

Material Imprimible

Curso Procedimientos Aduaneros

## Módulo 2

### **Contenidos:**

- Logística internacional: seguro internacional y flete internacional
- Las Reglas Incoterms

## **La logística internacional**

La **logística internacional** es parte integrante de todo proyecto exportador o importador, dado que su costo influye en el precio de la mercadería, por lo tanto, es fundamental realizar una planificación exhaustiva para lograr eficiencia. Para ello, es necesario tener en cuenta los factores que influyen en dicha operatoria, como el flete, es decir, el medio de transporte a utilizar, y cómo aseguramos la mercadería para evitar pérdidas por siniestros.

El **seguro internacional** es un componente de los costos internacionales que debe ser tenido en cuenta dado que, al momento de emprender la apertura de nuevos mercados o de consolidar el posicionamiento en aquellos ya explorados, contar con una sólida cobertura en materia de seguros puede marcar la diferencia entre la continuidad o no del negocio.

La ley número 17.418, que es la Ley de Seguros, establece las responsabilidades y rige las relaciones entre el asegurado y el asegurador. En tanto, el contrato de compraventa, es decir, importación/exportación, regirá las relaciones entre las partes.

Por ley, existe una obligación de cubrir una serie de responsabilidades en relación a la mercancía transportada, desde el momento en que ésta es cargada en el medio de transporte correspondiente, hasta la recepción de la misma en el punto de destino. Asimismo, la importancia de contratar alguno de los seguros de transporte existentes será mayor cuanto más valor tenga la mercancía transportada, por lo que es fundamental contar con una póliza que cubra cualquier tipo de rotura, deterioro o pérdida durante los diferentes trayectos.

En cuanto a los embarques marítimos, se puede manifestar lo siguiente:

Existiendo la presunción de daños y/o pérdidas indemnizables bajo este seguro, el asegurado, consignatario y/o quien tenga un interés en el seguro, deberá tomar las siguientes precauciones:

- Dar inmediato aviso a la compañía.

- Cumplir fielmente todos los actos y procedimientos legales destinados a responsabilizar a terceros causantes de perjuicio cubiertos por este seguro y a realizar las verificaciones establecidas en la Ley de Navegación, que es la ley número 20.094, la legislación aduanera y demás normas de derecho aplicables, juntamente con tales terceros, de manera tal que resulten habilitadas las acciones dirigidas a la repetición de tales perjuicios.
- Deberá ajustarse a los procedimientos establecidos en los artículos 520 y 530 de la Ley de Navegación, teniendo especial cuidado en comparecer a la inspección anunciada por el naviero en los diarios y en el local público de la Aduana.
- Tratándose de efectos de entrega directa desde el buque al destinatario, deberá cumplir estrictamente con lo dispuesto por el artículo 525 de la citada ley, y notificar a esta compañía con suficiente antelación para que ésta pueda intervenir.
- Asimismo, deberá, eventualmente, proceder a exigir la pericia judicial de las mercaderías de acuerdo con los artículos 522 y 525 de dicha ley.

El incumplimiento de estas obligaciones disminuirá el derecho a indemnización que resultará de esta póliza en la misma medida en que se haya perjudicado la acción de regreso contra los responsables de los daños y/o pérdidas.

En cuanto a la avería gruesa, que es un daño en los que incurre deliberadamente el capitán de un buque al arrojar parcial o totalmente las mercancías al mar con el fin de evitar el daño de pérdida parcial o total de la carga y del buque en beneficio del interés común, el asegurado, consignatario y/o quien tenga un interés en el seguro, no deberá hacer depósito de garantía ni firmar compromiso de avería o documento alguno que se relacione con ella sin la aprobación previa de la compañía.

Sobre los embarques aéreos, se puede manifestar lo siguiente:

Existiendo la presunción de daños y/o pérdidas indemnizables bajo este seguro, el asegurado, consignatario o quien tenga un interés en el seguro, está obligado a:

- Dar intervención de inmediato al asegurador o al Comisario de Averías designado en la póliza o certificado de seguro.
- Cumplir fielmente todos los actos y procedimientos legales destinados a responsabilizar a los causantes de perjuicios cubiertos por este seguro y a realizar las verificaciones según las normas de derecho aplicables, de manera tal que resulten habilitadas las acciones dirigidas a la repetición de tales perjuicios, ajustándose, según corresponda, a los procedimientos establecidos en el Código Aeronáutico, que es la ley 17.285, la Convención de Varsovia y el Protocolo de La Haya, ratificados por la ley número 14.111 y ley 17.386 respectivamente, y que se transcriben a continuación.
- A tal efecto, deberá presentar al transportador aéreo una protesta inmediatamente después de haber notado la existencia de daños y/o pérdidas o, a más tardar, salvo que pueda disponerse de un plazo más largo por así preverlo la ley, que sea de aplicación en cada caso:
  - dentro de tres días corridos cuando se trate de equipajes,
  - dentro de siete días corridos en caso de mercaderías
  - y dentro de diez días corridos en caso de falta de entrega del envío total.

Dichos plazos serán contados a partir de la fecha de la descarga de los bienes del avión conductor o en que debieron llegar.

En dicha protesta deberá constar:

- un detalle de los bienes, el número de la guía aérea y el número y fecha de viaje
- un detalle de los daños y/o pérdidas
- y la estimación de su monto y el reclamo del pago del mismo.

La protesta deberá efectuarse sobre el documento que sirve de título del transporte o por escrito separado, debiendo quedar en poder del titular de los derechos de este seguro, para ser enviada al asegurador o entregada al Comisario de Averías interviniente, una constancia fehaciente de la protesta y de su recepción, por ejemplo: reserva en la guía

aérea o copia del aviso o protesta, sellados y firmados por el transportador aéreo, como constancia fechada de su recepción.

El incumplimiento de estas obligaciones disminuirá el derecho a indemnización que resultara de este seguro, conforme a lo dispuesto en el artículo 80 de la Ley de Seguros número 17.418.

En cuanto a los embarques terrestres, se puede manifestar lo siguiente:

Existiendo la presunción de daños y/o pérdidas indemnizables bajo este seguro, el asegurado, consignatario o quien tenga un interés en el seguro, está obligado a:

- Si al recibirse los bienes objeto del presente seguro hay señales visibles de daños y/o pérdidas, deberá proceder a dejar constancia de los mismos en los remitos y/o carta de porte y/o guía de transporte emitida por el transportista y dar inmediato aviso a la compañía.
- Si al recibirse los bienes objeto del presente seguro no hay señales visibles de daños y/o pérdidas, deberá presentar dentro de las 24 horas de haber recibido los bienes objeto del presente seguro una protesta formal al transportista, indicando los daños y/o pérdidas verificados y dar inmediato aviso a la compañía.

Al igual que en los embarques aéreos, el incumplimiento de estas obligaciones disminuirá el derecho a indemnización, conforme a lo dispuesto en el artículo 80 de la Ley de Seguros número 17.418.

La cláusula de eximición de responsabilidad al transportista es comúnmente exigida por los transportistas terrestres, e implica que, en caso de siniestro, la compañía aseguradora de las mercaderías no podrá repetir, es decir, intentar recuperar, de ellos los montos abonados en concepto de indemnización.

En cuanto al seguro o garantía de contenedores podemos manifestar que cuando el consignatario retira de una terminal portuaria un contenedor, se le transfieren una serie

de responsabilidades que, generalmente, constan en el documento llamado “carta de garantía” que debe firmar.

El exportador o importador asume el compromiso al retirar el contenedor de la terminal portuaria, y esta responsabilidad se refiere tanto a la devolución del contenedor como al estado en que debe devolverlo. Es este compromiso el que se encuentra reflejado en la Carta de Garantía, donde se estipula un valor por contenedor que puede oscilar entre los 3.500 USD (tres mil quinientos dólares) y los 35.000 USD (treinta y cinco mil dólares) en el caso de los *reefers* o contenedores refrigerados.

Asimismo, en dicha carta se hace referencia al costo diario que el importador/exportador deberá pagar en caso de demora en la devolución.

Mediante este seguro o garantía de contenedores, se transfieren parte de estos riesgos a un asegurador, evitando todo tipo de conflicto con la línea marítima. La cobertura se inicia en el momento que el importador/exportador retira el contenedor y termina cuando el mismo es devuelto y cubre hasta el valor de reposición del contenedor establecido en la carta de garantía.

Los principales riesgos cubiertos son:

- Daños durante el transporte
- Choque con paredes o puentes
- Daños durante la consolidación
- Reclamos de terceros por daños producidos por el contenedor
- Robo
- Hurto de componentes del contenedor
- Daños no identificados y, por ende, no reflejados en el recibo de intercambio

## **La responsabilidad civil**

Las pólizas de Responsabilidad Civil, normalmente comienzan con el siguiente texto: “El asegurador se obliga a mantener indemne al asegurado por cuanto deba a un tercero por los daños ocasionados...”.

Es muy importante aclarar que las pólizas de Responsabilidad Civil no son una cobertura contra todo riesgo y las emitidas con condiciones estándar no consideran terceros a quienes se encuentran bajo relación contractual. Por este motivo, no cubren los reclamos hechos por clientes o proveedores. Para esto hay aseguradoras que ofrecen pólizas específicas que cubren los riesgos emergentes de la actividad de los *Freight Forwarders*, es decir, el embarcador o agente de carga.

Resulta fundamental, entonces, antes de comenzar a operar, definir los alcances y la responsabilidad que se asume respecto de ellos y de cada uno de los medios y modos de transporte que se vayan a utilizar.

## **La póliza de seguro internacional**

El seguro de transporte cumple un rol clave. Por ello, los términos que se deberán tener en cuenta son:

- El primer término a analizar es la póliza de seguro. Este es un contrato entre un asegurado y una compañía de seguros, que establece los derechos y obligaciones de ambos en relación al seguro contratado.
- Por su parte, se denomina valor asegurado a la máxima suma pagadera en caso de siniestro, previamente estipulado en las condiciones de póliza de seguro.
- Y la prima de seguro es la suma de dinero que ha de pagar un asegurado o contratante a una compañía aseguradora por la transferencia del riesgo bajo las coberturas que esta última ofrece a sus clientes durante un determinado período de tiempo.

En cuanto al valor asegurado podemos manifestar que cuando el transporte es internacional, el valor asegurado debe incluir: el valor de la mercadería que indica la

factura, los costos de transporte, los derechos de aduana, el importe de la prima y un porcentaje adicional en concepto de beneficio, que suele ser del 10%.

Las coberturas se realizan según las cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres, denominadas ICC (*Institute Cargo Clauses*), que se clasifican de mayor a menor cobertura en "A", "B" o "C".

También es importante saber que la cobertura genérica del seguro de transporte internacional de mercancías es la pérdida total, pérdidas parciales, es decir, faltas, y daños, o sea, averías, que pueda sufrir la mercancía durante la realización de un transporte internacional.

Asimismo, se excluyen, en todo caso, las pérdidas o daños producidos por:

- Dolo del asegurado
- Desgaste y merma natural de la mercancía
- Vicio propio de la mercancía
- Embalaje o acondicionamiento inadecuados de la mercancía
- Inadecuación del medio de transporte cuando dependa de la voluntad del asegurado
- Demoras en la entrega
- Y riesgos comerciales

A su vez, el valor asegurado incluye:

- El valor factura de la mercancía
- Los gastos incurridos hasta situarla sobre medio de transporte
- Los gastos de transporte hasta destino convenido y/o la prima de seguro

Sobre la prima de seguro podemos expresar que está compuesta por:

- La prima básica, la cual es una fracción de la prima estándar. Esta porción se utiliza para cubrir los gastos administrativos y las comisiones de los agentes.

- También por la prima por guerra y huelgas, que se traduce en la pérdida de o daño a la nave causada por guerras civiles, revoluciones, capturas, secuestros, arrestos, expropiación, entre otros.
- Asimismo, la prima por derechos e impuestos, que su función es garantizar el derecho de los asegurados en caso de que la aseguradora estuviera con problemas y tuviese que ser intervenida.
- Por último, el derecho de emisión, que representa los gastos administrativos en que incurre la aseguradora para gestionar cada contrato. Generalmente es un monto fijo, con ligeras variantes según las características del contrato.

### **Costos de flete internacional**

Tomando de punta a punta un proceso de importación, existen muchos factores determinantes que pueden hacer fracasar o encarecer una operación, entre ellos, los aspectos relacionados al transporte y al seguro en su conjunto.

Obviamente que los aspectos logísticos también tienen mucha importancia, ya que desde el momento de la negociación y la elección de un Incoterm determinado, no sólo se establecen límites precisos a responsabilidades y gastos, sino también a la transferencia de la mercadería.

Los aspectos primarios que deben ser analizados son:

- Los puntos de embarque y desembarque
- Los costos relacionados con el embarque, desembarque, cuidados especiales, flete hasta el punto de embarque, flete internacional, manipuleo, etc.
- La urgencia en la entrega
- Las características de la carga, es decir, peso, volumen, forma, dimensión, peligrosidad, cuidados especiales, refrigeración, etc.
- Y las posibilidades de uso del medio de transporte, tales como disponibilidad, frecuencia, adecuación y exigencias legales.

El transporte internacional puede ser realizado por los medios marítimo, terrestre, aéreo, o por la combinación de estos medios, la cual puede ser intermodal o multimodal. La elección ideal debe suplir las necesidades del importador.

- El transporte intermodal se caracteriza, básicamente, por el transporte de la mercadería en dos o más modalidades, es decir, en dos o más modos de transporte, en una misma operación, donde cada transportador emite un documento y responde, individualmente, por el servicio que presta.
- En cambio, el transporte multimodal vincula el recorrido de la carga en un único documento de transporte, designado Documento o Conocimiento de Transporte Multimodal, independiente de las diferentes combinaciones de medios de transporte, como por ejemplo, ferroviario y marítimo.

El transporte por carretera se caracteriza por la facilidad en la entrega de la mercadería, realizando conexiones entre el transporte multimodal y el intermodal. Además, es recomendable para cortas y medias distancias en la exportación o importación de bienes, ya que proporciona agilidad y flexibilidad tanto en el traslado de las cargas, aisladas o en conjunto con otras, y también en la integración de regiones. En ese sentido, Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay, Uruguay, Chile y Perú firmaron un "Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre", reglamentando los movimientos de carga por ferrocarril y los procedimientos referentes a los temas aduaneros y de operatividad del sistema.

En cambio, el transporte marítimo representa casi la totalidad de los servicios internacionales de movimiento de carga y es el medio más utilizado en el comercio exterior porque se caracteriza por su bajo costo. Así, en las operaciones CFR, acrónimo del término en inglés *Cost and Freight*, que significa que el vendedor se hace cargo de los costes, incluido el transporte principal, hasta que la mercancía llegue al puerto de destino, y las operaciones CIF, acrónimo del término en inglés *Cost, Insurance and Freight*, que significa que el precio de venta incluye el coste de la mercancía, el del transporte y el del seguro marítimo, la indicación del navío es hecha por el exportador, siendo

responsabilidad del importador esta indicación en el caso de las operaciones FOB, acrónimo del término en inglés *Free On Board*.

Las compañías de navegación ofrecen diversos tipos de servicios, caracterizando al mercado de transporte según el área geográfica abarcada por las líneas. Los navíos comerciales son operados de diversas maneras:

- El tráfico conferenciado es ofrecido regularmente, con periodicidad y rutas determinadas, mediante el pago de una única tarifa, por las compañías marítimas que son parte de las conferencias de fletes, como Europa, América del Norte y Extremo Oriente.
- Los *outsiders* o regulares son los armadores independientes, que no son parte de las conferencias de fletes, de las cuales son competidores directos y con costos más competitivos. Estos actúan, la mayoría de las veces, con líneas fijas, pero no están sujetos a regularidad en la frecuencia.
- Los *tramps* o irregulares son barcos no pertenecientes a conferencias de fletes, ni tampoco tienen una ruta fija, y no cumplen un itinerario o programación predeterminados. En estos casos, el valor del transporte es establecido mediante un acuerdo entre el armador y el propietario de la mercadería.
- Por último, los bilaterales, que son acuerdos comerciales en los que hay obligatoriedad y reciprocidad de transporte por buques de dos países. Argentina tiene acuerdos firmados con varios países.

Entre los gastos del movimiento de las cargas en los puertos, las exportaciones deben pagar una tasa aduanera, cobrada por la utilización de las instalaciones portuarias y la estiba, tasa debida a la organización de las cargas en el buque con la utilización del equipamiento a bordo.

Los contenedores y las cargas tienen diversos modos de ser representados en un conocimiento de embarque en función de las responsabilidades y costos asumidos por cada una de las partes, a saber que:

- FCL son las siglas en inglés de *Full Container Load*, que significa Carga de Contenedor Completa. Esto denota que el expendedor es el responsable de llenar el contenedor y hacerse cargo de todos los cargos asociados a su transporte. En este caso, el transportador se compromete a llevar el contenedor del punto A al punto B, teniendo como única guía de su contenido el llamado conocimiento de embarque en el que se declara cuál es la carga. El FCL también tiene costos asociados más bajos por envío de cada unidad y es usado cuando se **deben** enviar grandes volúmenes de mercancía para abaratar costos y acelerar los procesos, ya que cuando se trata de un solo comprador, la carga va directo del puerto a un único destinatario.
- LCL significa *Less Than Container Load* o Menos que de un Contenedor Completo. Esto quiere decir que en un solo contenedor se transportan varias cargas destinadas a diferentes compradores. Esta condición es utilizada por empresas pequeñas o medianas que manejan volúmenes bajos de mercancía y aquí, el transportista es el responsable del contenedor y su llenado. El flete será más alto por unidad de envío, pero al mantener los volúmenes bajos, tendrás mayor flujo de caja para ocupar en otras necesidades del negocio. Sin embargo, se debe tener en cuenta que cuando el envío es LCL, podría estar sometido a retrasos y no se tiene control sobre las otras cargas que irán en el mismo contenedor, lo que aumenta el riesgo de posibles daños a tu carga durante el transporte. Por este motivo, es muy importante conocer cuál es el método de transporte de carga que más te conviene, que sea rápido, seguro y optimice los costos.

Otros términos a tener en cuenta son:

- *House to house*, que es la mercadería colocada en un contenedor en la fábrica del exportador y entregada en la del consignatario.
- *Pier to pier*, que es el traslado entre dos terminales marítimas.
- Y *Pier to house y/o House to pier*. La primera es la mercadería almacenada en la terminal marítima que, al ser embarcada, es colocada en el contenedor por

exigencia del exportador o por conveniencia del buque, y la segunda es la mercadería retirada de las instalaciones del exportador en un contenedor para ser desembarcada en la terminal marítima y no en la dirección del consignatario.

### **Bill of Lading**

El transporte marítimo internacional de mercancías se regula por las Reglas de Hamburgo 1978, creadas por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, conocida como UNCITRAL. Para realizar dicho transporte, y según las Reglas de Hamburgo, es necesaria la utilización de documentos que den conocimiento sobre la operación. Este documento se llama “Conocimiento de Embarque” o “Bill of Lading (B/L)”.

El Conocimiento de Embarque se utiliza en el transporte marítimo de mercancías en régimen de Línea Regular y cumple con las siguientes funciones:

- En primer lugar, ser recibo de las mercancías embarcadas en el buque y el estado en el que se encuentran las mismas.
- También prueba la existencia de un contrato de transporte.
- Asimismo, la propiedad de la mercancía transportada recae sobre el tenedor del documento, el cual será el que pueda retirar la mercancía en el puerto de destino.
- Y es negociable y admitido en entidades bancarias como título de crédito

Los datos principales que debe contener el Conocimiento de Embarque son:

- Los datos del importador
- Los datos del exportador
- Los datos del producto
- Los puestos de carga y descarga
- El nombre del buque
- Y el costo del flete

## **Costos del transporte marítimo de un contenedor completo**

En una cotización de transporte marítimo de contenedor completo, intervienen distintos factores que afectan a su precio final.

El coste principal es el flete marítimo, lo que podríamos llamar el desplazamiento del contenedor de un puerto a otro a bordo del barco. Pero además de este, existen otros conceptos asociados al transporte marítimo que tienen un impacto sobre el precio final.

- BAF es el acrónimo de *Bunker Adjustment Factor*, que significa recargo del combustible, el cual es un encarecimiento que suele variar mensualmente por zona geográfica en función del destino del transporte. Puede suceder, incluso, que un país en concreto tenga un recargo específico. Sin embargo, también puede suceder que algunas navieras incluyan el BAF dentro del concepto de flete marítimo.
- Por su parte, CAF es el acrónimo de *Currency Adjustment Factor*, que significa ajuste por tipo de cambio. En este caso, las tarifas no se modifican diariamente, por lo que las navieras aplican en algunos destinos un porcentaje sobre el flete para cubrirse ante posibles fluctuaciones en el tipo de cambio.
- Por último, los gastos de documentación o gastos de BL. El Bill of Lading o conocimiento de embarque, es un documento que acredita que la mercancía se ha embarcado en un buque determinado, y esto genera distintos gastos por su emisión y envío.

En cuanto a los gastos que se realizan en los puertos se pueden mencionar:

- El THC, acrónimo de *Terminal Handling Charge*, que significa gastos de carga y descarga en la terminal. Cada vez que se carga o descarga el contenedor de un buque, se produce este coste.
- Otro gasto es el de T3 o tasas portuarias. La T3 es la tasa que aplica el puerto por la circulación de los barcos en sus muelles y por la utilización de las instalaciones portuarias.

Asimismo, se pueden mencionar otros recargos de transporte marítimo que varían en función del destino, como por ejemplo:

- El recargo de piratería o *piracy risk*. Este recargo se aplica en los envíos que pasan por zonas donde existe riesgo de piratería, como por ejemplo, el cuerno de África.
- También el recargo por cruzar un canal. En el caso que la ruta cruce un canal, como el de Panamá o el de Suez, suele aplicarse este recargo.
- De igual manera, el recargo por congestión, ya que si el envío tiene como destino un puerto donde el tráfico es muy intenso y hay congestión, se suele cobrar un coste adicional por TEU. Un destino habitual en el que se suele cobrar este recargo es en los puertos de Venezuela.
- Por último, el recargo por EIS, acrónimo de *Equipment Imbalance Surcharge*. Si el destino del transporte marítimo es muy poco habitual y es difícil que la naviera pueda llenar el contenedor de vuelta, se suele cobrar un recargo por devolución del contenedor vacío. Este es un recargo muy habitual en los puertos africanos, en los que existe tráfico de importación pero la exportación es muy limitada.

### **Costos del transporte aéreo**

El flete aéreo se determina en base a las Tarifas de Carga Aérea publicadas trimestralmente por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo.

Existen distintos tipos de tarifas y su cálculo es diferente en función de cada tipo, y en ellas se determina el coste de cada envío en base a un precio por kilogramo de peso tarifario. El peso tarifario es el mayor entre el peso en báscula y el peso de volumen.

Asimismo, al flete aéreo deben sumarse conceptos como el coste de expedición del *Air Waybill*, que es una carta de porte aéreo o una nota de envío aéreo, y también los recargos del flete aéreo por aspectos como, por ejemplo, el combustible.

En cuanto a los costes previos o posteriores podemos manifestar que en función del incoterm, se puede acordar con el agente la gestión de otras operaciones, que son, entre otras, las siguientes:

- El transporte previo hasta aeropuerto
- Los despachos de exportación o importación
- Las gestiones documentales, es decir, los certificados
- El cargo por valor
- Y el recargo por mercancías peligrosas

El *Air Waybill*, o conocimiento aéreo, es el documento que recoge el contrato de transporte aéreo internacional y sirve como un justificante de entrega de la mercancía a bordo del avión. Es siempre nominativo, por tanto, la aerolínea entrega la mercancía al destinatario que el *Air Waybill* designa, aunque no sea el propietario legítimo de la mercancía.

Al contrario del B/L, es decir, del conocimiento de embarque marítimo, dicho documento no representa la propiedad de la mercancía. Por ello, el *Air Waybill* no es transmisible, endosable o negociable.

La documentación que se emite incluye tres documentos originales y nueve copias. Los originales son para el transportista, para el consignatario receptor de la mercancía, y para el exportador/embarcador. Los dos primeros deben ser firmados por el embarcador o su agente y el tercero debe ser firmado por el transportista, y se entrega al embarcador 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. El documento llevará la firma del transportista o su agente y una fecha de expedición. El expedidor, es decir, embarcador, tiene derecho a disponer de la mercancía o a cambiar el destinatario, siempre y cuando devuelva a la compañía aérea el Conocimiento de Embarque recibido, o sea, el tercer original, y que la mercancía no haya sido entregada al destinatario.

## **Costos del transporte terrestre**

El “*inland*” es el transporte interior terrestre de la mercancía en camión o ferrocarril desde el almacén del exportador al puerto de origen, o desde el puerto de destino al almacén del importador.

Los costos del transporte terrestre se pueden agrupar en fijos y variables. Los costos fijos son los menores de cualquier medio de transporte, dado que no son propietarios de las vías por las que operan. Entre sus costos fijos más representativos se tienen los siguientes:

- Los seguros
- Las amortizaciones
- Los salarios de los conductores
- Y la depreciación

Por su parte, los costos variables tienden a ser altos, dado a que la construcción y el mantenimiento de las vías de tránsito se cobran a los usuarios en forma de impuestos de combustible, peaje, e impuestos por la relación de peso-kilometraje. Entre sus costos variables más significativos se encuentran los siguientes:

- Combustible
- Aceite
- Neumáticos
- Y peajes

Asimismo, los usuarios deben exigir de los transportadores por carretera cotizaciones que contemplen los siguientes aspectos:

- En primer lugar, el valor de la tarifa por unidad de carga
- El tipo de vehículo que se utilizará
- El seguro que aplica
- Como así también los recargos por manejos adicionales *y/o stand by*
- El tiempo de tránsito

- Las condiciones de seguridad y control de trazabilidad
- Las condiciones de pago
- Y los documentos exigibles

La carta de porte es el documento que ampara la carga terrestre, la cual debe tener los siguientes datos:

- En primer lugar, información sobre el remitente de la mercancía.
- En segundo lugar, los datos sobre el destinatario de la mercancía.
- También los datos sobre la carga, que se llevarán a través de la frontera. Su nombre completo debe ser especificado.
- Y por último, el peso de la carga que él transporte.

### **Las Reglas Incoterms**

Las Reglas Incoterms son utilizadas en las operaciones de comercio exterior, más precisamente en logística Internacional, y se emplean para delimitar responsabilidades de las partes, es decir, hasta dónde cada parte se hace cargo de los costos y quién paga el transporte y el seguro. Por este motivo, debemos tener muy en cuenta los cálculos de costos.

La gestión logística se centra en obtener la máxima eficiencia en la cadena de suministro de un producto y, si esto tiene una proyección exportadora, se habla de la logística internacional.

Los componentes de la cadena logística se inician con la preparación del producto, empaque, embalaje, etiquetado, el transporte interno e internacional, la carga, estiba y descarga de la mercadería, la logística en el país de destino y las intervenciones aduaneras. Todos estos factores influyen en la operatoria de exportación e importación, pero... ¿cómo hacemos para saber dónde comienzan y terminan las obligaciones, riesgos, costos, y documentación a presentar de las partes?

Los *International commercial terms*, es decir, Incoterms, son un conjunto de reglas internacionales regidas por la Cámara de Comercio Internacional que determinan el

alcance de las cláusulas comerciales incluidas en el contrato de compraventa internacional.

Los Incoterms también se denominan cláusulas de precio, pues cada término permite determinar los elementos que lo componen, y la selección del tipo de Incoterm influye sobre el costo del contrato. Asimismo, el propósito de los Incoterms es el de proveer un grupo de reglas internacionales para la interpretación de los términos más usados en el Comercio internacional.

Los Incoterms se crearon en 1936 por la Cámara de Comercio Internacional, conocida también bajo su sigla CCI, y desde entonces se han ido renovando las versiones. En diciembre de 2019 se ha presentado la última versión, la 2020, que es la vigente en la actualidad. Aunque la última versión sea la del 2020, las anteriores siguen siendo válidas, siempre y cuando tanto comprador como vendedor estén de acuerdo en usar otra versión distinta a la actual. Eso sí, este hecho debe quedar reflejado por escrito en el contrato correspondiente.

Los Incoterms determinan:

- El alcance del precio
- En qué momento y dónde se produce la transferencia de riesgos sobre la mercadería del vendedor hacia el comprador
- El lugar de entrega de la mercadería
- Quién contrata y paga el transporte
- Quién contrata y paga el seguro
- Y qué documentos tramita cada parte y su costo.

Además, los Incoterms no tienen alcance jurídico, es decir, no son ley, sino que son recomendaciones reconocidas como Práctica Internacional Uniforme. A su vez, podemos manifestar que los Incoterms no determinan la propiedad de una mercancía, y tampoco son un servicio todo incluido, por ese motivo, los detalles que van más allá de los Incoterms deben ser cubiertos en otras partes del contrato.

Las cláusulas Incoterms son once y están clasificadas en cuatro grupos, de acuerdo a la letra con la que inician. alguna de estas cláusulas es de uso exclusivo del transporte marítimo y las demás son aplicables a cualquier modo de transporte.

En lo que concierne a la Legislación Aduanera, las cláusulas fundamentales que debemos tener en cuenta son FOB y CIF, ya son los valores que deberemos declarar ante aduana a la hora de efectuar una exportación o importación, respectivamente.

En las "Reglas Incoterms 2010", las mismas se clasificaban en once tipos, divididos en dos grupos:

- El multimodal, es decir, términos para cualquier tipo de transportes, del que formaban parte las cláusulas EXW – FCA – CPT – CIP – DAT – DAP – DDP
- Y el exclusivo marítimo y vías navegables interiores, que estaba conformado por las cláusulas FAS – FOB – CFR – CIF

Sin embargo, a partir del 1 de enero del 2020, las Reglas Incoterms quedaron conformadas de la siguiente manera:

- Del grupo multimodal forman parte las cláusulas EXW – FCA – CPT – CIP – DPU – DAP – DDP
- Y del grupo exclusivo marítimo y vías navegables interiores, las cláusulas FAS – FOB – CFR – CIF

Es decir, que la nueva versión solo ha tenido un pequeño cambio: la desaparición de la "DAT" y la aparición de la "DPU". A efectos prácticos, esto significa que el lugar de destino puede ser cualquier lugar y no solo una terminal, como sucedía hasta ahora.

Los términos para cualquier tipo de transporte son:

- El término EX Work, también conocido como "en fábrica", es la condición de venta más rudimentaria, y significa poner la mercadería a disposición del comprador en las instalaciones del vendedor. El vendedor no está obligado a cargar la mercadería en el medio de transporte, ni despachar la mercadería de aduana, sino que todos

los costos y riesgos están a cargo del comprador. En caso de que el comprador no pueda gestionar el despacho de aduana, no debe utilizarse esta cláusula.

- La condición de venta FCA, que significa “libre transportista” o “entregada al transportista” es el equivalente al FOB marítimo, ya que se utiliza para otro modo de transporte que no sea marítimo. Lo que representa es que la empresa vendedora entrega la mercadería al portador designado por la empresa compradora en las instalaciones de la empresa vendedora sobre el medio de transporte, o en otro lugar designado, sin cargar la mercadería.
- Por su parte, en la cláusula CPT, que quiere decir “transporte pagado hasta”, el vendedor paga el transporte hasta el destino acordado pero entrega las mercancías al comprador poniéndola en poder del porteador contratado por dicho vendedor.
- En la condición de venta CIP, que significa “transporte y seguro pagado hasta”, el vendedor paga el transporte hasta el destino acordado pero entrega las mercancías al comprador poniéndola en poder del porteador contratado por dicho vendedor. A diferencia de la cláusula CPT, esta, además, le exige al vendedor contratar una cobertura de seguro.
- La cláusula DPU, que significa “entregado en lugar y descargado”, comenzó a estar vigente a partir del 1 de enero del 2020 y reemplazó a la cláusula DAT, que significaba “entregada en terminal”.

La cláusula DPU implica que el vendedor entrega la mercadería en el lugar designado por el comprador, con la descarga incluida. Dicha descarga puede ser en puerto o en un lugar de destino, pero quien se hace cargo del despacho de importación es el vendedor.

- DAP, que significa “entregada en lugar”, e implica que el vendedor entrega la mercadería sobre el medio de transporte en el lugar acordado. En este caso, se hace cargo del transporte internacional, pero no de los gastos de descarga de la mercadería.
- Y la cláusula DPP, que quiere decir “entregada con derechos pagados”, o sea, el vendedor entrega la mercadería, poniéndola a disposición del comprador,

despachada para la importación, en el medio de transporte de llegada, preparada para la descarga en el lugar de destino designado.

Los términos de transporte marítimo son:

- La cláusula FAS, que significa “libre al costado del buque”, plantea que la empresa vendedora realiza la entrega cuando la mercancía se coloca al costado del buque designado por la empresa compradora, sea en el muelle o en una barcaza, en el puerto de embarque designado. Esta regla es propia de mercancías de carga a granel o de carga voluminosa.
- La condición de venta FOB, que significa “libre sobre borda”, representa el valor que deberemos declarar al momento de formalizar una exportación ante el servicio aduanero, independientemente de qué condición de venta hayan contratado las partes. Asimismo, dicha cláusula significa que el vendedor entrega la mercadería una vez que la misma está a bordo del buque y despachada de aduana. Por su parte, es el comprador quien contrata y paga el flete y seguro internacional
- Por su parte, la cláusula CFR significa “costo y flete”. Aquí, el vendedor entrega la mercadería cargada en el medio de transporte internacional, paga el flete, pero no el seguro internacional, el cual está a cargo del comprador.
- Por último, la cláusula CIF, que quiere decir “costo, seguro y flete”, implica que el vendedor se hace cargo del costo de la mercadería, del flete internacional y del seguro internacional hasta el lugar de destino, pero transfiere el riesgo de daño o pérdida de la mercadería una vez que la misma haya sobrepasado la borda del buque. Cada vez que hagamos una importación, deberemos declarar el valor CIF de la mercadería, sin importar qué otra condición de venta hayan acordado las partes.

Consideraciones generales de los Incoterms que hay que tener en cuenta:

- En primer lugar, la verificación e inspección de la mercadería. Será responsabilidad del vendedor efectuar y cubrir los gastos de verificación e inspección de la mercancía en todos los Incoterms.
- En segundo lugar, la notificación de la entrega de la mercadería. Será responsabilidad del vendedor notificar al comprador, de manera escrita o por medios electrónicos, el cumplimiento de la obligación de entrega y/o embarque de la mercancía.
- En tercer lugar, la aplicación del seguro de carga, ya que cuando el Incoterm exija que el vendedor contrate el seguro, deberá contratar el seguro que cubra el tipo de mercancía según las cláusulas de Instituto de Carga.
- En cuarto lugar, la seguridad en la cadena logística. Las partes tienen el deber de proveer la información necesaria sobre verificaciones de seguridad para que la otra parte pueda cumplir con las formalidades aduaneras. Y además, cada país puede exigir el tipo de información necesaria para la declaración de Aduanas.
- En quinto lugar, la *Terminal Handling Charges*. En los Incoterms que exijan que el vendedor contrate el flete, debe especificarse quién asume los gastos en el puerto de destino. Asimismo, debe entenderse que el precio ya incluye los gastos por manipulación en la terminal de destino.

Los aspectos que quedan fuera, es decir, que no regulan los Incoterms, son:

- El vicio oculto de la mercadería
- El daño a terceros
- Los delitos penales
- Los contratos de consignación
- Los contratos de transporte
- El comercio electrónico-bienes virtuales
- La ley y jurisdicción aplicable