 un 3,9%, alcanzando los 11.600 millones de toneladas, y
- ✘ a 1 de Enero de 2018 había una flota mundial de 58.300 buques mercantes.¹⁵



Estas cifras son consecuencia de las ventajas que aporta el transporte marítimo respecto a otros modos de transporte:

- ✘ **Carácter Internacional:** único medio económico de transportar grandes volúmenes de mercancías entre puntos distantes geográficamente.

¹⁵ Fuente: ANAVE (Asociación de Navieros Españoles). Informe Marina Mercante y Transporte Marítimo 2017-2018.

- ✘ **Capacidad:** los tonelajes de los buques llegaron hace muchos años a superar el medio millón de toneladas de peso muerto (TPM en español o DWT en inglés) en los grandes petroleros.
- ✘ **Flexibilidad:** posibilidad de emplear buques desde pequeños tamaños (100 TPM -Toneladas de Peso Muerto) hasta los “very large crude carriers” (VLCC).
- ✘ **Competencia:** a pesar de las tendencias proteccionistas de algunos países, la mayor parte del tráfico internacional se realiza en régimen de libre competencia según las leyes del mercado de fletes.
- ✘ **Versatilidad:** por los diferentes tipos de buques adaptados a todo tipo de cargas:
 - ✘ Buques de carga general; para carga suelta no consolidada (sin palet ni contenedor) y para carga “unitarizada” (con palet y contenedor).
 - ✘ Buques tanques o “TANKERS”; para carga a granel líquida (crudo de petróleo productos refinados o químicos, gases licuados, etc.).
 - ✘ Buques graneleros o “BULK CARRIERS”; para carga a granel sólida (minerales y preferentemente cereales).
 - ✘ Buques porta contenedores o “Container Carriers”; transporte de TEUs (unidad de medida equivalente a un contenedor de 20 pies) entre los grandes puertos mundiales.
 - ✘ Buques de transbordo rodado o “ROLL-ON/ROLL-OFF”; para la carga rodante (automóviles, camiones, tractores, etc.).
 - ✘ Buques para transporte de barcazas; se sueltan en la cercanía del puerto y son conducidas al puerto de destino por barcos remolcadores.
- ✘ **Seguridad y Sostenibilidad:** es un medio de transporte seguro y respetuoso con el medioambiente, debido a que está extremadamente regulado en el ámbito internacional. Además, es el medio de transporte que menores costes externos (externalidades) produce para la sociedad.

Ante la manifiesta preocupación de la UE por la tendencia imparable de crecimiento del transporte por carretera, **el transporte marítimo de corta distancia entre los puertos de la UE (Short Sea Shipping)**, se ha convertido en una de las más firmes apuestas de sostenibilidad de la Comisión Europea en la búsqueda de un mayor equilibrio modal entre los transportes.

EQUIPAMIENTOS E INFRAESTRUCTURAS

PUERTO / TERMINAL PORTUARIA

La Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, define los puertos marítimos, en su artículo 2, como *el conjunto de espacios terrestres, aguas marítimas e instalaciones que, situado en la ribera de la mar o de las rías, reúna condiciones físicas, naturales o artificiales y de organización que permitan la realización de operaciones de tráfico portuario, y sea autorizado para el desarrollo de estas actividades por la Administración competente.*

Una terminal portuaria es la unidad establecida en un puerto o fuera de él, formada por obras, instalaciones y superficies, incluida su zona de agua, que permite la realización íntegra de la operación portuaria a la que se destina. Las terminales portuarias operan en el puerto a través de contratos de concesión. Estos contratos de concesión recogen las obligaciones de pago que el operador de la terminal tiene con el puerto. La contraprestación por el uso de la infraestructura en general se realiza mediante el pago de un canon que suele establecerse como una cuantía fija por metro cuadrado, o como una cuantía variable por tonelada o TEU manipulado, o como una combinación de ambos.

PUERTO SECO

Es un tipo de terminal intermodal de mercancías que, situada en el interior de un país o zona de referencia, se conecta a los puertos más cercanos mediante el ferrocarril o por otros modos como por ejemplo la carretera. De acuerdo con la UNCTAD (United Nations Conference for Trade and Development) la definición de los Puertos Secos (ICD, Inland Clearance Depots o Dry Ports) es la siguiente:

"instalación no costera de uso público, distinta de un Puerto y de un Aeropuerto, aprobada por un organismo competente, equipada con instalaciones fijas y ofreciendo servicios para manipular y almacenar temporalmente cualquier clase de mercancías incluyendo contenedores - que sea considerada como "en tránsito" para efectos de aduanas, por cualquier modo de transporte de superficie no costero, y que tiene además la capacidad de efectuar controles aduaneros que permitan a estas mercancías continuar su tránsito, terminar el viaje y ser utilizadas localmente, ser despachadas para exportación, o ser re-exportadas según sea el caso."

Las operaciones principales que se ejecutan en estas áreas son:

- ✘ Asuntos aduaneros.
- ✘ Transferencia de modo de transporte para los Contenedores.
- ✘ Almacenamiento temporal de Cargas.
- ✘ Consolidación y desconsolidación de los Contenedores cercano a los interesados.
- ✘ Limpieza y preparación de Contenedores.
- ✘ Mantenimiento y Reparación de Contenedores.

La localización de los puertos secos en zonas alejadas de la costa permite realizar localmente ciertas actividades que agilizan las operaciones del Puerto Marítimo y descongestionan en parte su labor, otorgan un mayor control de las mercancías a los expedidores y genera empleo en la zona. Para que estas condiciones se cumplan deben existir Acuerdos Bilaterales de Tránsito entre los países involucrados.

Dentro del sistema multimodal de transporte, los Puertos Secos permiten que los sellos del contenedor permanezcan intactos desde un lugar cercano al expedidor hasta un lugar cercano a su destino final, garantizando la disminución de pérdidas y reclamaciones por mala manipulación.

ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS (ZAL)

La Zona de Actividad Logística es una zona industrial o de actividades económicas con una amplia oferta de servicios logísticos. Dispone de equipamientos para el almacenamiento y la distribución de las mercancías, así como una oferta multimodal de los distintos servicios de transporte (carretera, ferroviario, marítimo y aéreo). La carretera sirve de comunicación entre los distintos modos de transporte.



Las ZAL surgen bajo la estrategia de concentración en un número limitado de centros y rutas comerciales de las redes de distribución europeas ante la que desarrollan una oferta integrada de actividades logísticas que aportan valor añadido a los servicios logísticos. Entre sus funciones destacan:

- ✘ Cubrir las necesidades de la actividad logística, dando valor añadido a la propia actividad: formación, servicios complementarios, etc.
- ✘ Condiciones óptimas de régimen y servicios aduaneros para los tráficos tanto de exportación como de importación.
- ✘ Concentra actividades de la segunda y tercera línea logística.

- ✘ Favorece la optimización de los procesos y la sinergia entre los clientes y los usuarios.

Los puertos utilizan las ZAL como elemento diferenciador que les permite atraer un mayor volumen de carga. Esta situación genera una relación positiva entre el flujo de carga y los buques: la carga atrae a los buques y los buques atraen a la carga. De esta manera, el puerto genera actividad y negocio.

Efectos generados por una ZAL

Efecto sobre las empresas: Establecimiento de sinergias entre las empresas del sector. Funcionalmente ofrece ventajas similares a las del resto de plataformas, pero en cuanto a los beneficios por localización, estos son determinantes en una ZAL portuaria.

Efectos sobre el entorno urbano – regional y medioambiental:

- ✘ Mejora la eficiencia de circulación y distribución de mercancías.
- ✘ Disminuye los costos generales del sistema económico y en especial de la cadena logística y del transporte.
- ✘ Establecimiento de sinergias que disminuyen el costo de las empresas que operan en la ZAL.
- ✘ Generan nuevas actividades económicas, con la consiguiente creación de empleo, tanto directo como indirecto.

Impacto Global en el Sector Transporte:

- ✘ Incremento de la competitividad de las empresas.
- ✘ Oportunidad de acceder a determinadas infraestructuras.
- ✘ Beneficios derivados de la concentración de actividades.
- ✘ Fidelización de tráfico.

MARCO REGULADOR

El transporte marítimo está regulado mediante un completo marco legal que se extiende a través de los ámbitos: nacional, supranacional (europeo) e internacional, y se aplica a tres distintas áreas de actividad:

- ✘ construcción y mantenimiento de los buques;
- ✘ seguridad en el transporte y operaciones con las cargas durante el transporte;
- ✘ formación, condiciones de trabajo de las tripulaciones y organización de la gestión de la empresa naviera.

Dado el carácter intrínsecamente internacional del transporte marítimo, sería impracticable que cada país tuviera sus propias normas sobre materias tales como el proyecto de los buques, evitación de los abordajes, líneas de carga, contaminación, arqueo, titulación de los marinos, etc. Por ello, aunque cada país tiene libertad para elaborar su propia reglamentación marítima, supone una gran ventaja que la mayoría de los países tengan la misma normativa. La Organización Marítima Internacional (OMI) es el organismo al que la ONU ha encomendado el desarrollo de la normativa internacional de referencia.

La OMI (Organización Marítima Internacional)

La OMI, que fue fundada en 1948 en la Conferencia de las Naciones Unidas celebrada en Ginebra el 19 de febrero, cuenta actualmente con la participación de 174 Estados y 3 Miembros Asociados (Hong Kong (China), Islas Feroe y Macao (China)). Su Convenio fundacional entró en vigor en 1958 y es el organismo internacional responsable de velar por la seguridad y la protección del medio ambiente marino. Desde su inicio se fija como objetivo: *“Navegación segura y mares limpios”*. Su principal objetivo era, especialmente en los primeros años, elaborar un conjunto de convenios, códigos y recomendaciones que pudiesen ponerse en vigor por los gobiernos miembros.

Los convenios más importantes han sido ya aceptados por países cuyas flotas mercantes combinadas representan el 98% del total mundial:

✘ REGLAS DE LA HAYA-VISBY.

- ✘ Convenio de Bruselas, firmado el 25 de agosto de 1924, conocido como REGLAS DE LA HAYA.
- ✘ Protocolo de Visby de 23 de febrero de 1968 y 21 de diciembre de 1979.

✘ REGLAS DE HAMBURGO.

- ✘ Convenio de naciones unidas sobre el transporte marítimo de mercancías. Aprobado por una conferencia diplomática el 31 de marzo de 1978, este Convenio establece un régimen jurídico uniforme para los derechos y obligaciones (de los cargadores, porteadores y consignatarios) nacidos de un contrato de transporte marítimo de mercancías. El Convenio entró en vigor el 1º de noviembre de 1992.

Por lo que respecta al ámbito europeo (UE), existen pocos progresos en lo que respecta a la armonización de la normativa marítima entre Estados Miembros. Así, recientemente, cabe mencionar dos procesos de consulta desarrollados por la Comisión que hacen referencia a:

- ✘ la conveniencia de que la UE establezca una política global y coordinada sobre todas las materias relacionadas con el mar, incluyendo: Transporte Marítimo, Construcción Naval, Puertos, Pesca, Turismo costero, etc.

- ✘ cuáles deben ser los fundamentos de una Política comunitaria sobre Puertos Marítimos.

En España, además de la incorporación al Ordenamiento jurídico marítimo de las Reglas de La Haya-Visby, cabe citar 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 de la Marina Mercante, el Código de Comercio y la Ley 14/2014, de 24 de Julio, de Navegación Marítima.

Los títulos que comprende este Proyecto de Ley son: la ordenación administrativa de la navegación, los vehículos de la navegación, los sujetos de la navegación, los contratos de utilización del buque, los contratos auxiliares de la navegación, los accidentes de la navegación, la limitación de la responsabilidad, el contrato de seguro marítimo, las especialidades procesales y la Certificación pública de determinados expedientes de derecho marítimo.

Sus objetivos principales son:

- ✘ Obtener un marco jurídico marítimo español lo más homogéneo posible con el internacional, y especialmente con el de los países de la UE.
- ✘ Un perfecto engarce con las numerosas normas españolas, europeas y Convenios internacionales vigentes, para evitar la inseguridad jurídica.
- ✘ Recoger la realidad actual del transporte marítimo y tener en cuenta las consecuencias económicas y de todo orden que puedan derivarse de las modificaciones introducidas.

EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO

CONOCIMIENTO DE EMBARQUE (BILL OF LADING)

Prueba la existencia del contrato de transporte marítimo internacional, justifica que el cargador ha entregado la mercancía a bordo del buque y es el título de propiedad de dicha mercancía (quien detenta el B/L es propietario de la mercancía).

Mediante este documento el capitán del buque, naviero, armador o su legítimo representante se comprometen a transportar y depositar la mercancía en el puerto indicado por el cargador (fletador). Este conocimiento de embarque (denominado así por suscribir el capitán las palabras “conozco haber recibido...”) es el documento que entrega el fletante al fletador (cargador), mediante el cual aquél acredita el embarque de las mercancías en las condiciones que constan en cada caso. En el conocimiento de embarque se certifica que la mercancía está en posesión de la compañía que ha de transportarla. Este documento proporciona al tenedor de todos los ejemplares originales “la posesión” de las mercancías amparadas por el mismo y su derecho a disponer de ellas. Funciona como:

- ✘ Recibo de las mercancías embarcadas y certificado de su estado a bordo.
- ✘ Prueba del contrato de transporte, recogiendo las condiciones del mismo.
- ✘ Título de crédito, negociable y admitido por los bancos en los créditos documentarios como representación de las mercancías. Es un título valor que representa la propiedad de las mercancías embarcadas y permite al tenedor disponer de ellas durante el trayecto.

Los Conocimientos de Embarque marítimos están regulados por el artículo 20 de los Usos y Reglas Uniformes Relativos a los Créditos Documentarios (publicación nº 600), publicado por la Cámara de Comercio Internacional (CCI), que entró en vigor el 1 de julio de 2007.

Emisores Competentes: El transportista o un agente designado por éste, el capitán (identificable como capitán) o un agente designado por el capitán.

Diagrama de recorrido: El B/L es emitido por el Transportista o su agente en el puerto de origen, y se lo hace llegar al exportador (a través, normalmente, de su Representante Aduanero / Transitario). Posteriormente, el exportador lo envía al importador (ya sea por courier, vía bancos o junto con la mercancía). Finalmente, el importador (a través, normalmente, de su Representante Aduanero / Transitario) lo presenta en el muelle de descarga del puerto de destino para poder retirar la mercancía.

El juego completo del conocimiento consta de cuatro ejemplares:

- ✘ Ejemplar original para el capitán.
- ✘ Ejemplar para el cargador.
- ✘ Ejemplar para el destinatario (que se entrega al cargador para que éste lo envíe al destinatario).
- ✘ Ejemplar para el armador.
- ✘ Usualmente se suele extender un quinto ejemplar para que el cargador lo envíe al destinatario por un medio diferente al otro.

Este documento puede extenderse:

- ✘ De forma nominativa, identificando al destinatario (consignatario). En este caso no es negociable, ya que no se puede transferir ni por simple entrega ni por endoso.
- ✘ A la orden: con especificación del consignatario. El conocimiento es negociable ya que se puede transferir mediante endoso del mismo.

- ✘ Al portador: sin expresar nombre alguno. Es un documento negociable, ya que es transferible por simple entrega.

Los datos imprescindibles que deben aparecer en este documento son: nombre del capitán del barco, nombre del buque, matrícula y porte del buque, puerto de carga y descarga, cantidad y descripción de la mercancía, importe del flete (indicando si está pagado o no), nombre del cargador, nombre del consignatario (si el conocimiento es nominativo).

El conocimiento de embarque más empleado sigue el modelo Liner Bill of Lading que, en función de las observaciones del capitán del buque, puede ser:

- ✘ LIMPIO: no se declara que las mercancías estén deterioradas.
- ✘ SUCIO: se realizan observaciones del deterioro de las mercancías. En este caso, no podrá utilizarse para negociar el crédito documentario.

Además del *Liner Bill of lading*, existen otro tipo de conocimientos de embarque especiales entre los que cabe citar principalmente:

- ✘ *Ocean Bill of Lading*: documento que hace referencia solamente al contrato de transporte marítimo.
- ✘ *Received to be shipped or Received for loading B/L*: documento de recepción de la mercancía para el embarque (previa a la llegada del buque). Lo expide el Consignatario.
- ✘ *Through B/L*: empleado cuando el transporte entre el puerto de origen y el de destino se realiza por diferentes buques efectuando transbordos. Lo expide la Naviera que se responsabiliza de todo el transporte. Si no se efectúan estas operaciones, se habla de un *Direct B/L*.
- ✘ *Combined B/L*: documento para el transporte combinado, que implica la existencia, además del marítimo, de otro modo de transporte terrestre, en el trayecto desde Origen hasta Destino.

PÓLIZA DE FLETAMENTO

El documento en el que se formaliza la operación con un buque TRAMP se denomina póliza de fletamento. La póliza de fletamento no tiene el valor del conocimiento de embarque ya que no se trata de mercancías sino del alquiler del buque. En dicho documento el propietario del buque (fletante), y el propietario de una carga determinada (fletador) establecen sus obligaciones y responsabilidades respecto a la utilización del buque completo por parte del fletador para realizar un transporte determinado.

Si para acreditar una operación nos hace falta un conocimiento de embarque, necesitaríamos que el capitán del buque en régimen de fletamento nos expida un conocimiento de embarque adicional, donde figure que se ha cargado tal mercancía, su destino, etc.

Hay distintas clases de pólizas de fletamento, dependiendo, entre otros aspectos, de:

- ✘ El lugar de procedencia de la mercancía.
- ✘ De la clase de la mercancía.
- ✘ De las zonas geográficas por donde navega el barco.

AGENTES INTERVINIENTES

a) ARMADOR

Empresario marítimo, propietario de buques o encargado de armar, dotar (nominación de la dotación o tripulación del buque y dirección y mando de la misma), pertrechar, avituallar, habilitar y, en general, realizar todos los actos necesarios para que un buque esté en condiciones de navegar. La actividad armadora es previa a la naviera, pues difícilmente existe ésta sin aquella.

Se encarga de todas las cuestiones relativas a la gestión técnica del buque. Por gestión técnica se entiende:

- ✘ *Manning o crewing* o gestión de la dotación o tripulación del buque, que comprende: reclutamiento, selección, documentación de extranjería, viajes, contratación de la tripulación (condiciones, salarios y seguridad social); mando o dirección de la dotación; titulación y formación; prevención de riesgos laborales; reconocimientos médicos y pruebas alcohol/drogas, etc.
- ✘ Gestión náutica que comprende: mantenimiento, inspección, reparación del buque y demás cuestiones relacionadas con su navegabilidad; seguridad y medio ambiente (SOLAS, Código ISM sobre gestión de la seguridad o *safety*, PSC, MARPOL, etc.); calidad: certificados ISO y similares, plan de emergencia y gestión de crisis en casos de siniestros; y Protección (*security*): Código ISPS.
- ✘ Compras, aprovisionamiento y gastos que incluye: suministro de combustible (*bunkering*), aceites y similares; pertrechos y demás material náutico necesario para la seguridad; aprovisionamiento clásico *strictu sensu*; y pago de las tasas y derechos de puerto, faros, canales, etc.

- ✘ Administración que engloba a contabilidad y facturación y seguros.

Puede explotar sus buques (propietario-shipowner) directamente como porteador en servicios de transporte marítimo internacional (bajo conocimiento de embarque) o alquilarlos (pólizas de fletamento) bajo contrato de diversos tipos: por tiempo determinado (time charter), por viaje (voyage charter), etc.

COMENTARIOS ADICIONALES: Agencias de manning y management

En la explotación naviera actual la situación ha ido cambiando progresiva y paulatinamente (sobre todo en la explotación de buques *TRAMP*). Las empresas armadoras subcontratan con cierta frecuencia a otras empresas para que realicen total o parcialmente sus funciones.

Estas empresas son justamente las agencias de *manning* y las agencias de *management*. Así, se contrata a las agencias de manning para gestionar la dotación del buque en los términos antes comentados (incluyendo todas o algunas de las actividades antes vistas) y a las empresas de *management* para realizar, además del *manning*, todas o algunas de las funciones técnicas antes vistas. El concepto de agencia de *management* es más amplio que el de *manning*, puesto que el primero engloba al segundo, de forma que todas las agencias de *management* son también de manning, pero no a la inversa.

b) NAVIERA (CARRIER)

Empresario marítimo que explota económicamente un buque o conjunto de buques (sea o no su propietario o su armador), ya armado y preparado para navegar. Actúa como fletante en pólizas de fletamento y/o como porteador en contratos de transporte marítimo internacional (B/L).

El artículo 9 de la Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante establece que se entiende por empresa naviera "la persona física o jurídica que, utilizando buques mercantes propios o ajenos, se dedique a la explotación de los mismos, aun cuando ello no constituya su actividad principal, bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales".

Es la encargada de la gestión comercial del buque y de la ejecución física del transporte marítimo (pasajeros y mercancías), tanto en régimen regular como en tráficos *TRAMP*¹⁶ (embarque de graneles o grandes volúmenes de mercancía que justifican la utilización de un buque en su totalidad o de parte).

- ✘ En la mayoría de los casos éste es su único cometido en los tráficos *TRAMP*, pues incluso las operaciones de estiba/desestiba y carga/descarga suelen ser por cuenta del cargador. El

¹⁶ *TRAMP*: régimen de tráfico marítimo que hace referencia al empleo de buques sin un programa de navegación fija.

servicio ofertado es "puerto a puerto" o en "flete FIOS", condición más habitual en los tráficos TRAMP de fletamentos por viaje.

- ✘ En los tráficos de línea regular la compañía naviera es generalmente la propietaria de los buques y de los contenedores. La comercialización de sus bodegas la puede realizar directamente por medio de agencias locales propias o delegaciones; o indirectamente a través de transitarios.

Funciones:

- ✘ Contratos de explotación del buque, documentos de transporte, cálculo de fletes y *hires*, demoras, explotación de los posibles servicios no náuticos a bordo (pasaje/crucero).
- ✘ Nominación y contratación de consignatarios, transitarios, empresas de estiba/desestiba, *tour operadores* y agencias de venta (pasaje/ crucero), comisarios de averías, así como otras empresas auxiliares.
- ✘ Documentación relativa a comercio exterior, aduanas, *incoterms*, créditos documentarios, etc.

Es posible que varias compañías navieras se unan, constituyendo un consorcio o sociedad administradora de buques ("shipmanagement") que gestione en conjunto la explotación de una o varias líneas regulares. Esta asociación implica regularidad de recorridos en los buques de la conferencia y fletes iguales en todos los buques de las navieras asociadas. En contraposición a los buques de conferencia se hallan los buques "outsiders" (propiedad de navieras no asociadas), que realizan los mismos itinerarios con menos regularidad, pero cobrando fletes más bajos.

NOTA: pese a la clara distinción entre empresa naviera (comercial) y empresa armadora (técnico), en la explotación naviera tradicional solía ser una única empresa la que realizaba las funciones de ambas, lo que hizo que en la práctica y en el lenguaje común no especializado se considerase que eran términos sinónimos.

COMENTARIOS ADICIONALES: el agente consolidador / desconsolidador

El agente consolidador reserva un espacio dentro de un buque a un precio determinado. Posteriormente comercializa dicho espacio entre distintos cargadores, agrupando todas sus mercancías en contenedores (para aprovechar al máximo el espacio) y consignándolas a su representante (desconsolidador) en el puerto de destino. El agente desconsolidador se encarga de desagrupar las mercancías recepcionadas (vaciar el contenedor) en el puerto de destino y de notificar a los distintos receptores de las mercancías desagrupadas de la llegada de las mismas al puerto de destino.

Normalmente son las propias navieras las que prestan el servicio de consolidación y desconsolidación, llenando sus contenedores de grupaje (entre varios expedidores) y vaciándolos en destino para su distribución.

c) FLETADOR (CHARTERER)

Se trata de la persona física o jurídica que alquila (fleta) un buque para su explotación en la manera que estime conveniente. Contrata con el propietario del buque la utilización total o parcial de la nave. El fletador y el propietario real del buque establecen los convenientes contratos que convierten al fletador en el transportista efectivo ante los cargadores (Shipper) en las pólizas de fletamento.

d) BROKER MARÍTIMO (CORREDOR DE FLETES)

El transporte en régimen TRAMP (fletamento) se basa en la contratación del espacio de carga completo o parcial de un buque, para realizar uno o varios viajes por un periodo de tiempo determinado, a consecuencia de determinados condicionantes que impide el transporte en régimen regular.

En este caso, las mercancías concurren al mercado de fletes donde los agentes de fletamentos o chartering brokers se ocupan de encontrar los buques adecuados para su transporte en la fecha prevista, y al mejor precio de mercado. Se trata de un intermediario en pólizas de fletamento entre el cargador (fletador) y el naviero, mediando entre ambos para conseguir el cierre de contratos. Por sus servicios de intermediación suele cobrar de los fletantes una comisión (del 5%) del precio del fletamento.

e) TRANSITARIO (FORWARDER)

El transitario, Operador de Transporte, en transporte marítimo ejerce su labor de intermediación entre su cliente (importador/exportador), y el porteador efectivo (naviera). Para ello, entra en contacto con los consignatarios de buques, representantes aduaneros, navieras, etc.

f) CONSIGNATARIO DE BUQUES

Intermediario independiente (persona física o jurídica) que actúa como representante del propietario del buque (Naviera o Armador) en el puerto de carga o descarga, defendiendo los intereses de éste, y atendiendo al buque y la tripulación en todas sus necesidades en puerto. Habitualmente realiza la gestión comercial de las líneas que representa, cobra los fletes, contrata el transporte, recepción y entrega de las mercancías, etc. Sus funciones son:

En relación al buque y a la tripulación: varían dependiendo del tipo de agente que se trate y, en general, de las instrucciones recibidas. Según lo anterior, dichos servicios pueden separarse en dos grandes grupos:

- ✘ Servicios implícitos del agente consignatario. Comprende la gestión de las siguientes áreas:
 - Atraque y desatraque: practicaje, remolque y amarre.
 - Despacho ante los diferentes organismos y autoridades: autoridad portuaria, capitanía marítima, aduana, policía de fronteras.
 - Derechos de entrada y estancia.
 - Seguimiento de las operaciones portuarias.

- ✘ Servicios requeridos como instrucciones precisas:
 - Suministro de provisiones.
 - Suministro de combustibles.
 - Designación de inspectores o peritos.
 - Contratación de personal o empresas para reparto del buque.
 - Otro tipo de gastos.

En relación a la mercancía:

- ✘ Despacho de la mercancía ante la aduana, mediante la presentación del manifiesto de descarga de la mercancía.
- ✘ Emitir el documento denominado “ENTRÉGUESE”, imprescindible para que el propietario de la mercancía pueda retirarla del muelle.
- ✘ Contratación de empresas para las operaciones de carga y descarga y de estiba y desestiba de mercancías.

Otras funciones:

- ✘ Realizar las gestiones relacionadas con la contratación y/o supervisión de las operaciones de manipulación portuaria de la mercancía.
- ✘ Gestionar la contratación y/o supervisión de los transportes de mercancías complementarios de los marítimos.
- ✘ Defender los intereses del armador por cuya cuenta actúe, cumpliendo además lo que éste le encomiende.

g) CAPITAN DE BUQUE (MASTER)

El capitán es la persona que posee el correspondiente título profesional que, contratado por el armador, dirige la navegación del buque. Además, tiene el carácter de máximo representante a bordo del país de bandera del buque. La responsabilidad del Capitán es técnica, jurídica, notarial y procesal.

REGULACIÓN ADMINISTRATIVA: Título profesional de Capitán de la Marina Mercante

El título de Capitán de la Marina Mercante se encuentra regulado por los artículos 5, 26, 27, 28, 32, 33 del Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante (BOE núm. 159, del 2 de julio de 2009), modificado por el Real Decreto 80/2014, de 7 de febrero (BOE núm. 45, de 21 de febrero de 2014) y por el Real Decreto 938/2014, de 7 de noviembre (BOE núm. 271, de 8 de noviembre de 2014). Orden de 21.06.01 sobre tarjetas profesionales (BOE de 10.07.01), Orden FOM/1839/2005 por la que se modifica la Orden de 21/6/01, Orden FOM/983/2007, de 30 de marzo por la que se modifica la Orden de 21/6/01 y Orden FOM/3302/2005, de 14 de octubre, (BOE 25/10/2005) por la que se regula la prueba o curso de actualización preciso para obtener la revalidación de las tarjetas de la Marina Mercante y la Orden FOM/884/2008, de 25 de marzo, por la que se modifica la Orden FOM/3302/2005, de 14 de octubre.

Atribuciones profesionales en función de los periodos de embarque:

- ✘ Ejercer de capitán en buques mercantes sin limitación alguna.
- ✘ Ejercer de oficial de puente de buques civiles sin limitación alguna.

Condiciones de los buques:

- ✘ Buques mercantes españoles o extranjeros, de arqueo bruto igual o superior a 100 GT/TRB

Condiciones de obtención

- ✘ estar en posesión de la titulación académica de Licenciado en Náutica y Transporte Marítimo o de los correspondientes títulos de grado o diplomado y master en dicho ámbito.
- ✘ estar en posesión del título profesional de Piloto de Primera de la Marina Mercante o de Piloto de Segunda de la Marina Mercante.
- ✘ acreditar un período de embarque no inferior a 36 meses como oficial de puente. Este período podrá reducirse a no menos de 24 meses si se acredita el ejercicio profesional de capitán o de primer oficial de puente durante un período de embarco de al menos 12 meses.

- ✘ haber superado el reconocimiento médico de embarque marítimo realizado por el Instituto Social de la Marina en el momento del embarque (certificado de aptitud).

h) AUTORIDAD PORTUARIA

Las Autoridades portuarias son organismos de derecho público, con personalidad jurídica y patrimonio propios, independientes de los del Estado, y con plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines bajo el principio general de autonomía funcional y de gestión, sin perjuicio de las facultades atribuidas al Ministerio de Fomento, a través del organismo público Puertos del Estado, y de las que correspondan a las Comunidades Autónomas.

La Autoridad portuaria regula las diferentes actividades del puerto, asignando las zonas de almacenaje para las mercancías, y los muelles de atraque para los buques, estableciendo las tarifas de los diferentes servicios que se ofrecen, etc. Igualmente interviene los servicios de los prácticos, remolcadores, provisionistas de buques, empresas de control e inspección, etc.

Según la redacción dada por Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y posteriores modificaciones introducidas por la 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 de la Marina Mercante las Autoridades Portuarias tendrán las siguientes funciones:

- ✘ Aprobar los proyectos de presupuestos de explotación y capital de la Autoridad Portuaria y su programa de actuación plurianual.
- ✘ Gestionar los servicios comunes y los de señalización marítima, autorizar y controlar los servicios portuarios y las operaciones y actividades que requieran su autorización o concesión.
- ✘ Coordinar la actuación de los diferentes órganos de la Administración y entidades por ella participadas, que ejercen sus actividades en el ámbito del puerto, salvo cuando esta función esté atribuida expresamente a otras Autoridades.
- ✘ Ordenar los usos de la zona de servicio del puerto, y planificar y programar su desarrollo de acuerdo con los instrumentos de ordenación del territorio y de planificación urbanística aprobados.
- ✘ Redactar y formular los planes especiales de ordenación de la zona de servicio del puerto, en desarrollo del planeamiento general urbanístico.

- ✘ Proyectar y construir las obras necesarias en el marco de los planes y programas aprobados.
- ✘ Elaborar, en su caso, los planes de objetivos de horizonte temporal superior a cuatro años.
- ✘ Aprobar los proyectos de inversión que estén incluidos en la programación aprobada, así como el gasto correspondiente a dichas inversiones, y contratar su ejecución.
- ✘ Informar el proyecto de Reglamento general de servicio y policía de los puertos y elaborar y aprobar las correspondientes ordenanzas portuarias con los trámites y requisitos establecidos en el artículo 106, así como velar por su cumplimiento.
- ✘ Controlar en el ámbito portuario, el cumplimiento de la Normativa que afecte a la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas, al igual que los sistemas de seguridad y de protección ante acciones terroristas y antisociales, contra incendios y de prevención y control de emergencias en los términos establecidos por la Normativa sobre protección civil, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otros órganos de las Administraciones Públicas, así como colaborar con las Administraciones competentes sobre protección civil, prevención y extinción de incendios, salvamento y lucha contra la contaminación.
- ✘ Aprobar libremente las tarifas por los servicios comerciales que presten, así como proceder a su aplicación y recaudación.
- ✘ Otorgar las concesiones y autorizaciones y elaborar y mantener actualizados los censos y registros de usos del dominio público portuario. Así como otorgar las licencias de prestación de servicios portuarios en la zona de servicio del puerto.
- ✘ Recaudar las tasas por las concesiones y autorizaciones otorgadas, vigilar el cumplimiento de las cláusulas y condiciones impuestas en el acto de otorgamiento, aplicar el régimen sancionador y adoptar cuantas medidas sean necesarias para la protección y adecuada gestión del dominio público portuario.

- ✘ Impulsar la formación de su personal y desarrollar estudios e investigaciones en materias relacionadas con la actividad portuaria y la protección del medio ambiente, así como colaborar en ello con otros puertos, organizaciones o empresas, ya sean nacionales o extranjeras.
- ✘ Inspeccionar el funcionamiento de las señales marítimas, cuyo control se le asigne, en los puertos de competencia de las Comunidades Autónomas, denunciando a éstas, como responsables de su funcionamiento y mantenimiento, los problemas detectados para su corrección.
- ✘ Gestionar su política comercial internacional, sin perjuicio de las competencias propias de los Ministerio de Economía y Hacienda y de Asuntos Exteriores.
- ✘ Autorizar la participación de la Autoridad Portuaria en sociedades, y la adquisición y enajenación de sus acciones, cuando el conjunto de compromisos contraídos no supere el 1 por 100 del activo no corriente neto de la Autoridad Portuaria y siempre que estas operaciones no impliquen la adquisición o pérdida de la posición mayoritaria.
- ✘ El acuerdo del Consejo de Administración deberá contar con los votos favorables de la mayoría de los representantes de la Administración General del Estado presentes o representados siendo, en todo caso, necesario el voto favorable del representante de Puertos del Estado.
- ✘ La instalación y el mantenimiento de la señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación que sirvan de aproximación y acceso del buque al puerto o puertos que gestionen, así como el balizamiento interior de las zonas comunes. Se excluye de este servicio la instalación y el mantenimiento de la señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación de las instalaciones otorgadas en concesión o autorización, incluidas las destinadas a cultivos marinos y emisarios submarinos, o de otras instalaciones ubicadas en el medio marino susceptibles de poder representar un obstáculo a la navegación, que serán realizados por el titular o responsable de las mismas.
- ✘ Promover que las infraestructuras y servicios portuarios respondan a una adecuada intermodalidad marítimo-terrestre, por medio de una red viaria y ferroviaria eficiente y segura, conectada adecuadamente con el resto del sistema de transporte y con los nodos logísticos que puedan ser considerados de interés general.

- ✘ Administrar las infraestructuras ferroviarias de su titularidad, favoreciendo una adecuada intermodalidad marítimo-ferroviaria.
- ✘ Recabar la información relativa a los servicios que se presten y a las actividades que se desarrollen en la zona de servicio de los puertos que gestionen.

i) ESTIBADORES

La empresa estibadora es la encargada de llevar a cabo las operaciones portuarias de manipulación de las mercancías en tierra, tanto en la carga como en la descarga. Puede ser contratada por el fletador o por el armador según las condiciones del fletamento.

Generalmente, es titular de una concesión administrativa otorgada por la Autoridad Portuaria correspondiente, que le faculta para utilizar, con carácter exclusivo, un espacio situado a borde de muelle, en el que realiza sus trabajos. Por ser la operadora de una determinada terminal, en ocasiones se usa indistintamente la denominación "terminal portuaria" para referirse a ella. Las principales operaciones de manipulación de la mercancía son las siguientes:

- ✘ En el embarque (Recepción, Carga, Estiba).
- ✘ En el desembarque (Desestiba, Descarga, Entrega).

La empresa estibadora realiza otras muchas operaciones, además de las seis principales arriba citadas, tales como:

- ✘ Vaciado y llenado de contenedores.
- ✘ Clasificación de mercancías.
- ✘ Almacenaje en origen / destino.
- ✘ Movimientos horizontales para posicionamiento en zona de inspección.

Facturan sus servicios a los consignatarios de buques.

DOCUMENTACIÓN COMPLEMENTARIA

Como documentos propios del transporte marítimo cabe citar, entre los más importantes, los siguientes:

- ✘ **RECIBO DE EMBARQUE (MATE'S RECEIPT):** el Recibo de embarque es el documento firmado por el Primer Oficial acusando recibo del cargamento a bordo del buque. Sirve como recibo de la mercancía a bordo del buque, en el cual consta las mercancías y las observaciones sobre su estado y/o de su embalaje.

El Recibo de embarque puede sustituir al BL como documento de negociación bancaria, cuando el comprador intermediario se ocupa de contratar el flete y pasa instrucciones a la naviera de entregar a los cargadores (beneficiarios del Crédito Documentario –CD-) solamente el Recibo de embarque y remitirle a él los conocimientos de embarque. En tales casos el Recibo de embarque es el único documento del que dispone el cargador acreditando la puesta a bordo de la mercancía, debiendo el CD hacer especial mención a la aceptación de dicho documento.

Está regulado por el art. 717 del Código de Comercio, art. 3.7 del Convenio de Bruselas de 1924 y el art. 20 de la Ley 22/12/49. Transporte Marítimo de Mercancías en Régimen de Conocimiento de Embarque.

Emisor competente: agente Consignatario / Transitario.

- ✘ ADMITASE: instrucción del Consignatario a la empresa Estibadora para la entrada y depósito de la carga, para su posterior embarque en buque.
- ✘ ENTREGUESE: instrucción telemática del agente Consignatario a la Autoridad Portuaria para proceder a la retirada de mercancía del muelle.
- ✘ LISTA DE CARGA: notificación a la empresa estibadora de la mercancía lista para su carga o descarga de un buque determinado, y consiste en un listado numérico de los contenedores a cargar o descargar, con indicación de su contenido y del número de precinto, que el consignatario elabora a partir de la información del Armador. Este documento acostumbra a emitirse con anterioridad a la llegada del buque a puerto, y su regulación está basada en el Código de Comercio.
- ✘ MANIFIESTOS DE CARGA / DECLARACIONES SUMARIAS: El control de la mercancía que entra y sale de los Puertos lo realizan las Autoridades portuarias por mediación de los manifiestos de carga (exportación) y las declaraciones sumarias (importación) que son presentados por vía telemática por los agentes consignatarios antes de realizar las operaciones de carga y descarga (24 horas). Las instrucciones de presentación del manifiesto de carga para el tráfico marítimo quedan reguladas en virtud de la Orden Ministerial del 18 de diciembre de 2001.

Mercancías peligrosas:

El transporte de mercancías peligrosas por vía marítima queda regulado por el:

- ✘ **Código IMDG.**
- ✘ **Real Decreto 145/1989**, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de mercancías peligrosas en los puertos del Estado.

Entre los documentos propios de las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por vía marítima cabe destacar:

DECLARACIÓN DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

La Declaración de Mercancías Peligrosas (Shipper's Declaration for Dangerous Goods) es el documento utilizado por el expedidor para acreditar que las mercancías que representa pueden ser autorizadas para su transporte, puesto que cumplen las condiciones de embalaje, marcado y etiquetado, de conformidad con la normativa vigente (artículo 3.16 del RD 145/89).

Este documento lo emite el exportador o el consignatario del buque y lo solicita la Autoridad Portuaria. Puede sustituir a la declaración FIATA SDT (ver Transporte Multimodal). Se debe emitir una Declaración de Mercancías Peligrosas por cada contenedor de mercancías peligrosas que sea objeto de transporte.

El formulario de "Notificación/Declaración de Entrada de Mercancías peligrosas" se ha de presentar en mano o por fax en las oficinas del Servicio de Acceso Unificado y, generalmente, tiene que ir acompañado de la siguiente documentación adicional:

- ✘ En caso de embarque: declaración de mercancía peligrosa; ficha de seguridad del producto o de los productos transportados; y certificado de arrumazón.

- ✘ En caso de desembarque: declaración de mercancía peligrosa y ficha de seguridad del producto o de los productos transportados.

2.2.5. Transporte multimodal

INTRODUCCIÓN

Por Transporte Multimodal se entiende, el traslado de mercancías, asumido por un porteador (OTM), desde el origen hasta el destino, en virtud de un único Contrato de Transporte Multimodal, empleando para ello más de un modo de transporte.

Ha sido este hecho, la utilización de dos o más modos de transporte en la ejecución de la operación de transporte de mercancías de expedidor a consignatario, lo que ha motivado la aparición de una extensa variedad de términos, pretendidamente equivalentes, cuya utilización indiscriminada ha “viciado” los conceptos, generando muchos problemas, especialmente de índole jurídico. Así, términos como mixto, sucesivo, polimodal, integrado, intermodal, combinado y multimodal son objeto de un uso aleatorio y, en ocasiones, erróneo al ser asimilados a determinados supuestos que no se corresponden con la realidad de la operación de transporte.



Teniendo presente el significado del término multimodal, el resto de las categorías quedaría encuadrada en el supuesto del transporte combinado, en el que en virtud de un único contrato de transporte, y con la emisión de un único título, se lleva a cabo por uno o varios porteadores combinando varios modos de transporte de forma sucesiva. De esta manera, en el desplazamiento de la mercancía de origen a destino intervienen varios porteadores, cada uno ejecutando una parte del recorrido, pero siendo distintos los

modos de transporte empleados, resultarán aplicables a un mismo transporte regímenes de ejecución y responsabilidades diferentes según el tipo de trayectos que constituyan la Operación de transporte.

CONTENEDORES, LA UNIDAD DE CARGA DEL TRANSPORTE MULTIMODAL

El transporte multimodal de mercancías está estrechamente ligado a la historia y desarrollo de la paleta y el contenedor que le sirven de soporte. El auge que ha experimentado el transporte multimodal en los últimos años, especialmente en los países desarrollados, se basa en la puesta en funcionamiento de grandes terminales portuarias enlazadas por carretera, ferrocarril y vía fluvial con los grandes centros de producción y consumo.



De acuerdo con el Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores (CSC), de 1972, un contenedor es un elemento de equipo de transporte con las siguientes características:

- a) de carácter permanente y, por tanto, suficientemente resistente para permitir su empleo repetido;
- b) especialmente ideado para facilitar el transporte de mercancías, por uno o varios modos de transporte, sin manipulación intermedia de la carga;
- c) construido de manera que pueda sujetarse y/o manipularse fácilmente, con cantoneras para ese fin;
- d) de un tamaño tal que la superficie delimitada por las cuatro esquinas inferiores exteriores sea:
 - i) por lo menos 14 metros cuadrados (150 pies cuadrados) o
 - ii) por lo menos 7 metros cuadrados (75 pies cuadrados), si lleva cantoneras superiores.

El término "contenedor" no incluye los vehículos ni los embalajes; no obstante, incluye los contenedores transportados sobre chasis.

Tipos de contenedores:

Pueden ser de aluminio, de fibra de vidrio o de madera contrachapada; siendo los más utilizados los de acero forrado con chapas de madera.

✘ Contenedores convencionales:

- Box: caja cerrada.
- Open Top: abierto por arriba.
- Open Side: abierto por un lado.

✘ Contenedores especiales:

- Cisterna: para el transporte a granel de líquidos o gases licuados.
- Isotermo: construido con materiales aislantes que limitan el paso de calor entre el interior y el exterior.
- Refrigerado: mantiene baja la temperatura con un sistema de refrigeración no mecánico.
- Frigorífico: mantiene baja la temperatura con ayuda de un dispositivo de producción de frío mecánico.
- Frigorífico integral: aquel que dispone de una unidad de refrigeración autónoma.
- Calorífico: eleva la temperatura con ayuda de un sistema de calefacción.
- Plegable o IBC: sus elementos se pueden plegar para el transporte en vacío.
- Bulk container – IBC: sacos de fibra de poliéster y similares.
- Igloo: contenedor de formas adaptables al fuselaje del avión.
- Ventilado: dispone de rejillas para facilitar la circulación del aire.

Términos comerciales más usuales

- ✘ T.E.U.: Twenty feet Equivalent Unit, unidad equivalente a 20 pies. Para medir la capacidad de transporte de un medio (por ejemplo, un buque), se estima según el número de contenedores de 20 pies que podría llevar.
- ✘ F.E.U.: Forty feet Equivalent Unit, contenedor de 40', de uso menos frecuente que el TEU.
- ✘ F.C.L.: Full Container Load, contenedor de carga completa. Cuando un cargador dispone de una mercancía para llenar un contenedor completo.
- ✘ L.C.L.: Less than Container Load, contenedor de grupaje. Cuando el cargador no dispone de mercancía suficiente para un contenedor completo.

EQUIPAMIENTOS E INFRAESTRUCTURAS

PLATAFORMA LOGÍSTICA MULTIMODAL

Son las plataformas logísticas de mayor complejidad funcional de más de un modo, con los servicios integrados en todas las áreas y servicios. Ejemplos: las GVZ de Alemania, las Interporti de Italia, las Freight Villages de UK.

Las plataformas logísticas multimodales son el punto de referencia logística en el futuro, ya que la utilización de UTI's (unidades de transporte intermodal, como el contenedor o la caja móvil) nos conduce inevitablemente a la utilización de estas plataformas dotadas de la mayoría de combinaciones de tren-camión-barco.

MARCO REGULADOR

En la actualidad, se carece de una Ley uniforme del Transporte internacional. No existe un único Convenio internacional aplicable al transporte internacional de mercancías independientemente del modo o modos de transporte en que se ejecute; tan sólo se dispone de acuerdos sectoriales creados en función de la tipología de modos de transporte que se empleen.

El tratamiento jurídico del transporte multimodal, según muchos autores, demanda una reestructuración que se encamine hacia el establecimiento de una disciplina unitaria para las distintas modalidades, al menos en lo que respecta al apartado de responsabilidades, aunque fueran reconocidas ciertas peculiaridades modales.¹⁷

EL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL

El contrato de transporte multimodal supone la asunción por un porteador, OTM (Operador de Transporte Multimodal), del desplazamiento de las mercancías por más de un modo de transporte, desde el lugar donde se toman las mercancías hasta otro donde las entrega.

Es decir, con carácter general, esta es la noción más válida que, inicialmente, puede darse al transporte multimodal, que ha de estar amparado por un único contrato, con responsabilidad de un único sujeto por un transporte completo, que se desarrolla sucesivamente mediante la utilización de distintos medios de transporte. El porteador acepta responsabilidad por el conjunto del transporte desde el momento en que recibe las mercancías del remitente hasta aquel en que las entrega al destinatario, aunque sólo ejecute personalmente una parte del transporte, o incluso cuando no ejecute ninguna.

¹⁷ El régimen jurídico del Transporte Multimodal. Francisco Carlos López Rueda (2000).

El régimen del Transporte multimodal queda regulado en el Convenio de la ONU del Transporte internacional multimodal de mercancías, firmado en Ginebra el 24 de mayo de 1.980 y las 13 reglas de la UNCTAD (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo) / CCI (Cámara de Comercio Internacional) relativas a los documentos en el transporte multimodal.

DOCUMENTO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL MULTIMODAL

Se trata del documento que hace prueba del Contrato de Transporte Multimodal internacional, cubriendo al menos dos modos distintos de transporte, y certificado del recibo de los bienes. Este documento es emitido por el OTM, en forma negociable (documento de título) o no negociable, con expresión del nombre del consignatario. Su aplicación en los Créditos Documentarios queda recogida en el artículo 19 de la UCP 600 de la Cámara de Comercio Internacional (CCI).

Entre los documentos de transporte multimodal más importantes destacan los aprobados por FIATA (Federación Internacional de Asociaciones de Transitarios). Únicamente los transitarios asociados a FIATA, a través de las correspondientes Federaciones nacionales, en nuestro caso FETEIA-OLTRA, y a las Asociaciones territoriales (ATEIA) están habilitados para expedir estos documentos FIATA.

DOCUMENTOS FIATA

Al igual que el conocimiento de embarque (B/L), los documentos FIATA negociables, son auténticos títulos de propiedad de la mercancía. Los poseedores de los documentos FIATA negociables (FCT, FBL y FWR emitidos a la orden) tienen la posibilidad de endosarlos (cederlos) a terceros o de pignorarlos (conseguir préstamos, créditos o anticipos, ofreciéndolos como garantía).

- ✘ **FCR** (Forwarding agents Certificate Receipt – Certificado de recepción): documento que certifica que el transitario ha recibido en sus almacenes las mercancías del cargador, para proceder posteriormente a su transporte. Este documento lo confecciona el transitario, que se lo entrega al cargador. Éste, a su vez, se lo puede quedar o enviar al destinatario. Sea cual sea su poseedor final, el FCR no puede ser nunca objeto de negociación, ni por parte del cargador ni por parte del destinatario.

- ✘ **FCT** (Forwarding agent Certificate Transport – Certificado de Transporte): es el contrato de transporte internacional multimodal establecido entre el transitario y el cargador. En su condición de contrato de transporte, el FCT designa a las partes contratantes, la mercancía a transportar, el itinerario del transporte y el precio del transporte. El transitario emite el FCT, se lo entrega al cargador que, a su vez, lo envía al destinatario. El FCT puede ser emitido con cláusula “a la orden”, al portador o nominativo. Cuando se emite cláusula “a la orden”, el FCT

constituye un auténtico título de propiedad de la mercancía, por lo que puede ser objeto de negociación por su poseedor.

- ✘ **FBL** (Forwarding agent Bill of Lading – Conocimiento marítimo de Transitarios): se emplea cuando el transporte es fundamentalmente marítimo, aunque no se excluyen trayectos adicionales por vía terrestre. Como todo contrato de transporte, contiene las partes contratantes, la mercancía a transportar, el itinerario y el precio del transporte. Efectuado por el transitario, éste se lo entrega al cargador, el cual, a su vez, lo envía al destinatario de la mercancía. Puede emitirse con la cláusula "a la orden", al portador o nominativo. Emitido con la cláusula a la orden, el FBL constituye un auténtico título de propiedad de la mercancía y, como tal, puede ser objeto de negociación por parte de quien lo posee.

- ✘ **FWR** (Forwarding agent Warrant Receipt - Recibo de depósito): el transitario ofrece frecuentemente servicios de depósito o almacén. Debe establecer un recibo para la mercancía depositada o almacenada. El FWR es un recibo de depósito que el transitario puede utilizar para las operaciones que realice en calidad de depositario. El FWR es un documento uniforme a emplear principalmente en el ámbito nacional.

El FWR no es un recibo "Warrant", pero puede usarse para casi todas las operaciones de depósito, ya que la diferencia entre un recibo "Warrant" y el recibo FIATA es mínima en el plano jurídico. El FWR contiene estipulaciones detalladas sobre los derechos del poseedor por endoso y las justificaciones de la entrega de las mercancías durante la presentación del recibo de depósito FWR.

El FWR no es negociable a menos que lleve la indicación "negociable".

- ✘ **SDT** (Declaration Dangerous Transport – Declaración de Mercancías peligrosas): declaración efectuada por el transitario en el transporte internacional multimodal de mercancías peligrosas. El transitario reconoce haber recibido del cargador mercancías peligrosas correctamente acondicionadas, para su posterior transporte. Con este documento, el transitario asume toda la responsabilidad del transporte de las mercancías, liberando al exportador de la misma. Para que el transitario expida esta declaración, las mercancías deben cumplir todos los requisitos de seguridad establecidos en los convenios internacionales sobre el transporte de mercancías peligrosas (IMO-marítimo, IATA-aéreo, ADR-carretera. RID-ferrocarril). Este documento nunca puede ser objeto de negociación por parte de su poseedor.

AGENTES INTERVINIENTES

a) OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL (OTM)

Personas físicas o jurídicas, generalmente compañías navieras, empresas ferroviarias, y Operadores de Transporte (Transitarios), que celebran un Contrato de Transporte Multimodal obligándose frente al cargador a realizar un servicio de transporte “puerta a puerta”. La figura del OTM queda regulada en el Convenio de Ginebra de 1980 sobre Transporte Multimodal. Un OTM debe cumplir los requisitos de Capacidad de gestión y fiabilidad económica y de Conocimiento y experiencia en todas las materias del transporte multimodal.

Actuará siempre como porteador frente al cargador, bien porque ejecuta materialmente el transporte o bien porque se compromete a realizarlo emitiendo el correspondiente DTM, y respondiendo del íntegro desplazamiento de la mercancía por más de un modo de transporte. Ahora bien, pueden existir porteadores distintos del OTM, contratados por éste para la ejecución total o parcial de la operación de transporte. Así, se pueden distinguir tres tipos:

- a) OTM empresario integral de transportes (contractual y efectivo): explota todos los modos de transporte por poseer los vehículos necesarios, prestando el transporte multimodal personalmente, en las condiciones de transportista contractual y efectivo por todos los tramos de la operación.
- b) OTM como porteador contractual, y efectivo de una parte del transporte: se distinguen dos supuestos:
 1. OTM explotador de buques (naviera) → vessel operating OTM: subcontrata el resto de los modos salvo el marítimo.
 2. OTM no explotador de buques → non vessel operating OTM: subcontrata el transporte marítimo y todos aquellos modos para los que no tenga capacidad de explotación.
- c) OTM sólo como porteador contractual: OTM que no explota ningún modo de transporte y, por tanto, debe subcontratar el transporte efectivo con diversos porteadores modales que integrarán las distintas fases de la operación de transporte multimodal. Son Operadores de Transporte (Agencias de transporte, Transitarios) que asumen la responsabilidad contractual con el cargador. Se les denomina como super-forwarders.

TRANSITARIOS (FORWARDERS)

Desarrolla sus tareas en una o varias fases de la cadena logística, tales como aprovisionamiento, transporte, despacho aduanero, almacenaje, control de inventarios, manipulación, distribución, etc., organizando, gestionando y controlando dichas operaciones y empleando para ello infraestructuras físicas, tecnología y sistemas de información, propios o ajenos, independientemente de que preste o no los servicios con medios propios o subcontratados:

Para ello puede prestar los siguientes servicios:

- ✘ Operaciones de transporte.
 - Consolidación o grupaje
 - Desconsolidación.
 - Organización de rutas.
 - Alquiler de vehículos, con o sin conductor.

- ✘ Operaciones auxiliares del transporte.
 - Operaciones de tránsito.
 - Despacho de aduanas.

- ✘ Operaciones de distribución física.
 - Recepción de las mercancías.
 - Control de calidad y cantidad.
 - Clasificación y formación de partidas.
 - Etiquetado y marcado de precios.
 - Embalaje.
 - Preparación de las cargas.
 - Expedición.
 - Entrega final.

- ✘ Operaciones de Gestión.
 - Almacenamiento.
 - Gestión de Stocks de materias primas, productos semiacabados y productos acabados.
 - Montaje final de ciertos productos.
 - Gestión de fechas de caducidad.
 - Tratamiento informático de los pedidos a servir.

Los transitarios podrán realizar sus actividades en relación con transportes internos, siempre que los mismos supongan el antecedente o la continuación de un transporte internacional, cuya gestión se les haya encomendado concretamente, existiendo constancia documental. Se entenderá que ello se produce cuando la mercancía objeto de transporte vaya dirigida hacia o proceda de un país extranjero o se realice su transporte en régimen de control aduanero (como por ejemplo el TIR).

Los transitarios, salvo que se limiten a poner las mercancías a disposición del transportista designado por el cargador, como consignatario del cargador, deberán contratar el transporte en nombre propio, como mandatario del cargador.

En muchos países el transitario no está definido ni regulado. La condición jurídica del transitario y las normas aplicables a sus servicios varían considerablemente de un país a otro. Su función también ha variado con el tiempo; actualmente, la participación del transitario en la contenedorización y el transporte multimodal le exige asumir responsabilidad plena por el transporte como OTM, pues los cargadores demandan servicios de “puerta a puerta”, en régimen multimodal, bajo contratos de precio fijo y responsabilidad única. No obstante, siempre habrá que tener como referencia lo dispuesto en la legislación nacional.

Ámbito de actuación

En España, en el Artículo 121 redactado por el apartado sesenta y nueve del artículo primero de la Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea («B.O.E.» 5 julio), se atribuye al transitario una función de organización del transporte y de la realización de las gestiones administrativas, fiscales, aduaneras y logísticas inherentes a esa clase de transportes o intermediando en su contratación. Se trata del “arquitecto del transporte”, en la medida en que lo proyecta, organiza y controla, aun no ejecutándolo materialmente.

En el desarrollo de sus actividades, el Transitario puede contar con una red de corresponsales en el extranjero, que le permite extender sus servicios adecuadamente. El transitario puede especializarse por el tipo de mercancías a transportar, por medios de transporte, por áreas geográficas o por gama de servicios que ofrece. Pueden utilizarse sus servicios en cualquier operación de comercio exterior; si bien, se recomienda su intervención para:

- ✘ Aquellas firmas que, por sus características y/o volumen de importaciones o exportaciones, carezcan de departamento de comercio exterior y prefieran subcontratar los servicios de terceros, a quienes les encargan el control operativo y de costes de las diferentes operaciones.

- ✘ Operaciones concretas que, por sus características especiales o por su complejidad, hagan recomendable la intervención de un especialista.

COMENTARIOS ADICIONALES: OPERADOR LOGÍSTICO

Existe una cuestión de difícil solución y es establecer la diferencia entre “operador logístico” y “transitario” ya que prácticamente son lo mismo. En algunos países se entiende al transitario como la persona encargada o subcontratada por el “operador logístico” para contratar servicios externos. Pero en general se entiende que es la misma figura. Tal vez algunos establezcan la diferencia en que el “operador logístico” realiza algunas o gran parte de sus funciones con medios propios y el “transitario” siempre lo hace con medios externos a él (intermediarios/agentes/corresponsales), pudiendo ejemplificarse con la diferencia que existe entre un mayorista de viajes y los agentes de viajes.

En definitiva para diferenciarlos de los “operadores logísticos” se puede indicar que los ‘transitarios’ son los auténticos intermediarios entre los productores o exportadores de mercancías y los compradores o Importadores.

2.3. Procesos complementarios

Dentro de la cadena logística, junto a las operaciones propias del transporte físico de la mercancía, se generan una serie de procesos y actividades complementarios necesarios para llevar a buen término las relaciones comerciales entre el comprador y el vendedor. Cuanto más compleja sea la planificación de cualquier operación, especialmente en el comercio internacional entre países con legislaciones diferentes, mayor será la necesidad de gestionar con eficacia estas operaciones.



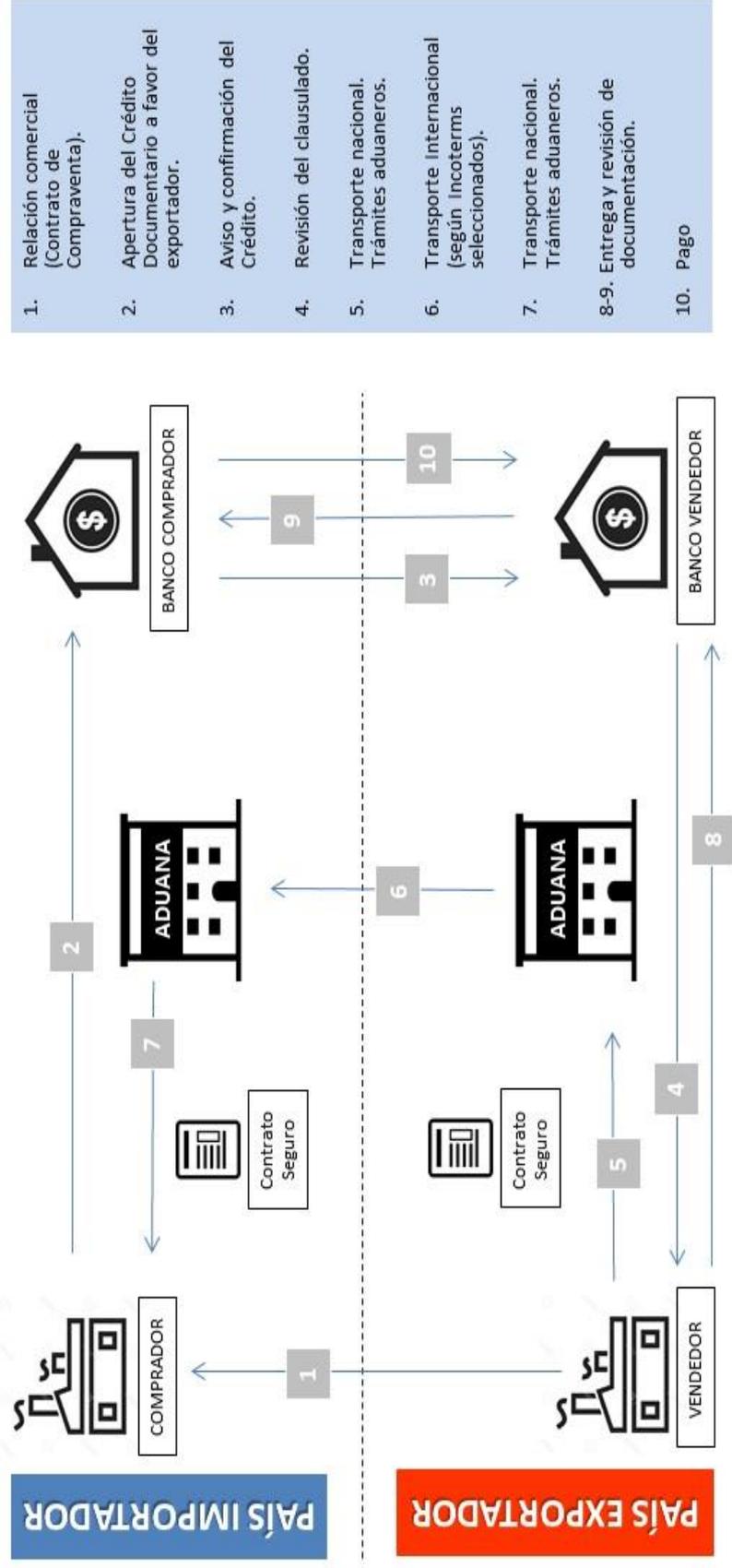
Tanto la negociación inicial entre comprador y vendedor como las posteriores relaciones comerciales se deben establecer en un marco de buen entendimiento, aunque en muchas operaciones internacionales entre países con legislaciones diferentes se pueden dar situaciones muy complejas.

La introducción de mercancías de países terceros se tiene que realizar obligatoriamente por los recintos aduaneros habilitados por el Estado miembro. Las mercancías que entren en territorio aduanero de la Comunidad, tanto las de importación en el país como las que circulen “en tránsito” para otro país, deben quedar bajo vigilancia aduanera, y podrán ser sometidas a controles por parte de las Autoridades Aduaneras. La optimización de los trámites aduaneros debe agilizar el flujo logístico, reducir los costes y optimizar la calidad del servicio.

Cuanto más complejo es el flujo logístico mayor es el riesgo de producirse pérdidas o roturas de la mercancía en la manipulación, en el transporte, etc. Para evitar las disputas en la responsabilidad de estos riesgos y en los costes de las operaciones, la Cámara de Comercio Internacional (CCI) definió los Incoterms, que establecen una serie de reglas conocidas y utilizadas internacionalmente para interpretar los términos de las relaciones comerciales.

Por medio de los Incoterms se limita la responsabilidad del comprador y del vendedor en cada momento del proceso tanto en los costes como en el aseguramiento de la mercancía. Para cubrir las situaciones de riesgo en las que se incurre, alguno de estos agentes (según delimite el Incoterm seleccionado) deberá recurrir al contrato de seguro de transporte para cubrir su totalidad.

Diagrama de Procesos Complementarios al Transporte Internacional



2.3.1. Aduanas

INTRODUCCIÓN

La aduana es una entidad pública que tiene la misión de registrar los bienes importados y exportados a un país. Está presente en lugares estratégicos como aeropuertos, terminales ferroviarios, costas y fronteras, y tiene la obligación de gestionar las operaciones de comercio exterior tanto de entrada como de salida y cobrar los impuestos fijados por ley.

Están pensadas para regular la introducción / expedición en / desde el país, de mercancías que pudieran afectar a la producción de este, la seguridad o la salud pública, además de la recaudación de tributos.

El papel de las aduanas, por lo tanto, acaba influyendo sobre los envíos internacionales. En cualquier operación de importación o exportación, pueden reclamar el pago de un arancel aduanero. Si bien es cierto que, en el caso de la exportación, el pago de aranceles es muy poco frecuente.

Podemos hablar de la Aduana desde el punto de vista de la misión que esta tiene:

- ✘ Fiscal: mediante la aplicación y vigilancia del cumplimiento de determinados derechos de importación/exportación (aranceles) a la introducción o salida de las mercancías.
- ✘ Seguridad: íntimamente ligada con la anterior, evita el fraude aduanero y lucha contra el contrabando (ya sea de drogas, armas, patrimonio histórico, etc.)
- ✘ Salud pública: controla la entrada de animales, alimentos, residuos tóxicos, etc. que podrían suponer un peligro para la salud pública de los civiles.
- ✘ Estadística: elaboran estadísticas de comercio exterior.

Entre sus funciones más importantes podemos destacar:

- ✘ La aplicación de las normas recogidas por los regímenes de comercio del país.
- ✘ La comprobación física, cuantitativa y cualitativa, de las mercancías que entran o salen por la Aduana.
- ✘ La recaudación de los impuestos y tasas de las mercancías.

La Aduana se sirve, para el ejercicio de sus funciones, de lo que se denomina “Recintos Aduaneros” y que son los “lugares habilitados por la ley para el manejo, depósito, custodia y despacho de mercancías que están bajo control aduanero”.

Estos recintos aduaneros pueden ser:

- ✘ Marítimos, si están localizados en puertos de mar.

- ✘ Aéreas, los que están ubicadas en aeropuertos.
- ✘ Fronterizos, los situados en pasos terrestres y de acceso a otros países (carreteras, líneas férreas).
- ✘ Interiores (carretera y ferrocarril), en puntos interiores distintos a las fronteras del país, con el objetivo de agilizar el tráfico de mercancías.

Así, y en línea con lo anterior, son recintos Aduaneros:

- ✘ Puertos marítimos.
- ✘ Aeropuertos.
- ✘ Terminales interiores de transporte por carretera.
- ✘ Terminales interiores de transporte por ferrocarril.
- ✘ Depósitos Francos.
- ✘ Zonas Francas.
- ✘ Depósitos Aduaneros: todo "local", reconocido previamente por la Aduana y sometido a su control, en donde se puedan almacenar, por un plazo ilimitado, las mercancías vinculadas a este régimen.
- ✘ Almacenes de Depósito Temporal.
- ✘ Otros recintos autorizados.

La unión aduanera fue uno de los primeros logros de la Unión Europea (UE) y sigue siendo un activo fundamental en el entorno globalizado del siglo XXI.

En 1944, Bélgica, Luxemburgo y los Países Bajos establecieron la unión aduanera del Benelux, que entró en vigor en 1948.

En 1951, Francia, Alemania e Italia se unieron a los países del Benelux para crear la Comunidad Europea del Carbón y del Acero (CECA). El ex primer ministro belga Paul Henri Spaak comenzó a madurar el proyecto de una unión aduanera en 1955. Su informe fue una de las bases del Tratado de Roma de 1957 por el que se estableció la Comunidad Europea, con el objetivo de crear una unión aduanera entre todos sus miembros a finales de la década posterior.

La unión aduanera vio la luz el 1 de julio de 1968, 18 meses antes de lo previsto. En esa fecha se suprimieron los derechos de aduana aún vigentes sobre los intercambios intracomunitarios y se

introdujo el arancel aduanero común, en sustitución de los derechos de aduana nacionales sobre el comercio con el resto del mundo.

En 1993 desaparecieron los controles aduaneros en las fronteras interiores, con lo que las largas colas de vehículos comerciales en los pasos fronterizos pasaron a ser historia.

En cada ampliación posterior de la Unión Europea, los nuevos Estados miembros también se han ido integrando en la unión aduanera, adaptando sus legislaciones nacionales a las disposiciones del Código Aduanero. Mónaco, que no es miembro de la UE, mantiene desde hace muchos años una unión aduanera con Francia. Andorra y San Marino celebraron sendos acuerdos en 1991. En 1995 entró en vigor una unión aduanera entre la UE y Turquía, aunque limitada, como en el caso de Andorra, a los productos industriales y a los productos agrícolas transformados.

Así, como decíamos anteriormente, a partir del 1 de enero de 1993, los 12 países que por entonces integraban la Comunidad Económica Europea (actual Unión Europea compuesta ya por 28 Estados miembros) crearon el denominado Mercado Interior Comunitario, caracterizado por la libre circulación de personas, mercancías, capitales y servicios. Se constituyó así la Unión Aduanera Comunitaria, como requisito necesario para lograr la libre circulación de mercancías entre los Estados Miembros, previa eliminación de los derechos de aduana y las medidas de efecto equivalente en sus intercambios. El establecimiento del Mercado Común introdujo una serie de cambios que incidían significativamente en la actividad comercial de los Operadores Económicos:

- ✘ La desaparición de las fronteras interiores de los Estados, y la creación de una única frontera exterior común frente a terceros países.
- ✘ Aplicación de un **Arancel Aduanero Común (TARIC)**, idéntico para todos los Estados miembros, frente a mercancías de terceros países.
- ✘ La entrada en vigor de una legislación Aduanera uniforme para todos los Estados miembros: **el Código Aduanero Comunitario**.
- ✘ La aplicación de una Política Comercial Común de la Unión Europea con terceros países.



La introducción de mercancías de países terceros se tiene que realizar obligatoriamente por los recintos aduaneros habilitados por el Estado miembro. Las mercancías introducidas en el territorio aduanero de la Comunidad (actualmente "Territorio Aduanero de la Unión") deben quedar bajo vigilancia aduanera, tanto las mercancías que se van a importar en ese país como las mercancías que circulen "en tránsito" para otro país, y podrán ser sometidas a controles por parte de las Autoridades Aduaneras. Esta situación de la mercancía se define como "depósito temporal". Los importadores tienen que dar "destino aduanero" a las mercancías en unos plazos límites fijados por el Código Aduanero Comunitario.

Así pues, en las aduanas (o en los lugares que determinen las autoridades aduaneras), se depositan las mercancías que van a entrar o salir del Territorio Aduanero de la Unión (TAU) y que, antes de poder circular libremente en la Unión Europea o ser transportadas a otros países, están sujetas a control con diferentes tipos de medidas.

El Territorio Aduanero de la Unión básicamente coincide con el territorio de la Unión Europea, aunque existen algunas excepciones. Un ejemplo, en España, Ceuta y Melilla forman parte del territorio de la Unión Europea pero no se incluyen en el Territorio Aduanero de la Unión. Otro ejemplo, San Marino y Mónaco no forman parte del territorio de la Unión Europea pero sí se incluyen en el Territorio Aduanero de la Unión.

EL MARCO REGULADOR: DEL CÓDIGO ADUANERO COMUNITARIO DE 1.992 AL CODIGO ADUANERO DE LA UNION DE 2.013

El Código Aduanero Comunitario reúne las normas, los regímenes y los procedimientos aplicables a las mercancías objeto del comercio entre la Comunidad Europea (CE) y los terceros países, fijando, en un único documento, el campo de aplicación, las definiciones, las disposiciones básicas y el contenido del Derecho aduanero comunitario.

Reglamento (CEE) n° 2913/92 del Consejo, de 12 de octubre de 1992, por el que se aprueba el Código aduanero comunitario.

El Derecho comunitario en materia aduanera está codificado en el Código Aduanero Comunitario, que, al sustituir un gran número de textos legislativos, ha permitido una mayor transparencia. En él se fija el campo de aplicación de las disposiciones aduaneras y se ofrecen las definiciones básicas.

Disposiciones del Código

El Código Aduanero Comunitario, que entró en vigor en 1992 y es de aplicación desde el 1 de enero de 1994), recoge principalmente:

- ✘ las disposiciones generales sobre los derechos y las obligaciones de las personas con respecto a la normativa aduanera (derecho de representación, información, etc.),
- ✘ las disposiciones básicas que regulan el comercio de mercancías, referidas, sobre todo, a los derechos de importación o exportación, el valor en aduana, el arancel aduanero de la CE y la clasificación arancelaria de las mercancías y su origen,
- ✘ las disposiciones aplicables a las mercancías introducidas en el territorio aduanero de la Comunidad, referidas, sobre todo, a la presentación en aduana, la declaración en aduana, la obligación de dar un destino aduanero a las mercancías y el depósito temporal,
- ✘ las mercancías no comunitarias que hayan circulado al amparo de un régimen de tránsito,
- ✘ los destinos aduaneros, describiendo la inclusión de las mercancías en un régimen aduanero: el despacho a libre práctica, el tránsito, el depósito aduanero, el perfeccionamiento activo y pasivo, la transformación bajo control aduanero y la importación temporal y la exportación, y
- ✘ la introducción de mercancías en una zona franca o en un depósito franco, la reexportación, la destrucción y el abandono de éstas en beneficio de la Hacienda Pública.

Modificaciones de 1997 y 1999

Las modificaciones adoptadas en 1997 permitieron simplificar el Código para hacer más eficaz su aplicación en los Estados miembros y se refieren principalmente a la deuda aduanera, el control de las zonas francas y la simplificación de las formalidades de la declaración en aduana.

Las modificaciones realizadas en 1999 se refieren, sobre todo, al ámbito del tránsito aduanero, y clarifican y mejoran las normas relativas a la liquidación del régimen de tránsito y a las responsabilidades del titular de ese régimen, cubriendo asimismo las garantías financieras y los procedimientos de recaudación de la deuda nacida de una operación de tránsito comunitario.

Modificaciones de 2000

El acto modificatorio de 2000 introduce medidas destinadas a:

- ✘ la creación de procedimientos de prevención del fraude,
- ✘ la racionalización de las reglamentaciones y los procedimientos comunitarios en el ámbito aduanero,
- ✘ facilitar el uso de las declaraciones por vía electrónica,
- ✘ facilitar el recurso a los regímenes de perfeccionamiento activo, transformación bajo control aduanero, importación temporal y zonas francas, y a
- ✘ definir un nuevo concepto de protección de la «buena fe» de los importadores en el marco de los acuerdos preferenciales.

Aduanas y seguridad

Las modificaciones de 2005 tienen por objeto reforzar las exigencias en materia de seguridad de los movimientos de mercancías que atraviesan las fronteras internacionales. Para ello, los operadores económicos están obligados a facilitar a las autoridades aduaneras información sobre las mercancías, antes de su importación en la UE o de su exportación desde su territorio. Esto dará lugar a la creación de una ventanilla única con la que los importadores y los exportadores se podrán comunicar.

La creación del término «operador económico autorizado» (OEA) simplifica los intercambios. Los Estados miembros pueden conceder el estatuto de OEA a todos los operadores económicos que responden a criterios comunes en lo relativo a sistemas de control, solvencia financiera y antecedentes del operador en cuanto a la observancia de la normativa.

Los Estados miembros están obligados a utilizar las técnicas de análisis de los riesgos. Se ha creado un mecanismo por el que se establecen criterios comunitarios uniformes para la selección de los riesgos de cara a los controles y que se apoya en los sistemas informatizados.

Propuesta de 2005

En noviembre de 2005, la Comisión adoptó una propuesta destinada a modernizar el Código Aduanero Comunitario que se inscribe en el contexto de la aplicación de la Estrategia de Lisboa: propone simplificar la legislación y los procedimientos administrativos de importación y exportación para facilitar las operaciones aduaneras y, por lo tanto, reducir los costes. La Comisión propone, además:

- ✘ la racionalización de las estructuras y una mayor coherencia terminológica,
- ✘ la racionalización del sistema aduanero de garantía,

- ✘ desarrollar el recurso a las autorizaciones únicas (autorizaciones expedidas por un Estado miembro, para un procedimiento, con validez para el conjunto de la Comunidad).

CONTEXTO

El refuerzo de las exigencias en materia de seguridad es la consecuencia de la publicación de dos Comunicaciones de la Comisión en 2003: la Comunicación « Un entorno simplificado y sin soporte de papel para el comercio y las aduanas» y la Comunicación relativa al papel de la aduana en la gestión integrada de las fronteras exteriores.

Términos clave del acto

- ✘ «Información vinculante en materia de origen»: se refiere al origen preferencial o no preferencial de mercancías específicas destinadas a la importación o la exportación.
- ✘ «información arancelaria vinculante (IAV) »: se refiere a la clasificación de mercancías en la nomenclatura combinada o en una nomenclatura derivada, como el TARIC
- ✘ «Valor en aduana»: valor de las mercancías. Se utiliza para determinar la cuantía de los derechos de aduana.
- ✘ «Declaración en aduana»: acto por el cual una persona manifiesta su voluntad de que las mercancías circulen al amparo de un régimen aduanero.
- ✘ «Depósito aduanero»: régimen aduanero que permite el depósito de mercancías.
- ✘ «Perfeccionamiento»: el perfeccionamiento activo permite la importación de mercancías para someterlas a elaboración y volverlas a exportar. El perfeccionamiento pasivo permite exportar mercancías comunitarias para someterlas a operaciones de elaboración y volverlas a importar con exención total o parcial de derechos.
- ✘ «Transformación bajo control aduanero»: la transformación bajo control aduanero permite importar mercancías con suspensión de los derechos de importación para su elaboración y despacharlos a libre práctica con un tipo de derecho más favorable.
- ✘ «Zona franca y depósito franco»: la zona franca y el depósito franco son parte del territorio aduanero de la Comunidad, pero los derechos de importación de los productos no comunitarios están suspendidos. Los productos comunitarios pueden beneficiarse de medidas asociadas, en principio, a su exportación.

ACTOS CONEXOS

Propuesta de Reglamento (CE) del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2005, por el que se establece el Código aduanero comunitario (Código aduanero modernizado) [COM (2005) 608 final - no publicada en el Diario Oficial] (COD/2005/0246).

Propuesta de Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2005, relativa a un entorno sin soporte papel en las aduanas y el comercio [COM (2005) 609 final - no publicada en el Diario Oficial] (COD/2005/0247).

Estas dos propuestas forman un «paquete» destinado a crear un entorno simple y sin soporte de papel en las aduanas y el comercio, y un entorno aduanero comunitario electrónico. Las medidas propuestas tienen por objetivo:

- ✘ hacer compatibles entre sí los sistemas aduaneros electrónicos,
- ✘ introducir el análisis del riesgo electrónico y
- ✘ generalizar el recurso a la declaración electrónica.

Reglamento (CEE) n° 2454/93 de la Comisión, de 2 de julio de 1993, por el que se fijan determinadas disposiciones de aplicación del Reglamento (CEE) n° 2913/92 del Consejo por el que se establece el Código aduanero comunitario [Diario Oficial L 253 de 11.10.1993]. Reúne, en un único documento, las disposiciones de aplicación del Código Aduanero Comunitario.

Desde el 1 de mayo de 2016 está en vigor el nuevo Código Aduanero de la UE (CAU), nuevo marco de relaciones entre las aduanas y los operadores económicos autorizados (OEA) en el comercio exterior. Los objetivos del CAU son la modernización, simplificación y armonización de los procedimientos y normativas aduaneras sin pérdida de control por las autoridades, así como la creación de un entorno electrónico que permita aprovechar las tecnologías de intercambio de información (aduanas electrónicas). Destaca la redefinición de los regímenes aduaneros, que ahora pasan a ser solo tres: despacho a libre práctica, exportación y regímenes especiales.

Este está recogido en el **Reglamento (UE) N.º 952/2013** del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de octubre de 2013, por el que se establece el código aduanero de la Unión.

Entre sus considerandos destaca la necesidad de introducir una serie de modificaciones en el Reglamento (CE) N.º 450/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2008, por el que se establece el código aduanero comunitario (código aduanero modernizado). En aras de una mayor claridad, conviene refundir dicho Reglamento.

Son varios los datos citados por la UE para justificar la necesidad de un empuje mayor a la unión aduanera (cifras referidas al año 2014):

- ✘ Las 454,2 toneladas de mercancías decomisadas por las autoridades aduaneras (un 10% más que en 2013).
- ✘ Las 7.000 armas y los 3,2 millones de elementos de munición que fueron incautados.
- ✘ Los 4,3 millones de transacciones registradas por las autoridades aduaneras en el comercio de bienes dentro y fuera de la Unión.
- ✘ Los 415 millones de euros decomisados, que iban destinados a financiar el terrorismo.
- ✘ Las 118 infracciones de tráfico y contrabando de bienes culturales.
- ✘ La importancia del peso del transporte marítimo en el comercio de la UE, con un 54% del total, siendo el aéreo un 19% en 2014.
- ✘ Los 119.000 funcionarios de aduanas necesarios para proveer servicios las 24 horas del día, los 365 días del año.
- ✘ Los cerca de 35 millones de artículos falsificados declarados en 2014, con un valor de 617 millones de euros.
- ✘ El gran peso de la Unión en el comercio internacional (15% de 24 trillones de euros).

El nuevo CAU tiene como objetivo principal la modernización, simplificación y armonización de los procedimientos y normativas aduaneras sin que se pierda el control del sistema.

En el art. 1 del Reglamento (UE) N.º 952/2013, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de octubre de 2013 por el que se establece el código aduanero de la Unión (DOUE L 269/1 de 10 de octubre de 2013), se estipula que el CAU se aplicará a todas las mercancías que sean introducidas en el territorio de la Unión o que salgan de este, de manera uniforme en todo el territorio aduanero sin perjuicio del derecho, los convenios internacionales, y la distinta normativa de la Unión aplicable a otros ámbitos. Se prevé la aplicación de determinadas disposiciones fuera del territorio aduanero, siempre que existan normas específicas o convenios internacionales (art. 1.2 del CAU).

Se trata, en la práctica, de lograr una armonización de las normas procedimentales de aplicación en los Estados miembros.

Las autoridades aduaneras deberán supervisar las operaciones comerciales «comunitarias», siempre de manera acorde con la política comercial común y el resto del derecho comunitario. Los objetivos principales de las autoridades aduaneras son (art. 3 del CAU):

- ✘ Proteger los intereses financieros de la Unión y de sus Estados miembros;
- ✘ Proteger a la Unión del comercio desleal e ilegal, apoyando al mismo tiempo las actividades comerciales legítimas, en consonancia con el Reglamento (UE) N.º 608/2013, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de junio de 2013, relativo a la vigilancia por parte de las autoridades aduaneras del respeto de los derechos de propiedad intelectual, y por el que se deroga el Reglamento (CE) N.º 1383/2003 del Consejo (DOUE L 181/15 de 19 de junio de 2013);
- ✘ Garantizar la seguridad y protección de la Unión y de sus residentes, y la protección del medio ambiente, actuando, cuando proceda, en estrecha cooperación con otras autoridades, y
- ✘ Mantener un equilibrio adecuado entre los controles aduaneros y la facilitación del comercio legítimo.

En el mismo CAU, se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 284, con el fin de determinar lo siguiente:

- ✘ los requisitos comunes en materia de datos a que se refiere el artículo 6, apartado 2, teniendo en cuenta la necesidad de llevar a cabo las formalidades aduaneras previstas en la legislación aduanera, así como el carácter y finalidad del intercambio y almacenamiento de información a los que se refiere el artículo 6, apartado 1;
- ✘ los casos específicos en los que pueden utilizarse medios de intercambio y almacenamiento de información distintos de las técnicas de tratamiento electrónico de datos, de conformidad con el artículo 6, apartado 3, letra a);
- ✘ el tipo de información y los datos que han de consignarse en los registros a los que se refieren los artículos 148, apartado 4, y 214, apartado 1.

Reglamento Delegado (UE) 2015/2446 de la Comisión, de 28 de julio de 2015, por el que se completa el Reglamento (UE) N.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo con normas de desarrollo relativas a determinadas disposiciones del Código Aduanero de la Unión. (DOUE, 29-diciembre-2015)

Igualmente, el CAU establece que la Comisión especificará mediante actos de ejecución:

- ✘ cuando sea necesario, el formato y los códigos de los requisitos comunes en materia de datos, mencionados en el artículo 6, apartado 2;

- ✘ las normas de procedimiento relativas al intercambio y almacenamiento de información por medios distintos a las técnicas de tratamiento electrónico de datos a que se refiere el artículo 6, apartado 3.

Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 285, apartado 4.

- ✘ La Comisión adoptará las decisiones en materia de excepciones a que se refiere el artículo 6, apartado 4, mediante actos de ejecución.

Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento consultivo a que se refiere el artículo 285, apartado 2.

Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2447 de la Comisión, de 24 de noviembre de 2015 por el que se establecen normas de desarrollo de determinadas disposiciones del Reglamento (UE) N.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el código aduanero de la Unión.

EL SISTEMA TARIC

Con el fin de salvar la complejidad de los regímenes arancelarios aplicables por cada Estado miembro de la UE, y las numerosas reglamentaciones específicas, la UE presentó, a través del Reglamento (CEE) N.º 2658/87, el **Arancel Integrado Comunitario (TARIC)**.

El **TARIC** tiene como objetivo indicar la normativa aplicable a un producto cuando éste se importe en el territorio aduanero de la Comunidad o, en determinados casos, sea exportado del mismo. El TARIC permite el despacho de aduana automático de las mercancías por los Estados miembros y permite también recopilar, intercambiar y publicar de manera óptima los datos relativos a las estadísticas del comercio exterior de la Comunidad.

Todos los productos se clasifican de acuerdo con un código arancelario que contiene la siguiente información:

- ✘ tipos de derechos y otros impuestos aplicables a las importaciones y a las exportaciones
- ✘ cualquier medida de protección aplicable (por ejemplo, antidumping)
- ✘ estadísticas de comercio exterior
- ✘ formalidades de importación y exportación y otros requisitos no arancelarios.

El sistema de clasificación de la UE consta de tres componentes integrados:

✘ El Sistema Armonizado (SA) es una nomenclatura creada por la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y compuesta por unos 5.000 grupos de mercancías organizados de acuerdo a una estructura jerárquica de:

- secciones
- capítulos (2 dígitos)
- partidas (4 dígitos)
- subpartidas (6 dígitos)

y acompañada de normas de aplicación y notas explicativas.

✘ La Nomenclatura Combinada (NC) es el sistema de códigos de ocho dígitos que utiliza la UE compuesto por los códigos SA y otras subdivisiones de la UE. Además de utilizarse para el arancel aduanero común de la UE, proporciona estadísticas comerciales dentro de la UE y entre la UE y el resto del mundo.

✘ El Arancel Integrado (TARIC) proporciona información sobre todas las medidas arancelarias y de política comercial aplicables a productos específicos en la UE (suspensión temporal de derechos, derechos antidumping, etc.). Está formado por un código de ocho dígitos de la nomenclatura combinada más dos dígitos adicionales (subpartidas TARIC).

Ejemplo del sistema de clasificación de la UE

64	Calzado, polainas y artículos análogos; partes de estos artículos	(Capítulo del SA)
6406	Partes de calzado, incluidas las partes superiores fijadas a las palmillas distintas de la suela; plantillas, taloneras y artículos similares, amovibles; polainas y artículos similares, y sus componentes	(Partida del SA)
6406 10	Partes superiores de calzado y sus partes, excepto los contrafuertes y punteras duras	(Subpartida del SA)
6406 10 10	De cuero	(Código NC)
6406 10 10 10	Hecho a mano	(Código TARIC)
6406 10 10 90	Otros	(Código TARIC)

El arancel es un impuesto que recae sobre los bienes que son importados a un país, es decir todos aquellos productos que un país compra del extranjero. También existen aranceles de exportación, pero son menos comunes.

A pesar de ser el importador quien, habitualmente, soporta el coste de los aranceles, también es de vital importancia para los exportadores conocer a cuáles estarán sometidos sus productos, puesto que afecta de forma directa a la operación comercial.

El arancel tiene, principalmente, dos finalidades:

- ✘ Finalidad protectora: principalmente, pretende proteger los bienes producidos en el propio país que puedan verse afectados por la importación de determinados productos similares, es decir, proteger los productos nacionales frente a la competencia extranjera que produce bienes a precios inferiores. Con la obligación de pagar dicho arancel se pretende encarecer el precio de los productos importados para que sean menos competitivos en relación a los productos nacionales de un país.

- ✘ Finalidad recaudatoria: el cobro de aranceles supone un aumento de los ingresos del Estado.

Se pueden encontrar cuatro tipos básicos de aranceles:

- ✘ Derecho ad valorem: es un porcentaje del valor de la mercadería, por ejemplo, un 5% del valor.
- ✘ Derecho específico: se considera el peso o volumen, por ejemplo, 5 euros por kilo.
- ✘ Derecho compuesto o mixto: es una mezcla de los dos aranceles anteriores y fija un mínimo o un máximo, por ejemplo, 5% con un mínimo de 5 dólares por kilo.
- ✘ Arancel cero: esto se aplica en los casos donde existe un acuerdo de reducción o eliminación de aranceles para la circulación de bienes entre dos o más países, como es el caso de los tratados de libre comercio (TLC).

Para saber qué tipo de arancel se pagará por nuestros productos debemos conocer la partida arancelaria de los mismos.

¿Por qué es importante tener en cuenta el arancel a la hora de exportar?

Como hemos comentado, los aranceles de exportación no son comunes y no suelen afectar a las operaciones de comercio internacional. Sin embargo, los aranceles de importación, aunque no suelen ser a cargo del exportador, sí afectan a las exportaciones porque incrementan el precio final de los productos.

Es importante saber a qué aranceles estarán sometidas las mercancías que se desean exportar para conocer de una forma más real si será posible o no introducirlas en el mercado objetivo.

A simple vista, el exportador al no tener que pagar los aranceles, salvo acuerdo en contra, tiene su beneficio garantizado sea cual sea su país destino puesto que es él quien decide el precio de sus productos. Sin embargo, dependiendo del tipo de arancel a pagar, el importador puede optar por no adquirir las mercancías, porque, aunque con el precio impuesto por el exportador el negocio sea viable, si a ese precio se le incrementa el valor de los aranceles puede que la operación ya no sea rentable.

Por lo tanto, el exportador antes de dirigir sus esfuerzos a entrar en un nuevo mercado ha de tener en cuenta si será o no posible introducir sus productos en dicho país, puesto que los aranceles pueden elevar el precio considerablemente y la operación puede dejar de ser atractiva para el importador.

AGENTES INTERVINIENTES

a) Autoridades Aduaneras

La autoridad competente que, de conformidad con la legislación de un país, es responsable de la administración de las leyes y regulaciones aduaneras. En España, esas funciones competen al Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Tributaria del Ministerio de Hacienda.

FUNCIONES:

- ✘ Tramitación de los despachos de mercancías.
- ✘ Comprobación de tributos, gravámenes y restituciones consecuencia del despacho de mercancías en las operaciones de comercio exterior.
- ✘ Liquidación y recaudación en vía voluntaria de la deuda aduanera y de tributos.

b) Representante Aduanero

Es el profesional, persona física o jurídica, que está facultado para realizar ante la Aduana, por cuenta propia o de terceros, los correspondientes trámites de despacho aduanero de la mercancía, en cualquiera de los casos: importación, exportación o tránsito. Sus funciones son:

- ✘ Presentar ante la aduana la documentación necesaria para despachar la mercancía (DUA, factura comercial, packing list, certificado de origen...).
- ✘ El Representante Aduanero obtiene de la administración una copia cumplimentada del DUA, denominada "Levante", que permite la salida de la mercancía del recinto aduanero. Con dicho documento procede a la reexpedición de la mercancía a su destino.

- ✘ Abonar, en nombre del propietario de la mercancía los aranceles, el IVA y cuantos otros devengos procedan, siempre que se negocie con el cliente.
- ✘ Atender los requerimientos de la Aduana en el caso de que ésta quiera hacer uso de su facultad y ordene la inspección documental de la declaración o física de la mercancía, acto en el que igualmente estará presente.
- ✘ Realizar los trámites que a continuación se citan, para aquellas mercancías que están sujetas a reconocimiento físico y que figuran descritas en el Arancel de Aduanas¹⁸.
 - Presentar ante la Aduana el documento denominado "Solicito de actuaciones previas al despacho" conocido como C-5, para que ésta autorice la inspección física de la mercancía.
 - Solicitar la emisión del certificado a los distintos Servicios Sanitarios, mediante la presentación del correspondiente solicito de inspección.
 - Estar presente, en representación del propietario de la mercancía, en el acto de la inspección física, proceso que en ocasiones se limitará a una mera inspección visual y en otras requerirá la toma de muestras.
 - Realizar los trámites y atender los requerimientos de los diferentes Servicios de Inspección (aduanero, sanitario, vigilancia aduanera, etc.).
- ✘ Otros servicios que ofrece el Representante Aduanero son:
 - El asesoramiento en legislación aduanera (destinos y regímenes aduaneros), política agrícola comunitaria, sistemas de preferencias generalizadas, antidumping, aranceles, financiación internacional, servicios aduaneros, depósitos fiscales.
 - Verificación y control sobre operaciones de manipulación y acondicionamiento de mercancías desde su llegada a puerto hasta su ulterior destino.
 - Contratación de transportes o fletes, etc.
 - Contratación de los seguros que el comitente desee contratar.
 - En caso de incidencias, efectuar las gestiones oportunas con la compañía aseguradora y/o el Comisario de Averías.
 - Reservas de espacio (exportación).
 - Redacción, Tramitación y Obtención de: Conocimientos y Admítase, Obtención de Documentos Consulares, Obtención de Certificados de Origen.

¹⁸ Dichas mercancías deben ser presentadas a trámite ante los correspondientes Servicios Oficiales de inspección que procedan: Sanidad Exterior, Sanidad Animal, Sanidad Vegetal, Soivre y Farmacia; los cuales, en virtud de las atribuciones que les son encomendadas, ordenarán o no la inspección física de la mercancía.

- Tramitación Certificado Aduana.
- Gestión Tránsito Comunitario.
- Toda clase de expediciones por mar, terrestre o aéreas desde la fábrica o almacén exportador hasta el almacén designado por el comprador, ocupándose de todas las contrataciones y gastos de puerta a puerta, todo ello en beneficio del importador/exportador.

El Representante Aduanero puede efectuar estas funciones en su propio nombre y por cuenta de su cliente (representación indirecta) o en nombre y por cuenta de su cliente (representación directa).

c) Otros organismos para aduaneros

Las operaciones de importación y exportación de determinadas mercancías están sujetas a la intervención de diversos organismos del país, que realizan labores de inspección y control sobre el producto antes de la presentación del Documento Único Administrativo (DUA) correspondiente.

Este tipo de control se llama para aduanero, ya que la labor inspectora es realizada por organismos que no dependen del Departamento de Aduanas e IIEE, sino de los ministerios que tienen asignadas las competencias sobre el aspecto de la mercancía que se quiere controlar.

Así, podemos encontrarnos con los siguientes controles:

- ✘ Control sanitario: una de las actividades propias del Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad, es la realización de los controles sanitarios y veterinarios a los que deben someterse determinados productos destinados a uso o consumo humano, a la entrada en el territorio nacional, procedentes de países no pertenecientes a la Unión Europea.
- ✘ Control veterinario: los animales vivos y los productos de origen animal procedentes de terceros países deben ser sometidos a control veterinario en el primer punto de entrada a la UE. Esta actividad la desarrolla el Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad. Además, toda partida de productos de origen no animal, procedentes de terceros países, cuyo destino sea el consumo animal, deberá ser sometida a control veterinario antes de su despacho a libre práctica.
- ✘ Control fitosanitario: actividad competencia del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, adoptada como medida de protección contra la introducción y propagación en el territorio nacional y de la CE de organismos nocivos para los vegetales y productos vegetales, así como para la exportación y tránsito hacia terceros países. Están sujetos a control

fitosanitario productos como: plantas vivas y partes de plantas, incluidas las semillas, productos de origen vegetal no transformados o productos químicos destinados a la agricultura como fertilizantes, plaguicidas...

- ✘ Control farmacéutico: actividad competencia del Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad, que realiza el control y vigilancia de los posibles riesgos para la salud derivados de la importación y exportación de mercancías relacionadas con los productos farmacéuticos. En particular, se realizan controles en la importación de medicamentos de uso humano, materias primas destinadas a fabricación de medicamentos de uso humano, productos sanitarios, cosméticos y productos de higiene personal y biocidas de uso clínico y personal. También en la exportación de medicamentos.
- ✘ Control CITES (SOIVRE): regulado por el Convenio sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestre, más conocido como CITES, relativo al control del comercio internacional de especies silvestres amenazadas y de sus productos. El convenio exige la utilización de permisos oficiales para autorizar el comercio con determinados animales. La protección se extiende a los animales y plantas, vivos o muertos, sus partes, derivados o productos que los contengan.
- ✘ Control Calidad SOIVRE: tiene como objetivo garantizar el cumplimiento de la normativa y legislación en las operaciones de comercio exterior de determinadas mercancías asignadas a su competencia. Así, sus funciones se pueden estructurar fundamentalmente en torno a las siguientes áreas: Inspección de la calidad comercial de determinados productos agroalimentarios, Inspección de determinados productos ecológicos a la importación, Inspección de la seguridad de determinados productos industriales a la importación (etiquetado, presencia de sustancias químicas peligrosas y demás requisitos de las normas de seguridad específicas para garantizar a los consumidores el cumplimiento de la normativa comunitaria y española sobre seguridad y calidad industrial).

OPERACIONES ADUANERAS

Una mercancía introducida en el territorio aduanero comunitario puede ser objeto de:

- ✘ Inclusión en un Régimen Aduanero.
- ✘ Introducción en una ZONA/DEPÓSITO FRANCO: se trata de áreas (“partes”) del territorio aduanero comunitario, delimitadas físicamente, en donde se pueden “destinar” las mercancías por tiempo ilimitado (pe. aquellas que no se pueden o no se quieren importar definitivamente).
- ✘ Reexportación fuera de la UE.

- ✘ Destrucción.
- ✘ Abandono.

El concepto de inclusión de la mercancía en un régimen aduanero abarca las siguientes situaciones: Despacho a libre práctica, Exportación y Regímenes especiales.

RÉGIMEN ADUANERO DE IMPORTACIÓN (despacho a libre práctica)

Introducida la mercancía en un recinto aduanero, el importador dispone de un plazo límite para dar “destino aduanero” a la mercancía consignada a su nombre. El importador tiene entonces 2 opciones:

- ✘ Importación a LIBRE PRÁCTICA: se abonan los derechos de aduana¹⁹, pero no los impuestos indirectos. La mercancía adquiere el status de mercancía comunitaria (libre circulación), pero no puede ser objeto de venta hasta que no se abonen los impuestos correspondientes.
- ✘ Importación a CONSUMO: es el régimen más habitual. En este caso, se abonan tanto los derechos de aduana como los Impuestos Indirectos.

En ambos casos, el procedimiento de gestión de una operación de importación es idéntico y está configurado por las siguientes fases:

- a) PRESENTACIÓN DE LA DECLARACIÓN ADUANERA.
- b) CONTROL DE LA DECLARACIÓN ADUANERA
- c) PAGO DE LA DEUDA ADUANERA.

a) PRESENTACIÓN DE LA DECLARACIÓN ADUANERA

El importador, o el Representante Aduanero que le represente, deberán presentar ante la Aduana donde se deposita la mercancía (recinto aduanero) una DECLARACIÓN ADUANERA²⁰, a efectos de incluir la mercancía en el régimen aduanero correspondiente. El DUA de IMPORTACIÓN se compone de 4 ejemplares:

- ✘ Ejemplar nº 6 para la Aduana de importación.
- ✘ Ejemplar nº 7 para la elaboración estadística del Comercio Exterior.
- ✘ Ejemplar nº 8 para el interesado.

¹⁹ Se entiende los derechos de Aduanas y todos los demás derechos, impuestos, tasas y otros gravámenes que se perciben por la importación o la exportación de mercancías o en relación con dicha importación o exportación, con excepción de las tasas y otros gravámenes cuya cuantía se limite al costo aproximado de los servicios prestados.

²⁰ Se puede presentar en soporte papel, por escrito, empleando el DUA (Documento Único Administrativo) IMPORTACIÓN, o por procedimiento informático mediante el Sistema EDI (Intercambio Electrónico de Datos) que permite transmitir los DUA's electrónicamente. El Importador o Representante Aduanero que presente la declaración aduanera vía “on line” ha de estar autorizado por la Agencia Tributaria.

- ✘ Ejemplar nº 9 para el LEVANTE (retirada de la mercancía del recinto).

El DUA deberá estar acompañado de la **Declaración de Valor (D.V.1)**, y de los documentos mercantiles que prueben la operación comercial:

- ✘ Factura comercial y relación de contenido (Packing List).
- ✘ El documento probatorio del Contrato de Transporte (carta de porte, conocimiento,...)
- ✘ Certificado de Origen de la mercancía.
- ✘ Cualquier otro documento que la legislación determine.

b) CONTROL DE LA DECLARACIÓN ADUANERA

Los datos contenidos en las casillas de DUA son grabados, dejando constancia de los mismos en el soporte informático aduanero. Cuando los datos que figuran en el DUA se graban por los servicios aduaneros, son “filtrados” y contrastados con el programa informático aduanero, dando lugar a un tratamiento diferenciado a la declaración aduanera y a la mercancía.

Los filtros del programa informático son de 3 tipos: **VERDE, NARANJA y ROJO**, cuyo significado es el siguiente: (el circuito **AMARILLO** es un canal de más reciente creación, el cual indica que falta adjuntar algún tipo de certificado de servicios no aduaneros para poder obtener el levante de la mercancía).

- ✘ **VERDE:** La oficina aduanera autoriza al importador o su representante a retirar la mercancía del recinto aduanero (LEVANTE de la mercancía).
- ✘ **NARANJA:** La oficina aduanera (funcionario inspector) procederá a reconocer los documentos oficiales y mercantiles que contiene la Declaración. El inspector comprobará la factura comercial, los certificados de origen de la mercancía, los códigos TARIC, y los tipos arancelarios declarados. Realizadas estas comprobaciones, y si todo está en orden, se entregará al Importador o Representante Aduanero el ejemplar n.º 9 del DUA para que proceda al LEVANTE de la mercancía.
- ✘ **ROJO:** La oficina aduanera (funcionario inspector), además de proceder al reconocimiento documental, debe inspeccionar físicamente la mercancía. En este caso, la relación de contenido “Packing List” juega un papel importante, ya que permite al funcionario elegir los bultos que contienen la mercancía que pretende reconocer. Si todo está en orden, se procederá conforme a los casos anteriores.

Por tanto, la finalización de la gestión aduanera, bien se realice por escrito o por vía informática, concluye con la entrega al Importador o Representante Aduanero del ejemplar 9 del DUA (LEVANTE), que autoriza a retirar la mercancía del recinto aduanero.

c) PAGO DE LA DEUDA ADUANERA

La admisión de la declaración aduanera (DUA) por la Aduana genera la deuda aduanera, que quedará configurada por la liquidación aduanera que será girada por la Aduana al Importador, o a su Representante Aduanero. Esta mecánica exige del Importador o de su Agente, previamente a la presentación de la declaración aduanera, la prestación de garantía de pago ante la Aduana. La liquidación aduanera se realiza por los servicios de contabilidad de la aduana donde se importó la mercancía en un documento oficial de la Agencia Tributaria denominado Hoja Liquidatoria y Contable (031).

La deuda aduanera resulta del cálculo de los siguientes conceptos: Los derechos arancelarios si los hubiera, el IVA, Impuestos especiales (si la mercancía está sujeta a ello) e Infracciones tributarias. Las empresas dedicadas a la importación de mercancías pueden ser inspeccionadas por los servicios de inspección de la Agencia Tributaria en el marco de los planes de inspección que este organismo establezca.

RÉGIMEN ADUANERO DE EXPORTACIÓN

El concepto de exportación alude a la salida física del territorio aduanero comunitario de una mercancía comunitaria con destino a un tercer país. El exportador puede realizar directamente las exportaciones de sus mercancías o puede requerir los servicios de un Representante Aduanero que actúe como su representante ante las Autoridades Aduaneras. La gestión documental de la Exportación se puede realizar por los mismos medios que en la Importación:

- ✘ Presentación del DUA de EXPORTACIÓN, que está compuesto por 4 ejemplares:
 - Ejemplar nº 1 para la Aduana de expedición.
 - Ejemplar nº 2 para la elaboración estadística del Comercio Exterior.
 - Ejemplar nº 3 para el interesado-exportador.
 - Ejemplar nº 9 para la Autorización de embarque (salida de la mercancía del recinto).

- ✘ Presentación de los documentos mercantiles siguientes:
 - Factura comercial.
 - Relación de contenido (Packing List), cuando se trate de bultos.
 - Autorizaciones de exportación, si es exigible.
 - Cualquier otro documento que la normativa dicte.

El Sistema de control de la Declaración Aduanera en exportación es idéntico al procedimiento visto en Importación. Cabe señalar que las exportaciones no generan deuda aduanera.

REGIMENES ADUANEROS ESPECIALES

Estos regímenes se caracterizan porque las mercancías autorizadas se encuentran en suspensión temporal del pago de derechos arancelarios e impuestos indirectos (IVA e Impuestos especiales).

Dentro de esta clasificación encontramos los siguientes tipos de regímenes aduaneros:

- ✘ Tránsito: externo e interno.
- ✘ Depósito: depósitos aduaneros y zonas francas.
- ✘ Destinos especiales: importación temporal y destino final.
- ✘ Transformación: perfeccionamiento activo y pasivo.

TRANSITO

Como Tránsito Aduanero Internacional se conoce al régimen aduanero mediante el cual las mercancías son transportadas, bajo control aduanero, desde una aduana de partida hasta una aduana de destino en una misma operación en el curso de la cual se cruzan una o varias fronteras.

Para facilitar el transporte de mercancías dentro de la Comunidad Económica Europea, eliminando controles y formalidades administrativas, se aprobó, por los órganos de la Comunidad, el régimen jurídico denominado Tránsito Comunitario, cuyo objeto es facilitar el transporte y circulación de mercancías en la Comunidad, simplificando las formalidades aduaneras.

Se trata, por lo tanto, de un régimen aplicable a cierto tipo de movimiento de mercancías dentro de la Comunidad, cuya finalidad es facilitar el transporte de las mismas, limitando las formalidades y controles administrativos a las aduanas de salida y destino, y reduciendo al mínimo las intervenciones aduaneras a su paso por las fronteras interiores de los Estados Miembros.

Con el CAU, el tránsito pasa a ser un régimen especial, no sujeto a autorización, regulado en los arts. 226 a 236 del Código. Por tránsito, se entiende un transporte bajo control aduanero.

Así, cabe distinguir varias modalidades de tránsito:

- ✘ El Convenio TIR, para transporte internacional por carretera.
- ✘ El Convenio Aduanero ATA/Convenio de Estambul. Es un documento de Admisión Temporal Aduanera de mercancías válido en los países miembros de la Cadena ATA que sustituye a los

documentos nacionales de exportación e importación temporal, en ciertos supuestos y cumpliendo determinados requisitos. El Convenio Aduanero ATA de Admisión Temporal de Mercancías se firma en 1961, y, posteriormente, el 26 de junio de 1990 el Convenio de Estambul. Los emiten las Cámaras de Comercio. Cualquier empresario puede utilizar un Cuaderno ATA para que sus productos, siempre que no sean de naturaleza perecedera o requieran elaboración o reparación, viajen fuera de sus fronteras temporalmente.

Estas mercancías en resumen pueden clasificarse en:

- Mercancías destinadas a ser presentadas o utilizadas en ferias, exposiciones comerciales o actos similares.
- Muestras comerciales.
- Material para trabajos profesionales

✘ Manifiesto Renano (artículo 9 del Convenio revisado relativo a la navegación por el Rin).

✘ Impreso 302 de la OTAN.

✘ Envíos postales.

✘ El tránsito de la Unión.

El CAU mantiene la distinción entre:

✘ Tránsito externo: que ampara la circulación de mercancías no pertenecientes a la Unión, de un punto a otro dentro del TAU, sin estar sujetas a derechos de importación, gravámenes, ni medidas de política comercial, sujetas a la constitución de una garantía que avale estos. Sirva como ejemplo una mercancía proveniente de Rusia que circula desde una aduana polaca a una aduana española bajo tránsito externo.

✘ Tránsito interno: que ampara la circulación de mercancías de la Unión entre dos puntos del TAU, pasando por un país no perteneciente a dicho territorio, sin que su estatuto aduanero se modifique. Sirva de ejemplo una mercancía española con destino a San Marino.

El CAU enumera en su art. 233 las distintas simplificaciones que podrán autorizarse en relación con el régimen de tránsito, a diferencia de la normativa anterior, en la que las simplificaciones se establecían y regulaban íntegramente en las Disposiciones de Aplicación del Código Aduanero Comunitario (DACAC).

Dichas simplificaciones se pueden resumir como sigue:

- ✘ Estatuto de expedidor autorizado: La principal ventaja que se concede a estos operadores consiste en la posibilidad de realizar operaciones de tránsito sin presentar en la aduana de partida las mercancías, ni la declaración correspondiente a la vinculación de las mismas al régimen de tránsito. El operador que pretenda obtener la autorización deberá contar con garantía global o dispensa de garantía y un volumen determinado de operaciones.
- ✘ Estatuto de destinatario autorizado: El destinatario autorizado es el operador al que se autoriza a no presentar las mercancías ante la aduana de destino, permitiendo la recepción de las mercancías en tránsito directamente en sus locales. Al igual que el expedidor autorizado, deberá contar con una garantía global o dispensa de garantía y un volumen mínimo de operaciones. Cuando las mercancías llegan a las instalaciones del destinatario autorizado, este remite un aviso de llegada por vía telemática a la aduana de control, que contesta asignando un circuito a las mercancías.
- ✘ Precintos especiales: Las autoridades aduaneras podrán autorizar la utilización de precintos que no cumplan las especificaciones generales.
- ✘ Declaración simplificada: Permite presentar declaraciones de vinculación al régimen con menos datos que los exigidos para el régimen general.
- ✘ Utilización de documentos electrónicos de transporte como declaración de vinculación al régimen. En estos casos se permite que los documentos comerciales de transporte sirvan de declaración en aduana, siempre que incluyan los datos necesarios para ello.

En general, no hay cambios notables respecto al CAC, si bien pueden destacarse las siguientes novedades:

- ✘ Que las declaraciones deben presentarse por medios electrónicos (salvo viajeros y supuestos de interrupción de los sistemas electrónicos), con independencia del medio de transporte utilizado.

- ✘ Asimismo, en el procedimiento de tránsito, se incorpora la aduana de paso al sistema electrónico, con el fin de registrar los incidentes en ruta de una manera más precisa.
- ✘ Al expedidor y receptor autorizado del tránsito se les requieren varias de las condiciones exigidas a un OEA.
- ✘ En relación a los precintos: posibilidad de su uso hasta que se agoten las existencias o hasta el 1 de mayo de 2019, como máximo.

En las operaciones de tránsito es obligado el prestar garantías por quien solicite realizar una operación, respondiendo frente a las autoridades competentes de la correcta ejecución de esta operación.

El obligado principal, ha de estar cubierto por una garantía o fianza que asegure el pago de los derechos y demás gravámenes que los Estados miembros están facultados a exigir por las mercancías que crucen un territorio en el transcurso de la operación de transporte. La fianza puede ser solidaria de una tercera persona (bancos, entidades de seguros, para el régimen TIR, en España es **ASTIC,...**); fiador que responde de las irregularidades o infracciones cometidas durante la operación de Tránsito (no de los gravámenes y derechos que deban satisfacer las mercancías concluida la operación de Tránsito). Hay tres tipos de garantía o fianza; individuales, a tanto alzado y global.

El Título de Garantía y la Declaración de Tránsito son los documentos básicos que se formalizan mediante el documento de Tránsito: Los formularios se hallan incorporados y forman parte del **DUA**.

- ✘ **T1 para el tránsito comunitario externo.**
- ✘ **T2 para el tránsito comunitario interno → validez estadística.**

Procedimiento

Se presentará el vehículo con su carga en la aduana de salida:

- ✘ Entrega la declaración de tránsito T y fianza correspondiente.
- ✘ El plazo para la presentación de las mercancías en la aduana de destino se determina en función de la distancia entre ambos puntos.
- ✘ El itinerario es optado por el obligado principal.
- ✘ No se podrá extraer o introducir mercancías de los vehículos sin romper los precintos, deben ser fáciles de precintar y de acceso al reconocimiento aduanero, así como no disponer de espacios ocultos.

En la aduana de destino:

- ✘ Deberá presentarse en plazo (el retraso deberá ser justificado pudiendo ser objeto de sanción) el vehículo y mercancías.
- ✘ Presentar la declaración, garantía, y precintos intactos.
- ✘ La aduana puede ser sustituida por otra distinta.
- ✘ Se reconocen las mercancías, constando en la declaración de transito.
- ✘ Si no se aprecian irregularidades se dará el Conforme que, enviado a la aduana de destino, cancelará la operación.

DEPOSITO

El siguiente régimen especial regulado por el CAU es el de depósito, que abarca el depósito aduanero y la zona franca.

En el marco de un régimen de depósito, las mercancías no pertenecientes a la Unión podrán ser almacenadas, por tiempo ilimitado, en el TAU sin estar sujetas a derechos de importación, gravámenes, ni medidas de política comercial.

Se permite el almacenamiento conjunto de mercancías no pertenecientes a la Unión y mercancías de la Unión, si existe necesidad económica y no se compromete la vigilancia aduanera.

En relación al depósito aduanero, tanto el antiguo CAC como el CAU (arts. 237 a 242) lo configuran como un régimen aduanero. Un ejemplo de almacenamiento en depósito aduanero sería una mercancía proveniente de Brasil dejada en el depósito aduanero sin liquidarse los derechos arancelarios, es decir, que permanezca en la instalación, u otro lugar autorizado para dicho régimen por las autoridades aduaneras, bajo la supervisión aduanera. Durante su almacenamiento, las mercancías podrán ser sometidas a manipulaciones usuales y, conforme al CAU, también podrán autorizarse operaciones de perfeccionamiento activo o destino final (art. 241 CAU), si bien en este caso las mercancías estarán sujetas a las condiciones que establecen dichos regímenes. Asimismo, también podrán ser objeto de venta en el interior del depósito aduanero.

Es de destacar que los depósitos aduaneros no podrán ser utilizados para venta al por menor, salvo determinadas excepciones recogidas en el artículo 201 RDCAU como, por ejemplo, las ventas con franquicia de derechos de importación a miembros de organizaciones internacionales, entre otras. Entre estas excepciones, como novedad con el CAU, se incluyen las ventas a distancia, incluso a través de Internet.

Otra modificación del nuevo Código es la tipología de los depósitos aduaneros bajo autorización, que pasan a ser, tal y como establece el art. 203 RDCAU, los siguientes:

- ✘ Públicos, cuando estén a disposición de cualquier persona para el depósito aduanero de mercancías, distinguiéndose:
 - Tipo I (definido en el art. 1.32) RDCAU): que será aquel en el que las responsabilidades contempladas en el art. 242.1 CAU recaen en el titular de la autorización (anteriormente denominado depositario) y en el titular del régimen (anteriormente denominado depositante). Este tipo englobará el antiguo tipo A (público con garantía del depositario).
 - Tipo II (definido en el art. 1.33) RDCAU): cuando las responsabilidades antedichas recaigan en el titular del régimen. Este tipo englobará el antiguo tipo B (público con garantía del depositante).

- ✘ Privados, para el almacenamiento de mercancías por el titular de una autorización de depósito aduanero. Este tipo englobará los antiguos tipos C (público donde depositario y depositante coincidían), E (privado, ficticio o por operación) y F (público, gestión pública por parte de la aduana). Por lo que se refiere al tipo E, se mantiene como depósito privado al amparo de la previsión que hace el art. 240.1 CAU al citar «otros lugares autorizados».

- ✘ También se prevé un tipo de depósito aduanero sin autorización, gestionado por la aduana, que es público, y es el tipo III. El antiguo tipo D (privado, domiciliación), desaparece.

Asimismo, como novedades en relación a los depósitos aduaneros, cabe destacar que pueden autorizarse varios depósitos aduaneros en el mismo emplazamiento, pero las mercancías deben estar perfectamente identificadas y los registros deben permitir el oportuno control de todos los depósitos.

Igualmente, se pueden expedir autorizaciones para gestionar depósitos aduaneros públicos que afecten a varios Estados miembros. Por último, reiterar la novedad ya citada en las garantías respecto a los deberes de autocontrol.

En lo que se refiere a las zonas francas (arts. 243 a 249 CAU), con el nuevo Código se trata de establecer mayores medidas de seguridad, de ahí que se configure como un régimen especial. La zona franca no estará sujeta a autorización aduanera, si bien sí habrá controles a la entrada y registros.

Las antiguas zonas francas tipo II, que se caracterizaban por ser abiertas, desaparecen con el CAU. Asimismo, los depósitos francos pasarán a ser depósitos aduaneros, a no ser que soliciten con vertirse en zona franca tipo I (ahora denominada zona libre).

DESTINOS ESPECIALES (IMPORTACION TEMPORAL / DESTINO FINAL)

Los destinos especiales son una nueva categoría de regímenes especiales que engloban el régimen de importación temporal y el destino final, y están recogidos en los arts. 250 a 254 CAU.

Por lo que hace a la **importación temporal**, esta permite el uso en el TAU, con exención total o parcial de los derechos de importación, y sin que estén sometidas a medidas de política comercial, de las mercancías no pertenecientes a la UE destinadas a ser reexportadas, cuando se cumplan las siguientes condiciones (art. 250.2 CAU):

- ✘ Que no esté previsto que las mercancías vayan a sufrir cambio alguno, a excepción de la depreciación normal causada por el uso. Esta característica supone la principal diferencia con el perfeccionamiento activo (que veremos en el siguiente apartado). Se admiten las operaciones de reparación y mantenimiento, incluidas la revisión, la puesta a punto y las medidas adoptadas para garantizar la conservación de las mercancías o su conformidad con los requisitos técnicos indispensables para su utilización en el régimen.
- ✘ Que sea posible garantizar la identificación de las mercancías incluidas en el régimen excepto cuando, habida cuenta de la naturaleza de las mismas o del destino previsto, la ausencia de medidas de identificación no pueda conducir a un abuso del régimen, o cuando sea posible comprobar el cumplimiento de las condiciones estipuladas para las mercancías equivalentes.
- ✘ Que el titular del régimen esté establecido fuera del TAU, salvo que se disponga lo contrario.
- ✘ Que se cumplan las condiciones necesarias para la exención total o parcial de derechos establecida en la legislación aduanera.

Un ejemplo de importación temporal, previsto además en el art. 219 RDCAU, es la importación, por viajeros residentes fuera del TAU, de mercancías necesarias para su viaje, o destinadas a ser utilizadas con fines deportivos.

En relación con este régimen, no se aprecian grandes cambios más allá de la limitación de 24 meses de período máximo de permanencia en el régimen (art. 251.2 CAU), aunque pueda concederse prórroga por tiempo razonable (hasta alcanzar un tiempo total de permanencia de 10 años máximo, salvo circunstancias imprevisibles), y el hecho de que debe dirigirse la solicitud del régimen al Estado miembro donde los bienes vayan a ser usados por primera vez.

Por otra parte, el CAU categoriza como régimen aduanero dentro de los destinos especiales la figura del destino especial que regulaba el CAC, y lo denomina **régimen de destino final**. La esencia no ha

cambiado: se trata de reconocer la aplicación de derechos de importación reducidos o nulos a determinadas mercancías destinadas a fines específicos y que, con el fin de garantizar esa vinculación, permanecen bajo vigilancia aduanera.

El CAU lo incorpora entre los regímenes especiales en su art. 254, porque este nuevo destino final precisará de autorización y de un control aduanero posterior.

Desde el momento de su vinculación, las mercancías se encontrarán bajo vigilancia aduanera, que cesará en los supuestos previstos en el art. 254.4 CAU. El titular de la autorización quedará obligado a afectar las mercancías, en el plazo establecido, al destino declarado, si bien conviene señalar que cabe la posibilidad de que el titular no esté establecido en el TAU.

TRANSFORMACION (PERFECCIONAMIENTO ACTIVO / PERFECCIONAMIENTO PASIVO)

El CAU, en su racionalización del esquema general de regímenes aduaneros, mantiene los regímenes de perfeccionamiento activo y perfeccionamiento pasivo, incluyéndolos dentro de la categoría de regímenes aduaneros especiales, y regulándolos en los arts. 255 a 262.

El perfeccionamiento (activo y pasivo) se caracteriza por llevar a cabo operaciones de elaboración, transformación o reparación sobre las mercancías vinculadas al régimen, dando como resultado los denominados «productos transformados» («productos compensadores» en la terminología del CAC), que no son otra cosa que los productos obtenidos tras someter a las mercancías vinculadas al régimen a las operaciones autorizadas.

Por un lado, el régimen de **perfeccionamiento activo** es aquel por el que mercancías no pertenecientes a la Unión podrán ser utilizadas dentro del TAU en una o más operaciones de transformación sin que dichas mercancías estén sujetas a derechos de importación, otros gravámenes o a medidas de política comercial (art. 256.1 CAU).

Vemos que en la definición del régimen desaparece la necesidad de reexportar, lo que conlleva que el antiguo régimen de transformación bajo control aduanero deje de ser necesario, fusionándose este con el actual perfeccionamiento activo.

En relación a las modalidades bajo las que se puede dar, en la anterior regulación encontrábamos el sistema de suspensión, que es el que se sigue manteniendo, y el de reintegro de derechos arancelarios, el cual desaparece.

Sí se mantiene la exportación anticipada, por la que los productos transformados pueden ser exportados antes de la vinculación al régimen de las mercancías de importación.

Veamos un ejemplo práctico:

Habitualmente, el proceso en un régimen de perfeccionamiento activo (suspensión pura) permite introducir mercancías no pertenecientes a la Unión en el TAU (por ejemplo, almendra californiana), suspendiéndose, como su propia denominación indica, la liquidación de los aranceles correspondientes para someter esas mercancías a un proceso de transformación (por ejemplo, moler las almendras hasta convertirlas en harina) para después reexportar el producto transformado (harina). Si bien, en nuestro supuesto, si se tratara de una exportación anticipada, se exportaría primero la harina, acogándose al régimen de perfeccionamiento activo, para posteriormente poder importar la almendra californiana, con el beneficio de no abonar el arancel correspondiente a esa materia prima.

El CAU sigue permitiendo el uso de mercancías equivalentes, que son aquellas mercancías de la Unión depositadas, utilizadas o transformadas en lugar de las mercancías incluidas en el régimen especial. Estas mercancías han de ser bienes de idéntica calidad comercial, mismas características técnicas y tener el mismo código de 8 dígitos de la nomenclatura combinada (art. 223.1 CAU).

Por lo que se refiere a las modificaciones, además de las ya indicadas, conviene destacar que, con respecto al CAC:

- ✘ El plazo máximo en la modalidad de exportación anticipada pasa a ser de seis meses (prorrogable hasta 12 meses).
- ✘ Desaparecen los intereses compensatorios.
- ✘ En relación a los coeficientes de rendimiento a tanto alzado, se sustituye el Anexo 69 DACAC por el art. 255 CAU, que prevé que sean las autoridades aduaneras quienes los fijen en función de las circunstancias reales.
- ✘ Como cálculo de la deuda aduanera, si la hubiera, se establece como regla general los derechos que sean aplicables a los productos transformados en el momento del despacho a libre práctica. Y como regla especial, a solicitud del operador, los aplicables en el momento de la vinculación al régimen.

Por otro lado, el régimen de **perfeccionamiento pasivo** (art. 259 CAU) supone la operación inversa a la que acabamos de analizar. Así, permite que mercancías de la Unión se exporten temporalmente para ser sometidas a operaciones de perfeccionamiento en el exterior y ser luego despachadas a libre

práctica en forma de productos transformados, con exención total (por ejemplo, cuando las operaciones de perfeccionamiento sean gratuitas, como una reparación en garantía, art. 260. CAU) o parcial de derechos. En relación al régimen de perfeccionamiento pasivo, las principales novedades del nuevo Código, además del desarrollo de los coeficientes de rendimiento, como hemos señalado para el perfeccionamiento activo, se concretan en que:

- ✘ No cabe solicitud mediante declaración normal en el caso de las mercancías sensibles del Anexo 71-02 RDCAU
- ✘ Cabe flujo de importación/exportación en todos los casos de perfeccionamiento pasivo (no solo en reparaciones).
- ✘ En relación al cálculo de los derechos, se basará en el coste de la operación de transformación fuera del TAU, según el art. 86.5 CAU (Desaparece el cálculo por diferencias entre derechos del producto transformado y los que corresponderían a la mercancía exportada si se importase).

DOCUMENTOS ADUANEROS

EORI

La política comunitaria sobre importaciones y exportaciones estableció en 2009 la asignación por parte de la autoridad aduanera de un número identificativo, Economic Operator Registration and Identification Number, EORI, único en todo el territorio europeo para empresas y persona registradas como exportadoras e importadoras.

Este número es indispensable para el correcto funcionamiento de las transacciones comerciales en aduanas ya que si llegado el momento se carece del EORI el envío del producto en cuestión no podrá despacharse.

La **obtención del EORI** es sencilla, especialmente para aquellas empresas o autónomos con personalidad jurídica propia cuyo NIF no empiece por N,M,X o Y. En este acceso, la asignación del número identificativo que coincidirá con el NIF precedido por el código ISO de España, ES, se realizará de forma automática en la declaración de exportación.

Si se trata de un operador, es decir empresa o autónomo, cuyo NIF comience por las letras anteriormente indicadas puede solicitar el EORI en la misma aduana o en Hacienda que activará la identificación en un plazo aproximado de 48 horas. Sólo entonces podrás realizar la exportación. Además, para validar tu número EORI puedes acudir a la página web que pone a disposición la Unión Europea.

CERTIFICADOS DE ORIGEN (NO PREFERENCIALES)

Los certificados de origen están destinados a probar el origen de las mercancías, con vistas a satisfacer las exigencias de la aduana de destino (con el fin de aplicarles los derechos arancelarios que procedan y de controlar los contingentes arancelarios concedidos a las importaciones procedentes de un determinado país), del importador/cliente o de la entidad financiera a través de la cual se instrumenta la operación de exportación. Acredita, frente a la autoridad aduanera de importación, que la mercancía detallada se ha fabricado o producido en el país indicado como origen

Las Cámaras de Comercio e Industria están habilitadas explícitamente para expedir certificados de origen no preferencial para mercancías destinadas a la exportación (Artículo 5 de la Ley 4/2014, de 1 de abril, Básica de las Cámaras Oficiales de Comercio, Industria, Servicios y Navegación). Puede expedir certificados acreditando que el origen es de un país de la UE, o de un tercer país. En este segundo caso las Cámaras de Comercio suelen solicitar que se aporte documentación acreditativa de tal origen: factura de fabricante, DUA de importación, certificado de origen del fabricante o una declaración del expedidor.

Las Cámaras de Comercio facilitan en sus portales documentación como modelos de certificados de origen, instrucciones para su cumplimentación y una guía para la expedición de certificados de origen.

CERTIFICADOS DE ORIGEN (PREFERENCIAL)

A lo largo de su historia la Comunidad Europea ha suscrito un gran número de acuerdos comerciales preferenciales con países tales como Turquía, los países de la EFTA, Sudáfrica, los países mediterráneos (Ejemplo: Israel, Túnez, Marruecos), México, Chile, etc. En virtud de dichos acuerdos, muchas de las mercancías de la UE obtienen un tratamiento preferencial a su entrada en dichos mercados, lo que a menudo supone la reducción o la total exención del pago de derechos arancelarios.

Con objeto de poder acogerse a dicho trato preferencial, es preciso aportar a la aduana de entrada en esos terceros mercados documentación adicional probatoria del origen comunitario de las mercancías presentadas a despacho. Si no se procede de este modo, pagan los mismos aranceles generales vigentes para los embarques de cualquier otro origen.

Cada uno de los acuerdos comerciales preferenciales suscritos por la Comunidad Europea establece expresamente y en detalle la forma en que poder probar el origen comunitario de las mercancías exportadas a esos terceros países. El sistema es básicamente el mismo desde finales de los años noventa, pero existen diferencias menores entre unos y otros acuerdos por lo que es preciso consultar cada uno de ellos; por consiguiente, la explicación que se da a continuación es solo indicativa.

Como norma general existen dos formas alternativas de probar el origen de las mercancías.

1) Certificado de circulación de mercancías EUR.1.

Obteniendo para cada embarque un certificado de circulación de mercancías EUR.1, que debe solicitarse expresamente y por escrito a la aduana española desde la que vaya a efectuarse el envío; esta gestión puede ser efectuada por el propio exportador o por su representante. Luego, este certificado EUR.1 deberá ser presentado en la aduana de destino, dentro de ciertos plazos.

2) Declaración en factura

La segunda forma posible es mucho más conveniente para aquellas empresas que efectúan frecuentemente operaciones de exportación a países con los que la Comunidad Europea tiene acuerdos comerciales preferenciales. Consiste en una determinada declaración en factura (o en un albarán o en otro documento comercial en el que figuren suficientemente descritas las respectivas mercancías), que hace innecesaria la obtención del Certificado EUR-1 para cada operación.

Ahora bien, únicamente pueden emplear esta vía aquellos exportadores que previamente hayan gestionado para su empresa un número de "Exportador Autorizado". Este número deberá hacerse constar en la declaración en las facturas emitidas para esas operaciones.

Asimismo, existe la posibilidad de extender una declaración en factura por parte de cualquier exportador para cualquier envío constituido por uno o varios bultos que contengan productos originarios cuyo valor total no supere 6.000 euros.

En nuestro país es la Agencia Española de Administración Tributaria la encargada de estudiar y decidir sobre las solicitudes para ser considerado "Exportador Autorizado". La Agencia lleva a cabo una investigación sobre la forma de operar de la empresa solicitante y puede efectuar una visita a sus instalaciones. Para obtener más información sobre este asunto, la empresa interesada tiene que dirigirse a la Subdirección General de Gestión Aduanera.

El Sistema de Registro de Exportadores (sistema REX) es un sistema de auto certificación del origen preferencial de las mercancías realizado por los propios exportadores. El sistema REX simplifica los trámites de exportación al permitir al exportador registrado auto certificar el origen preferencial de la mercancía que exporta mediante la inclusión de una declaración específica (las llamadas comunicaciones sobre el origen) en la factura o en cualquier otro documento comercial

CONOCIMIENTO EMBARQUE MARITIMO

Es un documento emitido por la empresa naviera o su agente en el que se hace constar que se ha recibido la mercancía para ser transportada al puerto de referencia en la nave que se indica.

El número de ejemplares que se emiten suele ser de tres, y se acompañan con diversas copias no negociables.

El conocimiento de embarque marítimo tiene tres funciones básicas:

- ✘ Acuse de recibo de las condiciones en que se ha recibido la mercancía.
- ✘ Contrato de transporte en el que se especifican al dorso las obligaciones de las partes.
- ✘ Título de crédito que permite a su tenedor retirar la mercancía transportada.

Cuando la mercancía se ha recibido en perfecto estado y no se detecta ninguna anomalía se anota en el documento el término "limpio" (clean). Si no es así se hacen constar los defectos en el embalaje o estado de la mercancía por lo que el conocimiento se llama "sucio" (dirty). En la documentación de las exportaciones que se pagan mediante créditos documentarios sólo se admiten conocimientos de embarque "limpios", por lo cual un conocimiento de embarque "sucio" constituye una reserva que es necesario subsanar para cobrar el crédito.

Por su condición de título de crédito los conocimientos de embarque pueden ser de tres tipos:

- ✘ Nominativos: se especifica el destinatario y, por tanto, no se puede endosar.
- ✘ A la orden: se especifica también la persona del destinatario, pero precedida por la expresión "a la orden de", por lo que es transmisible por endoso.
- ✘ Al portador: se considera destinatario al tenedor, cualquiera que sea la forma en que lo ha obtenido, lo que hace que sea peligroso por razones de fraude o robo y, en consecuencia, se utilice poco.

Asimismo, también existen distintos conocimientos de embarque en función de la forma de entrega y de los transbordos de la mercancía entre buques:

- ✘ Directo (through): hay servicio directo entre los puertos de carga y descarga y no es necesario realizar transbordos.
- ✘ Mixto (combined): cuando no hay servicio directo, la primera naviera emite conocimiento de embarque mixto hasta el puerto de destino, subrogándose las demás en los derechos y obligaciones mediante conciertos entre ellas.
- ✘ Embarcado (shipped on board): el que se extiende a la recepción de la mercancía a bordo del buque.
- ✘ Recibido para embarque (received to be shipped): es un conocimiento provisional que reconoce que las mercancías han sido recibidas para su embarque posterior.

CONOCIMIENTO EMBARQUE AEREO

Documento justificativo del contrato de transporte aéreo, establecido entre un expedidor y una compañía de transporte aéreo, mediante el cual ésta reconoce haber recibido la mercancía para su expedición y se obliga a transportarla al aeropuerto de destino conforme a las condiciones especificadas. Se denomina, igualmente, carta de porte aéreo y nota de consignación. Lo emite la compañía aérea o un agente de carga aérea IATA autorizado.

El modelo utilizado es de IATA (International Air Transport Association). Consta de tres originales no negociables, y entre seis y doce copias adicionales para uso interno.

El conocimiento aéreo cumple cinco funciones:

- ✘ Prueba de contrato de transporte, conteniendo en su reverso el clausurado.
- ✘ Acuse de recibo de las condiciones en que se ha recibido la mercancía.
- ✘ Declaración para el despacho aduanero.
- ✘ Certificado de seguro, si el expedidor lo solicita.
- ✘ Guía de instrucciones para el personal del transportista.

Los aspectos más relevantes de su uso son: que la compañía aérea entrega la mercancía a quien figura en el conocimiento como destinatario, sea o no el propietario; la modificación del límite de responsabilidad del transportista, en los casos en que se declara un valor para el transporte; la inclusión de los detalles técnicos y comerciales del envío, así como instrucciones para manipular la mercancía; el derecho a establecer reservas; y la descripción de los aeropuertos por un código de tres letras.

CARTA DE PORTE POR CARRETERA - CMR

Es un documento emitido, generalmente, por las empresas de transportes y transitarios, bajo la responsabilidad del expedidor, en el que se hace constar la recepción de la mercancía para su traslado al punto convenido en las condiciones establecidas en el propio documento. Se emite en tres originales (expedidor, destinatario y transportista) y un número variable de copias.

Las funciones básicas de este documento son dos: como prueba del contrato de transporte y como acuse de recibo de las instrucciones dadas al transportista. No es título de crédito y, por tanto, no es negociable.

Este documento recoge la normativa del Convenio CMR (del que España forma parte desde 1974), que establece la obligatoriedad de la carta de porte por carretera CMR siempre que se realice un transporte de mercancías por carretera a diferentes países y, al menos, uno de ellos sea signatario del Convenio.

De acuerdo a este Convenio el transportista tiene la obligación de atender las instrucciones del expedidor, especialmente en los envíos de mercancías peligrosas animales vivos, etc., así como en los casos en que éste decida ejercitar el derecho de disposición, que le autoriza a modificar el destino de la mercancía. Por otra parte, el transportista tiene derecho a establecer reservas si no recibe la mercancía en perfectas condiciones.

DOCUMENTO ÚNICO ADMINISTRATIVO (DUA)

Se trata de un impreso que ha de cumplimentarse obligatoriamente ante la aduana para los intercambios de mercancías (importaciones y exportaciones) entre los miembros comunitarios y terceros países. Desde el 1 de enero de 1993, fecha de entrada en vigor del Mercado Único Europeo se suprimió este documento, con carácter general, para los intercambios intracomunitarios, aunque existen algunas excepciones. Se utiliza, tanto en las importaciones como en las exportaciones y tiene, a todos los efectos, el carácter de declaración tributaria, además de constituir el soporte para el suministro de datos para su tratamiento en diversos ámbitos de utilización -estadísticos, contables, informáticos, de liquidación, de control-, por lo que obliga al interesado a velar de modo especial por la exactitud y autenticidad de datos y documentos y al cumplimiento de cuantos deberes fueran exigibles en razón de su normativa de aplicación. El declarante ha de consignar con exactitud los siguientes extremos: mercancías (valor, clase, cantidad, etc.); origen, destino, pesos, tipo de cambio; documentos unidos. Debe ser firmado por el titular o por persona autorizada.

En los supuestos de operaciones de exportación con salida indirecta incluidas en el sistema informático de la Aduana, se presentará, en la Aduana de salida, el Documento de Acompañamiento de Exportación impreso por la Aduana o por los operadores, en vez del ejemplar 3 del DUA. El documento de acompañamiento consta de un ejemplar al que puede añadirse la "lista de artículos", cuando la exportación conste de varias partidas." (Definición de salida indirecta: "cuando no coincidan la aduana de exportación con la aduana de salida, o, en caso de despacho centralizado, cuando no coincida la aduana de presentación de la mercancía (aduana de ubicación) con la aduana de salida).

DECLARACIÓN DE VALOR (DV1)

En el ámbito de las Negociaciones Comerciales Multilaterales de la Ronda de Tokio, desarrolladas en el seno del Acuerdo General sobre Aranceles de Aduanas y Comercio "GATT", Europa presentó un Proyecto de Nuevo Código Valoración en Aduana que anulaba la anterior.

La determinación de qué valores deben ser adicionados o deducidos tanto para el valor en aduana como para la base imponible del IVA vienen determinados por el "Incoterm" utilizado en la operación que establece las responsabilidades entre el comprador y el vendedor.

Métodos de valoración:

✘ Método principal:

1. Valor de Transacción: es el precio declarado en factura y que se ha de pagar o que se ha pagado por las mercancías importadas. (art. 70-71-72 CAU)

✘ Métodos secundarios: (art. 73-74 CAU)

2. Valor de transacción de mercancías idénticas.
3. Valor de transacción de mercancías similares.
4. Procedimiento sustractivo / deductivo.
5. Procedimiento basado en el coste de producción / valor reconstruido
6. Procedimiento llamado del último recurso.

Los métodos secundarios se aplican cuando la Aduana considera que el criterio del valor de transacción no es adecuado. Estos procedimientos deben aplicarse en el orden en que se indican, a excepción de los señalados en los puntos 4 y 5, cuyo orden puede ser invertido, si lo solicita el importador.

El valor de transacción se basa en el precio acordado para las mercancías cuando éstas se vendan para su exportación al país de importación, ajustado de conformidad a con lo dispuesto en el artículo 8 del acuerdo (GATT – art. VII). Por tanto, se parte de la existencia de una compraventa internacional entre un importador domiciliado en el territorio aduanero comunitario y un exportador domiciliado en un tercer país, en el que se fija: precio de la mercancía, Incoterm, puerto de embarque, medio de transporte, lugar de entrega de la mercancía, etc.

El precio efectivamente pagado o por pagar es el pago total que haga el comprador al vendedor por las mercancías importadas. Comprende todos los pagos efectuados o por efectuar como condición de la venta de las mercancías importadas.

Los descuentos o rebajas de precio que se concedan antes del despacho de importación y en relación con esa mercancía deben aceptarse. No se tienen en cuenta los descuentos que se basan en una expedición anterior o descuentos retroactivos.

Se debe tener en consideración:

- ✘ Descuentos por pronto pago: No se incluyen si se consideran costes financieros.
- ✘ Descuentos por cantidad: Se incluyen proporcionalmente.

- ✘ Descuentos retroactivos: No se incluyen en principio (pero a posteriori el importador puede solicitar la devolución de lo pagado en exceso acreditando que el pago fue inferior a lo declarado).

Tendremos en cuenta los siguientes puntos:

- ✘ La justificación de los costos de transporte serán los indicados en el conocimiento de embarque. En caso de duda se solicitará la factura pagada al transportista.
- ✘ Para los costos de seguro, para aquellas expediciones en las que no esté contemplado en la factura de venta, se aplicará el tanto por ciento (%) indicado por el embarcador o el destinatario. En caso de no conocer este tanto por ciento (%) y como regla general, se aplica un tres mil del valor declarado en factura.
- ✘ La correcta aplicación del tipo de cambio correspondiente a la divisa declarada en la factura, así como en los conocimientos de embarque o facturas de los transportistas, para la declaración del flete.

Nota: Los cambios son mensuales, según la Legislación vigente, siendo los cambios de divisas aplicados los del penúltimo miércoles del mes anterior y publicado en el BOE del día siguiente.

LICENCIAS DE IMPORTACIÓN/EXPORTACIÓN

Autorización que permite la entrada / salida de las mercancías amparadas en la misma, en / desde el país del importador / exportador. Las mercancías que están restringidas por cupos se conceden una vez sean estudiadas por las autoridades. En caso contrario son expedidas una vez estudiadas, países de origen, destino, etc. Tenemos el caso de textiles, material de guerra, material de alta tecnología, material de doble uso, países en listas “negras”.

Notificación previa: En principio existe un régimen de libertad comercial, pero a pesar de esto hay mercancías que están sujetas a unas medidas de vigilancia previa y por tanto se debe obtener una autorización. Este documento llamado Notificación Previa a la Importación (NOPI) y a la exportación (NOPE) se solicita a la Secretaría de Estado de turismo y Comercio o a las direcciones regionales o territoriales de este organismo. El plazo de validez de este documento es de 6 meses.

Autorización administrativa: Excepcionalmente, ya que se trata de una limitación al régimen de libertad comercial, está previsto que antes de concertar la compraventa de una mercancía de debe obtener previamente los documentos de Autorización Administrativa de Importación (AAI) y Exportación (AAE). En función del tipo de mercancía, su origen, e incluso su embalaje, se pueden solicitar más documentos para la exportación/importación. De esta manera, existen certificados de sanidad para productos alimenticios, o certificados de fumigación para embalajes (paletas). Los más habituales son:

- ✘ **Certificado de exportación – AGREX:** opera como una licencia de exportación para productos agrarios.
- ✘ **Certificado de Sanidad exterior:** asociado a la importación / exportación de determinados productos susceptibles de alterar la salud y seguridad física de consumidores y usuarios.
- ✘ **Certificado Veterinario:** certifica que animales vivos y productos de origen animal están libres del riesgo de propagar enfermedades.
- ✘ **Certificado Sanitario:** regulado por Orden del 20 de enero de 2004, el control sanitario de productos destinados al uso y consumo humano o a la alimentación animal.
- ✘ **Certificados fitosanitarios:** Instrumento de control y lucha contra las plagas.
- ✘ **Certificado SOIVRE:** Certificado de control e inspección oficial de determinados productos alimenticios que exigen por su despacho de exportación/importación para garantizar el cumplimiento de normas de calidad, especificaciones comerciales, envases y embalajes.
- ✘ **Certificado CITES:** para productos objeto de la Convención sobre Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestre.
- ✘ **DA 500/503** - Documento de Acompañamiento de alcoholes y mercancías sujetas a impuestos especiales. El destinatario final del documento, deberá estar dado de alta como Operador de Impuestos Especiales.

COMENTARIOS ADICIONALES: Aduanas y Seguridad: la figura del Operador Económico Autorizado.

Según el Código Aduanero Comunitario, Operador Económico es “una persona, física o jurídica, que, en el marco de sus actividades profesionales, efectúa actividades reguladas por la legislación aduanera”. Un Operador Económico Autorizado (OEA) se puede definir como un “operador económico de confianza para las operaciones aduaneras y, en consecuencia, puede disfrutar de ventajas en toda la UE”. Se trata de una acreditación del cumplimiento por parte de la empresa de una serie de medidas relacionadas con la seguridad y las buenas prácticas en la cadena de suministro internacional.

Tras la presentación de las correspondientes solicitudes ante las autoridades aduaneras, aquellos que obtengan el certificado tendrán la consideración de operadores seguros y fiables para el resto de los

agentes de la cadena logística en toda la Unión Europea. Atendiendo a la exigencia de los requisitos y a los beneficios que de estos se derivan, existen tres tipos de certificado:

- ✘ Certificado de Operador Económico Autorizado de Simplificaciones (AEOC).
- ✘ Certificado de Operador Económico Autorizado de Seguridad (AEOS).
- ✘ Certificado de Operador Económico de Simplificaciones y Seguridad (AEOF).

Entre los requisitos que se exigirán para la concesión del estatuto de operador económico autorizado se contarán:

- ✘ Un historial satisfactorio de cumplimiento de los requisitos aduaneros.
- ✘ Un sistema adecuado de gestión de los registros comerciales y, en su caso, de los de transportes, que permita un control aduanero apropiado.
- ✘ En su caso, una solvencia financiera acreditada.
- ✘ Si procede, unos niveles de seguridad adecuados.

La figura del OEA, en vigor desde el pasado 1 de enero, aportará ventajas administrativas (simplificación de trámites) y comerciales (contratación de servicios) a las empresas que lo posean. Atendiendo a las distintas responsabilidades en materia de seguridad que adquieren cada uno de los operadores que participan en la cadena de suministro internacional, se establecen diferentes tipos de operadores económicos y sus diversas responsabilidades en la cadena de suministro internacional desde el punto de vista aduanero. La Comisión Europea considera que los destinatarios del estatuto de OEA podrían ser fabricantes, exportadores, transitarios, transportistas, representantes aduaneros, almacenistas e importadores.

NORMATIVA APLICABLE AL OPERADOR ECONÓMICO AUTORIZADO

- ✘ Reglamento (CE) nº 648/2005 (LCEur 2005,879) del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de abril de 2005, que modifica el Reglamento (CEE) nº 2913/92 (LCEur 1992,3275) del Consejo por el que se aprueba el Código Aduanero Comunitario 1, en que entre otros se incluye el sistema relativo a los Operadores Económicos Autorizados (OEA).
- ✘ Reglamento (CE) nº 1875/2006 de la Comisión, de 18 de diciembre de 2006, por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 2454/93 por el que se fijan determinadas disposiciones de aplicación del Reglamento (CEE) nº 2913/92 del Consejo por el que se establece el código aduanero comunitario. (Texto pertinente a efectos EEE).

INTRASTAT

El sistema INTRASTAT, es un sistema de recogida estadística de datos que se aplica a las mercancías que circulan libremente por el mercado interior. El sistema INTRASTAT permite obtener los datos necesarios para la elaboración de la estadística de los intercambios de bienes entre los Estados miembros. Los aspectos básicos del sistema se recogen en la siguiente normativa:

- ✘ Reglamento (CE) 638/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, modificado por el Reglamento (CE) 222/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2009.

- ✘ Reglamento (CE) nº 1982/2004 de la Comisión Europea, de 18 de noviembre de 2004, modificado por los Reglamentos (CE) 91/2010 y 96/2010, de la Comisión Europea.

- ✘ Resolución de 27 de enero de 2009, de la Presidencia de la Agencia Estatal de Administración Tributaria (BOE 11/2/2009).

En virtud de la normativa anteriormente indicada, la obligación de presentar declaraciones estadísticas viene determinada por dos factores que se consideran de forma conjunta, como son: la naturaleza del Operador Económico, y el volumen del comercio intracomunitario.

El obligado estadístico podrá presentar la declaración INTRASTAT en la que se recoge dicha información bien por sí mismo, bien a través de un tercero, denominado Tercero Declarante, o bien a través de otra empresa que forme parte de su mismo grupo empresarial, denominada Empresa Cabecera, y que a su vez tenga la consideración de obligado estadístico.

La declaración INTRASTAT se presenta con una periodicidad mensual dentro del plazo de los doce primeros días naturales del mes siguiente a aquel en que se realizaron las operaciones objeto de declaración.

2.3.2. Relaciones comerciales

INTRODUCCIÓN

Las relaciones económicas internacionales abarcan las operaciones de compraventa de mercancías y prestación de servicios entre personas físicas o jurídicas residentes en países distintos; así como las transacciones de cobro y de pago que se derivan del reembolso de las mencionadas operaciones. Es en

el momento de la gestión de las transacciones de cobro y de pago cuando adquieren una importancia relevante las entidades de crédito (que pueden ser bancos y cajas de ahorro), dado que son éstas las encargadas de su tramitación y realización.

El contrato mercantil internacional es una declaración de voluntades por parte de dos entidades con ánimo de lucro sometidas a legislaciones diferentes, implicando obligaciones recíprocas. Es esta diferencia en los ordenamientos jurídicos la que exige una mayor reglamentación en el comercio internacional. En este mismo sentido, el contrato de compraventa internacional establece la obligación por parte del vendedor de entregar la mercancía, y la obligación del comprador de pagar el precio estipulado. Aunque puede resultar un contrato sencillo, es conveniente atar bien las condiciones del mismo para evitar disputas posteriores.



DOCUMENTOS COMERCIALES

FACTURA PROFORMA

La factura proforma es el documento a través del cual el vendedor recoge una oferta detallada de una venta solicitada por el comprador. Será el origen del contrato de compraventa en el caso de ser aceptada por el comprador. Por tanto, debe incluir todos los datos necesarios para establecer los términos y condiciones de venta.

El uso de la factura proforma, en muchos casos, puede venir generado por la necesidad del importador de la obtención de algún requisito administrativo previo al despacho de aduanas de importación. Entre estos requisitos se pueden encontrar la tramitación de una licencia de importación, la autorización para obtener las divisas necesarias para el pago de la compraventa, la apertura de un crédito documentario, etc.

En estos casos, la factura proforma sirve como documento justificativo para la solicitud de algunos de los supuestos comentados anteriormente.

FACTURA COMERCIAL

Documento administrativo que emite el vendedor tras la expedición de la mercancía. Tiene función de carácter contable, tanto para el vendedor como para el comprador. En operaciones no comunitarias, la factura comercial es necesaria para la gestión de los trámites aduaneros en el país de importación.

Las condiciones a cumplir se encuentran en el BOE nº 2983 del 13 de Diciembre de 1985 y el Reglamento CEE 2454/93. La estructura de la factura comercial no está sujeta a ningún formato, aunque debe recoger básicamente los siguientes aspectos:

- ✘ Fecha, nombres y razones comerciales de vendedor y comprador.
- ✘ Denominación precisa y cantidad de mercancía.
- ✘ Precio unitario y total de la mercancía en la divisa pactada.
- ✘ Forma y condiciones de pago.
- ✘ Términos de entrega de la mercancía (se refiere a términos internacionales de negociación publicados por la Cámara de Comercio Internacional).
- ✘ No es necesario que estén firmadas.

Además de los datos que señala el Reglamento Comunitario, deberán incluirse los siguientes:

- ✘ Número de identificación a efectos del IVA del vendedor y del comprador (en operaciones intracomunitarias).
- ✘ Referencia al pedido o factura proforma.
- ✘ Origen de la mercancía.
- ✘ Medio de transporte.
- ✘ Si la factura estuviese emitida en una lengua no oficial, la aduana podrá exigir traducción oficial de la factura.
- ✘ Aconsejable indicar la partida estadística, según su codificación en el Arancel Aduanero Comunitario (TARIC) en las operaciones no comunitarias, siendo necesarias en las operaciones comunitarias.

RELACIÓN DE CONTENIDO (PACKING LIST)

El "PACKING LIST" completa la información descrita en la factura comercial, en cuanto a la mercancía, y debe ser siempre emitido por el exportador. Es un documento con gran importancia en aquellas

situaciones donde se produzca un despacho aduanero físico, ya que sirve para facilitar el reconocimiento selectivo por parte del "actuuario" (inspector) de aduanas. También sirve para comprobar la mercancía cuando entra en el almacén. Debe contener:

- ✘ Indicación de la factura a la que corresponde.
- ✘ Fecha, nombre y razón social del vendedor y comprador.
- ✘ Cantidad, denominación precisa y tipo de embalaje de la mercancía, con identificación de marcas.
- ✘ Numeración del tipo de embalaje y el contenido de cada uno de ellos.
- ✘ Peso bruto y neto y cubicación.²¹

En función del tipo de mercancía, su origen, e incluso su embalaje, se pueden solicitar más documentos para la importación. De esta manera, existen certificados de sanidad para productos alimenticios, o certificados de fumigación para embalajes para maderas (paletas).

CRÉDITO DOCUMENTARIO

Operación por la que un banco (a petición de un ordenante) se compromete, de forma directa o a través de otra entidad financiera, a pagar a un beneficiario una determinada cantidad de dinero, siempre y cuando le sean presentados una serie de documentos, dentro de un plazo especificado. Su funcionamiento está regulado por las Reglas y Usos Uniformes de los Créditos Documentarios, publicadas por la Cámara de Comercio Internacional (CCI) en su Publicación nº 600 (Revisión año 2007). Según se define en la UCP 600, el Crédito será "todo acuerdo, como quiera que se denomine o describa, que es irrevocable y por el que se constituye un compromiso cierto del banco emisor para honrar una presentación conforme".

El concepto de "Honrar" incluye las siguientes connotaciones:

- a. pagar a la vista si el crédito es disponible para pago a la vista,
- b. contraer un compromiso de pago diferido y pagar al vencimiento si el crédito es disponible para pago diferido,
- c. aceptar una letra de cambio ("giro") librada por el beneficiario y pagar al vencimiento si el crédito es disponible para aceptación".

²¹ **NOTA: RELACIÓN DE PESO:**

- Documento que contiene una menor información que el Packing List; hace referencia al peso de la mercancía objeto a exportar, siendo su uso más frecuente en países francófonos.
- Acompaña a la Factura Comercial.

La Carta de Crédito permite conciliar los intereses tanto de comprador como de vendedor. El comprador se asegura de que no pagar hasta no comprobar documentalmente que el vendedor ha satisfecho sus obligaciones contractuales. El vendedor, por su parte, quiere tener la seguridad de recibir la totalidad de la mercancía, en los plazos y en las formas que se han establecido.

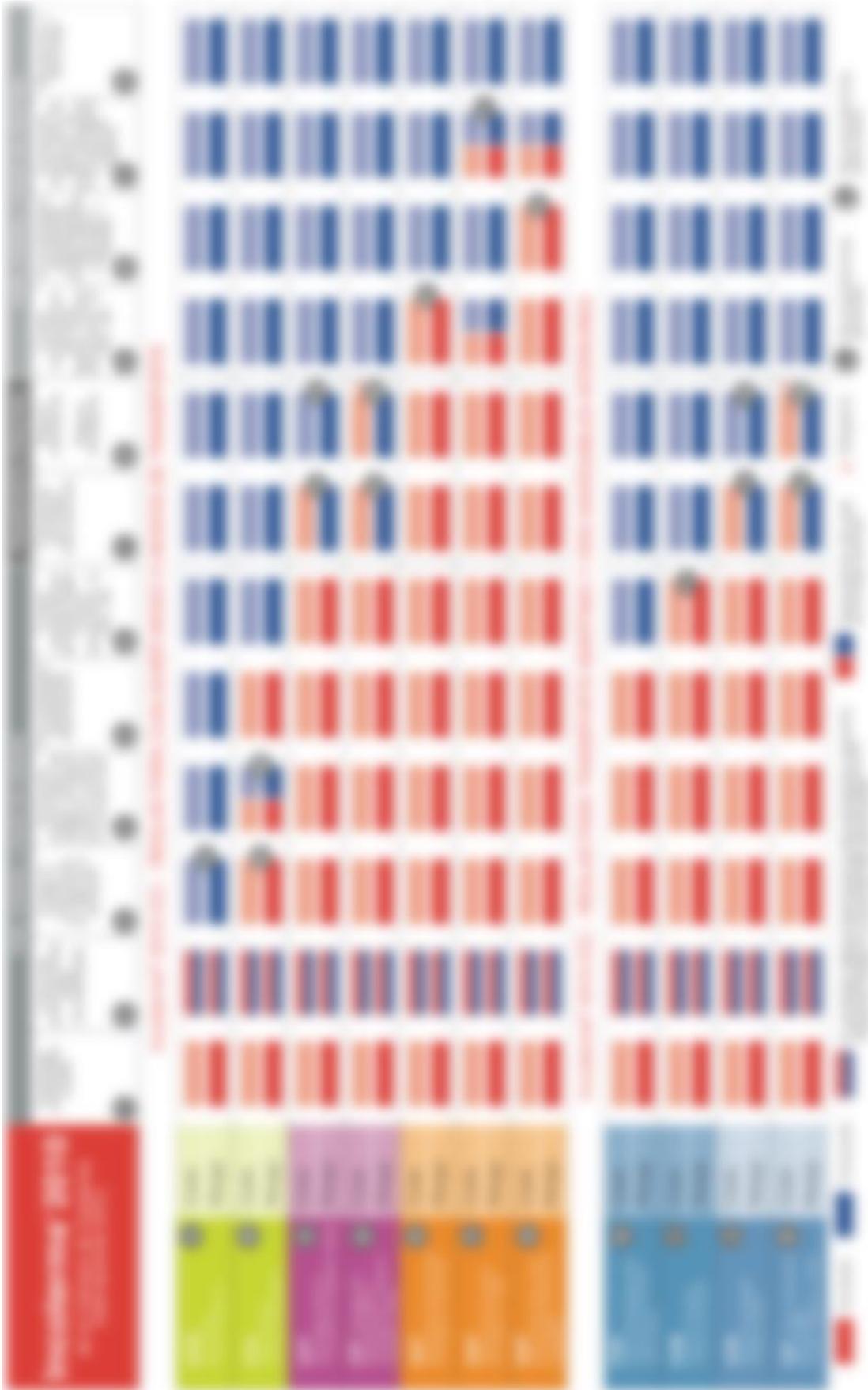
INCOTERMS

La Cámara de Comercio Internacional creó los Incoterms en 1936 con el objetivo de solucionar el problema del conocimiento impreciso de las distintas prácticas comerciales utilizadas en cada uno de los países que intervienen, de evitar malentendidos y de posibles litigios. La última revisión de estas reglas ha dado como resultado los "Incoterms 2010".



Los Incoterms son términos de comercio internacional que delimitan las responsabilidades tanto del vendedor como del comprador en una transacción de comercio internacional, recogen el punto hasta dónde llega su responsabilidad en los costes, en la documentación y en el aseguramiento de la mercancía. Los Incoterms expresan los derechos y las obligaciones, aceptados por ambas partes (tanto el comprador como el vendedor) de una operación de comercio internacional, en relación con las distintas fases del proceso de transporte elegido y de las condiciones de entrega de las mercancías.

La selección de los Incoterms más adecuados para cada tipo de operación facilitará el éxito de esta y evitará conflictos ante los posibles riesgos que puedan surgir. La tabla que se muestra a continuación recoge la idoneidad de cada uno de los Incoterms para cada uno de los modos de transporte y los límites de responsabilidad tanto del vendedor como del comprador.



REGLAS PARA CUALQUIER MODO O MODOS DE TRANSPORTE

✳ **EXW (Ex Works), En Fábrica (indicando lugar de entrega designado).**

El vendedor entrega la mercancía a disposición del comprador en un lugar designado (como una fábrica o almacén), y ese lugar designado puede ser, o no, las instalaciones del vendedor. Este término representa la mínima obligación para el vendedor.

El comprador elige el modo de transporte, soporta el costo del riesgo inherente al transporte, incluyendo el seguimiento en tránsito, reclamaciones, etc. y efectúa el despacho de exportación de las mercancías.

✳ **FCA (Free Carrier), Franco Porteador (indicando el lugar de entrega designado).**

El vendedor entrega la mercancía al comprador cuando el lugar designado son las instalaciones del vendedor, en el momento que se carga la mercancía en los medios de transporte dispuestos por el comprador y cuando el lugar designado es otro, la mercancía se entrega cuando, habiendo sido cargada en los medios de transporte del vendedor, alcanza el otro lugar designado y está preparada para la descarga desde aquellos medios de transporte del vendedor y a la disposición del porteador o de otra persona designada por el comprador. Efectúa el despacho de exportación de la mercancía.

El comprador elige el modo de transporte y transportista y soporta los gastos y riesgos de la mercancía desde que el transportista se hace cargo de ella en el lugar convenido.

✳ **CPT (Carriage Paid To), Transporte Pagado Hasta... (indicando el lugar de destino designado)**

El vendedor entrega la mercancía y transmite el riesgo al comprador poniéndola en poder del porteador contratado por el vendedor o procurando la mercancía así entregada, pudiendo hacerlo dando al porteador la posesión física de la mercancía en la manera y en el lugar apropiados para los medios de transporte utilizados. Contrata el transporte hasta el lugar designado y efectúa el despacho de exportación de la mercancía.

El comprador soporta los riesgos inherentes a la mercancía desde que el vendedor la entrega al primer transportista, así como cualquier gasto adicional en tránsito (carga, descarga, daños en tránsito, etc.).

✘ **CIP (*Carriage and Insurance Paid To*), Transporte y Seguro Pagado Hasta... (indicando el lugar de destino designado).**

El vendedor entrega la mercancía y transmite el riesgo al comprador poniéndola en poder del porteador contratado por el vendedor o procurando la mercancía así entregada. Puede hacerlo dando al porteador la posesión física de la mercancía en la manera y en el lugar apropiado para los medios de transporte utilizados. Contrata y paga el transporte de la mercancía hasta el lugar convenido, efectúa el despacho de exportación de la mercancía y contrata una póliza de seguro de protección de la mercancía en el transporte que cumpla con la cobertura proporcionada por las cláusulas (A) de las Cláusulas de Carga del Instituto (LMA/IUA)²² u otras cláusulas similares, por un importe mínimo del 110% de su valor.

El comprador soporta los riesgos inherentes a la mercancía desde que el vendedor la entrega al primer transportista, así como cualquier gasto adicional en tránsito (carga, descarga, daños en tránsito, etc.).

✘ **DAP (*Delivered at Place*), Entregada en Lugar (indicando el lugar de destino designado).**

El vendedor entrega la mercancía y transmite el riesgo al comprador cuando la mercancía se pone a disposición del comprador en los medios de transporte de llegada preparada para la descarga en el lugar de destino designado o en el punto acordado en ese lugar, si se acuerda tal punto. Contrata y paga el transporte de la mercancía hasta el lugar designado o hasta el punto acordado en ese lugar, pero sin bajarla del último medio de transporte utilizado y asume todos los riesgos y costos desde la fábrica o almacén del vendedor hasta el lugar de destino. Efectúa también el despacho de exportación de la mercancía.

El comprador realiza la importación de la mercancía y efectúa la descarga en el lugar convenido.

✘ **DPU (*Delivered at Place Unloaded*), Entrega en Lugar Descarga (indicando el lugar de destino designado).**

El vendedor entrega la mercancía y transmite el riesgo al comprador cuando la mercancía una vez descargada de los medios de transporte de llegada, se pone a disposición del comprador en un lugar de destino designado o en el punto acordado en ese lugar, si se acuerda tal punto, asumiendo todos los riesgos y costos ocurridos desde la fábrica o almacén del vendedor hasta la entrega en la terminal de carga del lugar de destino designado y descargarla.

²² LMA (Lloyd's Market Association) / IUA (International Underwriting Association of London).()

El comprador efectúa el despacho de importación de las mercancías.

✳ **DDP (*Delivered Duty Paid*), Entrega Derechos Pagados (indicando el lugar de destino designado).**

El vendedor entrega la mercancía al comprador cuando se pone a disposición del comprador, despachada para la importación, en los medios de transporte de llegada, preparada para la descarga, en el lugar de destino designado o en el punto acordado en ese lugar, si se acuerda tal punto. Corre con todos los riesgos que implica llevar la mercancía hasta el lugar de destino designado o hasta el punto acordado en ese lugar. En este caso entrega y llegada a destino son lo mismo. Efectúa el despacho de exportación e importación de la mercancía. Representa la máxima obligación para el vendedor.

El comprador efectúa y se hace cargo del costo de las maniobras de descarga de la mercancía del último medio de transporte.

REGLAS PARA TRANSPORTE MARÍTIMO Y VÍAS NAVEGABLES INTERIORES

✳ **FAS (*Free Alongside Ship*), Franco al costado del Buque (indicando puerto de embarque designado)**

El vendedor entrega la mercancía al comprador cuando la mercancía se coloca al costado del buque designado por el comprador en el puerto de embarque designado o cuando el vendedor procura mercancía así ya entregada. El riesgo de pérdida o daño de la mercancía se transmite cuando la mercancía está al costado del buque. Efectúa el despacho de exportación de la mercancía.

El comprador corre con todos los costos desde ese momento en adelante haciéndose cargo de la elección de la naviera y dando el nombre del buque al vendedor, pagando la carga de la mercancía a bordo del buque, el flete y soportando el riesgo de la mercancía desde que el vendedor la entrega al costado del buque, obteniendo las licencias para la importación y efectuando el despacho de importación de la mercancía.

✳ **FOB (*Free On Board*), Franco a bordo (indicando puerto de embarque designado).**

El vendedor entrega la mercancía al comprador a bordo del buque designado por el comprador en el punto de embarque designado o procura la mercancía así ya entregada. El riesgo de pérdida o daño de la mercancía se transmite cuando la mercancía está a bordo del buque convenido. Efectúa el despacho de exportación de la mercancía.

El comprador designa y reserva el buque. Corre con los gastos y riesgos inherentes a la mercancía desde que es entregada a bordo del buque.

✶ **CFR (*Cost and Freight*), Costo y Flete (indicando el puerto de destino designado).**

El vendedor contrata el buque, siendo por su cuenta el flete y la carga hasta el puerto de destino, entrega la mercancía al comprador a bordo del buque o procura la mercancía así ya entregada y efectúa el despacho de exportación de la mercancía. El riesgo de pérdida o daño de la mercancía está a bordo del buque, de modo que se considera que el vendedor ha cumplido su obligación de entregar la mercancía tanto si esta realmente llega a su destino, o no, en buen estado, en la cantidad estipulada, o incluso si no llegara. Efectúa el despacho de exportación de la mercancía.

El comprador soporta cualquier gasto adicional y riesgo de pérdida o deterioro y su reclamación y seguimiento desde que la mercancía es puesta a bordo del buque en el puerto de embarque, por lo que se le aconseja que obtenga alguna cobertura para sí mismo.

✶ **CIF (*Cost, Insurance and Freight*), Costo, Seguro y Flete (indicando el puerto de destino designado).**

El vendedor contrata el buque, siendo por su cuenta el flete y la carga hasta el puerto de destino, entrega la mercancía al comprador a bordo del buque o procura la mercancía así ya entregada y efectúa el despacho de exportación de la mercancía. El riesgo de pérdida o daño de la mercancía está a bordo del buque, de modo que se considera que el vendedor ha cumplido su obligación de entregar la mercancía tanto si esta realmente llega a su destino, o no, en buen estado, en la cantidad estipulada, o incluso si no llegara y contrata una póliza de seguro de la carga que cumpla con la cobertura proporcionada por las cláusulas (C) de las Cláusulas de Carga del Instituto (LMA/IUA) u otras cláusulas semejantes, por un importe mínimo del 110% de su valor.

Aunque el vendedor contrata y paga el seguro, la mercancía viaja a riesgo del comprador, que es beneficiario de la póliza directa o por el carácter transferible de la misma.

Para una información más detallada consultar la publicación ICC nº 723 ES "Incoterms 2020 – Reglas de la ICC para el uso de términos comerciales nacionales e internacionales"

2.3.3. Seguros

INTRODUCCIÓN

En toda operación de transporte de mercancías existe un riesgo evidente de pérdida o deterioro de estas. Este riesgo se incrementa en gran medida cuando la relación se realiza entre países distintos. La elección del Incoterm más apropiado para cada situación, los resultados para el comprador pueden ser distintos a los del vendedor, debe permitir la reducción de este riesgo. En esta selección se debe considerar una serie de condicionantes, tales como el control que se va a tener sobre el riesgo, el control sobre los costes y los plazos de las operaciones y la calidad del servicio logístico.



En la toma de decisiones se deben considerar dos tipos de riesgo:

- ✘ Riesgos comerciales de no cobrar la venta realizada. Algunas de las razones que pueden dificultar el cobro pueden ser la falta de fiabilidad de la otra empresa, factores políticos adversos, cambios financieros, etc. Existen seguros y productos financieros que limitan este riesgo.
- ✘ Riesgos logísticos debidos a errores en el transporte, en la manipulación y el embalaje de la mercancía, en los procesos y gestiones documentales, etc. La manera de reducir estos riesgos es controlar las operaciones el máximo posible. Conocer los distintos pasos del proceso, determinar el transportista y los diferentes agentes de la cadena logística permitirá prever los errores y desviaciones y actuar para solucionarlos. Dejar en manos de otros este control, aunque pueda parecer la vía más cómoda, incrementará este riesgo.

No todo el riesgo generado en las relaciones de compraventa internacional lo deben de correr tanto el expedidor como el receptor de la mercancía, los transportistas deben aceptar también una serie de responsabilidades recogidas ya en las cláusulas del contrato de transporte, a partir de las cuales deberán resarcir de los posibles daños de la expedición a los afectados. Debido a que las compañías de transporte no llegan a cubrir todos los imprevistos que pueden suceder en una expedición, las partes contratantes de la operación comercial (según el Incoterm que determinen) deben asumir los escenarios de riesgo en los que se incurra. El contrato de seguro de transporte les permite cubrir estas situaciones de riesgo.

EL SEGURO DE TRANSPORTE

Se entiende como Contrato de Seguro aquél por el que el asegurador se obliga, mediante el cobro de una prima, y para el caso que se produzca el evento cuyo riesgo es objeto de cobertura, a indemnizar, dentro de los límites pactados, el daño producido al asegurado o a satisfacer un capital, una renta u otras prestaciones convenidas.

Las mercancías objeto de transporte, por cualquier medio, deben ser aseguradas por la persona que así se designe en las condiciones pactadas (Incoterms) en el contrato de compraventa, ya sea el exportador o el importador. Las diferentes condiciones y coberturas que se determinen en el seguro permitirán al tomador del seguro o contratante recuperar total o parcialmente el valor de las mercancías.

Se pueden asegurar las mercancías tanto en su traslado en cualquier medio, ya sea terrestre, marítimo o aéreo, como en las operaciones de manipulación, de carga y descarga. Las primas pueden ser para cubrir el valor de las mercancías según factura (prima teórica), pero también pueden cubrir los portes, la prima del seguro, los derechos arancelarios y los gastos de aduana, el beneficio comercial, etc. (prima comercial).

Las condiciones generales de las pólizas de seguro de transporte internacional marítimo, aéreo o terrestre presentan una cobertura básica elemental del transporte de mercancías. Normalmente, las condiciones generales incluyen incendios, vuelcos, descarrilamientos, hundimientos, varadas, colisiones, avería gruesa²³, abordajes, fenómenos naturales y en general hechos fortuitos, asumiendo también los costes incurridos en los salvamentos o en sus intentos. Para otro tipo peculiaridades y cláusulas, estas coberturas básicas pueden modificarse y ampliarse con condiciones particulares o especiales.

TRANSPORTE TERRESTRE

CONDICIONES GENERALES CUBIERTAS

- ✘ Incendio, rayo y explosión, salvo combustión espontánea.
- ✘ Gastos de salvamento.
- ✘ Accidentes del medio de transporte debidos a: caída, colisión o choque, vuelco o descarrilamiento del vehículo porteador, fenómenos de la naturaleza de carácter extraordinario.
- ✘ Accidentes en viajes marítimos o aéreos complementarios al terrestre.

²³ Se determina que existe una avería gruesa cuando se ha realizado un daño o sacrificio extraordinario, con el objeto de preservar de un peligro mayor a las propiedades comprometidas en un transporte común. Será una avería simple la producida involuntariamente como consecuencia natural de la operación del buque, sin existir un interés común.

- ✘ Robo en cuadrilla o a mano armada

RIESGOS NO CUBIERTOS

- ✘ Infidelidad de los empleados dependientes del asegurado.
- ✘ Retrasos, demoras e infracciones a las prescripciones de exportación, importación o tránsito.
- ✘ Violación del bloqueo, contrabando y comercio ilícito.
- ✘ Mermas naturales, combustión espontánea y vicio propio de la mercancía.
- ✘ Deficiencias en los envases y embalajes.
- ✘ Contaminación radioactiva.
- ✘ Fenómenos naturales no extraordinarios.
- ✘ Robos totales o parciales, huelgas y sus consecuencias.

Quedan excluidas, salvo pacto expreso en contrario, las mercancías corrosivas, radiactivas, explosivas, venenosas, perecederas, animales vivos, prensa, joyería, objetos de arte, carnes, pescados o mariscos frescos, refrigerados o congelados.

TRANSPORTE MARÍTIMO

CONDICIONES GENERALES CUBIERTAS: Las “Institute Cargo Clauses” (ICC) del Instituto de Aseguradores de Londres (ILU) establecen las cláusulas de uso común más significativas para el transporte marítimo. Las ICC más difundidas internacionalmente son las siguientes:

<p>Las ICC de tipo C cubren:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Incendios y explosiones. ▪ Varada, naufragio y/o embarrancamiento. ▪ Vuelcos o descarrilamientos del vehículo de transporte. ▪ Abordaje y/o colisión. ▪ Descarga en puerto de arribada forzosa. ▪ Avería gruesa. ▪ Pérdida o daños por echazón deliberado para salvamento común. ▪ Pérdida total constructiva. 	<p>Las ICC de tipo B, además de los riesgos cubiertos por las de tipo C, cubren:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Arrastre por olas. ▪ Pérdida total de bultos por las operaciones de carga y descarga. ▪ Daños de agua de mar en bodega, contenedor o almacén. ▪ Terremotos, erupciones volcánicas y rayos. 	<p>Las ICC de tipo A cubren, además de los riesgos cubiertos por los tipos B y C, todos los riesgos de pérdida o daño a los bienes incluidos en el seguro.</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

RIESGOS NO CUBIERTOS: Las siguientes exclusiones serían comunes para cualquiera de los tres tipos:

- ✘ Mermas, vicio propio de la mercancía o naturaleza de la mercancía y deterioro debido al exceso de permanencia a bordo.
- ✘ Deficiencias en los envases o embalajes, retrasos y todo perjuicio de carácter comercial.
- ✘ Mala estiba, roturas, derrames, manchas, rozaduras y daños causados por animales.
- ✘ Pérdidas, daños o gastos causados por la actuación de los armadores, fletadores u operadores del buque.
- ✘ Hurto, robo y falta de entrega total o parcial.
- ✘ Guerras, actos hostiles, huelgas y sus consecuencias.

TRANSPORTE AÉREO

CONDICIONES GENERALES CUBIERTAS

- ✘ Incendio, rayo y explosión.
- ✘ Avería gruesa.
- ✘ Accidente de la aeronave en vuelo, al despegar o al aterrizar por caída, vuelco, colisión, choque, incendio y en general por cualquier otro accidente fortuito que sufra la aeronave.
- ✘ Echazón deliberado para salvamento común.
- ✘ Robo, hurto.

RIESGOS NO CUBIERTOS

- ✘ El dolo o negligencia grave del asegurado.
- ✘ El retraso en el transporte o en la entrega.
- ✘ El vicio propio y las mermas.
- ✘ La mala estiba y la deficiencia en los embalajes. Las roturas, derrames, fermentación, corrupción, influencia de temperatura, autocombustión y daños ocasionados por animales.
- ✘ Las mojaduras y la oxidación.
- ✘ El contrabando y el comercio prohibido, así como el embargo, aprehensión o comiso.
- ✘ Guerra y huelgas y sus consecuencias
- ✘ Algunas mercancías (inflamables, explosivas, corrosivas o peligrosas).

2.3.4 Embalaje y almacenaje

El primer problema que se debe afrontar en todos los transportes es la naturaleza del **embalaje** y sus costes. Factores decisivos que determinan si las mercancías pueden ser transportadas o no hacia destinos lejanos.

Los Transitarios, con nuestra experiencia, estamos preparados para aconsejar al cliente o su embalador sobre la forma más adecuada de las actuales técnicas de embalaje. (Caja de cartón, caja de madera, jaula de madera, barriles de acero o cartón reforzado, sacos, ...). La importancia de un embalaje apropiado para cada mercancía es primordial a la hora de evitar reclamaciones por averías. Para evitarlo, debemos poner en práctica nuestra capacidad asesora y convencer al cargador de que estas deficiencias no benefician a su gestión.

Muchas de las grandes empresas transitarias ofrecen este servicio a sus clientes al disponer de una organización propia para el embalaje de las mercancías.

También se debe tener en cuenta la creación y utilización de aparatos para la manipulación de las mercancías que facilitan el transporte, reducen costos de embalaje, de seguro, de manipulación y entrega al disminuir el tiempo utilizado en estas operaciones. (palets, contenedores, cajas móviles, ...)



Durante el trayecto del transporte, algunas veces, por las razones más diversas, se produce el transbordo de los envíos. Debiendo depositarse éstos, en los **almacenes** del transitario, hasta que pueda seguir su itinerario.

Existen almacenes de diferentes tipos y medidas, pero todos deben disponer de los medios mecánicos necesarios para poder manipular los distintos envíos.

Los transitarios podemos almacenar mercancías en depósito para posterior exportación, o mercancías importadas para efectuar su distribución por cuenta del cliente.

Algunos expedidores disponen de almacenes aduaneros de propiedad privada, o sea, que parte de sus almacenes son habilitados por la aduana.

En la actualidad, un elevado porcentaje del trabajo del transitario, especialmente el concerniente a la carga de contenedores, se desarrolla en las denominadas terminales de mercancías. En ellas se clasifican dependiendo entre otras razones del destino, volumen, características, etc.

Las terminales son áreas equipadas con todos los medios mecánicos, e incluso con ramales ferroviarios, para poder llevar a cabo su actividad. Están formadas por un conjunto de almacenes, con una red interna de carreteras y situadas generalmente en los puertos, aunque también las hay en el interior. En ellas se puede almacenar, controlar y distribuir todo tipo de mercancías y pueden ser propiedad de Entes Públicos, de Empresas privadas o mixtos.

3 Casos prácticos:

3.1 Logística y transporte internacional

INTRODUCCIÓN

En este caso se va a poner la atención en las tareas a desempeñar por una empresa transitaria dentro de una operación de comercio internacional. La empresa importadora “CACHEMIRA COMERCIAL” ubicada en Burgos (España) solicita los servicios de la empresa “YA transportes y logística” para que colabore en una operación de importación de productos textiles desde Bielorrusia.

“Ya transportes y logística” es una empresa transitaria con sede en Irun y con sucursales en Algeciras, Barcelona, Bilbao, Coslada (Madrid) y Valencia. Especializada en servicios de Transporte nacional e internacional (Aéreo, Marítimo y Terrestre), Agencia de Aduanas, Logística y con una División propia de Transporte nacional de mercancías.

El cliente Cachemira Comercial, con el que colabora regularmente en campañas estacionales de importaciones de terceros países, dado que la empresa “YA” dispone de un departamento especializado en moda, le solicita oferta para la importación procedente de Minks (Bielorrusia) de prendas de punto, tipo Cachemira. Se trata de la primera operación que Cachemira Comercial hace con este proveedor Minks Internacional y solicita asesoramiento sobre la mejor manera de efectuar este envío.

Cachemira Comercial ha solicitado a su proveedor que le envíe dos ofertas y dos facturas proforma, una en condiciones FCA²⁴ Minks y otra en condiciones DDU²⁵ Irun, por lo que el cliente quiere conocer el precio de transporte que se le puede ofrecer para tomar la decisión más conveniente respecto a las condiciones de compra.

²⁴ **FCA (Free Carrier / franco transportista)**... lugar convenido. "Franco transportista" significa que el vendedor entrega la mercancía, con los trámites aduaneros de salida del país ya cumplimentados, al transportista nombrado por el comprador en el lugar convenido, (un puerto determinado, en los depósitos del transportista, etc.). Hasta dicho momento todos los gastos y riesgos son por cuenta del vendedor y a partir de dicha entrega del comprador. El vendedor debe aportar la documentación necesaria para poder importar la mercancía en el país de destino.

²⁵ **DDU (Delivered duty Unpaid / Entregada derechos no pagados)**... lugar de destino convenido. "Entregada derechos no pagados" significa que el vendedor realiza la entrega de mercancía al comprador en el punto convenido, (fábrica o almacén del comprador) corriendo con todos los gastos y riesgos. Únicamente quedarían por pagar los gastos de despacho de aduana, así como derechos

El remitente le solicita la apertura de una Carta de Crédito Documentario a la vista. La mercancía debe ser transportada, despachada de aduanas y reexpedida a sus destinatarios finales en el plazo de 45 días, ya que en esas fechas comienza la campaña de otoño-invierno y por tanto debe estar entregada, preparada y lista para su exhibición y venta.

El importador nos envía una de las facturas proforma en condiciones FCA Minks, con el fin que conozcamos el tipo y valor de la mercancía, etc. Por el contrario, no nos envía la que ha recibido en condiciones DDU Irun, ya que lo que pretende es conocer si el importe que le ofertamos nosotros en concepto de transporte internacional es inferior al que le oferta el remitente y por tanto valorar si es más ventajoso para sus intereses que el transporte sea organizado por el proveedor o por nosotros.

DESARROLLO

SOLICITUD DE SERVICIO POR PARTE DEL IMPORTADOR A LA EMPRESA TRANSITARIA

- ✘ Oferta de transporte desde Origen Minks (Bielorrusia) hasta nuestro almacén regulador de Irun.
- ✘ Despacho de Aduanas de importación de la mercancía en Irun.
- ✘ Control de descarga de la mercancía.
- ✘ Verificación de artículo y separación de las prendas por referencias.
- ✘ Preparación de pedidos, para lo que nos entregará con anterioridad y vía correo electrónico, los pedidos para cada comercio.
- ✘ Introducción de las mismas en las cajas correspondientes.
- ✘ Cierre, etiquetaje y precinto de las cajas.
- ✘ Preparación de albarán de entrega.
- ✘ Distribución de las prendas por las 30 tiendas franquiciadas por todo el territorio nacional, esta distribución se deberá hacer en 1 semana a partir de la llegada de la mercancía.
- ✘ Control de la entrega de la mercancía en destino.
- ✘ Información de la situación de los pedidos y entregas en destino, diario.

En la oferta se deberá indicar de forma desglosada:

- ✘ Costo del transporte internacional Origen – Irun.
- ✘ Importación de la mercancía, indicándole, en caso de que correspondiera, el total de arancel a liquidar.
- ✘ Descarga y control de la mercancía, preparación de pedidos y reexpedición a los clientes finales.
²⁶(3)
- ✘ Información de la Documentación necesaria para la importación de la mercancía, tanto de origen como en destino.

²⁶ Preparación de pedido y reexpedición al destino final, precio de coste único por prenda, independientemente de los diferentes destinos, que ya conocemos de servicios efectuados anteriormente a este mismo cliente.

DATOS DE LA MERCANCÍA

El cliente nos aporta únicamente la factura proforma en condiciones FCA para que, una vez presentada nuestra cotización y probablemente la de otros transitarios, pueda comparar los costes en relación a las condiciones DDU ofertadas por el proveedor.

- ✘ 17.870 jerséis, “pull-overes”, cardigans, chaquetas y chalecos, acondicionados en cajas de cartón.
- ✘ Medidas de las cajas de catón 0,80 x 0,40 x 0,45
- ✘ Unidades en cada caja de cartón: puede oscilar entre 30 de los cardigans a los 60 de los chalecos.
- ✘ Peso bruto aproximado de caja de cartón 18/20 kgs.
- ✘ Origen de la mercancía Minks (Bielorrusia)
- ✘ Importe total de la compra 223.245 \$

El pedido medio por comercio oscilará entre 500 prendas de los comercios tipo B y las 1.000 prendas de los comercios tipo A, existiendo 23 referencias diferentes, 3 ó 4 colores por cada modelo y 3-4 tallas. La oferta se debe de hacer de forma inmediata ya que la importación de la mercancía y su entrega en destino debe efectuarse en un tiempo máximo de 45 días.

ESTUDIO DE LA OPERACIÓN Y PREPARACIÓN DE LA OFERTA

Los Departamentos de Transporte Internacional, Aduanas y Logística deben efectuar los estudios y ofertas siguientes:

Departamento de Transporte Internacional:

Teniendo en cuenta el país de origen se decide que el sistema más rápido y seguro para situar la mercancía en destino en el plazo solicitado será el de camión, puesto que tanto el ferrocarril como el contenedor o caja móvil no ofrecen una solución lo suficientemente ágil en el tiempo de tránsito. Con los datos aportados por el cliente se realizan los cálculos necesarios para comprobar la ocupación de la mercancía, la conveniencia o no de hacer un camión completo directo o de efectuar este servicio con tránsito por otro país, dado que no existen servicios directos de grupaje entre Bielorrusia e Irun.²⁷

- ✘ Cálculo del volumen de la mercancía.
- ✘ Cálculo del costo de la operación y presentación al cliente de la oferta de transporte, teniendo en cuenta que el cliente decidirá las condiciones de compra a la vista de nuestra oferta.
- ✘ Control de la documentación necesaria para su importación en España y documentos que debe aportar el remitente y que se deberán recoger en la Carta de Crédito Documentario, esto último en contacto con el departamento de aduanas.
- ✘ Pasar oferta al departamento comercial.

²⁷ *Teniendo en cuenta el tráfico existente entre Bielorrusia y España, no existen servicios directos de grupaje entre este país y España, por lo que en caso de pequeñas partidas de mercancía que se exporta o importa de este lugar se suele hacer por medio de corresponsales de otros países, dependiendo de la regularidad y calidad d servicio que se tenga, por ejemplo efectuando tránsito de mercancía hasta Varsovia (Polonia) y en camiones de grupaje desde este punto a la Aduana de Irun, generalmente se efectúa un documento de tránsito en la frontera Bielorrusia-Polonia directamente hasta la aduana final.*

Departamento de Aduanas:

- ✘ A la vista de los datos aportados por la factura proforma, puntualización de la partida Arancelaria correspondiente a la mercancía.
- ✘ Estudio de los documentos necesarios para efectuar la importación de la mercancía, teniendo en cuenta la partida arancelaria y el país de procedencia de la misma.
- ✘ Cálculo de los derechos arancelarios e impuestos a liquidar a la Aduana en el momento de la importación.
- ✘ Pasar oferta al departamento comercial.

Departamento de logística y transporte nacional

- ✘ Estudios de los costos de descarga, picking y reexpedición a los destinos finales.
- ✘ Pasar oferta al departamento comercial.

ANÁLISIS POR PARTE DEL DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL

Cálculo del volumen de la mercancía como factor de elección de la forma de transporte: bien directamente en caso de camión completo o partida importante o utilizando los servicios de un corresponsal, ya que como hemos indicado anteriormente, y debido al poco flujo de mercancía entre estos dos países, no existen servicios directos de grupaje con Bielorrusia.

- ✘ **Número de Bultos:** 462 cajas de cartón
- ✘ **Volumen de cada caja de cartón:** $0,80 \times 0,40 \times 0,55 = 0,176 \text{ m}^3$ cada caja de cartón.
- ✘ **Volumen total de la expedición:** $0,176 \text{ m}^3$ cada caja de cartón \times 462 unidades = 81,312 m³.
- ✘ **Peso total aproximado de la expedición:** 462 cajas de cartón \times 19 kgs. = 8.778 kgs.²⁸
- ✘ **Relación peso-volumen:** (1 m³ = 333 kgs.) 66,53 m³. = 22.154,49 kgs.

A la vista de los resultados observamos que teniendo en cuenta la diferencia del peso y volumen, lo que se debe controlar es el volumen de la mercancía y a la vista del resultado en m³ del envío y el origen de la mercancía, se opta por camión completo que el medio de transporte más rápido y económico completo. Camión con medidas de 13,60 m. de largo, por 2,45 m. de ancho y 2,75 m. de alto, total de 91,73 m³, pero teniendo en cuenta el espacio que se pierde en la estiba de la mercancía nos ocupará la totalidad del camión.

Consultados los diferentes proveedores de vehículos, tanto nacionales como internacionales, así como el corresponsal en Polonia, la disponibilidad de situar el camión en las fechas que se efectuará la operación, obtenemos los siguientes precios y plazo con el que deberán ser avisados:

²⁸ Aunque el cliente nos informa que el peso oscilará entre 18/20 kgs. por caja de cartón, tomamos como peso la media aritmética para calcular cual sería el peso total, para poder establecer cual sería la magnitud a controlar en caso de que el envío fuera de grupaje.

Transportista	Precio de coste	Tiempo de preaviso
Transportista español A	2.525 €	15 días
Transportista holandés B	2.890 €	18 días
Transportista polaco C	2.480 €	7 días
Corresponsal de Polonia	2.495 €	5 días

En el sector del transitario internacional, aunque las grandes multinacionales trabajan con casas propias en diferentes países del mundo, la mayoría de las empresas transitaras colaboran con diferentes corresponsales. Estos acuerdos de colaboración suelen ser en exclusividad y en reciprocidad.

Se explotan líneas regulares de grupaje y se colabora en la contratación de camiones completos, llegando a acuerdos de reparto del resultado de la cuenta de explotación de estos vehículos, bien en cuenta $\frac{1}{2}$, es decir repartiéndose al 50% los beneficios o pérdidas que arrojen estas liquidaciones, bien con precios acordados de antemano que se facturarán a una u otra parte teniendo en cuenta las condiciones de envío de la mercancía.

Teniendo en cuenta los precios ofertados y la pequeña diferencia entre la oferta más competitiva y la del corresponsal, los tiempos de preaviso y la confianza que, en la calidad de servicio de nuestro corresponsal en Polonia, se toma la decisión de que sea éste el que sitúe el camión a la carga.

- ✘ Precio de costo de **2.495 €**
- ✘ **15%** (Beneficio a obtener sobre el precio de compra)
- ✘ Precio de venta final **2.870 €**

DEPARTAMENTO DE ADUANAS – DATOS DEL PROYECTO

Importaciones desde Bielorrusia de jerseys de Cachemira, valor de la mercancía según factura proforma 223.245 \$

Consulta del Arancel:

A la vista del Arancel, compuesto por 20 secciones más un final “Otros Capítulos” y que se subdividen en 99 capítulos, se coteja la afinidad de las mercancías a importar con los enunciados de las secciones, hasta localizar la sección XI “MATERIAS TEXTILES Y SUS MANUFACTURAS”. Dentro de esta sección seguimos buscando afinidades y llegamos a los capítulos:

- ✘ 60 Tejidos de punto
- ✘ 61 Prendas y complementos de vestir, de punto
- ✘ 62 Prendas y complementos de vestir, excepto los de punto

Por tanto y por afinidad llegaremos al capítulo 61 Prendas y complementos de vestir, de punto. Dentro del capítulo 61 llegaremos a:

- Partida 61.10 Suéteres (Jerseys), Puloveres, Cardigan, Chalecos y Artículos similares de punto. (Que coincide con la mercancía del cliente).

Mercancía:

<u>Código Taric:</u>	6110.12.90.90
<u>Descripción:</u>	Las demás (TEXT 5)
<u>Origen:</u>	SPG
<u>País:</u>	Bielorrusia
<u>Unidades Suplementarias: UN:</u>	Unidades

Derechos:

<u>Derechos Arancelarios:</u>	12%
-------------------------------	-----

Este origen no tiene preferencias para esa partida arancelaria, por lo que el derecho especificado es el que corresponde a terceros países.

<u>IVA:</u>	16%
<u>Impuestos Especiales:</u>	NO

Régimen de Comercio

Régimen Comercial de Importación

<u>N.F.</u>	Régimen de Comercio específico para producto de AMF (recogido a continuación)
<u>Categoría Textil:</u>	(TEXT 5)
<u>UNIDAD:</u>	UF
<u>Libertad Comercial:</u>	Todos los países, excepto los que requieran Licencia de Importación.
<u>Licencia de Importación + Doc. Export. (Vigilancia Comunitaria):</u>	Uzbekistán.
<u>Licencia de Importación + Doc. Export. (Restricción cuantitativa):</u>	Bielorrusia, China.

Para los productos de artesanía y folklore originarios de: Bielorrusia, China; la licencia de exportación se sustituirá por el "Certificado de Artesanía o Folklore" expedido por el país abastecedor.

Licencia de Importación: Corea del Norte, Kosovo, Montenegro (todos los países con restricción cuantitativa)

Régimen Comercial Exportación: L: Libre

Con los datos obtenidos y a la espera de conocer el costo real de la mercancía, se realizan los cálculos para conocer los gastos de la operación:

Concepto LIQUIDACIÓN en aduana	Coste
Valor mercancía en origen:	223.245 \$
Valor de la mercancía en €: 1\$ / 1,4385€	155.192,91 €
Portes origen-frontera Irun:	2.870,00 €
Total valor estadístico	158.062,91 €
Derechos de aduana 12% s/valor estadístico:	18.967,55 €
IVA 16% s/ 177.030,46 € (valor estadístico más derechos arancelarios)	28.324,87 €
Total gastos de Importación: (ARANCEL +IVA)	47.292,42 €

Concepto gastos comerciales	Coste
Despacho de importación: forfait (Licencia de Importación, valor de la garantía a presentar ante la aduana,...)	400 €

Informar al cliente que para la importación de esta mercancía necesitará que el remitente le envíe, inmediatamente la licencia de exportación para que con este documento podamos solicitar la Licencia de Importación de esta mercancía. Junto con la mercancía, la factura comercial, packing list y certificado de origen, extendido por la Cámara de Comercio.²⁹

ANÁLISIS POR PARTE DEL DEPARTAMENTO DE LOGÍSTICA Y TRANSPORTE NACIONAL. DATOS DEL PROYECTO

Ofertar la descarga, control de entrada y ubicación de la mercancía a la llegada a nuestras instalaciones, preparación de pedidos y distribución de las prendas por las 30 tiendas franquiciadas. Se debe efectuar el cálculo de costes de la preparación del pedido y envío a destino, teniendo en cuenta:

- ✘ Descarga, control, clasificación y ubicación de la mercancía.
- ✘ Verificación del artículo.
- ✘ Picking unitario sobre las 17.870 prendas.
- ✘ Preparación de 30 pedidos.
- ✘ Un pedido medio consta de entre 500 prendas, tiendas B y 1.000 prendas, tiendas A y 72 referencias o líneas.
- ✘ Un pedido medio consta de entre 10 y 15 cajas de 18/20 kilos cada una, para las tiendas B y 20/30 cajas para las tiendas A.
- ✘ Hay que colocar un packing-list en cada caja.
- ✘ Realizar el packaging, precintar y colocar una etiqueta de envío en cada caja.
- ✘ Preparar albarán de entrega.

²⁹ Normalmente debería venir acompañado por el Certificado de Origen Form "A" documento de origen exigido por la Unión Europea a la importación para la aplicación del Sistema de Preferencias Generalizadas (SPG). Debido que la partida arancelaria que le corresponde, 6110.12.90.90 indica (como hemos podido comprobar a la hora de puntualizar la misma): "Este origen no tiene preferencias para esa partida arancelaria, por lo que el derecho especificado es el que corresponde a terceros países" es suficiente que el origen de la mercancía se justifique con un Certificado de Origen extendido por la Cámara de Comercio.

- ✘ Transporte hasta las tiendas.
- ✘ Control de entrega de la mercancía en destino.
- ✘ Información de la situación de los pedidos y entregas en destino, diario.

Efectuamos el cálculo de costos de: Manipulación, descarga del camión, control de entrada de la mercancía y número de prendas, ubicación de la mercancía en estanterías, recepción de pedidos, preparación de pedidos con picking unitario prenda por prenda, packaging, precinto y colocación de etiqueta de envío en cada caja, albarán de entrega, control de entrega de la mercancía en destino, información de la situación de los pedidos y entregas en destino, diario.

ESTRUCTURA COSTE DE LA OPERACIÓN	
Coste Almacén	1.360,00 €
Gastos de Estructura	321,10 €
Coste Personal Operativo	8.421,40 €
Gastos Maquinaria	694,15 €
Gastos Operativos	400,00 €
Coste Personal Administrativo	2.438,00 €
Gastos Generales Administración	450,70 €
Gastos Indirectos	300,00 €
TOTAL COSTO DE LA OPERACIÓN	14.385,35 €
Costo Prenda	0,805 €
FACTURACIÓN POR PRENDA – RENTABILIDAD 18%	0,900 €
Facturación Total Operación – rentabilidad 18%	16.976,50 €
Rentabilidad total operación Departamento	2.591,15 €

Teniendo en cuenta que los envíos son de una media de 10/15 cajas para las tiendas B y 20/30 cajas para las A y que, de las 30 tiendas repartidas por diferentes provincias a lo largo y ancho de la península, el 10/15% son A y el resto B, efectuamos el cálculo de la relación peso volumen que en transporte nacional para este cliente se calcula de 1 m³ = 250 kg. por envío medio de 500 prendas, tiendas B y 1.000 prendas, tiendas A, por tanto, ofertaremos 0,18 € por prenda. A ofertar al cliente:

Descarga, control de mercancía, preparación de pedido y entrega en destino: **1,13 € prenda.**

PRESENTACIÓN DE LA OFERTA

Realizados los proyectos por parte de los diferentes departamentos de la empresa, se pasan al departamento comercial para que, una vez revisados los datos aportados por los diversos departamentos, se prepare la oferta correspondiente.

En la oferta se Informa al cliente de los documentos que debe aportar el proveedor inmediatamente para proceder a la solicitud de la Licencia de Importación, ya que tales documentos deben acompañar a la solicitud de la misma. También se le indican los documentos que deben acompañar a la mercancía en el momento de la carga, así como los que deberán aportar en la aduana de salida, una vez se efectúe el despacho de la misma.

Enviada la oferta al cliente, se hará un seguimiento telefónico de la misma y en caso de necesidad desplazarse “in situ” para negociar el resultado final.

Recapitulando, los documentos que se deben aportar, quién y en qué momento se aportan y quién los recibe, se visualizan en el siguiente cuadro:

FASES DE LA OPERACION	DOCUMENTOS	QUIEN LOS ENTREGA	CUANDO SE ENTREGAN	A QUIEN SE ENTREGAN
Aceptación pedido de la mercancía	Licencia de Exportación	Proveedor de la mercancía	Tan pronto como lo consiga en el Ministerio correspondiente	Se envía por servicio express al transitario español
Aceptación pedido de la mercancía	Licencia de Importación	Ministerio de Industria, Turismo y Comercio	En el momento de la presentación del DUA	A la Aduana junto con el DUA como documento de acompañamiento
Aceptación pedido de la mercancía	Carta de Crédito	Banco	Contra presentación de los documentos solicitados	El pago al proveedor de la mercancía
Carga de la mercancía	Factura comercial por triplicado	Proveedor de la mercancía	En el momento de la carga de la mercancía	Al porteador de la mercancía, Banco indicado en la carta de crédito
Carga de la mercancía	Lista de Carga de la mercancía	Proveedor de la mercancía	En el momento de la carga de la mercancía	Al porteador de la mercancía, Banco indicado en la carta de crédito
Carga de la mercancía	Carta de Porte CMR	Transportista	En el momento de la carga de la mercancía	Ejemplar nº 1al cargador de la mercancía
Despacho de Aduanas de Exportación	Certificado de Origen	Proveedor de la mercancía	En el momento del despacho de aduanas de exportación	Al porteador de la mercancía, copia Banco indicado en la carta de crédito
Despacho de Aduanas de Exportación	Carnet TIR	Transportista y lo registra el Representante Aduanero que efectúa la exportación	Una vez efectuado el despacho de aduanas de exportación	Al porteador de la mercancía, que lo presentará en todas las aduanas de paso y en la de destino

PUESTA EN MARCHA DE LA OPERACIÓN

Aceptada nuestra oferta por parte del cliente, con fecha..... el servicio comercial informa de la misma a los diferentes departamentos para que comiencen a actuar en consecuencia, recordándoles la urgencia de la puesta en marcha de la operación, ya que las mercancías deberán estar entregadas en los destinos finales antes de finalizar el mes de Agosto.

Departamento de Transporte Internacional

1. Indica al proveedor de vehículos la fecha de carga del camión en origen y confirma por escrito, fecha de carga, el transporte se debe efectuar en régimen TIR,³⁰ así como el precio acordado.
2. Colabora con el cliente en la confección de la Carta de Crédito e informa al mismo de los documentos que el proveedor deberá entregar:
 - ✳ junto con la mercancía:
 - Factura Comercial por triplicado
 - Packing list original por triplicado
 - Certificado de Origen
 - ✳ presentar al banco:
 - Factura comercial
 - Copia del certificado de origen
 - Copia del packing list
 - Copia de la carta de porte entregada por el transportista

³⁰ Convenio T I R regula el transporte internacional de mercancías por carretera, se refiere a mercancías cargadas sobre vehículos de tracción mecánica, remolques, semiremolques, contenedores o carrocerías desmontables de sus ejes, desde una aduana de salida hasta otra aduana de destino, situadas en países distintos, pero firmantes del Convenio, y no deberá existir manipulación de carga durante el viaje.

El Cuaderno T.I.R. es el manifiesto o descripción de las mercancías cargadas en camión, para tráficos por carretera con países no pertenecientes a la UE. Se trata de un documento de Transporte desde el punto de vista aduanero, Se emite con una validez de dos meses y utilizable únicamente en un viaje, el organismo competente de cada país a favor de las empresas transportistas. Este Cuaderno deberá acompañar al vehículo en cada viaje.

Cada hoja del cuaderno TIR corresponde a una aduana de salida, tránsito o destino. Solamente está autorizado un máximo de cuatro puntos aduaneros de salida o destino; los de salida obligatoriamente en un mismo país no serán más de tres y los de destino en igual número y no estarán situados en más de dos países.

- **Aduana de Salida:** El vehículo cargado y con su cuaderno TIR se presentará en la Aduana de Salida, donde las autoridades aduaneras efectuarán el despacho de las mercancías y comprobarán que están efectivamente cargadas en el vehículo y correctamente reseñadas en el Cuaderno, procediéndose a la colocación de los precintos aduaneros, el funcionario anotará el número de precintos y el número de los mismos si lo tuvieran, firmará y sellará el Cuaderno y retirará una de las hojas.

Estos precintos no podrán ser quitados hasta la Aduana de destino salvo que excepcionalmente en alguna de las Aduanas de Tránsito las autoridades aduaneras decidieran realizar una inspección de la carga, en cuyo caso se colocarían nuevos y se haría constar es hecho en el cuaderno T.I.R. así como el nuevo número si los tuvieran.

- **Aduanas de Tránsito:** Tanto en la Aduana de Entrada como en la de Salida, se presentará el vehículo y su cuaderno T.I.R., comprobándose por parte de los funcionarios que los precintos estén intactos, se firma y sella el cuaderno T.I.R. y se retira una hoja para control.

- **Aduana de Destino:** Se rompen los precintos y se comprueba que la mercancía cargada en la indicada en el Cuaderno y se firma la conformidad, se arranca una de las hojas para control y cancelando la operación con la firma y sello del talón resguardo con el que el transportista demuestre haber entregado la mercancía transportada.

En caso de accidente o cualquier otro suceso relacionado con la mercancía o precintos, etc. deberá dar cuenta a la Autoridad competente y con su asistencia se rellenará y formalizará la correspondiente hoja de atestados que lleva incorporado a la última página de Cuaderno T.I.R.

De acuerdo con nuestro cliente, por escrito, confirmamos al proveedor, fecha de presentación del camión a la carga, así como de la documentación que debe aportar.

SOLICITUD DE CESIÓN CONSIGNACIÓN

Comentamos con nuestro cliente, que la mercancía vendrá consignada al Banco, por lo que no podremos disponer de la misma hasta que el banco le ceda la consignación, por lo que, con el fin de acelerar la preparación de pedidos y su envío a los destinos finales, deberá solicitar al banco por escrito, la cesión de la consignación de la mercancía.

Como el envío viene con Carta de Crédito, el banco exigirá se le libere de toda responsabilidad en caso de que la misma venga con algún tipo de reserva. Preparamos conjuntamente borrador del escrito que se enviará al banco. El banco responde cediéndonos la consignación de la mercancía como representantes del importador, por lo que podremos disponer de la mercancía tan pronto como llegue la misma a nuestro poder.

COMIENZO DE LA OPERACIÓN DE IMPORTACIÓN

Departamento de Aduanas

Una vez se recibe la licencia de exportación enviada por el proveedor de la mercancía, se envía la misma a la Gestoría que tramita normalmente los documentos ante el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio. La gestoría nos envía, una vez conseguida, la Licencia de Importación.

Departamento de Transporte Internacional

1. Dos días antes de la fecha prevista de carga, confirmamos telefónicamente con el transportista, fecha de carga, así como los documentos que debe recibir junto con la mercancía.
2. Confirmamos con el remitente la fecha de carga de la mercancía y que no existe problema alguno ni con la carga ni con los documentos a aportar.
3. En la fecha prevista, el transportista nos informa de haber cargado la mercancía y la recepción de los documentos que le habíamos indicado.
4. El camión llega a la frontera de Irun y el chofer del mismo se presenta al Departamento, que recibe y comprueba los documentos de transporte:

- ✘ Carta de porte CMR
- ✘ Documento TIR
- ✘ Facturas comerciales
- ✘ Packing list

✘ Certificado de Origen

5. Retiramos los ejemplares 3 y 4 del mencionado CMR.

El ejemplar nº 3, lo entregaremos al chofer, una vez descargada la mercancía, firmado de conformidad en caso de que las mercancías hayan sido descargadas conforme en número de bultos y estado de los embalajes y precintos, o con las reservas correspondientes en caso de observar alguna anomalía en la descarga, como falta o sobra de algún bulto, rotura de los mismos, mojaduras, apertura de alguno de ellos, dudas en el estado de la cinta de cierre y precinto, etc.

El ejemplar nº 4, se archivará (con las mismas anotaciones efectuadas en el ejemplar nº 3) en el expediente de transportes, como prueba de lo indicado en caso de controversia en el futuro.

6. Se procede al manifiesto y registro del Documento TIR. Este registro se puede hacer:

✘ Registrando vía EDI en la Dirección General de Aduanas e Impuestos Especiales. No se podrá proceder a la apertura del vehículo y rotura del precinto de control, hasta la respuesta por parte de la DGA e II.EE. con el consiguiente “circuito”:

- a) **“verde”** desprecinto del camión y proceder a la descarga del mismo.
- b) **“naranja”** presentación de la documentación TIR en las dependencias de la Aduana de Irún. Una vez comprobada la documentación y dado el visto bueno por parte de los funcionarios, proceder como el caso anterior.
- c) **“rojo”** 1) Un funcionario de la Aduana se presenta en el almacén bajo aduana donde se encuentra el camión y procede al control del precinto del camión, desprecinto del mismo y control de la mercancía. 2) A solicitud de la Aduana, presentación de la documentación y vehículo en la Aduana de Irun, donde se procederá al control del precinto del camión, desprecinto del mismo y control de la mercancía.

✘ Presentar directamente la documentación en las dependencias de la Aduana de Irun y una vez registrado, se actuará como en los casos indicados en el punto 1.

Preparación de la lista de descarga de la mercancía para proceder a la misma en el recinto de almacén bajo aduana. En este documento se indicará de forma clara, referencia que se ha dado por parte del departamento de tráfico al expediente, números y marcas existentes en los bultos, número de bultos, peso, etc. facilitando la labor de descarga de la mercancía en el almacén y permitiendo un mejor control. Entrega al departamento de aduanas de la documentación de despacho y del número de registro del documento de tránsito. Informa al destinatario de la llegada de la mercancía.

Departamento de Logística:

1. Recibe la lista de descarga con el número de registro dado por la Aduana al carnet TIR y el packing list de la mercancía.
2. Procede a la descarga de la mercancía, conforma el número de bultos y firma de conformidad el CMR.
3. Apertura de los bultos y puntea con el packing list el contenido de los mismos.
4. Conforma el contenido de los mismos.
5. Separa los bultos por referencias y procede a la ubicación de la mercancía en las estanterías correspondientes.
6. Procede a la apertura de fichas de control de stocks y da entrada de las distintas referencias.
7. Se informa de la conformidad del control de la mercancía al cliente y se le confirma la recepción de los pedidos para hacer el picking correspondiente, una vez se despache la mercancía y se disponga del levante correspondiente.

Departamento de aduanas

1. Comprueba los documentos de despacho.
2. Procede a la puntualización de la declaración de importación.
3. Envío por EDI de la declaración de importación DUA a la Dirección General de Aduanas e II.EE.
4. Responde circuito naranja ³¹ por lo que debemos presentarnos en las dependencias de la Aduana de Irun con la documentación correspondiente.

COMIENZO DE LA OPERACIÓN DE LOGÍSTICA

Se recibe en el departamento de logística, vía correo electrónico los primeros pedidos.

Día a)

- ✘ Impresos los pedidos, se entrega al almacén de logística para comenzar la preparación de los mismos.
- ✘ Picking prenda a prenda.
- ✘ Empaquetar la mercancía en las cajas correspondientes, procediendo al repunteo de las prendas en el momento de su introducción en las cajas.
- ✘ Precintado de seguridad de las mismas.
- ✘ Impresión de las etiquetas para las cajas.

³¹ En este circuito se actúa de forma idéntica a lo indicado para el registro del documento TIR
Ejemplares 6-7-8-9 por ser naranja o rojo (6-aduana, 7-agente estadísticas, 8-para el destinatario, 9-levante de la mercancía)
Ejemplares 8-9 en caso de ser verde
Comprobada la documentación y dado por el inspector de aduanas el visto bueno, procedemos a la retirada del levante.
Se informa al cliente del despacho efectuado.
Se envía al cliente el ejemplar nº 8 como justificante de haber efectuado despacho de importación.
Ejemplar nº 9, levante de la mercancía se entrega al departamento de Logística para su archivo, ya que existen controles periódicos por parte de la Aduana (generalmente se hace con una periodicidad mínima anual) donde se comprueba los registros de las mercancías descargadas bajo aduana, fecha de despacho y control del archivo de los levantes.

- ✘ Impresión de los albaranes de entrega.
- ✘ Preparación de la lista de contenido de cada caja.
- ✘ Carga de la mercancía en los camiones según destino final.
- ✘ Envío del aviso de envío a las distintas delegaciones de destino, así como a los puntos de trasbordo.
- ✘ Aviso de preparación de los pedidos y salida de la mercancía al cliente.

Día b)

- ✘ Control vía informática de la situación de la mercancía
- ✘ Informe al cliente de la entrega de los pedidos.

OPERACIÓN DE EXPORTACIÓN

El cliente nos informa que parte de la mercancía importada deberá ser enviada, a una franquicia situada en Suiza, junto con otras prendas fabricadas en España y que deberemos retirar de sus instalaciones de Burgos, debiendo preparar la exportación a destino, para lo que nos envía vía electrónica, la documentación correspondiente.

- ✘ Listado con el pedido de la mercancía que debemos preparar en n/instalaciones
- ✘ Factura Comercial por la mercancía importada
- ✘ Factura comercial por la mercancía fabricada en España

Indicamos al cliente la extrañeza de no haber sido informados de esto con anterioridad, ya que hubiéramos actuado de forma diferente, evitando de esta forma gastos suplementarios. Aunque la mercancía ha sido despachada para su entrada en la UE, en el momento de su exportación a un lugar fuera de la misma, no podremos aportar Certificado de Origen EUR1 ya que, aunque el lugar de procedencia es España, no así su origen, por lo que deberá pagar impuestos de importación en este país de destino.

Si hubiéramos tenido conocimiento del destino final de la mercancía nuestra propuesta de actuación a nuestro cliente hubiera sido:

- ✘ Despachar únicamente la mercancía con destino final el territorio nacional, con pago de derechos e I.V.A. correspondiente.
- ✘ Para la mercancía con destino un tercer país, propondríamos:
 1. Tránsito de la mercancía al tercer país, como continuación del documento de tránsito original.
 2. Envío de la mercancía en condiciones DDU o DDP ³² pagando por tanto los gastos de despacho en Suiza.

³² DDU (Delivered duty Unpaid / Entregada derechos no pagados)... lugar de destino convenido. "Entregada derechos no pagados" el vendedor realiza la entrega de mercancía al comprador en el punto convenido, (fábrica o almacén del comprador) corriendo con todos los gastos y riesgos. Únicamente quedarían por pagar los gastos de despacho de aduana para la importación de las mercancías que serán por cuenta del importador.

Decisión que deberá tomar el cliente, pero en nuestra opinión el DDP sería más claro para el destinatario final ya que recibiría la mercancía libre de todo gasto, excepto el I.V.A. que debería liquidar con la Aduana Suiza, pero que se podría descontar posteriormente como I.V.A. soportado. Los gastos de importación en Suiza representan 306 Francos Suizos por cada 100 Kg brutos de mercancía.

El cliente nos indica que ha sido una operación de última hora y aunque represente haber pagado el 12% de derechos de aduana en España, que habiéndolo previsto anteriormente se hubiera evitado.

Departamento de logística

A la vista de la documentación enviada por el cliente se prepara el pedido siguiendo las mismas normas que para los pedidos nacionales y se retira la mercancía fabricada en España de las instalaciones de Burgos para traerla a los almacenes de Irun.

Departamento de Aduanas

- ✘ Preparación y presentación, vía EDI, del DUA de despacho de la mercancía importada.
- ✘ Preparación y presentación, vía EDI, del DUA de despacho de la mercancía fabricada en España.
- ✘ Resultado de los despachos vía verde.
- ✘ Se imprimen los ejemplares 3-9.³³
- ✘ La Aduana nos sella el Certificado de Origen EUR-1, correspondiente a la mercancía fabricada en España. Existe por tanto autorización para cargar y salir la mercancía a destino, sin ningún otro control por parte de la aduana.
- ✘ Se envía documentos 3 al exportador como justificante de haber efectuado despacho de exportación.
- ✘ Ejemplares 9, levantes, se archiva para posibles controles posteriores por parte de la aduana.

Departamento de Tráfico

- ✘ Preparación del grupaje a Suiza donde se cargarán todas las mercancías con destino a este país, incluido naturalmente, el envío que nos ocupa.
- ✘ Confirmar que el despacho de aduanas se ha efectuado de conformidad y retirar el levante.
- ✘ Preparar la lista de carga del vehículo, una vez se han confirmado que las mercancías preparadas han sido despachadas de conformidad.
- ✘ Pasar la lista de carga al departamento de tránsito.

DDP (Delivered Duty Paid / Entregada derechos pagados)... lugar de destino convenido. "Entregada derechos pagados" significa que el vendedor realiza la entrega de la mercancía al comprador, despachada para la importación, a su llegada al lugar de destino convenido. El vendedor tiene las mismas obligaciones que bajo DDU, pero además paga los derechos de la importación de la mercancía. Supone la mayor obligación y riesgos para el vendedor dentro de los Incoterms ya que este corre con los mismos hasta el lugar acordado y una vez despachada de aduana.

³³ En caso de naranja o rojo ejemplares 1-2-3-4-9 (1aduana-2 estadística agente -4 agente excepto cuando el destino de la mercancía sea un país que tiene que justificar el estatuto comunitario de la mercancía (Islas Reunión, Guadalupe, Martinica, etc.)

- ✘ Preparar el CMR del vehículo
- ✘ Preparación del documento de tránsito.
- ✘ Pasar vía EDI informe de la carga del camión al corresponsal.

Departamento de logística

- ✘ Enviar al almacén de nuestro cliente en Burgos, las prendas que quedan en stock.
- ✘ Embalaje de la mercancía.
- ✘ Preparación del albarán de transporte.
- ✘ Envío de la mercancía.

RESUMEN DEL CASO

Debemos resaltar las siguientes cuestiones:

Información por parte del cliente

- ✘ Recibir la información completa por parte del cliente. En caso de duda se debe solicitar la información complementaria que nos permita el estudio pormenorizado de la operación. No debemos dar respuestas parciales, y por tanto insatisfactorias para el cliente, por falta de información.
- ✘ Una vez en posesión de la información se realiza el estudio de las posibilidades reales de efectuar la operación, tiempos de tránsito, costos, etc.

Debemos tener en cuenta que:

- ✘ Ayudar al cliente, en la toma de una decisión acertada, supone un mayor beneficio para el mismo, además de un mayor y mejor control sobre su mercancía, colaborar en el éxito de la operación.
- ✘ Por el contrario, un asesoramiento desafortunado, además de un mayor costo de la operación, puede representar la pérdida de la venta por retraso en la entrega.
- ✘ Por tanto, en el primero de los casos, la confianza del cliente y su disposición a confiar en nosotros para próximos servicios. En el segundo, la pérdida de un cliente y posiblemente una solicitud de indemnización por daños y perjuicios.

Coordinación y control entre los diversos departamentos

La coordinación entre los departamentos es vital para la buena planificación, tarificación y puesta en marcha y ejecución de la operación.

Planificación y ejecución

El Departamento de Tráfico Internacional ha contactado con urgencia con sus diferentes proveedores y estudiado las diversas alternativas, para tomar una decisión que le ofrezca una garantía absoluta de servicio, aunque en este caso no haya sido la más económica. Ha primado la seguridad del buen fin del servicio sobre unos pocos Euros de encarecimiento del costo final.

El Departamento de Aduanas ha efectuado un estudio inmediato de la mercancía desde el punto de vista arancelario y además de calcular los aranceles e impuestos a la importación, ha informado de los documentos necesarios para su buen fin. En este caso y debido al origen de la mercancía, no se beneficiaba de posibles rebajas arancelarias y se necesitaba un documento de exportación en origen y una licencia de importación en España.

Sin este previo estudio, la mercancía habría quedado bloqueada en la aduana y se habría perdido un precioso tiempo, teniendo en cuenta lo ajustado del mismo en las campañas de moda.

El Departamento de Logística ha efectuado un riguroso control de costos, teniendo en cuenta el tiempo necesario para llevar a la práctica las exigencias de control de calidad y urgencia tanto en las operaciones de preparación de pedidos como su entrega en el destino final.

Seguridad en la ejecución

Los análisis, estudios y controles previos, han permitido una perfecta planificación, lo que nos lleva a una ejecución de la operación sin sobresaltos, cumpliendo las fechas acordadas con el cliente.

Aunque pueda parecer reiterativo, la compra de la mercancía en Bielorrusia y lo ajustado del tiempo de tránsito entre origen y destino, y al tratarse de un producto estacionario como es la moda, no permiten al cliente reaccionar para poder proveerse en otros puntos y le supondría unas importantes pérdidas, no solo económicas, sino de prestigio ante sus clientes y franquiciados; podrían los primeros hacer pedidos a otra marca no solamente para esa campaña, sino para el futuro y los segundos pérdida de confianza y planteamiento de pasar a ser multimarca en lugar de continuar como unimarca o franquiciado.

3.2 Subcontratación de la logística de aprovisionamiento en la cadena de producción y montaje

SINOPSIS DEL OBJETIVO BÁSICO DEL ESTUDIO

El contenido de este trabajo **se centra en la planificación y programación de servicios de transporte**, partiendo de una situación simulada en el marco de un servicio de logística de aprovisionamiento, de alta exigencia en términos de calidad y plazo. A lo largo del análisis, se abordan los distintos pasos necesarios para el planteamiento de las **actuaciones de negociación y contratación, y los que conlleva el proceso de planificación y gestión operativa del transporte**, de acuerdo a los **requerimientos en términos Just in Time** que propone el cliente.

Contribuye a la **divulgación de instrumentos y herramientas de gestión** que aporten posibilidades de mejora, tanto en la calidad del servicio de transporte ofertado, la minimización de los plazos, y el incremento de la competitividad de la flota de vehículos.

A tal efecto, la exposición didáctica del proceso de análisis de los tráficos que conforman una **serie corta de destinatarios** que comparten un gran número de **proveedores comunes de alta dispersión geográfica**, por lo que la **minimización de los tránsitos kilométricos y temporales** requiere:

A) El uso de una **plataforma operativa** para realizar el **cross-docking** (recepción, fraccionamiento, clasificación y reexpedición optimizada por destinos).

B) La programación con **circuitos técnicos de transporte**, considerando éste como un **recurso que apoya con eficacia**:

- ✘ **La competitividad** en el coste de los portes y la **alta calidad de servicio**
- ✘ La **reducción de la flota mínima necesaria**
- ✘ La **amortización acelerada de los vehículos y su renovación y actualización tecnológica**

INTRODUCCIÓN Y EXPOSICIÓN INICIAL DEL SUPUESTO PRÁCTICO

Se propone la organización de un sistema de aprovisionamiento de piezas y componentes para cadenas de montaje, exponiendo el problema y la secuenciación del análisis, el cual exige un servicio logístico con elevados criterios de calidad y competitividad, en el marco del cada vez más extendido modelo de aprovisionamiento en términos JUST IN TIME.

Este modelo es propio de sistemas de aprovisionamiento a plantas de producción, principalmente en empresas que producen bienes muy elaborados y con gran número de referencias incorporadas en su proceso productivo, como por ejemplo los sectores de electrodomésticos y automoción. El modelo logístico persigue minimizar el número total de operaciones y recursos empleados, eliminar actividades innecesarias y repetitivas (como duplicidades en procesos administrativos, de verificación y control, etc.), y reducir todas las formas de inventario, al objeto de eliminar todo coste no productivo.

Se prioriza la minimización tanto del stock en almacén como en tránsito, por lo que se solicitan cantidades pequeñas de materiales (demandas diarias), y con entregas muy frecuentes. Se acortan los plazos para reducir los costes financieros.

Tras calcular los niveles de stock mínimo de seguridad para cada referencia y el lote económico de adquisición, se pide a los proveedores ajustar sus entregas al programa de producción, estableciendo un canal de información fluido para la rápida resolución de las posibles incidencias.

En el caso práctico, un grupo de 80 proveedores principales preseleccionados de la mitad noroccidental de la península, realizan sus entregas a varias cadenas de montaje de un único cliente en distintos destinos de Francia, con las máximas exigencias de calidad de producto y de eficiencia logística. El transporte de la mercancía bajo estos requisitos, con varios proveedores independientes y de carga parcial, eleva los costes y la utilización de vehículos, multiplicando el número de kilómetros recorridos.

Estos contratos se suelen concertar con un gran proveedor de servicios logísticos, que tiene una visión globalizadora e integradora, es capaz de conectar y optimizar los recursos necesarios y de reducir de manera significativa el total de kilómetros recorridos.

Al aglutinar distintas microempresas y PYMES del transporte de mercancías, el OLT es una figura fundamental para la modernización y la mejora de la calidad, seguridad y competitividad del sector. Para ello es necesaria la incorporación continua de innovaciones tecnológicas en los medios utilizados y en la gestión de las empresas.

ASPECTOS Y PROCEDIMIENTOS DE LA NEGOCIACIÓN CONTRACTUAL

OBJETIVOS PERSEGUIDOS POR EL ACUERDO DE CONTRATACIÓN DE LOS SERVICIOS

En todo caso, debe conseguirse en términos operativos o estratégicos, una mejora sustancial de la productividad global del sistema respecto de la situación de partida, incrementando el margen de beneficios de la empresa. La optimización del sistema logístico debería aumentar la fiabilidad del sistema, minimizar el capital empleado y minimizar los costes de la operación.

Para aumentar la fiabilidad del sistema:

- ✘ **Se incrementa el flujo físico** de materiales, reduciendo los plazos de entrega, y en su caso la cantidad de pedido. El servicio permite tránsitos en 48 horas y entregas diarias en cantidades de mercancía ajustadas a las necesidades que emanan del plan de producción y del MRP (sistema de planificación y administración, normalmente asociado con un software que planifica la producción y un sistema de control de inventarios).
- ✘ **Se incrementa la fiabilidad** del flujo físico de los materiales, incrementando los **controles de calidad en origen**, asegurando la entrega íntegra de los pedidos y reduciendo el número de desperfectos, pérdidas o rechazos en general.
- ✘ **Se aumenta la fiabilidad de la información** al establecer un sistema de transmisión de fichas de incidencia, procedimientos de urgencia y de trazabilidad y seguimiento horario de los envíos a las plantas.

Para disminuir el capital utilizado:

- ✘ **Reducir el nivel de capital circulante** (reducción de inventarios) incrementando la frecuencia de envíos y reduciendo el tiempo de tránsito. Se reduce a mínimos el tiempo entre la adquisición y el consumo de las materias primas y componentes.
- ✘ **Reducir el volumen de inversión** en capital fijo asociado a las instalaciones de producción y almacenamiento, al poder externalizar o enajenar los recursos dedicados actualmente a la logística de aprovisionamiento.
- ✘ **Reducir el volumen de inversión** en capital fijo asociado a los equipos de transporte y manutención propios, ahora innecesarios.

Para disminuir los costes de la operación:

- ✘ Reducir los **costes de transporte**, el transportista optimiza los retornos al compensar con otros clientes los desequilibrios de los tráficos, minimiza los kilómetros en vacío y organiza y optimiza los tiempos de trabajo de las tripulaciones.
- ✘ Reducir los **costes de almacenaje**, se reducen los inventarios en planta, y el personal, equipamiento y espacio dedicado a la actividad.

- ✘ **Reducir los costes de manipulación** de la mercancía, la plataforma operativa optimiza sus instalaciones al operar para distintos clientes, y reduce los costes de manipulación, transporte, verificación y control.

VENTAJAS DERIVADAS DE LA SUBCONTRATACIÓN DE SERVICIOS LOGÍSTICOS DE APROVISIONAMIENTO

Cada vez más frecuentemente, los productores se plantean la subcontratación de las actividades de aprovisionamiento, bien sea por la reducción de los costos o por el aumento de la eficiencia en la organización de los flujos. Como resultado de esta subcontratación a empresas especializadas en este campo, es habitual el incremento de los beneficios, permitiendo dedicar los recursos propios al objeto principal de la empresa, la producción.

Existe una corriente en la que los prestatarios de servicios de transporte (flotistas), se reconvierten y ofertan otros servicios logísticos, diferenciándose de los tradicionales transportistas, e incluyendo en sus actuaciones servicios de distinta índole, como el cross-docking del supuesto práctico.

Entre las ventajas que se derivan de subcontratar las actividades a un Operador Logístico y de Transporte (OLT) destacan:

- ✘ Conocen y calculan más acertadamente los distintos componentes del coste logístico.
- ✘ Posibilitan incrementar los niveles de servicio sin invertir en estructuras fijas.
- ✘ Incrementan la productividad de los recursos y mejoran el nivel de servicio.
- ✘ Amortizan y por tanto reponen y actualizan antes los equipos utilizados.
- ✘ Permiten el acceso permanente a las nuevas tecnologías.
- ✘ Pueden proporcionar la absorción en el proceso de parte del personal, equipos e instalaciones.
- ✘ Dotan a la empresa de mayores cotas de flexibilidad.
- ✘ Transforman la estructura de costes logísticos fijos a términos variables.

SELECCIÓN DE PROVEDORES LOGÍSTICOS Y REDACCIÓN DEL CONTRATO DE SERVICIOS

El cargador establece un proceso de selección entre los posibles prestatarios del servicio, un pequeño grupo de operadores logísticos que combinen e integren las posibilidades de transporte y los servicios de cross-docking que optimizan los tráficos, para ellos aplica unos determinados criterios de selección que pueden ser:

- ✘ Instalaciones y cobertura en el área geográfica objeto del aprovisionamiento
- ✘ Disponibilidad para asumir los sistemas propios de control y gestión de inventarios
- ✘ Óptimo procedimiento de tramitación y aceptación de los pedidos
- ✘ Calidad en las operaciones de trasbordo y preparación de los pedidos

- ✘ Capacidad para el tratamiento completo de los pedidos (captura, procesamiento, gestión del envío, seguimiento y confirmación de entregas)
- ✘ Actividades de valor añadido (como verificaciones, reparaciones, etc.)
- ✘ Calidad de servicio y sistema de garantías de cumplimiento de prestaciones
- ✘ Adaptabilidad a los sistemas de facturación y cobro de servicios
- ✘ Planificación y ejecución de las entregas, midiendo la consistencia del servicio en el tiempo.
- ✘ Gestión de actividades de retrologística (retornos, recogidas)
- ✘ Sistema de generación de documentación y transmisión de la información
- ✘ Estabilidad financiera, etc.

Es habitual la negociación en términos de “Libros abiertos, open books”. En estos contratos globales de transporte, en los que las partes exponen los costes que les representan las actividades, y determinan los beneficios a repartir en función de los objetivos conseguidos. Para estos posibles candidatos, se estructura una oferta de contratación y solicita cotización por el servicio, la cual será distribuida en tres conceptos diferentes:

- ✘ Para el **circuito de recogidas** se establecerá **en función de los metros lineales cargados**, la zona de recogida y la distancia desde el proveedor hasta la plataforma operativa. Vendrá principalmente indicada por los costes directos al servicio (coste del vehículo por los kilómetros recorridos e índice de carga de la zona de recogida).
- ✘ Para los **servicios de trasbordo y reexpedición** de los envíos se fijará en **número de palets o equivalente** (coeficientes aplicados a unidades menores o mayores al estándar) tratados en cada jornada.
- ✘ Para los **servicios de larga distancia** a destino se fijará un **precio por kilómetro**, con posibles incrementos por conceptos como urgencia, peajes y gastos externos de la ruta, etc.)

La redacción de los contratos con el proveedor seleccionado, como en toda relación comercial a largo plazo, aconseja la realización de contratos formales, que sirvan en base a determinar:

- ✘ El alcance de los trabajos demandados, calidad de servicio, garantías, etc.
- ✘ Las responsabilidades por incumplimiento
- ✘ Los servicios especiales requeridos
- ✘ El tratamiento de los daños y la gestión del riesgo
- ✘ El término o finalización del acuerdo contractual
- ✘ La posibilidad de modificaciones y alteraciones futuras
- ✘ El sistema de renovación de precios y tarifas

OBLIGACIONES ASUMIDAS POR EL OPERADOR LOGÍSTICO

El proveedor logístico (que aportará la plataforma operativa y los medios móviles de transporte) deberá gestionar los servicios ejecutándolos en las condiciones contratadas, programándolos en circuitos y utilizando los medios, el itinerario o la combinación que considere más convenientes para atender las órdenes del cargador con los máximos niveles de calidad, puntualidad, seguridad y dentro del precio concertado.

El O.L.T. debe posibilitar la permanente localización y la comunicación bidireccional escrita o verbal durante la ejecución del servicio. Sus responsabilidades pueden abarcar la concepción y ejecución de acciones en diversos ámbitos, destacando los siguientes:

- ✘ **Prestar servicio diario** de transporte a **todos los proveedores** correspondientes a las zonas asignadas, cumpliendo las ventanas horarias de carga y con los medios de flota requeridos en las especificaciones del contrato. (vehículo apto para circular, seguros obligatorios, personal y material necesario, etc.)
- ✘ **Comunicar los inventarios** efectivamente recogidos y disponibles en plataforma, reflejando las diferencias con respecto a la programación y que conforman las entradas JIT de los días siguientes, según los protocolos asumidos.
- ✘ Disponer de los **medios humanos y materiales** para cumplir los requisitos de las operaciones en plataforma en los horarios preestablecidos.
- ✘ **Expedir las documentaciones** necesarias para el adecuado tránsito de vehículos y mercancía (contratos de transporte, packing list, etc.)
- ✘ **Comunicar inmediatamente las incidencias** y gestionar con el proveedor la mejor solución para resolver las incidencias y la recuperación de la normalidad en el aprovisionamiento de productos.
- ✘ **Responder por los daños y/o faltas de prestación de servicio** en los términos que establece el régimen de garantías y la legislación de los transportes.
- ✘ **Tomar las decisiones** de programación de servicios necesarias, a fin de cumplir los protocolos horarios del plan de transporte y de mejorar la eficiencia en la planificación del sistema (capacidad de carga, organización de retornos, circuitos técnicos de transporte, etc.).
- ✘ Disponer de un **Responsable Único de Contacto** para cada una de las actividades de transporte de recogidas, responsable de plataforma, y transporte de larga distancia, con accesibilidad 24 horas.
- ✘ Utilizar los **sistemas de información propios** (para agilizar los procesos administrativos) de control de inventarios, facturación y cobro de los servicios prestados, eliminando la duplicidad de trabajos e ineficacias administrativas.

RESPONSABILIDADES LOGÍSTICAS DE LOS AGENTES INTERVENTORES

A) RESPONSABILIDADES DEL FABRICANTE O PROVEEDOR DE MERCANCÍAS

La empresa cargadora, adquiere los productos en origen, esto es, en casa del proveedor, al que obliga por contrato a una serie de actuaciones de cara a la eficiencia logística:

- ✘ Cada proveedor se verá **obligado a entregar una cantidad predeterminada de mercancía**, que tendrá totalmente preparada y finalizada desde la víspera, fecha en la que **comunicará los datos de las partidas a entregar al día siguiente**, según el protocolo de comunicación exigido y en **formato estandarizado**. (fecha/hora máxima de comunicación y packing list en modelo único de los albaranes correspondientes).
- ✘ El proveedor consignará en la comunicación **el peso, número de bultos y volumen total (estandarizado en metros lineales)** de la mercancía.
- ✘ Las mercancías se entregarán **en todo caso paletizadas o en contenedor normalizado**.
- ✘ **El proveedor asume** la realización de **la carga a bordo del vehículo** de transporte
- ✘ **La responsabilidad por defecto en la estiba** se traslada al transportista.
- ✘ El proveedor se compromete a realizar la carga con **máxima prioridad en la ventana horaria asignada** para su recogida.
- ✘ El proveedor deberá comprometerse a **denunciar los incumplimientos horarios por parte del transportista**.

En caso de fallo o falta en la entrega del proveedor, éste se verá obligado a hacer llegar la mercancía por sus propios medios a la planta de producción correspondiente, en procedimiento extraordinario de urgencia y asumiendo el cargo económico de la operación. (Independientemente de las responsabilidades derivadas de su relación contractual por el incumplimiento en términos de calidad o de cantidad)

B) RESPONSABILIDADES DEL CLIENTE - CARGADOR

- ✘ **Es la parte contratante, y asume el coste económico** derivado de las operaciones, en el caso de **transporte de grupaje**, asumirá tarifas de euros por metro lineal, en la **manipulación**, euros por palet o unidad equivalente y en **el transporte de larga distancia internacional**, euros por kilómetro.
- ✘ **Los circuitos fijos** no necesitarán de proceso de adjudicación, aunque serán comunicados con la antelación suficiente y constará de previsiones de ámbito semanal.
- ✘ La **adjudicación de servicios extraordinarios añadidos**, modificación o cese de las órdenes de carga, será comunicada con la antelación mínima necesaria, solicitando la cotización al transportista que otorgará precio en función del volumen y la urgencia requeridos.
- ✘ **Cada uno de los circuitos** de cargas completas a las plantas, dispondrá de una **FICHA DE CIRCUITO** en documento característico, que contiene con detalle el horario, lugares de carga y de descarga, planos, accesos, señalización y número del circuito.
- ✘ **Realizará las descargas respetando los protocolos horarios, y proporcionará los retornos pactados en contrato** y programará la carga de dichos servicios prioritariamente a continuación de las descargas diarias, posibilitando la mejor organización de los circuitos técnicos del transportista.

C) RESPONSABILIDADES DE LA PLATAFORMA OPERATIVA DE CROSS-DOCKING

Para la racionalización de los transportes de cara a las entregas en fábrica se utilizará una plataforma de cross-docking, que permitirá la clasificación y reexpedición de las mercancías en el día, siguiendo criterios de eficacia en la unificación y consolidación de las entregas, agrupando mercancías de distintos proveedores con destino a una misma planta. Esta plataforma se ubicará en Irun (lugar entendido como óptimo por ser un punto de tránsito obligatorio para todos los envíos), además se encuentra a una distancia idónea de los distintos destinos (entre 8 y 14 horas de tránsito)

Tras analizar la operativa, se determina un tiempo medio para la descarga o carga de vehículos en el cross-docking de 30 minutos por operación, lo que, para un ámbito de unas 60 operaciones diarias, determina una necesidad de 30 horas de muelle, por lo que para un único turno de trabajo podría requerir la disposición de al menos 5 muelles durante 6 horas, con otras 5 carretillas elevadoras y 10 operarios (2 por muelle)

La organización de la carga de trabajo en la operativa de recepción / reexpedición se mide y condiciona por:

- ✘ La **hora de llegada de mercancías** al almacén.
- ✘ La **cantidad y características de los envíos a manipular**.
- ✘ La obtención de **preavisos de llegada y disposición de la carga** a bordo de los vehículos que realizan la recogida.
- ✘ Tener **métodos y protocolos de realización de los trabajos**, realizando las operaciones en el menor tiempo y con la mayor calidad posible.
- ✘ Disposición de **medios adecuados de manipulación (carretillas) y de carga (semirremolques)**.
- ✘ Las **posibilidades de optimización y mecanización de los trasbordos**.
- ✘ **Configuración del almacén**, racionalización de los espacios y desplazamientos internos, **número de muelles** disponibles.

Para adaptar al máximo el horario del personal a los horarios de llegada de los vehículos, las actividades realizadas en la plataforma, (tareas asociadas a la recepción, control, fraccionamiento, clasificación y reexpedición de mercancías) conllevarán un máximo de 8 horas y serán distribuidas entre las 8:00 y las 16:00, hora considerada y aceptada como límite para la expedición a cualquiera de las plantas de producción.

- ✘ **Recibirá, con un horario máximo pactado**, junto con el cargador y el transportista, la producción real que cargará cada uno de los proveedores al día siguiente, esta información la procesará y **ordenará en distintas propuestas de carga**, que remitirá al transportista, consolidando varios proveedores formando cargas con criterios de optimización de capacidades y rutas.

- ✘ Servirá de enlace en **toda relación entre cargador y proveedor**, e intermediará con el transportista en la determinación de la **causa de los posibles daños** a la mercancía, comunicando inmediatamente al cargador las **anomalías detectadas** mediante la oportuna **FICHA DE INCIDENCIA**.
- ✘ **Garantizará la realización de los trasbordos en el periodo** propuesto como ventana de salida, y organizará las mismas en cooperación con el transportista, quien **priorizará los envíos según la presión horaria** de cada uno de los servicios a las fábricas. Esta presión horaria viene determinada por la **distancia total a recorrer y la hora de entrega** del envío según ventana JIT.

D) RESPONSABILIDADES DEL TRANSPORTISTA

Al objeto de minimizar los tiempos de tránsito se exige la recogida diaria en todo el grupo de proveedores en día A, para ser transportada hasta el centro operativo, clasificada y reexpedida en los vehículos de larga distancia en día B, y entregada en día C, lo que obliga en muchos casos la coordinación y la realización de relevos de conductores para la entrega a tiempo.

- ✘ La **información de los pedidos** es transmitida al transportista por parte de la plataforma, agrupados en distintos lotes de carga para cada zona.
- ✘ El transportista se encargará de **disponer la flota necesaria** (remolques y vehículos tractores), **validará y ordenará las recogidas** con criterios de optimización de capacidades y minimización de kilómetros.
- ✘ **Adjudicará los vehículos tractores según sus necesidades**, teniendo en cuenta los lugares de carga, horarios de carga, las horas disponibles de los conductores y minimizando los kilómetros en vacío.
- ✘ El sistema de transporte adoptado exige el respeto por el **establecimiento de ventanas horarias** tanto para el proceso de recogida de la carga (consensuado con los proveedores) así como para la reexpedición en la plataforma, y la entrega en fábrica (consensuado con el cliente cargador).
- ✘ Emitirá la correspondiente documentación que **formaliza el contrato de transporte**, y proporcionará **trazabilidad de cada uno de los envíos**, según un formato de **DOCUMENTO DE SEGUIMIENTO** establecido al efecto.
- ✘ Deberá **respetar escrupulosamente la planificación de las entregas "Just in Time"**, y **asumirá la responsabilidad de comunicación** al cargador de toda incidencia o anomalía (retraso, daños, falta de género recogido, etc.), en el mismo momento de ser conocida, a través del **MODELO DE FICHA DE INCIDENCIA PROPUESTO** para tal efecto.
- ✘ Deberá poner a disposición del cliente una **información en formato preestablecido de la disponibilidad de vehículos y sus características**, de cara a que nos puedan asignar **cargas de retorno**, las cuales son establecidas en el contrato.
- ✘ **Confirmará la realización de los viajes y validará la hora de llegada** de los distintos servicios.

ANÁLISIS OPERATIVO

DETERMINACIÓN DE LA DEMANDA DE TRANSPORTE

Se organiza el tráfico de aprovisionamiento de unos 80 proveedores situados en la mitad noroeste de la península, con destino a 10 plantas de producción en el norte de Francia. Estos producen cantidades de mercancía normalmente inferiores a una carga completa, esta producción debe repartirse entre distintos destinos en Francia.

Para la empresa cargadora, los pedidos de sus clientes y las previsiones de ventas, junto al estado de la producción en curso, conforman las órdenes de fabricación y el plan de producción, éstas se reflejan en un MRP (Plan de requerimiento de materiales), que determina las cantidades de producto necesarias para cada periodo.

Los distintos periodos (habitualmente semanales) proporcionan el análisis de las necesidades diarias, las cuales serán exigidas contractualmente a cada proveedor, que se compromete a servir la cantidad predeterminada para cada día en el mismo momento en el que se necesita. Se exige por lo tanto el cumplimiento de las ventanas horarias pactadas en la planificación Just in Time.

A modo ilustrativo, se presenta en cuadro anexo, las cantidades de producto requeridas por todo el tráfico en un cuadrante que sirve para reflejar la demanda agregada por zonas de origen, lo que ayudará a la planificación y determinación de las necesidades de transporte (Cuadro 1)

NECESIDADES LOGÍSTICAS / DETERMINACIÓN DE VOLÚMENES

TOTALES DEL TRÁFICO		FECHA	01-jul	RECOGIDAS		PREV SALIDAS	
				DIA A	DIA B		
Nº Proveedores	80	recogidas		nº cargas	33	30	
Pedido agregado (tns)	296	tns		nº vehs de ruta	20		
Pedido agregado (metro lineal)	388	metros		nº vehs otros	4		

ZONA 1 GIPUZKOA		nº cargas	5	ZONA 3 ALAVA - NAVARRA		nº cargas	5	ZONA 5 ZARAGOZA-SORIA		nº cargas	3
		nº rec	15			nº rec	12			nº rec	8
Nº Proveedores	15			Nº Proveedores	12			Nº Proveedores	8		
Carga en toneladas	32			Carga en toneladas	68			Carga en toneladas	44		
Carga en metros lineales / completas	58	4		Carga en metros lineales / completas	64	5		Carga en metros lineales / completas	38	3	

Cuadro 1. Determinación de la demanda de transporte

La planificación de los transportes se beneficia de la facilidad en la determinación de necesidades, éstas vienen definidas por los ritmos de producción, habitualmente bastante constantes, y sobre todo y gracias a las nuevas tecnologías, rápidamente disponibles. Analizando este primer cuadro de determinación de necesidades, concluimos que:

- ✘ Este primer instrumento de la planificación **permite visualizar las características del tráfico, las zonas de origen y las cantidades** a servir en el día, homogeneizando el volumen en metros lineales, para facilitar la previsión de las necesidades de vehículos.
- ✘ Cada zona engloba un **número determinado de proveedores**, las zonas con mayor densidad de pequeños proveedores se deberán atender con vehículos más ligeros.
- ✘ En el supuesto, se puede comprobar que **se trata de mercancía de poco peso relativo**, puesto que su relación con el volumen es baja, luego el peso no será un condicionante de capacidad en los vehículos
- ✘ **Cada vehículo tipo tráiler** puede cargar **hasta un total de 13 metros lineales**, lo que se considera una carga consolidada y optimizada (completa).
- ✘ **El número final de cargas consolidadas**, que saldrán de la plataforma con destino a plantas en día B, puede resultar inferior al totalizado debido normalmente al agrupamiento de picos de carga.

DIMENSIONAMIENTO DE FLOTA

Es la parte de la planificación que determina el número de recursos (cantidad de vehículos y conductores) necesario para el tráfico presupuestado. En estos circuitos tan exigentes, es necesario el establecimiento de rutas regulares y flota específica asociada a esas rutas, por lo que se recomienda que la flota fija sea capaz de absorber un porcentaje importante sobre el total de los servicios.

En el supuesto disponemos de una demanda media de 33 cargas, pero todas ellas no suponen el mismo tiempo de tránsito, para determinar las necesidades, debemos tener estos valores. Se deben estudiar los tiempos medios correspondientes a las distintas rutas (ida y vuelta) que ya contemplan tanto el tiempo de acceso en horas de conducción como el tránsito intercliente.

El número de servicios y el total de horas de tránsito, en modelos tradicionales de un vehículo por cada conductor, de origen a destino, aceptando una ratio de conducción por conductor de 8 horas nos acercan a la solución inicial, al multiplicar el número de cargas por sus tiempos de tránsito para cada zona.

Regularizar por medio de flota fija pongamos el 80% de los envíos, es hacerse cargo de un grupo de aproximadamente 38 conductores (300 horas aproximadamente), que trabajarían asociados a las distintas zonas.

Por una parte, flota dedicada a la corta distancia, (19 cargas en las zonas 1 a 4), combinarán más de una carga al día (rutas de hasta 6 horas se combinan con rutas de hasta 2 horas, etc.). El supuesto para estas zonas se puede hacer con 10 vehículos y 10 conductores (las cargas exigen conjuntamente 86 horas de conducción y dispondríamos de 80).

Por otra parte, la flota dedicada a las recogidas en media y larga distancia (12 cargas en las zonas 5 a 8), requerirán al menos 8 vehículos en circuito técnico de ida y vuelta, 2 a Galicia (2 vehículos y 3 conductores), y 6 a zonas 6 y 7 (1 vehículo y 2 conductores), esto completaría una flota necesaria para los técnicos de 8 vehículos con 18 conductores.

Se necesitaría un apoyo externo de entre 4 y 6 vehículos diarios para las rutas no cubiertas por la flota fija, (zona 5 y zona 8) los cuales se obtendrían por utilización de medios propios de otros tráficos, o en su caso, acudiendo a la subcontratación como medio de flexibilidad.

Respecto a los semirremolques necesarios en el circuito de recogidas, el mínimo viene representado por el número de cargas y el ciclo de ocupación de cada semirremolque cargado. El número final de semirremolques estará ligeramente por encima de las necesidades, para disponer de remolques adicionales (en standby o de servicio) en las zonas más lejanas a la plataforma o a disposición del cliente en las plantas de destino. Se deberá estudiar una ratio de semirremolques por cada tractora para asegurar la fiabilidad del sistema y la agilidad de operaciones.

El número de salidas consolidadas con destino a plantas es habitualmente algo inferior al de las recepcionadas (unas 30 cargas), normalmente por optimización de los espacios, el supuesto práctico detalla tráficos que exigen tránsitos con alta presión horaria (de hoy a la tarde, a mañana a la mañana) y viajes a destino completos o con pocas entregas en destino.

PLANIFICACIÓN DE LAS RUTAS

La planificación de rutas permite obtener un sistema que consigue ejecutar con eficacia una serie de operaciones de transporte. Sus objetivos son la correcta coordinación de medios humanos y materiales, rentabilizando al máximo los recursos disponibles al objeto de:

- ✘ Minimizar el uso de flota.
- ✘ Reducir las distancias, desplazamientos en vacío y tiempos de tránsito.
- ✘ Minimizar los costes, pero siempre cumpliendo con los requerimientos de los clientes.

Las rutas de acceso a las distintas zonas de carga vienen determinadas por las principales infraestructuras existentes, estos vehículos pesados requieren principalmente autopistas y autovías, en algunas ocasiones se debe estudiar el ahorro de tiempo, kilómetros y/o costes en vías alternativas, y será la empresa de transporte quien finalmente determinará los itinerarios más convenientes.

Esta actividad trabaja con datos estadísticos que contemplan y determinan magnitudes como:

- ✘ Tonelaje, volúmenes u otra **unidad de medida real y previsible a transportar cada día en cada ruta y zona**, para recoger o distribuir (metros lineales, metros cúbicos, palets, etc.)
- ✘ **Clase y capacidad de vehículos** a emplear para transporte, recogida o distribución.
- ✘ **Distancias y tiempos medios** de conducción en cada una de las rutas y tiempo medio de las operaciones de recogida en cada proveedor.
- ✘ **Protocolos operativos y horarios** y de carga y descarga en los distintos destinos.
- ✘ **Geografía de clientes** e infraestructuras viarias.

Para optimizar el transporte realizado en cada ruta hay que obtener de los recursos disponibles posibilidades de:

- ✘ **Flexibilizar al máximo la producción de servicios**, tanto los distintos elementos de transporte como los conductores deben ser aptos para el mayor número de servicios posible.
- ✘ **Aprovechar al máximo la capacidad de carga útil** en recogida, transporte y distribución.
- ✘ Buscar atender el **máximo de expediciones con el mínimo de vehículos y el mínimo de kilómetros recorridos**
- ✘ **Adecuar la disponibilidad de flota a las prioridades** de los distintos servicios.
- ✘ Asignar los tiempos necesarios para el **mantenimiento y conservación de vehículos**.

El servicio se compone de distintas rutas en servicios regulares (circuitos cerrados de ida y vuelta) e irregulares, tanto unos como otros se suelen asociar a grupos de conductores específicos. La especialización de la flota en las combinaciones y rutas mejora los consumos, la seguridad y el tiempo de ejecución de cargas debido al conocimiento de los horarios, las relaciones continuadas y el conocimiento de vías alternativas.

La actividad de los conductores está condicionada por la legislación que aborda las jornadas laborales para trabajadores móviles en empresas de transporte, que está compuesta por:

- ✘ El Reglamento comunitario 561/2006 UE sobre **de tiempos de conducción y descanso** para cierto tipo de vehículos, lo que obliga a optimizar los tiempos disponibles de los conductores, en algunos casos coordinando su trabajo mediante turnos.
- ✘ El Real Decreto 902/2007 relativo a la **jornada laboral máxima de trabajadores móviles en empresas de transporte**.

CIRCUITOS DE RECOGIDA (PROVEEDOR A PLATAFORMA)

Los trayectos de ida con carga a las zonas y rutas que tienen varias recogidas se realizarán a los destinos más fiables y con los horarios de descarga más tempranos dentro de lo operativamente posible, sobre todo cuando se utilicen en circuitos programados con relevos en la tripulación (circuitos técnicos). Estas cargas hacia las áreas o zonas de recogida son en algunos casos proporcionadas por el propio cliente

(contenedores y envases retornables, o cargas de distribución de su producto terminado), el resto provendrá de la integración de otros servicios que realice el transportista.

CIRCUITOS DE ENTREGA (PLATAFORMA A FÁBRICA)

Las entregas en fábrica son protocoladas en horarios tempranos para los programas de circuito técnico (descarga, carga y retorno en el día) y en horario de tarde para aquellos servicios que previsiblemente se harán con un solo conductor, ya que realiza pausas de descanso obligatorias de al menos 9h.

PROGRAMACIÓN DE LOS SERVICIOS

El plan de transporte determina que la totalidad de mercancía será recogida en día A, para ser transportada hasta el centro operativo, clasificada y reexpedida en los vehículos de larga distancia en día B, y entregada en día C, en destinos de entre 8 y 14 horas de tránsito desde la plataforma de Irún, lo que conlleva una elevada presión horaria y exigirá, en la mayor parte de los casos, la utilización de circuitos técnicos de transporte, que permiten la realización de grandes distancias evitando, mediante relevos programados, los tiempos de descanso obligatorios del personal de conducción.

EXPRESIÓN DEL PLAN DE TRANSPORTE ORIGEN EN LA ZONA DE MADRID / DESTINOS 1-2-3 RUTA DE PARIS-LE HAVRE

					Punto	Completo	Grupaje	Completo	Grupaje	Completo
Carga en A	Llegada Plat	Descarga	Carga Irún	Salida Irún	Cambio	Entrega 1	Entrega 1	Entrega 2	Entrega 2	Entrega
Día A Lunes ventana	Día B Martes antes 6:00	Día B Martes antes 12:00	Día B Martes 18:00	Día B Martes 19:00	Día C Miércoles 6:00	Día C Miércoles 7:00	Día C Miércoles 7:00	Día C Miércoles 9:00	Día C Miércoles 10:00	Día C Miércoles 9:00
Día A Martes ventana	Día B Miércoles antes 6:00	Día B Miércoles antes 12:00	Día B Miércoles 18:00	Día B Miércoles 19:00	Día C Jueves 6:00	Día C Jueves 7:00	Día C Jueves 7:00	Día C Jueves 9:00	Día C Jueves 10:00	Día C Jueves 9:00
Día A Miércoles ventana	Día B Jueves antes 6:00	Día B Jueves antes 12:00	Día B Jueves 18:00	Día B Jueves 19:00	Día C Viernes 6:00	Día C Viernes 7:00	Día C Viernes 7:00	Día C Viernes 9:00	Día C Viernes 10:00	Día C Viernes 9:00
Día A Jueves ventana	Día B Viernes antes 6:00	Día B Viernes antes 12:00	Día B Viernes 18:00	Día B Viernes 19:00	Día C Lunes 6:00	Día C Lunes 7:00	Día C Lunes 7:00	Día C Lunes 9:00	Día C Lunes 10:00	Día C Lunes 9:00
Día A Viernes ventana	Día B Sábado antes 6:00	Día B Sábado antes 12:00	Día B Sábado 13:00	Día B Sábado 13:00	Día C Lunes 6:00	Día C Lunes 7:00	Día C Lunes 7:00	Día C Lunes 9:00	Día C Lunes 10:00	Día C Lunes 9:00

Cuadro nº 2: Ejemplo de expresión del plan de transporte

Dadas las características de la mercancía (palets y contenedores normalizados), el sistema utilizará principalmente vehículos pesados para maximizar la capacidad de carga, y articulados (tractoras con semirremolque tráiler) para a la vez independizar los tiempos de carga y descarga de la disponibilidad de tiempos del conductor y su vehículo.

Únicamente utilizará vehículos rígidos de tamaño medio, para agilizar operaciones en casos de concentración en rutas de proveedores de poco volumen.

Las ventanas horarias de recogida se programan con los distintos proveedores en función de su proximidad al punto más lejano de su zona, buscando enlazar las franjas de tiempo en aquellas rutas que combinan proveedores más próximos entre sí. Es conveniente repartir los horarios de tarde para los puntos de cada zona que sean los más próximos al centro de cross-docking, para recoger de camino al origen.

Analizando la demanda, el número de proveedores por cada carga en vehículos tipo tráiler oscilará entre 2 y 6 puertas, utilizando en aquellas zonas más cercanas y con abundancia de pequeños proveedores, vehículos más ligeros y con más capacidad de actuaciones de carga.

Las incidencias que suponen la congestión de carreteras, climatología, riesgos inherentes al propio transporte, etc., deben ser asumidas y previstas, comunicando al cliente las mismas, se debe procurar la resolución de incidencias estableciendo procedimientos de urgencia en caso necesario.

Las formas de operar en la prestación del servicio de larga distancia:

- ✘ A través de **enganche y desenganche de plataformas**, planificando relevos para salvar las pausas obligatorias.
- ✘ **Sistema tradicional** de asignación de un vehículo a cada una de las cargas.
- ✘ **Circuitos protocolados o técnicos**, especializando a los conductores en rutas concretas donde utilizan intercambiándose distintos vehículos que circulan las 24h del día.
- ✘ **Doble conductor**, aconsejable en necesidades puntuales de urgencia y formación de conductores noveles.
- ✘ **Gestión comercial orientada** al equilibrio de los tráficos **y amplia cooperación con otros transportistas** (subcontratación)

CIRCUITOS TÉCNICOS DE TRANSPORTE

Los circuitos o lazos de periodicidad diaria, con un máximo de 8 a 9 horas, salvo exceso de trabajo de carga y descarga en las puntas (CUADRO Nº 3), son abordados mediante una solución factible de un vehículo y dos conductores, el tramo largo se hace en horario nocturno, mientras que el tramo corto (el de las recogidas) cuenta con holgura de tiempo para las distintas puertas pensando en horarios comerciales.

Durante la Semana A el conductor realiza el tramo más largo, en horario nocturno y apurando al máximo sus posibilidades de disco. Descansa durante el día. Mientras tanto, el segundo conductor hace la punta corta. La siguiente semana asume el papel del segundo conductor, trabaja de día y su tiempo

de conducción es más corto, aunque realiza la carga y descarga planificada en los proveedores de su ruta, para volver al origen en horario programado.

CÓMPUTO SEMANAL DE TRABAJOS DE PERSONAL DE CONDUCCIÓN
 CIRCUITO TÉCNICO CON PROTOCOLO HORARIO CON 1 VEHÍCULO Y 2 CONDUCTORES
 RESIDENCIA DE LOS CONDUCTORES EN PUNTO DE CAMBIO
 RUTA EN ZONA 6: MADRID / TRÁNSITO DE 14 HORAS (IV)

		LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	SEMANA
		L	M	X	J	V	S	D	
SEMANA A	PUNTA LARGA	ACTIVIDAD	Sube y Baja		Pasa a ser B				
		SALIDA	DN 20:00	LN 20:00	MN 20:00	JN 20:00	VN 20:00		Descansa de SM hasta LM
		FINALIZA	LM 6:00	MM 6:00	XM 6:00	VM 6:00	SM 6:00		Descanso sem 48 hrs
		CONDUCCIÓN	4,5 + 4,5	4,5 + 4,5	4,5 + 4,5	4,5 + 4,5	4,5 + 4,5		Conducción 45 hrs
		OTROS	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5		Otros 2,5 hrs
								Total jornada 47,5 hrs	
SEMANA B	PUNTA CORTA	ACTIVIDAD	Desc+carga	Desc+carga	Desc+carga	Desc+carga	Desc+carga		Pasa a ser A
		SALIDA	LM 6:00	MM 6:00	XM 6:00	JM 6:00	VM 6:00		Descansa de VT hasta DN
		LLEGA DESC	LM 8:00	MM 8:00	XM 8:00	JM 8:00	VM 8:00		Descanso sem 51 hrs
		FINALIZA	LT 17:00	MT 17:00	XT 17:00	JT 17:00	VT 17:00		Conducción 25 hrs
		CONDUCCIÓN	2,5+2,5	2,5+2,5	2,5+2,5	2,5+2,5	2,5+2,5		Otros 15 hrs
		3	3	3	3	3		Total jornada 40	

SECUENCIA HC

Enganche Irún
 Bajada a Punto de cambio
 Salida Punto de cambio
 Llegada a descargar
 Inicio recogidas
 Fin de recogidas
 Entrega en Punto de cambio
 Salida Punto de cambio
 Subida a Irún
 Desenganche en Irún

Cuadro nº 3: Ejemplo de programación semanal de circuito técnico, de hasta 8 horas, con 1 vehículos y 2 conductores

Para circuitos con una distancia total mayor, de hasta 12 horas de ida (CUADRO Nº 4) existe una solución factible con dos vehículos y tres conductores, que pueden ser residentes en el origen, por lo que se hace necesario contar con un alojamiento en el punto de cambio. Los dos vehículos se turnan para dar 5 servicios semanales en cada punta, a horarios regulares, cada 24 horas hay un vehículo en las puntas del circuito.

El conductor A realiza la semana “larga”, con 6 tramos recorridos (domingo a viernes), sale el domingo, en horario nocturno, para entregar en el punto de cambio la descarga que se realizará el lunes, tras el descanso en horario diurno mientras el otro conductor hace la punta, retorna al origen, lo repite el miércoles y el viernes. La semana siguiente realiza el papel de B.

El conductor B realiza una semana más corta, con cuatro tramos alternativos a los que hace A, se encarga de las subidas del martes y del jueves, también en horario nocturno, la semana siguiente cambiará para hacer el papel de C.

El conductor C realiza el tramo final o punta, supone menos conducción, pero mayor tiempo de disponibilidad y de otros trabajos, cada día recoge un vehículo, a primera hora de la mañana y lo entrega para su descarga, posteriormente realiza un proceso de carga con retorno al punto de origen. Es transportado por su compañero A para ir y volver del alojamiento en el punto de cambio en el que pasa toda la semana.

CÓMPUTO SEMANAL DE TRABAJOS DE PERSONAL DE CONDUCCIÓN

CIRCUITO TÉCNICO CON PROTOCOLO HORARIO CON 2 VEHÍCULOS Y 3 CONDUCTORES

RESIDENCIA DE LOS CONDUCTORES EN EL ORIGEN (IRUN)

RUTA DE LARGA DISTANCIA PARÍS - LE HAVRE / TRÁNSITO DE 22 HORAS (IV)

		LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	SEMANA	
		L	M	X	J	V	S		
SEMANA A	6 TRAMOS	ACTIVIDAD	SUBE	BAJA	SUBE	BAJA	SUBE	BAJA	Pasa a ser B
		SALIDA	DN 22:00	LT 17:00	MN 22:00	XT 17:00	JN 22:00	VT 17:00	Descansa de SM hasta LN
		FINALIZA	LM 8:00	MM 4:00	XM 8:00	JM 4:00	VM 8:00	SM 2:00	Descanso sem 66
		CONDUCCIÓN	8	8	8	8	8	8	Conducción 48
	OTROS	0	0	0	0	0	0	Otros 0	
								Total jornada 48	
SEMANA B	4 TRAMOS	ACTIVIDAD		SUBE	BAJA	SUBE	BAJA	Pasa a ser C	
		SALIDA		LN 22:00	20:00	20:00	20:00		Descansa de VM hasta DN
		FINALIZA		MM 8:00	XM 4:00	JM 8:00	VM 4:00		Descanso sem 62
		CONDUCCIÓN		8	8	8	8		Conducción 32
	OTROS		2	2	2	2		Otros 8	
								Total jornada 40	
SEMANA C	PUNTA CORTA	ACTIVIDAD	Desc+carga	Desc+carga	Desc+carga	Desc+carga	Desc+carga		Pasa a ser A
		SALIDA	Sube con A	MM 8:00	XM 8:00	JM 8:00	VM 8:00		Descansa de SM hasta DN
		LLEGA DESC	LM 11:00	MM 11:00	XM 11:00	JM 11:00	VM 11:00		Descanso sem 44
		FINALIZA	LT 17:00	MT 17:00	XT 17:00	JT 17:00	VT 17:00		Conducción 30
	CONDUCCIÓN	3+3	3+3	3+3	3+3	3+3		Otros 21	
	OTROS	9	1	1	1	1	8	Total jornada 51	

SECUENCIA HC
VEHÍCULO "1" C
VEHÍCULO "2" C
Enganche Irún
Subida a Punto c
Salida Punto de
Llegada a destini
Descarga/s
Carga
Entrega en Punt
Retorno a Irún
Desenganchado

Cuadro nº 4: Ejemplo de programación semanal de circuito técnico, de hasta 12 horas, con 2 vehículos y 3 conductores

INSTRUMENTOS DE CONTROL DE LA GESTIÓN OPERATIVA DE LOS SERVICIOS

A) EL REGISTRO DE LA CARGA DE TRABAJO

El "Planning o Libro de Cargas" es un instrumento básico en la gestión de tráfico, recoge los datos sobre la carga de trabajo al inicio de la jornada y, las nuevas cargas que se incorporan a lo largo del día. Parte de una primera premisa de zonificación y clasificación por áreas, regiones o rutas, y nos permite conocer la carga de trabajo con origen o destino a cada una de las zonas.

Ofrece un conocimiento de las necesidades en cada momento y zona, y permite analizar la necesidad de incorporar flota o movilizar y comercializar el excedente de manera óptima. Requiere información adicional para determinar los servicios prioritarios, por presión horaria, por razones comerciales, etc.

El libro de cargas contempla datos sobre:

- ✘ La referencia, albarán u orden de transporte.
- ✘ Origen/es y destino/s, número de recogidas y/o entregas asociadas.
- ✘ El peso de la mercancía, volúmenes u otra unidad de medida de las cargas.
- ✘ Plazos de transporte, y en ocasiones, tiempos de tránsito, lo que supone en su conjunto el concepto de presión horaria.

LIBRO DE CARGAS PENDIENTES

FECHA _____

Nº CARGAS ATRASADAS	Nº VEHS PLAZA / RUTA
Nº CARGAS ENTRANTES	Nº VEHS OTROS
URGENCIAS	

CIRCUITO PEDIDO MERCANCIA	Nº ALBARÁN	CLIENTE	ORIGEN	DESTINO	LIMITE DE ENTREGA	UNIDADES PESO VOLUMEN	OBSERVACIONES	f P

Cuadro nº 5: Ejemplo de registro de cargas y circuitos con agrupamiento de varios envíos (albaranes)

B) LA DISPONIBILIDAD DE VEHÍCULOS Y CONDUCTORES

La capacidad de trabajo de los vehículos se determina en base a aspectos como:

- ✘ La carga útil posible.
- ✘ La velocidad desarrollada.
- ✘ La distancia total a recorrer.
- ✘ La cantidad de recogidas y/o entregas que puede realizar.
- ✘ Las limitaciones reglamentarias de tiempos de conducción y descanso.
- ✘ El tiempo que suponen la carga y descarga, enganches, repostajes, trámites, embarques, etc.

Confrontar la disponibilidad de los vehículos y las necesidades del libro de cargas suele indicar desviaciones que permitirán:

- ✘ La **comercialización del excedente** de flotas.
- ✘ La **reubicación de vehículos** a otras zonas.
- ✘ La **subcontratación de servicios externos**.
- ✘ Otra distribución o **reparto de las cargas de trabajo** entre el personal.

La Planilla de situación de vehículos y remolques agrupa en un único documento el número e identificación de los vehículos disponibles al inicio de la jornada para cada región o sección, cargados o vacíos, además de los vehículos fijos adscritos a las rutas de zona o regulares y la previsión horaria y destinos de los vehículos de otras zonas que descargan en la nuestra (aviso o parte de llegadas de flota en tránsito).

En este documento es conveniente reflejar datos sobre la disponibilidad horaria de los conductores, contempla básicamente el disco libre o las posibilidades horarias de la jornada en función del tiempo transcurrido hasta que se encuentra vacío y a disposición. Hay que programar la actividad del conductor para el mejor aprovechamiento de su horario de trabajo y, en definitiva, del camión.

La larga distancia se puede realizar por métodos tradicionales de un conductor con un solo vehículo, lo que conlleva postergar la entrega al respeto por las limitaciones de conducción. El uso generalizado de semirremolques permite salvar una pausa por descanso obligatorio mediante una tractora de relevo que engancha el semirremolque o un conductor que sube al vehículo que abandona el anterior.

Estas fórmulas y el uso de doble conductor permiten a las empresas hacer importantes distancias en 24 horas.

Para gestionar la disponibilidad de personal es importante obtener controles que permitan conocer la evolución de la carga de trabajo, contemplando el histórico de aspectos como kilómetros recorridos, tiempo fuera de casa o festivos trabajados, tipo de viajes asignados, cantidad de repartos, etc.

DISPONIBILIDAD DIARIA DE VEHÍCULOS Y CONDUCTORES

FECHA

NUMERO	TRACTORA	PLATAF	DESTINO/S	SITUACION		PREVISIÓN DE VACÍO		ASIGNACIÓN	INCI
				Contacto	Lugar	Disponibilidad	Disco Libre		
FLOTA NACIONAL									
FLOTA INTERNACIONAL									

PLATAFORMAS DISPONIBLES			ZONA	ESTADO DEL VEHÍCULO	OBSERVACIONES

Cuadro N° 6: Ejemplo de soporte de registro de disponibilidad de flota

C) SEGUIMIENTO DE ACTIVIDAD DE LOS VEHÍCULOS

El "Planning Semanal de Movimientos", es una herramienta de centralización en la gestión de tráfico, que permite controlar la actividad y movimientos de la totalidad de conductores y/o vehículos tractores, a lo largo de la semana en curso. Busca mantener constantemente actualizado un registro de seguimiento de la ubicación de la flota y de las tareas realizadas a lo largo de la semana.

Refleja el histórico de movimientos en la semana y resume los distintos trabajos realizados por el conductor en semanas anteriores, de cara a la mejor distribución de las cargas de trabajo. En caso de camiones de zona larga, llevarán codificaciones numéricas que permitan identificar sus destinos y domicilios, lo que permitirá la orientación para retornarlos a sus lugares de origen tras la semana en curso.

Proporciona una perspectiva respecto a la carga de trabajo del conductor en las últimas semanas (en horas, kilómetros, repartos, etc.), servirá de base para la comunicación con otros departamentos (como facturación, nóminas, etc.)

Debe contemplar futuras indisponibilidades por paralización del vehículo (taller, problemas de descarga, ITV u otras) o indisposiciones de conductor (acumulación de trabajo, permisos o vacaciones, bajas).

PROCEDIMIENTO Y DESARROLLO DE LA OPERACIÓN DE TRANSPORTE

ASPECTOS RELATIVOS A LA ADMINISTRACIÓN DE LOS TRÁFICOS

1. RECEPCIÓN DE LOS PEDIDOS

- ✘ Se exige a cada proveedor la **comunicación antes de las 16 horas** del día previo a la carga de la **composición de sus envíos en el formato establecido**, con los datos mínimos de fecha de carga, albarán, referencia, cantidad, destino, agrupación, nº de bultos, peso y coeficiente de volumen homogeneizado a metros lineales.
- ✘ Los destinatarios serán al menos los responsables de recepción en las plantas de destino de los productos, y el responsable de la plataforma operativa de cross docking, para prever el volumen de trabajo y los medios necesarios para manipular con una anticipación de más de 24 horas.

2. AGRUPACIÓN Y CONSOLIDACIÓN DE LAS CARGAS

- ✘ El servicio administrativo de la plataforma proporcionará el **listado ordenado por zonas de origen** y la propuesta de **agrupación de las distintas cargas** antes de las 18 horas, para informar al transportista de la carga de trabajo de los circuitos de recogida del día siguiente.
- ✘ **Se priorizará cargar delante del camión los envíos más completos** a un mismo destino, para ahorrar en el trasbordo.

3. TRANSMISIÓN AL TRANSPORTISTA

- ✘ Esta información constará del nº de carga, proveedores agrupados, ventana horaria principal, localidades, y metros lineales individuales y totales de cada una de las cargas. Se servirá al operador de tráfico responsable antes de las 18:30 horas
- ✘ El transportista realizará el cuadro de determinación de la demanda para **verificar los medios de transporte necesarios** en cada una de las zonas, **y los previsiblemente disponibles**, según su parte de llegadas.

4. ASIGNACIÓN DE LOS VEHÍCULOS

- ✘ En el **parte de llegadas**, se comprueba la **disposición de los vehículos asignados al circuito de recogidas**, que descargan mañana en esas zonas y asignará los lotes en función del destino y la hora prevista de vacío de estos servicios, minimizando los kilómetros en vacío, pero posibilitando siempre la realización del servicio.

- ✘ En su caso completará el libro de cargas con los **vehículos disponibles por otros tráficos** y que descargan en estas zonas, o bien, subcontratará el servicio asegurando la prestación a tiempo.
- ✘ La asignación de la carga verificará el **respeto al cumplimiento en la normativa de tiempos de conducción** y descanso por parte del conductor.
- ✘ La **asignación y la comunicación al conductor** encargado del servicio se realizará por su responsable de tráfico, en unos casos al final de la jornada, y en otros, al inicio de la misma, según van quedando vacíos y disponibles.
- ✘ La utilización de circuitos técnicos y personal de ruta fija permite simplificar estas operaciones de asignación y comunicación de las cargas.

5. GENERACIÓN DE EXPEDIENTES DE VIAJE

- ✘ Es aquel dossier que incluye la información de los **servicios de transporte realmente realizados** de cara a su facturación.
- ✘ Contiene la fecha y el número de carga (correlativo y servido por la plataforma), el vehículo que lo realiza, los kilómetros en vacío realizados hasta el punto de carga, y el orden de realización de las distintas recogidas.
- ✘ Se completará la información con la copia de los **albaranes de mercancía recibida** en la plataforma una vez verificados.

ASPECTOS RELATIVOS A LA EJECUCIÓN DEL TRANSPORTE

6. LLEGADA AL LUGAR DE CARGA

- ✘ El vehículo se presentará **dentro de la ventana horaria**, que no será inferior a tres horas, en el lugar designado para la carga.
- ✘ En caso de **imposibilidad de llegar a tiempo**, se hace obligatoria la comunicación lo antes posible, por parte del transportista, de la causa del incumplimiento y el retraso previsible.
- ✘ **Presentará su identificación** en cuanto hace referencia a la **empresa de transporte** que le envía, la **matrícula del remolque**, y el **número de bultos** y destinos de la mercancía a recoger.

7. CONTROLES PREVIOS A LA CARGA

- ✘ Tendrá en todo momento **a disposición del proveedor la documentación** acreditativa de la autorización de transporte, documentación del vehículo y del conductor, los seguros obligatorios y el material requerido para la estiba.
- ✘ El conductor realizará las operaciones necesarias para la **preparación del vehículo para la carga**, aculado a muelle, estacionamiento del vehículo, apertura de puertas, etc.

8. CARGA Y ESTIBA DE LA EXPEDICIÓN

- ✘ **En presencia del conductor** y estando éste en disponibilidad de una copia del albarán o albaranes de carga, recontará los distintos bultos y verificará el correcto estado aparente de la mercancía.
- ✘ Comprobado este aspecto, **se ordenará la carga** con las instrucciones e indicaciones que ordene el conductor, siempre que no conlleven más de las manipulaciones necesarias.

- ✘ El conductor será el **responsable del cinchado de los palets** de cara a la correcta estiba de los envíos.

9. ENTREGA DE LA DOCUMENTACIÓN DE TRANSPORTE

- ✘ El proveedor proporcionará al conductor la copia de los distintos **albaranes realmente cargados** y una **Lista de Agrupamiento o "Packing List"** que a su vez incluirá las especificaciones necesarias mínimas exigidas por la ley para servir como Documento de Control de los Transportes de acuerdo con la ley en vigor.
- ✘ El proveedor **firmará la documentación incluyendo los horarios de llegada y salida del vehículo** cargado, el conductor firmará asimismo el documento, reflejando en su caso las incidencias que presente la mercancía.

10. INCIDENCIAS EN ORIGEN

- ✘ En caso de **carga incompleta o dañada**, el proveedor se compromete a emitir la oportuna ficha de incidencia, que incluirá en su caso, el plan alternativo propuesto o la resolución del incidente según la relación contractual establecida con su cliente.
- ✘ El proveedor comunicará en todo caso las llegadas del **vehículo fuera de ventana horaria** (principalmente los retrasos), el destino de estas comunicaciones son los responsables en la plataforma operativa, el operador de transporte y la Dirección Logística del cliente.
- ✘ Desde la llegada del vehículo, **la recepción y asignación de muelle se producirá en menos de 30 minutos**, y el tiempo dedicado a la **carga, estiba y entrega de documentos, no debe superar los 60 minutos**.
- ✘ El transportista reflejará como **incidencia el retraso del proveedor** en la realización de estas operaciones, quedando la responsabilidad de corregir esta situación, a criterio del cargador, según su propia relación contractual.

11. PREAVISO DE LLEGADA A PLATAFORMA

- ✘ El personal encargado del tráfico en la empresa de transporte deberá generar durante el día de la recogida una **información de las mercancías realmente cargadas, y sus diferencias respecto al plan de cargas** que nos confeccionó la plataforma.
- ✘ Al finalizar la jornada del día A y antes de las 18 horas, comunicará las matrículas de los **remolques que realizaron cada una de las cargas**, las posibles modificaciones de contenido, y el **orden de recogidas** efectivamente realizado.
- ✘ Esto permitirá al responsable de la plataforma disponer de un **plano de la distribución de la mercancía a bordo** de cada uno de los vehículos, de cara a determinar las prioridades de carga y la asignación de los muelles.

12. LLEGADA DEL VEHÍCULO A PLATAFORMA

- ✘ Deberá producirse **antes de las 8:00 de la mañana del día B** para la totalidad del tráfico, con los semirremolques desenganchados, y entregar la documentación en el lugar asignado para ello, si es necesario, dotar de buzón nocturno.

- ✘ El preaviso de llegada servirá para que se desenganchen **en muelle los semirremolques que serán transbordados en primer lugar.**
- ✘ **Se verificará el estado de la mercancía,** y en su caso se formalizará la posible incidencia que haya supuesto la actuación del transportista, principalmente en materia de daños.
- ✘ En caso de **daños a la mercancía,** la plataforma advertirá de tal circunstancia en el menor tiempo posible a los posibles destinatarios en las plantas, y al proveedor, de cara a facilitar su reposición en un plazo mínimo.

13. PLAN DE OPERACIONES DE TRASBORDOS

- ✘ Con el preaviso de llegadas se toman las **primeras decisiones de asignación de muelles** para trasbordo, se priorizarán los envíos para los circuitos técnicos y aquellos de mayor presión horaria, normalmente serán siempre los mismos.
- ✘ Dispondrá de los **espacios necesarios para depositar transitoriamente las mercancías** que serán cargadas posteriormente, agrupadas y clasificadas por destinos.
- ✘ La plataforma deberá comunicar en periodos de un máximo de 2 horas, las **matrículas en las que se van realizando las agrupaciones** de los envíos a las distintas plantas.
- ✘ Con esta información la **empresa de transporte irá asignando los distintos servicios de exportación** a los vehículos asociados a esos tráficos, verificando siempre la disponibilidad horaria de los conductores, y sus posibilidades de llegada a tiempo.

14. CARGA Y ESTIBA DE CARGAS COMPLETAS DE TRÁNSITO INTERNACIONAL

- ✘ La plataforma se encarga de **todo el proceso de recepción, clasificación y reexpedición,** incluyendo la carga y la estiba de los materiales.
- ✘ Todas las cargas se realizarán en términos generales **antes de las 16 horas del día B,** y se cumplirá con el plan de transporte siempre que los vehículos salgan del origen antes de las 19 horas (margen de seguridad en el tránsito)
- ✘ Antes de cargarlo, se comprobará que el camión dispone de las condiciones técnicas e higiénicas necesarias, se le asignará muelle y se estacionará en zona señalizada al efecto, tras lo cual el responsable de las expediciones dará la autorización pertinente de carga.
- ✘ Los conductores, salvo subcontratados en camión completo para la ocasión, **no necesariamente estarán presentes en el proceso de carga,** por lo que el personal de la plataforma **precintará el vehículo después de la carga** asumiendo la verificación de los contenidos y del estado del material.
- ✘ La carga quedará convenientemente **estibada sobre remolque por los operarios de la plataforma,** que recuperarán los cinchos utilizados reclamándolos al conductor que procede a enganchar el remolque.

15. INCIDENCIAS EN LA PLATAFORMA OPERATIVA

- ✘ El **error o la falta de adecuación de los bultos servidos** por los distintos proveedores, será transmitida mediante **ficha de incidencia** a los distintos destinatarios en las fábricas y al proveedor causante.

- ✘ Los posibles **bultos dañados** que se carguen de tal forma en la plataforma serán además **reflejados en el oportuno contrato CMR**, con el fin de liberar al transportista de responsabilidad en destino por tales reclamaciones.

16. ENTREGA DE DOCUMENTACIÓN

- ✘ La documentación que acompaña a la mercancía con destino Francia estará compuesta por un **Packing List o Lista de Agrupamiento**, que contendrá todos los albaranes enviados por cada uno de los proveedores cargados, se adjuntan los albaranes, y por un **Contrato de transporte CMR** que confeccionará la plataforma y firmará el transportista con carácter previo a la realización del viaje.
- ✘ **Estos agrupamientos serán transmitidos mediante vía telemática** a los destinatarios **antes de las 16:00 horas del día B**, para que conozcan con antelación la realidad de la mercancía que viaja en cada uno de los remolques que visitarán las plantas el día siguiente (Día C)

17. DESCARGA DE LA MERCANCÍA

- ✘ La **llegada del vehículo** para la descarga deberá realizarse **dentro de la ventana horaria**, la cual en este caso será de un máximo de una hora de duración, y **se fijará en el plan de transporte en función de la distancia** de la fábrica a la plataforma operativa, **y del sistema de transporte utilizado** (circuito técnico o convencional de un solo conductor), lo que determinará la posibilidad real de llegada.
- ✘ El lugar de aparcamiento y la **zona de muelle estarán debidamente señalizadas** y se ajustará a los planos disponibles en la Ficha de Circuito.
- ✘ **Se acudirá a la oficina de recepción** para la asignación de muelle y la autorización de descarga, previo a la ubicación del camión en muelle.
- ✘ El transportista estará **presente en la rotura de precintos** y durante la operación de descarga.
- ✘ La mercancía se descargará en un determinado **punto de recepción cercano al muelle**, de forma que el receptor pueda proceder a la identificación y recepción de la mercancía, y el transportista pueda mantener el control de la misma hasta la conformidad del receptor.
- ✘ La **recepción y descarga se ejecutará en el plazo máximo de 120 minutos**, pasado el cual el transportista podrá ejercer sus derechos contractuales de reclamación por paralización, partiendo de la consignación en el CMR y mediante ficha de incidencia de la hora de llegada y salida del vehículo.
- ✘ En caso de disponerse de **cargas de retorno** para el transportista en ese punto, serán programadas para su realización en el momento siguiente a dicha ventana horaria, reduciendo así en lo posible el tiempo de estancia del vehículo para la carga.

18. REFLEJO DE INCIDENCIAS EN EL LUGAR DE DESTINO

- ✘ En caso de **daños a la mercancía** presumiblemente ocurridos durante el transporte **se consignará en el correspondiente CMR**.
- ✘ Los **suplementos de producto** a demandar en jornadas posteriores para completar las faltas serán comunicados al proveedor, plataforma y transportista para que realicen sus **previsiones ajustadas a la nueva necesidad**.

19. SEGUIMIENTO Y TRAZABILIDAD DEL ENVÍO

En estos modelos que trabajan con stocks minimizados, existe un notable riesgo de incidencias que producen habitualmente situaciones que pueden conllevar a la indisponibilidad de los materiales (falta de producción del proveedor, retrasos del transporte por distintas causas, daños a las materias y componentes transportados, etc.)

La calidad del servicio exige e impone la realización de comunicaciones periódicas entre los miembros de la cadena de suministro, de tal manera que se comunique en tiempo real cualquier diferencia en términos de cantidad o de plazos que suponga una desviación respecto al plan de transporte.

Un ejemplo didáctico de la composición de este documento, que responde a la información ordenada obtenida del control de la situación de las distintas cargas, va recogiendo los horarios de realización de las distintas operaciones desde que el transportista se hace cargo de la mercancía, hasta la entrega final en la planta de destino.

Actualmente, las nuevas tecnologías, programas compartidos de gestión, localización GPS, aplicaciones cartográficas, etc., optimizan los tiempos y la calidad de las informaciones sobre el estado de ejecución de los servicios.

TRUCKING / SEGUIMIENTO DE SEMIRREMOLQUES Y AGRUPACIONES

FECHA 05-dic

REFERENCIA ALBARÁN	ORIGEN CLIENTE	DESTINO	MATRICULA SEMIRREMOLQUE	Estado ESTADO	POSICION SEMIRREMOLQUE	PLAN DE TRANSPORTE		PREVISION DE LLEGADA		
						DIA	HORA	DIA	HORA	
	A	1		OK		05-dic	10:00	05-dic	10:00	
	B	1		OK		05-dic	10:00	05-dic	10:00	
	A	2		OK		05-dic	11:00	05-dic	11:00	
	A	2		OK		05-dic	11:00	05-dic	11:00	
	B	2		OK		05-dic	11:00	05-dic	11:00	
	B	2		OK		05-dic	11:00	05-dic	11:00	
	B	3		OK		05-dic	13:00	05-dic	13:00	
	A	4		ALERTA	IRUN - 06:30	05-dic	17:00	05-dic	21:00	FI
	B	4		ALERTA	IRUN - 06:30	05-dic	17:00	05-dic	21:00	FI
	C	4		ALERTA	IRUN - 06:30	05-dic	17:00	05-dic	21:00	FI
	C	4		ALERTA	IRUN - 06:30	05-dic	17:00	05-dic	21:00	FI
	C	4		ALERTA	IRUN - 06:30	05-dic	17:00	06-dic	21:00	FI
	A	5		ALERTA	IRUN - 06:30	05-dic	19:00	06-dic	7:00	D
	C	5		ALERTA	IRUN - 06:30	05-dic	19:00	06-dic	7:00	D

Cuadro nº 7: Modelo de formato de tracking o seguimiento de los envíos

20. CONTROL ESTADÍSTICO Y DE CALIDAD EN LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS

- ✘ Los **principales indicadores de actividad y rendimiento** de los servicios se consiguen a partir de información sobre volúmenes de carga (peso, bultos, unidades, repartos, etc.), kilómetros realizados (en carga, en vacío, por actividades de mantenimiento y reparación, etc.), facturación, tiempos de tránsito, seguimiento de conductores (productividad, actitud y cuidado con los equipos, gastos y daños) y el seguimiento de vehículos subcontratados (facturación, margen de la empresa, niveles de daños a la mercancía, etc.)
- ✘ Es necesario establecer controles de **seguimiento de las distintas zonas**, que determinen porcentajes de ocupación, kilómetros, índices de actividad, consumos y costes directos en general (neumáticos, mantenimiento, reparaciones)
- ✘ El **seguimiento de conductores** se realiza a través de informes estadísticos que contemplen kilómetros, número de viajes, recogidas, repartos, número de paquetes, días trabajados, bajas, etc. o lo que es lo mismo, índices de actividad por conductor. Por otro lado, se deben establecer controles que determinen las dietas, gastos, incentivos por actividad, entregas en efectivo realizadas, liquidaciones de gastos, etc.

- ✘ **Control de los viajes en los expedientes**, que reflejen origen, destino, kilómetros, repostajes, gastos generales, facturación, costes y rentabilidades, separando aquellos que se realizan con flota propia y ajena.

La mayor y mejor disponibilidad de información, implica que se sea capaz de analizar sus actividades con mayor facilidad y prontitud, lo que repercutirá enormemente en la calidad de la toma de decisiones estratégicas, asegurando la supervivencia del sistema a largo plazo.

Entre los principales elementos e indicadores de medida del nivel de servicio logístico se hallan:

- ✘ **Tiempo del ciclo pedido-entrega**, o plazo para la entrega
- ✘ **Fiabilidad de la entrega**, mide nuestro grado de cumplimiento frente al compromiso acordado. Lo mide el índice de porcentaje de pedidos entregados a conformidad frente a total de pedidos.
- ✘ **Fiabilidad del inventario**, consta de una serie de índices como porcentaje de roturas, pedidos incompletos, demandas no atendidas, etc.
- ✘ **Fiabilidad en preparación y transporte**, entre los que se hallaría índices sobre nivel de rechazos en la entrega por errores, daños, devoluciones en general, etc.
- ✘ **Fiabilidad en el sistema de facturación**, generadora de inconveniencias y mala imagen, podría medirse por un porcentaje de facturas erróneas o incompletas frente al total de facturas.
- ✘ **Consistencia del servicio a través del tiempo y el espacio**, evitando la arbitrariedad e incertidumbre para el cliente en sus recepciones.
- ✘ **Tratamiento de quejas y reclamaciones**, dedicado a solucionar los problemas en el menor tiempo posible, y a registrar las causas de las mismas para afrontar decisiones estratégicas en el futuro.
- ✘ **Comunicación con el cliente, trucking&tracking o trazabilidad**, que es la capacidad de proporcionar al cliente información de manera rápida y precisa sobre aspectos como la situación del pedido, disponibilidad de productos, tiempos de entrega, etc.
- ✘ **Flexibilidad del sistema**, mide nuestra **capacidad de respuesta ante variables** como falta de suministros, huelgas, urgencias, accidentes, o bien a nuestra adaptación a medio plazo ante cambios relevantes en el entorno.
- ✘ Indicadores de **realización de otros servicios**, como la frecuencia de visitas, seguimiento y servicio post-venta, nivel de asesoramiento, etc.

DOCUMENTOS QUE INTERVIENEN EN LA OPERATIVA

DOCUMENTOS DE TRANSPORTE RELATIVOS A LAS MERCANCÍAS

FICHA LOGÍSTICA DEL PROVEEDOR

Cada uno de los distintos proveedores seleccionados es dado de alta en el sistema a través del registro de su ficha logística, documento en formato estandarizado que deberá contener distintas referencias y datos de éste, como son:

- ✘ Datos de la empresa, como razón social, domicilio, contactos administrativos, etc.
- ✘ Centro/s logísticos, ubicación, contactos operativos...
- ✘ Información de recogidas (ventanas horarias, procedimientos particulares, modalidad de carga, información de soportes.
- ✘ **Ficha de producto/s** (referencias, agrupaciones y coeficiente de estandarización, pesos y dimensiones, etc.)

ALBARAN DE DEMANDA DE PORTE

- ✘ Documento que emite el proveedor para transmitir la carga que tendrá dispuesta para el día siguiente de acuerdo con el plan de requerimiento de transporte de materiales.
- ✘ Consta de los datos básicos de transporte (referencias, destinos, bultos, peso, metros, etc.) y se envía a la plataforma en formato estandarizado.

DOCUMENTO DE CONTROL DE TRANSPORTE (TRÁNSITO NACIONAL)

- ✘ El mismo soporte, con ligeras modificaciones, servirá de albarán de expedición de mercancías (cargas fraccionadas) si cumple los requerimientos del Documento de Control de los transportes de acuerdo con la O.M. 238/2003 del Ministerio de Fomento.
- ✘ Con estas indicaciones, el documento servirá como soporte de contrato de transportes en los términos que la legislación nacional recoge en su OM del 25 de abril de 1.997 sobre condiciones generales de contratación de los transportes nacionales de mercancías por carretera.

PACKING LIST O LISTA DE AGRUPAMIENTO

- ✘ Listado del conjunto de albaranes cargados en una sola expedición, detalla los destinos, bultos y albaranes agrupados en la unidad de transporte.

FICHA DE INCIDENCIA

- ✘ **La ficha de incidencia** es la comunicación que **inicia un procedimiento de actuaciones**, normalmente previstas, de cara a la resolución final del conflicto, el cual suele ser derivado de dos tipos de problema: la ausencia, daño o pérdida de calidad del material, y el incumplimiento del plazo de actuaciones de acuerdo al plan de transporte.
- ✘ Es habitual que las empresas establezcan **formatos de comunicación** preestablecidos, que **mejorarán el tiempo de respuesta** ante las **urgencias o necesidades que se deriven** de esta incidencia, y determinarán en primera instancia, el responsable directo de este incumplimiento. Estarán diseñadas para su rápida cumplimentación y eficaz entendimiento de la situación y sus consecuencias, por parte de todos los implicados.

Determina la cuantificación material y temporal del incidente, designa al presunto responsable del incumplimiento, que asumirá finalmente el coste económico derivado, y propone la resolución del incidente por el medio que consigue minimizar los perjuicios ocasionados, y constará de:

- ✘ Identificación del emisor, cargo, empresa y grupo de destinatario/s.
- ✘ Identificación del camión y/o la mercancía afectada.

- ✘ Localización y estado del envío, estimación del retraso (con posibilidad de entrega).
- ✘ Causa e identificación del problema (causas del retraso o incidencias de la carga).
- ✘ Alternativa propuesta por el transportista.

El acta de no conformidad sería el documento que se extendería contra el causante de la incidencia que no haya podido ser solucionada, y determinará las responsabilidades, indemnizaciones y acciones correctoras pertinentes derivadas de la falta de calidad de servicio.

CONTRATO DE TRANSPORTE CMR (TRÁNSITO INTERNACIONAL)

- ✘ Documento obligatorio para tránsitos internacionales por carretera que sirve de contrato de transporte y de seguro de la mercancía para las responsabilidades que deriven de la actuación del transportista, con unos límites máximos determinados.

SEGUROS DE LA MERCANCÍA

- ✘ El seguro del contrato CMR sólo ampara el valor de las mercancías hasta un máximo en caso de responsabilidad del transportista, para cubrir los demás casos, es usual la contratación por parte del cargador de un seguro que ampare el valor de ésta por encima de los límites mencionados, habitualmente mediante una póliza de multirriesgo empresarial.

DOCUMENTOS DE ORGANIZACIÓN Y CONTROL DE LOS TRÁFICOS

LIBRO DE CARGAS EN CIRCUITOS DE RECOGIDA

- ✘ Emitido por la plataforma y con destino al Responsable de Circuitos de Recogidas del transportista, con la configuración ordenada de los distintos lotes de recogida propuestos para la jornada en cada una de las zonas.
- ✘ Será susceptible de modificación por las necesidades del transportista ante determinadas incidencias y por la optimización de los tráfico.

LIBRO DE CARGAS DE CIRCUITOS DE CARGAS COMPLETAS (EXPORT-IMPORT)

- ✘ Emitido por la plataforma en varias ocasiones a lo largo del proceso de carga de cada jornada.
- ✘ Contiene las matrículas y destinos de las cargas agrupadas en los vehículos para el tránsito internacional.
- ✘ Los destinatarios serán el Responsable de Circuitos de Larga Distancia y los distintos responsables de recepción de las plantas de destino.

FICHA DE CIRCUITOS PROTOCOLADOS

- ✘ Documento que recoge las características específicas de cada uno de los circuitos de entrega en planta, con los horarios, responsables, accesos y demás documentación técnica. A disposición del transportista.

- ✘ Algunos de ellos serán de ida y vuelta, con retorno de importación, y se realizarán prioritariamente con vehículos en circuito técnico.

PLAN DE TRANSPORTE

- ✘ Es el conjunto de cuadros en los que se especifican los horarios de las actuaciones a lo largo de todo el trayecto, desde cualquier zona de origen a cualquier planta de destino.
- ✘ A disposición de todos los responsables operativos de la cadena logística.

DISPONIBILIDAD DE VEHÍCULOS Y CONDUCTORES

- ✘ Soporte de recogida de la información de los distintos vehículos disponibles separados por áreas o zonas, tanto en origen como en destino.
- ✘ Es una herramienta básica para la gestión diaria de las asignaciones de cargas a los vehículos.

PLANNING SEMANAL DE MOVIMIENTO DE TRACTORAS

- ✘ Recoge la actividad realizada por cada uno de los vehículos tractores dedicados a los tráficos con carácter semanal, haciendo referencia a la carga de trabajo de los conductores de los mismos.

DOCUMENTO DE SEGUIMIENTO Y TRAZABILIDAD DE LA MERCANCÍA

- ✘ Definido específicamente en el capítulo anterior, será el departamento encargado del tráfico quien **debe proporcionar comunicaciones periódicas** (por ejemplo, cada 2 horas) a los grupos de destinatarios preseleccionados, **utilizando aplicaciones telemáticas**, del estado de cada uno de los envíos con destino a sus plantas de producción, las diferencias recogidas frente al plan de transporte y producción, y las **acciones correctoras asumidas** de cara a evitar la ruptura del stock en planta y el consiguiente paro de la cadena de producción.

DOCUMENTOS Y AUTORIZACIONES DEL VEHÍCULO

AUTORIZACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTES POR CARRETERA

- ✘ Posibilita que una determinada empresa pueda circular con un vehículo para la realización de los transportes autorizados, en este caso, de transporte público y mayoritariamente de ámbito nacional.
- ✘ Acredita que la empresa transportista cumple la normativa de acceso al mercado de transportes. De visado bianual y debe ir a bordo de los vehículos.

LICENCIA COMUNITARIA DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

- ✘ Habilita a un vehículo perteneciente a una empresa de transportes a realizar transportes internacionales por carretera en el ámbito comunitario.
- ✘ Cada vehículo llevará a bordo una copia certificada de la autorización UE otorgada a la empresa.

PERMISO DE CIRCULACIÓN Y FICHA DE CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

- ✘ Documentos que exige la normativa de tráfico para la circulación de vehículos de transporte por carretera.
- ✘ Deben estar en vigor y le acompaña el documento que acredita el pago del Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica.

SEGURO OBLIGATORIO DE LOS VEHÍCULOS

- ✘ Seguro de coberturas de Responsabilidad Civil Obligatoria para tractora y semirremolque.

4 Anexo - Documentos

CARTA DE PORTE POR CARRETERA CMR

1. Expediente para el remitente - Expediente de l'expéditeur
2. Expediente para el destinatario - Expediente de l'ataire

3. Descripción de la mercancía - Description of the goods
 Ya Transportes y Logística
 Z.A.I. S.A.
 Irún (España)

4. Lugar de origen - Place of origin
 Irún (España) 27100,08

5. Lugar de destino - Place of destination
 Geneve (Suiza)

6. Nombre del transportista - Name of the carrier
 Transport Suisse
 Geneve
 Teléfono: 01 5762

7. Fecha de expedición - Date of issue
 01/11/2003

8. Número de documento - Document number
 N. 56383

9. Descripción de la mercancía - Description of the goods
 sobre con documentación

Nº	Descripción de la mercancía	Cantidad	Unidad	Valor
1	Alce	26	cartones	500,-
2	prendas vestir			

10. Declaración de la mercancía - Declaration of the goods
 La mercancía debe entregarse urgentemente en:
 Geneve Internacional
 Avenue de la France
 Geneve

CARTA PORTE FERROVIARIO CIM

CIM

1. Expediente para el remitente - Expediente de l'expéditeur
 Nombre y dirección del remitente

2. Expediente para el destinatario - Expediente de l'ataire
 Nombre y dirección del destinatario

3. Descripción de la mercancía - Description of the goods
 Descripción detallada de la mercancía en una cuadrícula.

4. Lugar de origen - Place of origin

5. Lugar de destino - Place of destination

6. Nombre del transportista - Name of the carrier

7. Fecha de expedición - Date of issue

8. Número de documento - Document number

9. Declaración de la mercancía - Declaration of the goods

CUADERNO TIR

TALON N° 1 / N° 2
CUADERNO TIR N° 3582224

1. Expediente para el remitente - Expediente de l'expéditeur

2. Expediente para el destinatario - Expediente de l'ataire

3. Descripción de la mercancía - Description of the goods

4. Lugar de origen - Place of origin

5. Lugar de destino - Place of destination

6. Nombre del transportista - Name of the carrier

7. Fecha de expedición - Date of issue

8. Número de documento - Document number

MANIFIESTO DE MERCANCIAS

MATRIZ N° 1 / N° 2 del CUADERNO TIR

CONOCIMIENTO DE EMBARQUE AÉREO (AIR WAYBILL)

02059532955

1. Expediente para el remitente - Expediente de l'expéditeur
 "K" LINE AIR SERVICE (HK) LTD
 BLOCK A, 4TH FLOOR
 74-76 CHEUNG STREET
 HONG KONG

2. Expediente para el destinatario - Expediente de l'ataire
 LUFTHANSA CARGO AG
 6000 GERMANY

3. Descripción de la mercancía - Description of the goods
 JOSE SALVAT SA IRUN
 ALDUKATZE KALEA 11
 48050 IRUN
 TEL: 943 633430 FAX: 943 633471

4. Lugar de origen - Place of origin
 HONG KONG

5. Lugar de destino - Place of destination
 WILH

6. Fecha de expedición - Date of issue
 01 Nov 2003

7. Número de documento - Document number
 RA02329

8. Declaración de la mercancía - Declaration of the goods

Item	Quantity	Weight	Volume	Value
1	10.00	17.0	84.92	1472.34
2	10.00			1472.34
TOTAL	20.00	17.0	84.92	2944.68

9. Tarifas y cargos - Charges and fees

MW	9.10	PSC	8.00
DOC	40.00	ADC	13.00
BC	3.50		
TOTAL	52.60		

LISTA DE CARGA

LISTA DE CARGA			
Número de Lista:		REGULAMINTE NACIONAL DE DEPARTAMENTO DE FISCALIA	
Nº Bodega:		Órgano	
Consignatario de Mercadería:		Nº Carga Mercadería:	
Empresa:		Nº Bodega:	
Colaborador:			
Equipamiento			
A través de la Ley 14.912 - Puerto Tipo Controlada Para MAMP, una Certificación de Acreditación Dirección de Aduanas de Puerto de Montevideo			

SPECIMEN

MANIFIESTO DE CARGA

CARGO MANIFEST		CARGO DECLARATION / DECLARACIÓN DE CARGA			
		<input type="checkbox"/> Arrival / Entrada <input type="checkbox"/> Departure / Salida		Page n°	
1. Name of ship / Nombre del buque		2. Port where report is made / Puerto donde se hace este documento			Date of sailing from port of loading / Fecha de salida del Puerto de carga
3. Nationality of ship / Nacionalidad del buque		4. Name of Master / Nombre del Capitán	5. Port of loading; Port of discharge / Puerto de carga; Puerto de descarga		Final destination (if on-carriage) / Destino final de la mercancía (si se reexpide)
Shipper; Consignee; Notify address / Embarcador; Receptor; Notifíquese a:	B/L n°	6. Marks and Num./ Container Num. / Marcas y números / Número de contenedor	7. Number and kind of packages; description of goods / Número y clase de embalajes; Descripción de las mercancías	8. Gross weight / Peso Bruto / kg.	9. Measurement / Cúbico en m/3
Freight details, charges, etc. (in freight manifest) / Detalles del flete; recargos, etc. / Observaciones					

DOCUMENTO TRANSPORTE MULTIMODAL

Consignor / Remitente		FBL NEGOTIABLE FIATA MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING Issued subject to UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents (2001 Revision 481) ORIGINAL CONCOMENTE FIATA NEGOCIABLE PARA EL TRANSPORTE MULTIMODAL emitido de acuerdo a las Reglas UNCTAD/ICC de Documentos de Transporte Multimodal (2001)		Nº 055655	ES
Consignee to order of / Consignado a la orden de		LLUCH TRANSPORTIR, S.A. TRANSPORTISTAS DESDE 1942 AVDA. DE LA MAR RAJA, 41-49, Z.A.L. • 08040 BARCELONA (SPAIN)			
Notify address / Dirección		Place of receipt / Lugar de recepción Ocean vessel / Buque costero Part of discharge / Puerto de descarga Marks and numbers / Marcas y números Number and kind of packages / Número y clase de paquetes Description of goods / Descripción de la mercancía Gross weight / Peso bruto Measurement / Medidas			
SPECIMEN					
Declaration of interest of the consignee in timely delivery (Clause 6.2) / Declaración de interés del consignatario sobre el plazo de entrega (Cláusula 6.2)		Declared value for all interest rate according to the declaration of the consignee (Clauses 7 and 8) / Valor declarado para la tasa según declaración del remitente (Cláusulas 7 y 8)			
Freight amount / Importe del flete		Freight payable at / Flete pagado en		Place and date of issue / Lugar y fecha de la expedición	
Originals Brought to Consignee / Originals Brought to Consignee <input type="checkbox"/> Brought to Consignee <input type="checkbox"/> Consignee's responsibility		Number of Original B/Ls / Número de B/L originales		Stamp and Signature / Sello y firma	

FIATA FCR

Consignor / Remitente		FIATA FCR Carried by the Consignee Consignee's Responsibility Issued subject to UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents (2001 Revision 481) ORIGINAL CONCOMENTE FIATA NEGOCIABLE PARA EL TRANSPORTE MULTIMODAL emitido de acuerdo a las Reglas UNCTAD/ICC de Documentos de Transporte Multimodal (2001)		Nº	ES
Consignee to order of / Consignado a la orden de		Place of receipt / Lugar de recepción Ocean vessel / Buque costero Part of discharge / Puerto de descarga Marks and numbers / Marcas y números Number and kind of packages / Número y clase de paquetes Description of goods / Descripción de la mercancía Gross weight / Peso bruto Measurement / Medidas			
SPECIMEN					
Declaration of interest of the consignee in timely delivery (Clause 6.2) / Declaración de interés del consignatario sobre el plazo de entrega (Cláusula 6.2)		Declared value for all interest rate according to the declaration of the consignee (Clauses 7 and 8) / Valor declarado para la tasa según declaración del remitente (Cláusulas 7 y 8)			
Freight amount / Importe del flete		Freight payable at / Flete pagado en		Place and date of issue / Lugar y fecha de la expedición	
Originals Brought to Consignee / Originals Brought to Consignee <input type="checkbox"/> Brought to Consignee <input type="checkbox"/> Consignee's responsibility		Number of Original FCRs / Número de FCR originales		Stamp and Signature / Sello y firma	

FIATA FCT

Consignor / Remitente		FIATA FCT Carried by the Consignee Consignee's Responsibility Issued subject to UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents (2001 Revision 481) ORIGINAL CONCOMENTE FIATA NEGOCIABLE PARA EL TRANSPORTE MULTIMODAL emitido de acuerdo a las Reglas UNCTAD/ICC de Documentos de Transporte Multimodal (2001)		Nº	ES
Consignee to order of / Consignado a la orden de		Place of receipt / Lugar de recepción Ocean vessel / Buque costero Part of discharge / Puerto de descarga Marks and numbers / Marcas y números Number and kind of packages / Número y clase de paquetes Description of goods / Descripción de la mercancía Gross weight / Peso bruto Measurement / Medidas			
SPECIMEN					
Declaration of interest of the consignee in timely delivery (Clause 6.2) / Declaración de interés del consignatario sobre el plazo de entrega (Cláusula 6.2)		Declared value for all interest rate according to the declaration of the consignee (Clauses 7 and 8) / Valor declarado para la tasa según declaración del remitente (Cláusulas 7 y 8)			
Freight amount / Importe del flete		Freight payable at / Flete pagado en		Place and date of issue / Lugar y fecha de la expedición	
Originals Brought to Consignee / Originals Brought to Consignee <input type="checkbox"/> Brought to Consignee <input type="checkbox"/> Consignee's responsibility		Number of Original FCTs / Número de FCT originales		Stamp and Signature / Sello y firma	

FIATA FBL

Consignor / Remitente		FIATA FBL Carried by the Consignee Consignee's Responsibility Issued subject to UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents (2001 Revision 481) ORIGINAL CONCOMENTE FIATA NEGOCIABLE PARA EL TRANSPORTE MULTIMODAL emitido de acuerdo a las Reglas UNCTAD/ICC de Documentos de Transporte Multimodal (2001)		Nº	ES
Consignee to order of / Consignado a la orden de		Place of receipt / Lugar de recepción Ocean vessel / Buque costero Part of discharge / Puerto de descarga Marks and numbers / Marcas y números Number and kind of packages / Número y clase de paquetes Description of goods / Descripción de la mercancía Gross weight / Peso bruto Measurement / Medidas			
SPECIMEN					
Declaration of interest of the consignee in timely delivery (Clause 6.2) / Declaración de interés del consignatario sobre el plazo de entrega (Cláusula 6.2)		Declared value for all interest rate according to the declaration of the consignee (Clauses 7 and 8) / Valor declarado para la tasa según declaración del remitente (Cláusulas 7 y 8)			
Freight amount / Importe del flete		Freight payable at / Flete pagado en		Place and date of issue / Lugar y fecha de la expedición	
Originals Brought to Consignee / Originals Brought to Consignee <input type="checkbox"/> Brought to Consignee <input type="checkbox"/> Consignee's responsibility		Number of Original FBLs / Número de FBL originales		Stamp and Signature / Sello y firma	

FIATA FWR

FIATA SDT

DOCUMENTO ÚNICO ADMINISTRATIVO

CERTIFICADO DE ORIGEN

FACTURA PROFORMA



CEX, S.A.

Our new Web: <http://www.cexsa.es>

Paseig Verdaguier, núm. 188 08700 IGUALADA BARCELONA SPAIN

Telephone: 93.805.15.71 Fax: 93.805.15.72 e-mail: cexsa@cexsa.es

BEF KABIR, LTD
18 16 Senewater
NAGPUR
INDIA

PROFORMA INVOICE 1398/00
FECHA 07/0/00

Description of goods	Quantity	price	Amount
Tejido de 100% algodón POPLIN G3-40"	16.000 Mts	1,45 USD	23.200 USD
Tejido de 100% algodón 2/1 TWILL G3-40"	13.000 Mts	1,55 USD	20.150 USD
AROUND 29.000 MTS (100 % CLOTH COTTON) AS PROFORMA INVOICE N° 1398 /00 Tolerancia 10%.			
Total:			43.350 USD

Incoterms: CIF BOMBAY. Incoterms according to CCI of Paris, 1990.

SHIPMENT IN 1x20 FEET CONTAINER
GOODS OF FIRST QUALITY
ORIGIN AND PROCEEDENCE: SPAIN
TRANSSHIPMENTS / PARTIAL SHIPMENTS NO ALLOWED.
CREDIT N° 00C150800 00/00/00

PAYMENT

IRREVOCABLE AND CONFIRMED L/C. PAYABLE AT 90 DAYS FROM THE BL DATE.

FACTURA COMERCIAL



CEX, S.A.

Our new Web: <http://www.cexsa.es>

Paseig Verdaguier, núm. 188 08700 IGUALADA BARCELONA SPAIN

Telephone: 93.805.15.71 Fax: 93.805.15.72 e-mail: cexsa@cexsa.es

BE KABIR, LTD
18 16 Senewater
NAGPUR
INDIA

FRA N° _____
FECHA _____

Description of goods	Quantity	price	Amount
POPLIN G3" 100% ALGODÓN	9.000 Mts	1,45 USD	13.050 USD
POPLIN G3" 100% ALGODÓN	3.000 Mts	1,45 USD	4.350 USD
POPLIN G3" 100% ALGODÓN	3.500 Mts	1,45 USD	5.075 USD
TWIN G3" 100% ALGODÓN	2.500 Mts	1,55 USD	3.875 USD
TWIN G3" 100% ALGODÓN	3.000 Mts	1,55 USD	4.650 USD
TWIN G3" 100% ALGODÓN	3.200 Mts	1,55 USD	4.960 USD
AROUND 29.000 MTS (100 % CLOTH COTTON) AS PROFORMA INVOICE N° 1 /00 Tolerancia 10%.			
Total:			43.350 USD

Incoterms: CIF BOMBAY. Incoterms according to CCI of Paris, 1990.

SHIPMENT IN 1x20 FEET CONTAINER
GOODS OF FIRST QUALITY
ORIGIN AND PROCEEDENCE: SPAIN
TRANSSHIPMENTS / PARTIAL SHIPMENTS NO ALLOWED.
CREDIT N° 00C150800 00/00/00

PAYMENT

IRREVOCABLE AND CONFIRMED L/C. PAYABLE AT 90 DAYS FROM THE BL DATE.

FIRMA

PÓLIZA DE SEGURO DE TRANSPORTE



AGF SEGUROS, S.A.

Sociedad Seguros
Edificio AGF, Avda. de Tàrragona, 11 - 08001 Barcelona

SEGURO DE TRANSPORTES
CERTIFICADO DE SEGURO N.º _____
CERTIFICATE OF INSURANCE / CERTIFICAT D'ASSURANCE

MOVIL: GRUP BATELLE, S.L. POLIZA FLOTANTE N.º _____ POLIZA A VALOR

Barceloná: **BARCELONA**

CERTIFICAMOS que esta Compañía, asegura las mercancías que se indican a continuación:
Tous les objets de valeur que cette Compagnie assure et les marchandises indiquées ci-dessous.
NOS CERTIFICAMOS que cette Compañía asegura las mercancías indicadas ci-dessous.

TOMADOR DEL SEGURO/SEGUROADO / INSURED / ASSUREE /
NOMBRE / NAME / NOM / GRUP BATELLE, S.L.
CALLE / STREET / RUE / BARCELONA
LOCALIDAD / CITY / VILLE / BARCELONA

BENEFICIARIOS / BENEFICIARY / BENEFICIAIRE /
NOMBRE / NAME / NOM / GRUP BATELLE, S.L.
CALLE / STREET / RUE / BARCELONA
LOCALIDAD / CITY / VILLE / BARCELONA

MERCANCIAS ASEGURADAS
Insured goods / Marchandises assurées

Objeto del Seguro / Objeto de l'Assurance
MERCANCÍAS / MARCHANDISES

Declaro / I declare / Je déclare

Declaro / I declare / Je déclare

Declaro / I declare / Je déclare

Condiciones de Seguro / Conditions of Insurance
Condicions d'Assurance

COVERING INSTITUTE CARGO CLAUSES (A), INSTITUTE WAR CLAUSES (CARGO) AND INSTITUTE STRIKES CLAUSES (CARGO) WITH CLAIMS PAYABLE AT DESTINATION IN THE CURRENCY OF DRAFTS IRRESPECTIVE OF PERCENTAGE.

En caso de pérdida o daño por: la cual la Compañía puede resultar responsable: la cual se indica en el presente certificado.
In the event of loss or damage for which the Company may be held irrevocably liable: such loss or damage must be given to.
En cas de perte ou de dégat pour lesquels la Compagnie pourra être responsable: Auront immédiatement cours sans perte de pourcentage.

Fecha / Date / Date

Firmado / Signed / Signé

AGF SEGUROS, S.A.

EN CASO DE DANOS, VER INSTRUCCIONES AL DORSO.
IN CASE OF DAMAGES, INSTRUCTIONS SEE ON THE BACKSIDE.
EN CAS DE PERTES OU DE GAT, VOIR LE VERSO.

Transitario

“empresas especializadas en organizar, por cuenta ajena, transportes internacionales de mercancías, recibiendo mercancías como consignatarios o entregándolas a quienes hayan de transportarlas y, en su caso, realizando las gestiones administrativas, fiscales, aduaneras y logísticas inherentes a esa clase de transportes o intermediando en su contratación”



Federación de Transitarios
Organización para la Logística y el Transporte

Gran Vía 50, 5ª planta – 48011 Bilbao
Tel.: 94 400 28 00 – e-mail: info@ateia-euskadi.org

www.ateia-euskadi.org