



Trabajo Fin de Grado

MARCO JURÍDICO EN EL TRANSPORTE INTERNACIONAL
MARÍTIMO.

Autor/es

Ventsislavov Timev, Lyudmil

Director/es

Leach Ros, Blanca

Facultad de Economía y Empresa
2015

Título:	Marco jurídico en el transporte internacional marítimo.
Autor:	Lyudmil Ventsislavov Timev.
Director:	Blanca Leach Ros.
Titulación:	Grado en Administración y Dirección de Empresas.
Facultad:	Facultad de Economía y Empresa – Universidad de Zaragoza.

RESUMEN

Por medio de este trabajo fin de grado, que gira alrededor de la normativa del transporte internacional marítimo, se mostrará y explicará los conceptos jurídicos que son necesarios conocer a la hora de buscar nuevos mercados y tomar la decisión de exportar/importar que, es indudablemente, el mejor camino para que la empresa siga creciendo.

Introduciremos el trabajo con una introducción referida a la historia y evolución del comercio internacional marítimo. Nos detendremos en los términos utilizados en este sector del transporte marítimo internacional los cuales consiguen crear seguridad jurídica para los intervinientes en el mercado, *INCOTERMS*. También profundizaremos en la normativa que regula este modo de transporte. Finalizaremos con una simulación de un contrato de transporte marítimo a través de un contenedor.

ABSTRACT

Through this final degree project, which revolves around the international maritime rules, I will show and explain all the legal concepts we need to know to searching for new markets and make the decision to carry out an exportation/importation that, without a doubt, is the best way to keep growing.

Initially, I will introduce the international maritime trade showing a little bit of its history and the evolution until nowadays and later I will follow with the international language used by traders *INCOTERMS* which offer security for the business and finally I will simulate hiring a container.

“El arte del comerciante consiste en llevar una cosa desde el sitio donde abunda al lugar
donde se paga cara”
— Sir Laurence Oliver —

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN DEL TRABAJO	9
1.1 Presentación y justificación del trabajo.....	9
1.2 Objetivos.....	9
1.4 Descripción de los temas a tratar en este trabajo.....	10
2. HISTORIA Y EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL MARÍTIMO.	11
3. LENGUAJE INTERNACIONAL, LOS <i>INCOTERMS</i>	14
3.1 ¿Qué regulan los <i>INCOTERMS</i> ?	15
4. SITUACIÓN ECONÓMICA ACTUAL Y SOSTENIBILIDAD.	19
5. ANTECEDENTES NORMATIVOS.	22
5.1 Las Reglas de La Haya-Visby.....	22
5.2 Las Reglas de Hamburgo (RH).	23
5.3 Las Reglas de Rotterdam (RR).	24
5.4 Ley de Navegación Marítima (LNM).....	25
6. EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE TRADICIONAL	27
7. CONCEPTO, CARACTERES Y ELEMENTOS PERSONALES.....	30
8. DOCUMENTOS DE TRANSPORTE: INDICACIONES SOBRE EL PORTEADOR Y SOBRE LAS MERCANCÍAS.....	32
8.1 Las funciones del documento de transporte.	32
8.2 El carácter consensual del contrato de transporte marítimo.	33
8.3 Datos del contrato de transporte.	34
8.3.1 <i>Identificación de las mercancías a transportar y su estado.</i>	34
8.3.2 <i>Identificación del porteador por medio del documento de transporte.</i>	35
8.3.3 <i>Reservas en el documento de transporte.</i>	35
9. DOCUMENTO ELECTRÓNICO DE TRANSPORTE.....	37
10. OBLIGACIONES Y RESPONSABILIDADES.....	38
10.1 Responsabilidad del porteador.....	38
10.2 Limitación de la responsabilidad.....	39
10.3 Pérdida de la limitación de la responsabilidad.	39
10.4 Carga sobre la cubierta.	39

10.5 Responsabilidad del cargador.....	40
11. TIPOS DE BUQUES.....	41
12. FLETES Y OTROS COSTES.....	43
13. RUTAS MARÍTIMAS.....	45
14. VENTAJAS E INCONVENIENTES DEL TRANSPORTE MARÍTIMO.....	46
15. CONCLUSIONES.....	47
16. BIBLIOGRAFÍA.....	49
Normativa	50
Bibliografía electrónica.	50
ANEXO I.....	51
Simulación contratación contenedor.	51

ABREVIATURAS.

RR: Reglas de Rotterdam.

RH: Reglas de Hamburgo.

RHV: Reglas de Haya Visby.

LNM: Ley de Navegación Marítima.

BOE: Boletín Oficial del Estado.

Art: Artículo.

Arts: Artículos.

Ccom: Código de Comercio.

Ss: Siguientes.

Secc: Sección.

TEU: Unidades equivalentes a 20 pies.

UNCTAD: Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo.

Tm: Tonelada métrica.

GT: Tonelada de arqueo bruto.

pp: Páginas.

CNUDMI: Comisión de las Naciones Unidas del Derecho Mercantil Internacional.

UNCITRAL: United Nations Commission on International Trade Law.

FCS: Freight Collect Surcharge.

EXLS: Extra Length Surcharge.

CS: Congestion surcharge.

WR: War Risk.

CAF: Currency Adjustment Factor.

IMO: International Maritime Organization.

BAF: Bunker Adjustment Factor.

FAS: Free Along Side Ship.

FOB: Free On Board.

CFR: Cost and Freight.

1. INTRODUCCIÓN DEL TRABAJO.

1.1 Presentación y justificación del trabajo.

A lo largo de este trabajo fin de grado voy a exponer los principios jurídicos fundamentales del comercio internacional marítimo que deben tenerse en cuenta para poder llevar a cabo una operación de exportación o importación con éxito.

El comercio internacional marítimo viene regulado por la Organización Mundial Marítima (OMI) y más concretamente por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCATD) y por la Comisión de las Naciones Unidas del Derecho Mercantil Internacional que dicta una serie de reglas internacionales, en las que nos detendremos posteriormente, que son las siguientes:

- Reglas de Haya Visby (Bruselas, 25 de Agosto de 1924).
- Reglas de Hamburgo (Hamburgo, 31 de marzo de 1978).
- Reglas de Rotterdam (Nueva York, 2008).

El motivo de la elección de este tema ha sido profundizar en el ámbito jurídico sobre el que tenía menos conocimiento debido a la escasez de asignaturas de este campo en el Grado de Administración y Dirección de Empresas. Considero que este trabajo puede llegar a ser de gran utilidad para quienes quieran conocer más a fondo las reglas del comercio internacional marítimo.

1.2 Objetivos.

La mayoría de las empresas existentes antes del comienzo de la crisis (2007-2008) que han sido capaces de sobrevivir ha sido gracias al mercado extranjero. Por contrario, las empresas con presencia exclusiva en el mercado nacional se han topado con serios problemas y dificultades lo que les ha obligado a una gran mayoría a entrar en concurso de acreedores. Este suceso tiene que concienciar a los empresarios de la importancia de la diversificación y de la búsqueda de nuevos mercados en distintos países que compren nuestras mercancías transportadas a través de la vía marítima, entre otras.

A través de este trabajo queremos poner a disposición de los interesados la regulación del comercio internacional marítimo para poder conocerla y no temer por la falta de conocimiento a la hora de introducirnos en nuevos mercados y así poder iniciar,

sin ningún tipo de barreras, el tráfico económico de los productos de la empresa en el comercio internacional (exportación e importación).

1.4 Descripción de los temas a tratar en este trabajo.

En primer lugar, hemos creído necesario comenzar con la historia y la evolución del comercio internacional marítimo. Hemos expuesto las cláusulas contractuales utilizadas en el comercio internacional para el transporte que son conocidas a través de la normativa regulada por la Cámara Internacional de París y denominadas *INCOTERMS* (Términos Internacionales de Comercio). Acto seguido, hemos descrito los antecedentes normativos para posteriormente exponer la normativa actual y finalizar con las obligaciones de los agentes económicos en el mercado.

Una segunda parte del trabajo la hemos dedicado a exponer los distintos tipos de buques, las rutas marítimas más importantes y los fletes en el transporte marítimo internacional.

Finalmente, destacamos las ventajas e inconvenientes del transporte marítimo frente al resto de medios de transporte. Dedicamos un anexo en el que mostramos los pasos a seguir para hacer una contratación de un contenedor de un puerto de origen (Barcelona) a otro puerto de destino (Hong Kong).

En cuanto a la metodología utilizada para la elaboración de este trabajo fin de grado, hemos consultado la normativa referida al comercio internacional y al transporte marítimo y revistas especializadas referidas al transporte marítimo internacional.

2. HISTORIA Y EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL MARÍTIMO.

El transporte marítimo es un medio de transporte que se remonta a 3.500 a.C. Sin embargo con el transcurso del tiempo y a medida que la tecnología y la innovación lo han permitido, este transporte se ha ido modernizando en todos sus aspectos. En concreto constatamos un cambio en el medio de pago en el que se ha pasado de utilizar cheques-trigo, cheques-cebada y el cheque-metal plata a la utilización del crédito documentario, al que más adelante nos referiremos.

Hace apenas dos siglos, el modus operandi (modo de operar o realizar una actividad) era realmente diferente al que actualmente conocemos. En aquella época los armadores, que eran los dueños tanto de los buques como de las mercancías transportaban a sus factorías estas mercancías. En aquélla época no existían puertos sino que eran fondeaderos naturales que dificultaban y ralentizaban en gran medida la duración de carga y descarga de las mercancías.

En cuanto al coste del transporte marítimo era elevado. Todas estas circunstancias hacían que este medio de transporte presentara una serie de inconvenientes para el transporte de las mercancías como la gran lentitud y la ausencia de puertos.

Por ello a principios del siglo XIX el transporte terrestre es el más utilizado y más concretamente el transporte terrestre por ferrocarril. Pero la evolución del transporte marítimo comenzó con la creación del primer barco de vapor eficiente llamado “El Clermont” construido por el estadounidense *Robert Fulton*, que hizo su primer viaje en 1807 recorriendo 483 kilómetros en 62 horas¹.

¹ (Little Britain, 1765-Nueva York, 1815) Ingeniero estadounidense que en 1807 dio el último impulso al buque Clermont y lo convirtió en el primer buque funcional y económicamente viable.

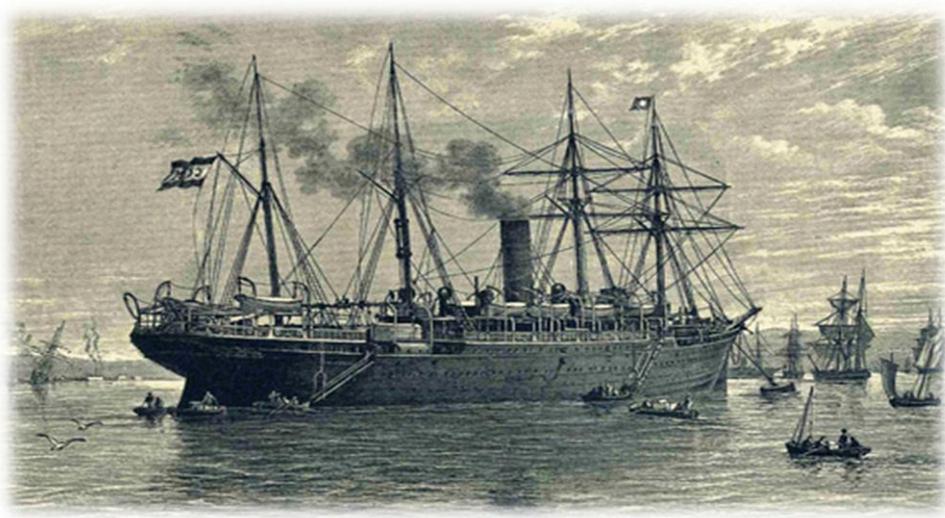


Tabla 2.1 El Clermont: Primer barco de vapor.

Desde entonces y sobre todo desde hace unos 50 años las infraestructuras del transporte marítimo no han dejado de avanzar sobre todo en la especialización de buques, la optimización de las rutas marítimas, la innovación en los instrumentos de navegación, la especialización de muelles, entre otras. Hoy en día, es muy importante este medio de transporte provocando que muchas grandes empresas se hayan localizado geográficamente cerca de los puertos para poder reducir sus costes de operaciones y llegar a una optimización en la cadena de suministro.

En la última década, con la expansión económica de principios de siglo XXI, cobra gran relevancia el transporte de materias primas y mercancías, haciendo posible que una mayor inversión en I+D obteniendo resultados positivos, que son los siguientes:

- Innovación tecnológica: Mecanización, automatización y computerización son las tres principales características de esta innovación.
- Especialización e incremento de capacidad de carga de los buques para poder aprovechar las economías de escala.
- Se han producido clúster (conjunto de empresas del mismo sector que trabajan conjuntamente para conseguir objetivos comunes) para ser más fuerte y competitivo frente a los transportistas tradicionales.
- Mayor organización de los servicios marítimo-terrestres (Transporte intermodal)².

²Según la Conferencia de Ministros de Transporte de Europa, afirma que “Transporte Intermodal es cuando se hace el transporte por camión sobre la distancia más corta posible, haciendo la larga distancia por ferrocarril o por agua”.

Todas estas mejorías conducen a una última que es objetivo de todo transporte y es el abaratamiento del coste.

Respecto a la importancia del transporte internacional marítimo podemos afirmar que en España el 85% de las importaciones y el 60% de las exportaciones pertenecen al transporte marítimo, o dicho de otra manera, los datos anteriores se corresponden con el 54% del comercio exterior con países de la UE y el 95% con el resto de países o terceros países.³

El término Transporte Multimodal se utiliza por primera vez durante la Convención de UNCTAD (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo) celebrada el 24 de mayo de 1980 en Ginebra y se refiere a los contratos de transporte con el uso de más de un modo de transporte.

Disponible en (www.unctad.org/es/PublicationsLibrary/tdmtconf17_es.pdf).

³ Datos extraídos del último Memorándum publicado por la CEOE (Confederación Española de Organizaciones Empresariales) del año 2013.

Disponible en (www.ceoe.es/resources/image/memorandum_sector_transporte_logistica_2013.pdf).

3. LENGUAJE INTERNACIONAL, LOS INCOTERMS.

Los *INCOTERMS* (Términos Internacionales del Comercio en español), son una serie de cláusulas contractuales formulados por la Cámara de Comercio Internacional, utilizadas sobre todo en el comercio internacional, que determinan y especifican con detalle obligaciones y derechos tanto del comprador como del vendedor y sus respectivas responsabilidades a través de las cláusulas de tipo F y tipo C, que son las cláusulas específicas para cuando las mercancías se transportan a través de un medio de transporte marítimo que es en las que nos vamos a centrar.

Los *INCOTERMS* han sido desarrollados por el conjunto de empresarios internacionales a través de la Cámara Internacional de Comercio, desde el año 1936, que tuvo lugar la primera versión. Desde entonces se han ido actualizando estos términos hasta llegar a la última versión del año 2010 que contiene los términos que están vigentes y que no han sufrido ninguna modificación y que entraron en vigor a partir del 1 de enero de 2011. El objetivo de los *INCOTERMS* es establecer unas reglas internacionales y facilitar la compra-venta entre países, de tal forma que, todas las incertidumbres surgidas por las posibles diferencias en cuanto a las diferentes legislaciones y jurisdicciones queden minimizadas. De este modo, tal y como lo indica Honnold, no habría lugar a equivocación y no daría lugar a una Battle of the Forms (Batalla de las Formas) que se refiere a la divergencia en las cláusulas entre las distintas partes⁴.

Es decir, los Términos Internacionales de Comercio facilitan el cumplimiento del contrato y reducen el riesgo de discrepancias entre las dos partes.

⁴HONNOLD, J. (1982): *Ley y términos comerciales uniformes*, Horn y Schmitthoff, Pensilvania.

3.1 ¿Qué regulan los *INCOTERMS*?

Tal y como ya hemos señalado anteriormente, la principal finalidad de estos términos, es regular las obligaciones derivadas del contrato para el comprador (importador) y el vendedor (exportador), que serían, comúnmente, la entrega y el pago de la mercancía. Pero también acoge la regulación de los demás trámites necesarios para que la mercancía llegue hasta el punto de destino como son los siguientes:

- Transporte: Se refiere tanto a transporte terrestre como marítimo. Actualmente, en el mayor número de casos, para transportar la mercancía del puerto de origen al puerto de destino se necesita más de una forma de transporte, esta combinación de modos de transporte es el denominado transporte intermodal.
- Trámites de aduana, que hay que realizar tanto en país de origen como en el de destino.
- Seguros.

En resumen, los *INCOTERMS* establecen cláusulas contractuales que los empresarios incluyen en los contratos mercantiles internacionales en los que se formalizan las operaciones relacionados con la importación y exportación de mercancías y satisfacen las necesidades de los usuarios globales⁵.

En términos generales, los *INCOTERMS* son responsables de regular los siguientes aspectos.

- Alcance del precio.
- Alcance de las responsabilidades.
- Lugar de entrega de mercancías.
- Elementos personales del contrato de transporte y seguro y obligación legal del pago.
- Los documentos que debe tramitar cada parte y el coste de estos.

En este trabajo, nos vamos a centrar en el alcance de las responsabilidades por el posible daño ocasionado a las mercancías. En el contrato de compraventa se debe acordar que cláusula contractual de los *INCOTERMS* va a incluirse que dependerá de las circunstancias de cada situación.

⁵INCOTERMS (2010): *Reglas para el uso de términos comerciales nacionales e internacionales*, Cámara de Comercio Internacional, París.

Para el transporte marítimo existen dos grupos con diferentes tipos de *INCOTERMS* dentro de cada uno:

- El Grupo F cuyas principales características son que la mercancía se entrega en el punto de embarque y que el comprador designa, paga y asume el riesgo del transporte marítimo. Dentro de él destacamos los siguientes *INCOTERMS*.

- a) **FAS** (*Free Along Side Ship*): Franco al costado del buque.

Para el *Incoterm FAS* se señalan una serie de obligaciones, tanto para el vendedor como el comprador: Entregar la mercancía a un costado del buque en el puerto marítimo de embarque y con el despacho de exportación ya efectuado, es importante destacar que no incluye subirla al buque. A partir de este punto la responsabilidad es para el comprador.

Por parte del comprador éste tiene la obligación de seleccionar la empresa naviera y dar el nombre del buque al vendedor. Además debe pagar el flete y soportar el riesgo de la mercancía desde que el vendedor realiza la entrega al costado del buque.

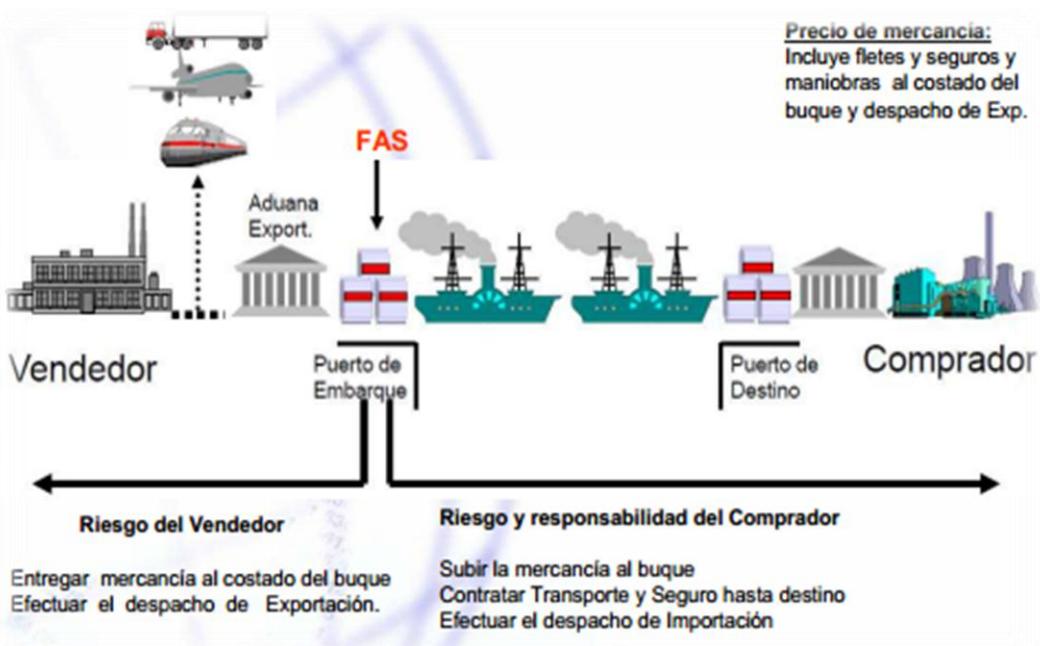
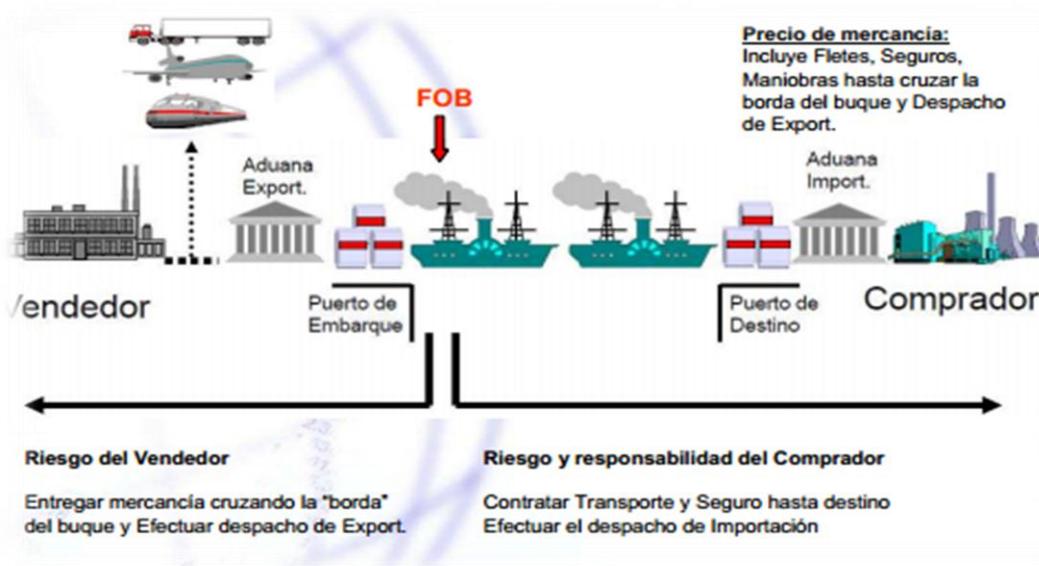


Tabla 3.1 FAS.

b) FOB (*Free On Board*): Franco a bordo.

Las obligaciones por parte del vendedor es que es necesario subir la mercancía al buque en el puerto de embarque elegido por el comprador. Además, debe ejecutar el despacho de exportación de la mercancía.

Por parte del comprador se tiene la obligación de seleccionar y reservar el buque. Además, debe soportar el riesgo de pérdida o menoscabo de la mercancía desde que ésta está en el puerto de embarque.



- En el grupo Grupo C tenemos que destacar como características principales que la mercancía se entrega en el punto de destino y el vendedor paga y elige el transporte. El comprador asume el riesgo de las mercancías durante la realización del transporte marítimo.

a) CFR (*Cost and Freight*): Coste y flete.

Las obligaciones para el vendedor son contratar el buque y pagar el flete. El vendedor debe transportar la carga hasta el puerto de destino. Además debe efectuar el despacho de exportación de las mercancías.

Las obligaciones para el comprador son la asunción de la responsabilidad por riesgos que puedan acontecer a la mercancía desde que se encuentra en la borda del buque.

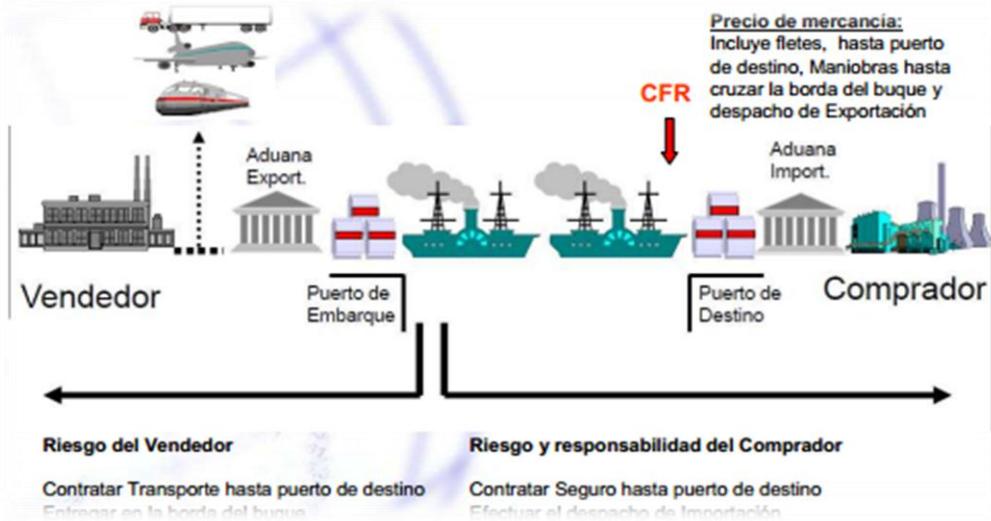


Tabla 3.3 CFR.

A) CIF: (*Cost, Insurance and Freight*): Coste, seguro y flete.

Las obligaciones para el vendedor son contratar el buque y pagar el flete y la carga hasta el puerto de destino. Además debe efectuar el despacho de exportación de la mercancía y, por último, asegurar la mercancía en el transporte por un importe mínimo del 110% de su valor.

Las obligaciones que asume el comprador es, aunque el vendedor contrate el seguro y lo pague, la responsabilidad de la mercancía en el viaje es del comprador.

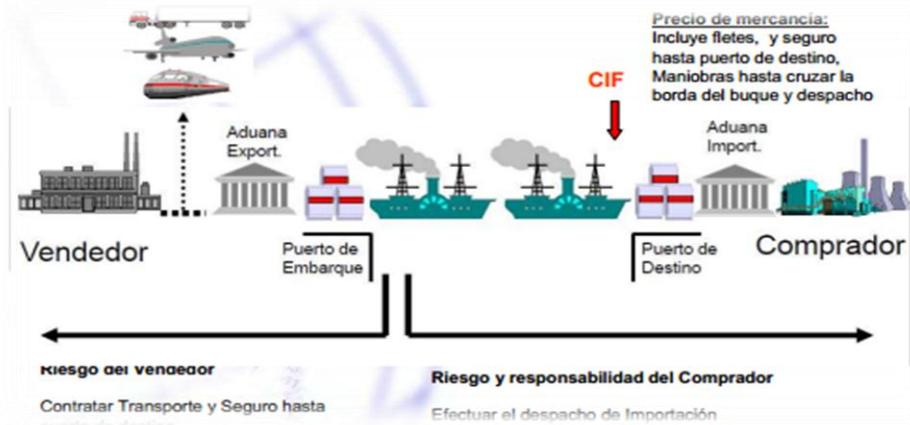


Tabla 3.4 CIF.

4. SITUACIÓN ECONÓMICA ACTUAL Y SOSTENIBILIDAD.

Actualmente, y centrándonos más en España, el transporte marítimo es un instrumento indispensable para el comercio. Tal y como hemos puntuizado anteriormente, el 85% de las importaciones y el 60% de las exportaciones han sido transportados vía marítima.

Tipos de Mercancías	COMERCIO MARÍTIMO											
	Importaciones			Exportaciones			Cabotaje Nacional			Total		
	2011	2012	%	2011	2012	%	2011	2012	%	2011	2012	%
Graneles líquidos	100.051	98.860	-1,2	18.122	23.665	30,6	16.115	15.468	-4,0	134.288	137.992	2,8
Graneles sólidos	55.551	59.850	7,7	10.749	15.413	43,4	4.828	4.431	-8,2	71.128	79.694	12
Carga general	32.973	30.578	-7,3	45.595	48.164	5,6	18.725	18.951	1,2	97.293	97.693	0
Total	188.575	189.288	0,4	74.465	87.242	17,2	39.668	38.849	-2,1	302.709	315.379	4,2

Tabla 4.1 Tipo de mercancía transportada⁶.

Datos en miles de tm (toneladas métricas).

En el anterior cuadro podemos observar las importaciones y exportaciones y su variación en los años 2011 y 2012.

A partir del año 1992 destacamos un hito importante con la aprobación de la liberación de los tráficos de cabotaje insular (se refiere al tráfico marítimo entre puertos de un mismo país, sin perder de vista la costa, normalmente este tipo de transporte tienen prioridad las empresas nacionales) a los buques de la competencia y por consiguiente la desaparición de la prioridad de los buques españoles⁷. De este modo podemos diferenciar dos etapas en cuanto a la evolución de la flota marina española.

Por una parte, desde 1992 hasta 2004 pasamos a poder cargar mayor tonelaje a los buques a cambio de una disminución en el número de estos. Es decir, se pasó de tener menos buques pero acompañado con un incremento de las toneladas de arqueo bruto (GT) o dicho de otra manera, se han ido dando de alta nuevos buques con capacidad más elevada y dando de baja los buques más pequeños.

La segunda etapa se corresponde a partir del año 2004, que comenzaron a disminuir las toneladas de arqueo bruto (GT) pero también disminuían el número de

⁶ Datos extraídos del último Memorándum publicado por la CEOE (Confederación Española de Organizaciones Empresariales) del año 2013.

⁷ Reglamento (CEE) nº 3577/92 del Consejo por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros.

buques, a cambio se recibían menos buques pero mucho más sofisticados con tecnología de última generación.

Año	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Total
Buques	13	18	9	7	13	10	6	7	3	2	88
Millones de euros	427	736	375	237	658	219	394	1.045	280	120	4.491

Tabla 4.2 Buques de nueva construcción recibidos en los últimos 10 años por navieras españolas.

Fuente: Datos CEOE y elaboración propia.

En estos últimos años vemos como ha habido una inversión total de alrededor de 4.500 millones de euros para una cantidad de 88 buques, también observamos como a partir del año 2004 el número de buques va disminuyendo.

Centrándonos en el sector del transporte marítimo español y haciendo una comparativa con el mundial, afirmamos que en España existen alrededor de 50 empresas de las cuales solo unas 5 operan con más de 10 buques.

Grupo	Tipos de buque	Tráfico	Buques
TeeKay Spain*	Petrolero y gasero	Tramp Transoceánico	9
Knutsen España*	Gasero	Tramp Transoceánico	6
Empresa Naviera Elcano	Granalero,petr. Y gasero	Tramp Transoceánico	8
Acciona Trasmedit./Euroferrys	Mixtos pasaje y carga	Líneas regul.cabotaje	19
Pullmantur*	Cruceros	Cruceros turísticos	5
Armas	Mixtos pasaje y carga	Líneas regul.cabotaje	11
Ibaizabal	Petroleros y Granaleros	Tramp Transoceánico	4
Balearia	Mixtos pasaje y carga	Líneas regul.cabotaje	18
Flota Suardíaz	Car carries y ro-ro	Líneas intraeuropeas	10
Ership / Nav.Alvargonzález	Carga general y granaleros	Tramp Transoceánico	6
Grupo Boluda	Portacontenedores y ro-ros	Líneas regul.cabotaje	6
Marpetrol-Marot*	Petrolero,quimiqueros y asfalteros	Tramp Cabotaje y trans.	12
Tradewind Tankers	Petroleros y quimiqueros	Tramp Transoceánico	8
Fred.Olsen	Mixtos pasaje y carga	Líneas regul.cabotaje	6
Naviera Murueta	Carga general y petroleros	Tramp Cabotaje y gran cab.	13
Distribuidora Marítima Petrogás	Quimiqueros, petroleros y gaseros	Tramp Cabotaje y gran cab.	7
Total 16 Grupos de empresas			148

Tabla 4.3 Principales compañías españolas y número de buques.

*Empresas pertenecientes a multinacionales de capital extranjero (flota operada desde España)
Fuente: CEOE y elaboración propia.

Grupo	País	Tipos de buque	Tráfico	Buques
Maersk Line	Dinamarca	Carga general y granaleros	Tramp transoceánico	453
Msc	Suiza	Carga general y granaleros	Tramp transoceánico	432
Cma Cgm Group	Francia	Carga general,granaleros,cabotaje	Tramp transoceánico y nac	290
Apl	Singapur	Petrolero y Carga general	Tramp transoceánico	144
Cosco	China	Carga general y granaleros	Tramp transoceánico	145
Evergreen Line	Provincia china de Taiwán	Carga general y granaleros	Tramp transoceánico	159
Hapag-Lloyd Group	Alemania	Carga general y granaleros	Tramp transoceánico	145
Cscl	China	Carga general y granaleros	Tramp transoceánico	124
Hanjin	República de Corea	Carga general,granaleros,cabotaje	Tramp transoceánico	101
Mol	Japón	Carga general y granaleros	Tramp transoceánico	107
Oocl	RAE de Hong Kong	Carga general y granaleros	Tramp transoceánico	88
Zim	Israel	Petroleros y Carga general	Tramp transoceánico	82
Hmm	República de Corea	Carga general	Tramp transoceánico	70
Nyk	Japón	Carga general y granaleros	Tramp transoceánico	93
Yang Ming	Provincia china de Taiwán	Carga general y granaleros	Tramp transoceánico	84
Hamburg Sud	Alemania	Carga general y granaleros	Tramp transoceánico	99
K Line	Japón	Carga general y granaleros	Tramp transoceánico	79
Csav	Chile	Petroleros y Carga general	Tramp transoceánico	85
Pil	Singapur	Petrolero,Gasero y Carga general	Tramp transoceánico	104
Wan Hai Lines Limited	Provincia china de Taiwán	Carga general, granaleros y petroleros	Tramp transoceánico	89
Total de los 20 principales porteadores				2.973

Tabla 4.4 Las 20 grandes compañías navieras y su flota.

*Elaboración propia con datos de *UNCTAD*.

Haciendo una simple comparación entre los dos cuadros, podemos observar que las 20 grandes compañías navieras se dedican casi en su totalidad al transporte internacional o transoceánico y por consiguiente su numerosa flota destacando la compañía *Maersk Line* con 453 buques.

Viendo el desarrollo del transporte marítimo desde el punto de vista ecológico, debemos constatar que a medida que el sector marítimo consigue un desarrollo sustancial, muchas veces este mismo desarrollo se refleja negativamente en el medio ambiente. Sin embargo, en el siglo XXI, cada vez somos más conscientes y se busca un desarrollo sostenible. Cada vez más la sociedad está más concienciada de la sostenibilidad del medio ambiente. En este aspecto destacamos que el transporte marítimo tiene una tasa reducida de contaminación. El transporte marítimo mueve el 85-90% de mercancías y tan solo genera un 15% aproximadamente de toda la contaminación existente. La Unión Europea incentiva y promueve el uso del transporte combinado con un tramo marítimo ya que genera menos costes externos, menos emisiones de gases de efecto invernadero, y remitiéndonos a lo dicho anteriormente, mucho más sostenible⁸.

⁸Según el último Memorándum publicado en octubre de 2013 por la CEOE (Confederación Española de Organizaciones Empresariales) en cuanto a emisiones de CO₂, el transporte marítimo es 30 veces más eficiente que el aéreo y alrededor de unas 3 veces más eficiente que el transporte terrestre de carga. Disponible en (www.ceoe.es/resources/image/memorandum_sector_transporte_logistica_2013.pdf).

5. ANTECEDENTES NORMATIVOS.

El comercio internacional marítimo tiene un régimen jurídico elaborado por la Comisión de las Naciones Unidas del Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) que ha ido cambiando atendiendo a las nuevas necesidades y cambios surgidos. Las primeras Reglas datan de 1924 y son Las Reglas de La Haya-Visby (Bruselas, 25 de Agosto de 1924), más tarde Las Reglas de Hamburgo (Hamburgo, 31 de marzo de 1978)⁹.

Hasta hoy en día que, con las innovaciones técnicas y económicas introducidas en el sector del transporte en estos últimos años, y sobre todo, el nuevo concepto logístico del transporte, la agrupación de cargas, el gran crecimiento de los intercambios comerciales y el total de las innovaciones, han creado nuevas necesidades que el Derecho debe atender¹⁰.

Estas nuevas necesidades se han visto reguladas, en el año 2008, por una nueva normativa llamada “Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato e Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo (Nueva York 2008)” o comúnmente llamadas “Reglas de Rotterdam”¹¹.

5.1 Las Reglas de La Haya-Visby.

Estas reglas todavía no contienen una regulación completa del contrato de transporte marítimo y, se preocupan básicamente por la tutela del cargador y del destinatario¹². Prioritariamente, se establecen normas referidas a la responsabilidad del porteador sin determinar ninguna normativa hacia el cargador y tampoco respecto a su significado o funciones¹³. A lo largo de estas reglas ni siquiera aparece cuáles son exactamente los elementos personales del contrato de transporte marítimo. La regla más

⁹Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías (Hamburgo, 1978) ("Reglas de Hamburgo").

Disponible en (www.uncitral.org/pdf/spanish/texts/transport/hamburg/hamburg_rules_s.pdf).

¹⁰Una adecuada explicación a la incidencia de la logística en el transporte se encuentra en DE LA VEGA GARCÍA, F. (2006): *Contrato de prestación de servicios logísticos. Delimitación, contenido y estructura típica*, Civitas, Madrid.

¹¹Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo (Nueva York, 2008) ("Reglas de Rotterdam").

Disponible en (www.uncitral.org/pdf/spanish/texts/transport/Rotterdam_Rules/Rotterdam-Rules-S.pdf).

¹²Citando a SÁNCHEZ CALERO, F. (2000): *El contrato de transporte de mercancías (Reglas de La Haya-Visby)*, Aranzadi, Madrid.

¹³V. MARÍA CARBONE, S. (2010): *Contrato de transporte marítimo*, Giuffre, Milán.

clara referente al cargador es que éste no será responsable de las pérdidas o daños sufridos por el porteador o buque¹⁴.

5.2 Las Reglas de Hamburgo (RH).

Uno de los principales objetivos de las Reglas de Hamburgo es conseguir el acercamiento entre el régimen jurídico aplicable al transporte marítimo y el régimen aplicable al resto de transportes existentes¹⁵.

Una de las mejoras fundamentales consiste en el desarrollo de una serie de definiciones que anteriormente no aparecían. Un claro ejemplo es la definición de “cargador” o (*shipper*, en inglés):

”Toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un porteador, o toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta entrega efectivamente las mercancías al porteador en relación con el contrato de transporte marítimo” (Art.1 RR).

Esta definición ha sido criticada porque comprende dentro del concepto de cargador tanto a la persona que celebra el contrato de transporte como a quien entrega las mercancías al porteador, cuando el dato esencial debe ser en nombre de quien se contrata el transporte¹⁶.

Por otra parte, también aparece una regulación sobre la responsabilidad del cargador que consta de dos puntos y aparece en la Parte III.

El primer precepto se refiere al cargador y establece que no será responsable de la posible pérdida por el porteador o transportista ni del daño sufrido por el buque salvo que los hechos hayan sido consecuencia por una negligencia o por culpa del cargador. En relación con las mercancías peligrosas, es el cargador responsable de señalizar y

¹⁴Norma descrita en el artículo 4.3 de Las Reglas de La Haya-Visby.

“El cargador no será responsable de las pérdidas o daños sufridos por el porteador o el buque que procedan o resulten de cualquier causa que exista acto, falta o negligencia del cargador, sus agentes o de sus encargados”.

¹⁵ILLES CAS ORTIZ, R. (1994): *Régimen jurídico de la responsabilidad en el ámbito del transporte marítimo, Derechos nacionales y convenios internacionales*, en *Estudios sobre el aseguramiento de la responsabilidad en la gran empresa*, La Ley, Madrid.

LUDDEKE, CHRISTOFF. (1995): *Las reglas de Hamburgo*, Lloyds, London.

¹⁶SÁNCHEZ CALERO, F. (2000): *El contrato de transporte de mercancías (Reglas de La Haya-Visby)*, Aranzadi, Madrid.

Presente definición ha sido criticada, entre otros, porque comprende dentro del concepto de cargador tanto a la persona que celebra el contrato de transporte como a quien entrega las mercancías al porteador, cuando el dato esencial debe ser en nombre de quien se contrata el transporte.

etiquetar de manera adecuada las mercancías peligrosas y por consiguiente informar de un protocolo de actuación en caso de accidentes.

El segundo precepto establece que el cargador que sin informar de la peligrosidad de las mercancías transportadas, estas queden menoscabas por algún tipo de accidente, tiene que asumir todo tipo de pérdida o daño y, en este supuesto, el porteador está en derecho de eliminar o destruir la mercancía peligrosa si así lo estima oportuno, sin asumir ninguna responsabilidad económica posterior, o dicho de otra manera, sin que se le pueda exigir ningún tipo de indemnización económica.

5.3 Las Reglas de Rotterdam (RR).

En esta nueva normativa se regulan los derechos y obligaciones de los cargadores, porteadores y destinatarios, sujetos a un contrato de puerta a puerta que consiste en una línea internacional vía marítima. Este convenio moderniza los antiguos convenios mencionados anteriormente (Las Reglas de La Haya-Visby y Las Reglas de Hamburgo) y ofrece un marco jurídico más completo y tiene en cuenta algunos avances tecnológicos y comerciales incorporados en el transporte internacional marítimo como el transporte de contenedores, la necesidad de unificar todos los contratos en uno único para conseguir el transporte de puerta a puerta, y sobre todo la aparición de los documentos electrónicos de transporte y, regulación apropiada del transporte multimodal.

CUADRO COMPARATIVO	
REGLAS DE ROTTERDAM	ANTIGUOS CONVENIOS (LAS REGLAS DE LA HAYA-VISBY Y LAS REGLAS DE ROTTERDAM)
Un solo contrato de transporte para toda la cadena de suministro (marítimo, terrestre, ferroviario).	Contratos separados en función de cada método de transporte (marítimo, ferroviario, terrestre).
Responsabilidad clara y uniforme.	No hay nada concreto.
Está basado en el comercio electrónico (e-commerce), clara descripción de los derechos de los embarcadores, armadores y consignatarios.	No hay nada en relación con el comercio electrónico o documentos electrónicos.
Reglas uniformes en todo el mundo para impulsar de esta manera el crecimiento del comercio internacional.	Interpretación de varios convenios de un país a otro, e incluso el uso del Derecho interno de cada país.

Tabla 5.3.1 Cuadro Comparativo.

Fuente: Elaboración propia en base a la normativa.

Para que entre en vigor este convenio es necesario que ratifiquen 20 países, a día de hoy solo 3 países han ratificado y entre ellos se encuentra España. (Ver tabla 5.3.2 Ratificación de los países).

Estado	Firma	Ratificación
Armenia	29/09/2009	
Camerún	29/09/2009	
Congo	23/09/2009	28/01/2014
Dinamarca	23/09/2009	
España	23/09/2009	19/01/2011
Estados Unidos de América	23/09/2009	
Francia	23/09/2009	
Gabón	23/09/2009	
Ghana	23/09/2009	
Grecia	23/09/2009	
Guinea	23/09/2009	
Guinea-Bissau	24/09/2009	
Luxemburgo	31/08/2009	
Madagascar	25/09/2009	
Malí	26/10/2009	
Níger	22/09/2009	
Nigeria	23/09/2009	
Noruega	23/09/2009	
Países Bajos	23/09/2009	
Polonia	23/09/2009	
República Democrática del Congo	23/09/2009	
Senegal	23/09/2009	
Suiza	23/09/2009	
Tongo	23/09/2009	17/07/2012

Tabla 5.3.2 Ratificación de los países.

Fuente: Elaboración propia con datos de Uncitral.

5.4 Ley de Navegación Marítima (LNM).

La Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima consigue reformar todo el Derecho marítimo español tocando todos los aspectos importantes¹⁷. Es una reforma coordinada con los convenios internacionales del Derecho marítimo.

El objetivo principal de esta ley es minimizar las contradicciones existentes entre los diferentes convenios internacionales mencionados anteriormente, como

¹⁷Disponible en (www.boe.es/boe/dias/2014/07/25/pdfs/BOE-A-2014-7877.pdf).

también atiende algunos aspectos que no habían sido tenidos muy en cuenta hasta el momento (seguridad marítima, contaminación, medio ambiente, intereses españoles de pesca, entre otros).

6. EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE TRADICIONAL.

Este término, conocimiento de embarque, se ha venido utilizando tanto en las Reglas de Haya Visby como en Las Reglas de Hamburgo, pero, en la nueva normativa (RR) este concepto ha evolucionado a un nombre más genérico llamado simplemente documento de transporte o documento electrónico de transporte¹⁸.

El conocimiento de embarque es el documento (título-valor) que el porteador emite a través del máximo responsable de su buque, el capitán, una vez cargadas y revisadas las mercancías. El conocimiento de embarque, además, recoge el contrato de transporte que responsabiliza al porteador a llevar las mercancías al sitio pactado.

Además, podemos afirmar que el conocimiento de embarque es un título valor, es decir, se puede transmitir a terceros y la persona que posee este título valor es la propietaria de las mercancías. Comúnmente es utilizado para pedir un crédito documentario para poder financiar las mercancías. El crédito documentario es un medio de pago por el que el comprador de las mercancías ordena al banco emisor a emitir un crédito a favor del beneficiario del crédito (vendedor de las mercancías). En las instrucciones del crédito el ordenante exige al banco emisor que pague contra la entrega de una serie de documentos, por ejemplo, el conocimiento de embarque. Si el beneficiario del crédito (vendedor de las mercancías) puede entregar el conocimiento de embarque al banco emisor quiere decir que ya las ha cargado en el buque en el puerto de origen. Esto tiene dos consecuencias, la primera, que el comprador (ordenante del crédito) ya sabe que las mercancías están en camino, y, en segundo lugar, que el banco emisor pasa a ser el propietario de las mercancías por ser un título valor, y le vale como garantía del crédito que ha pagado al beneficiario y que tiene el banco emisor ahora podrá pedir el reembolso al ordenante de dicho crédito¹⁹.

El conocimiento de embarque debe contener la información detallada a continuación (Art 248 LNM).

- a) Naturaleza general de las mercancías, marcas principales para su identificación, número de bultos y peso, o cantidad expresada de otro modo y si es necesario expresamente la peligrosidad de la carga.
- b) El estado aparente de las mercancías.

¹⁸Sobre documento de transporte electrónico ver punto 7.2 El carácter consensual del contrato de transporte.

¹⁹Ver un ejemplo en el Anexo Simulación contratación de un contenedor.

Disponible en (www.uncitral.org/pdf/spanish/texts-endorsed/UCP1962_s.pdf).

- c) El nombre y el establecimiento principal del cargador.
- d) El nombre del cargador.
- e) El nombre del consignatario, si ha sido comunicado por el cargador.
- f) El puerto de carga y la fecha en la que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías en ese puerto según el contrato de transporte marítimo.
- g) El puerto de descarga según el contrato de transporte marítimo.
- h) El número de originales del conocimiento de embarque, si hubiera más de uno.
- i) El lugar de emisión del conocimiento de embarque.
- j) La firma del porteador o de quien actúe en su nombre.
- k) El flete y método de pago del consignatario.
- l) Declaración en el sentido de que el transporte está sujeto a las disposiciones del Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías en 1978, Reglas de Hamburgo que anulan toda estipulación que se aparte de ellas en perjuicio del cargador o del consignatario.
- m) La declaración si procede de que las mercancías se transportan o podrán transportarse sobre cubierta.
- n) La fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el puerto de descarga, si en ello se han convenido expresamente las partes.
- o) Todo límite o límites superiores de responsabilidad que se hayan pactado de conformidad con la limitación de responsabilidad superior a lo establecido en el artículo 6.
- p) Diferencia entre conocimiento de embarque y carta de porte.

La principal diferencia entre la carta de porte y el documento de embarque es que el documento de embarque es un título negociable y admitido como título de crédito por los bancos en los créditos documentarios, en cambio la carta de porte es un título no negociable o título no valor.

El conocimiento de embarque da fe de entrega de las mercancías del cargador al porteador para que este las transporte y las entregue a su destino con las características anteriormente citadas.

Resulta muy útil el conocimiento de embarque en soporte electrónico ya que facilita la transmisión del título, incrementando su rapidez, pero esto debe ser pactado

con anterioridad por el cargador y el porteador²⁰. Hoy en día, son cada vez más los empresarios que utilizan el soporte electrónico gracias la plataforma electrónica llamada *Bolero* que tiene el mismo funcionamiento que el código *Swift* de los bancos, es un sistema cerrado, que permite la transmisión del conocimiento de embarque de un titular a otro y asegura perfectamente la singularidad del documento, es decir, elimina la posibilidad de que el conocimiento de embarque (al ser en formato electrónico) se transmita a más de una persona. De esa forma el valor del documento electrónico es exactamente igual que el mismo documento en papel²¹.

Si el cargador lo desea, puede solicitar un conocimiento de embarque “embarcado” al porteador en el cual además de incluir los datos anteriormente citados, se consignará que las mercancías se encuentran en un buque o varios buques determinados y se indicará la fecha o las fechas en que se haya efectuado la carga. Si anteriormente se ha emitido otro conocimiento de embarque o cualquier otro título representativo, el porteador podrá modificarlo para que cuente con toda la información necesaria.

²⁰Ver página 29, apartado 8 (documento electrónico de transporte).

²¹Disponible en (www.bolero.net).

7. CONCEPTO, CARACTERES Y ELEMENTOS PERSONALES.

El contrato de transporte marítimo es, “aquel contrato en virtud del cual el porteador se compromete, contra el pago de un flete, para transportar mercancías vía marítima de un punto a otro” (art.1.1RR). El flete es el coste que hay que pagar a cambio del transporte de las mercancías. En nuestro caso, como estamos tratando el comercio marítimo internacional, el punto de embarque y desembarque deben pertenecer a diferentes Estados.

Si el cargador y el porteador en el contrato se someten a una regulación en específico, se aplicarán dichas normas sea cual fuere la nacionalidad del buque, del porteador, del porteador efectivo, del cargador y cargador documentario, del consignatario o de cualquier otra persona interesada.

Por lo general, en el derecho no se le dedica una especial importancia a la figura de cargador. En las RR, nueva normativa, que aún no está en vigor, declara que el cargador “es la persona que celebra un contrato de transporte con el porteador” (art.1.8 RR)²².

En numerosas ocasiones, en el contrato de transporte marítimo, la figura del cargador es confundida con la figura de un intermediario o un transitorio y es el propio conocimiento de embarque el que identifica al cargador como el mandatario o comisionista²³. Si el intermediario actúa por cuenta ajena, el verdadero cargador es su mandante o comitente²⁴.

Para evitar la confusión entre el cargador y un intermediario, las Reglas de Rotterdam permiten la omisión de la figura de cargador introduciendo otra nueva figura llamada “cargador documentario” que es la persona, distinta del cargador, que acepte ser definida como cargador en el documento de transporte o documento electrónico de transporte.

²²Se requiere el depósito de 20 instrumentos para que las RR entren en vigor. De momento solo han depositado: España (19/01/2011), Tongo (17/07/2012) y Congo (28/01/2014).

http://www.uncitral.org/uncitral/es/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status_chronological.html

²³Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional 41.^º período de sesiones (16 de junio a 3 de julio de 2008) se afirma que: “se sostuvo, asimismo, que tampoco debería ser obligatorio mencionar el nombre del cargador. En los documentos de transporte figura siempre el nombre de una persona como cargador, pero que en la práctica este cargador era cargador documentario y eran los porteadores los que enviaban solicitudes para cambiar el cargador mencionado. Esa hecho no impedía el transporte de mercancías porque los porteadores ya conocían a sus clientes y sabían a quién debían reclamar el pago del flete”.

²⁴FONTESTAD PORTALÉS, L. (2007): *Conocimiento de embarque como título ejecutivo*, Tirant lo Blanch, Valencia.

A continuación, definiremos el resto de las figuras presentes en el contrato de transporte marítimo. El “Porteador o transportista” es toda persona que por sí o por medio de otra que actúa en su nombre ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un cargador²⁵. “Porteador efectivo” sería toda persona a quien el porteador ha encomendado la ejecución del transporte de mercancías o de una parte del transporte. Por último el “Consignatario o comprador” es la persona autorizada para recibir las mercancías en el puerto de destino.

²⁵Por “porteador se entenderá la persona que celebre un contrato de transporte con un cargador. (art. 1.5. RR).

8. DOCUMENTOS DE TRANSPORTE: INDICACIONES SOBRE EL PORTEADOR Y SOBRE LAS MERCANCÍAS.

A lo largo de este apartado, vamos a señalizar y explicar la nueva regulación de los documentos de transporte recogida en el citado anteriormente Convenio sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo, firmado el 23 de septiembre de 2009 y más conocido como las Reglas de Rotterdam (RR).

8.1 Las funciones del documento de transporte.

En el transporte marítimo, igual que en la mayoría de los diferentes tipos de transporte, es de vital importancia la existencia de un documento que muestre las obligaciones que asumen. Tradicionalmente, en el comercio internacional marítimo el documento utilizado es el conocimiento de embarque que, además de mostrar las condiciones pactadas, también es usado como instrumento probatorio a través del cual acreditar en qué estado se han entregado las mercancías al naviero, y en este sentido poder defenderse, antes de que las mercancías fuesen cargadas²⁶, ante cualquier petición de posible indemnización por parte del cargador²⁷.

Por último, el documento de transporte también se ha utilizado como título de transmisión del derecho a la entrega de las mercancías, es decir, por medio de la transmisión del documento de transporte el receptor de las mercancías en destino cambiaba.

Hoy en día, con la evolución del transporte marítimo y la reducción de los días de travesía, la tendencia creciente es hacia el uso de documentos de transporte marítimo similares al conocimiento de embarque pero, sin incorporar el derecho de transmisión. La razón es que no se contempla una posible compraventa durante el desplazamiento y, por tanto, no es necesaria la utilización de un título valor. Por ello se comienza a utilizar una cara de porte.

La carta de porte marítimo o *Seawaybill*, que presenta las mismas funciones que el conocimiento de embarque pero que no es un título valor.

²⁶RUIZ SOROA, J. (2006): *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, Marcial Pons, Madrid.

²⁷RECALDE CASTELLS, A. (1992): *El conocimiento de embarque y otros documentos del transporte*, Civitas, Madrid.

Los documentos de transporte son realmente importantes ya que ofrecen una seguridad jurídica a las partes contratantes. Hoy en día se van utilizando cada vez más los documentos de transporte electrónicos ya que la evolución tecnológica afecta cualquier sector y adaptarse a ese cambio tecnológico resulta inevitable. Más adelante nos detendremos profundamente en la explicación del documento electrónico de transporte (Ver página 37 Documento electrónico de transporte).

8.2 El carácter consensual del contrato de transporte marítimo.

Una vez conocida la definición de contrato de transporte marítimo, podemos afirmar que este tipo de contrato tiene carácter consensual ya que se perfecciona con el consentimiento de las partes o dicho de otra manera, el porteador asume una serie de responsabilidades incluso antes de la emisión del conocimiento de embarque, de tal forma que el contrato de transporte marítimo surge en un momento previo a la emisión del documento en el que se refleja de forma escrita las relaciones de cargador y porteador.

En la Reglas de La Haya-Visby, tanto porteador como cargador son las figuras que podían acordar la no emisión de un conocimiento de embarque, en las Reglas de Hamburgo sin embargo, el cargador tenía el poder de obligar al porteador a emitir este conocimiento de embarque si así lo requería la situación y actualmente en Las Reglas de Rotterdam (RR) no establece la obligación de formular ese conocimiento de embarque señalando que el “documento de transporte” es aquel emitido por el porteador que “pruebe o contenga un contrato de transporte”²⁸.

Tradicionalmente en las Reglas de La Haya y en las Reglas de Hamburgo se ha ido empleando la expresión de conocimiento de embarque (*bill of lading*, en inglés), pero con las nuevas Reglas de Rotterdam (RR) este concepto ha evolucionado a una expresión más genérica que es el “documento de transporte” y cuando el cargador solicita al porteador la formulación del documento de transporte son las RR las que distinguen entre un documento negociable o no negociable²⁹. El porteador podrá

²⁸Según el artículo 8 de las Reglas de Rotterdam son ambas partes las que tienen que estar de acuerdo para la emisión del documento electrónico.

²⁹Se ha puntualizado que la causa de este cambio es que en algunos países los términos de conocimiento de embarque (*bill of lading*) o carta de porte marítima (*seawaybill*) no son utilizados y por ello se quiere implantar un término más genérico como es el de documento de transporte. Los documentos negociables son aquellos con los cuales se puede comprar o vender bienes y se pueden convertir en efectivo en el momento la presentación de dicho documento (lira de cambio, pagaré, cheque). En cambio, los

negarse a emitir un documento negociable cuando así lo haya pactado con el cargador o cuando su utilización es contraria a las costumbres o tradiciones en el comercio (Art. 35 RR).

No obstante, aparte de implantar la expresión de documento de transporte y que así sea la misma en todos los países, Las Reglas de Rotterdam van más allá y permiten la creación del “documento electrónico de transporte” con el objetivo de flexibilizar su transmisión. En relación, el artículo 1.18 RR sostiene que el documento electrónico de transporte es “la información consignada en uno o más mensajes emitidos por el porteador mediante comunicación electrónica en virtud de un contrato de transporte incluida la información asociada al documento electrónico en datos adjuntos o incorporada al mismo por el porteador, que se produzca simultáneamente o después de su emisión”, hay que señalar que el porteador tiene que haber recibido la mercancía y que haya existencia de contrato de transporte.

8.3 Datos del contrato de transporte.

En el documento de transporte deben aparecer todas las condiciones pactadas por ambas partes, aunque no de forma exhaustiva, se pueden añadir datos que las partes consideren oportunas para especificar mejor las obligaciones a las que se someten (art. 36 RR)³⁰.

8.3.1 Identificación de las mercancías a transportar y su estado.

En primer lugar, el cargador tiene la obligación de transmitir al porteador todas las características de las mercancías, entre otras, peso, tamaño o cantidad, de la forma más detallada posible. De este modo el porteador puede organizar la carga de la manera más segura posible, ya que en caso de producirse un accidente causado por la falta de información es el propio cargador el que va a asumir la pérdida ocasionada. Otros datos relevantes que tienen que aparecer en el documento de transporte es el estado aparente en el que se encuentran las mercancías, datos del porteador, la fecha en las que el

documentos no negociables sirven para demostrar que una operación se ha llevado de manera satisfactoria (recibo o factura). WILLIAMS, R. (2008): Documento de transporte bajo la nueva convención, Lawtext, Swansea.

³⁰Los datos que aparecen en el artículo 36 de las Reglas de Rotterdam tienen calidad de ejemplo y sin duda, las partes pueden añadir otros datos adicionales.

porteador ha recibido las mercancías y el número de originales emitidos en caso de que el documento tenga carácter negociable.

Finalmente, habrá que indicar el nombre y dirección del destinatario y la dirección de entrega de la mercancía. Por último el número del buque y el puerto de origen y el de destino, ya que en el comercio internacional marítimo este último dato es el que define el ámbito jurídico al que se somete el porteador.

8.3.2 Identificación del porteador por medio del documento de transporte.

En la práctica, en numerosas ocasiones es difícil averiguar quién exactamente es el porteador, o quién es el responsable del transporte de las mercancías. Esto se debe a que muchas veces la firma del capitán que es la prueba de que el porteador es la naviera debido la dependencia laboral y subordinación entre el capitán y la naviera, sin embargo, hay casos en los cuales no aparece ningún dato de la naviera lo que dificulta localizar al real porteador.

Para evitar estos casos, Las Reglas de Rotterdam introducen un nuevo camino para identificar el porteador en el artículo 37.2 (RR) “en caso de que en el contrato no se pueda ver con claridad el porteador, se presume que el propietario registral del buque en el que fueron cargadas las mercancías es el porteador”.

En resumen, si en el documento de transporte no aparece de forma clara quién es el porteador, se entenderá que el porteador es el propietario registral del buque. De este modo se facilita la identificación del porteador.

8.3.3 Reservas en el documento de transporte.

Las reservas tienen como objetivo corregir los datos concedidos por el cargador y describir la situación real de las mercancías. El porteador, al revisar las mercancías, y si estas no se corresponden a lo descrito por el cargador, debe poner una reserva para actualizar el estado de la mercancía. En este sentido podemos detallar dos tipos de reservas.

- Cuando el porteador no ha podido revisar la mercancía porque el contenedor está cerrado: En este sentido, al no disponer de ningún medio para verificar la información puede emitir una reserva o en caso de sospechar de incorrecta

información de la mercancía también tiene la capacidad de emitir dicha reserva³¹.

- Cuando el porteador estima que la descripción en cuanto a medidas, bultos, peso no son correctas puede configurar una reserva, pero siempre y cuando tenga pruebas o elevadas sospechas de la incongruencia de los datos ofrecidos por el cargador.

³¹En este caso, de forma no obligatoria, el porteador puede poner una cláusula y argumentar la inexactitud de los datos. WILLIAMS, R. (2008): Documento de transporte bajo la nueva convención, Lawtext, Swansea.

9. DOCUMENTO ELECTRÓNICO DE TRANSPORTE.

La existencia de un documento de transporte electrónico es una de las innovaciones que regulan las reglas de Rotterdam. Para emitir de un documento electrónico debe haber un acuerdo entre el porteador y el cargador ya que, el documento se emite y después es el porteador quién acredita la recepción de las mercancías. Es decir, se busca una compatibilidad o equivalencia entre los documentos en papel con los documentos electrónicos “la emisión, el control exclusivo o la transferencia del documento electrónico de transporte surtirá el mismo efecto que la emisión, la posesión o transferencia de un documento de transporte” (Art. 8b RR).

El objetivo central a la hora de implementar un sistema de documentación electrónica es que la persona legitimada por los datos a recibir las mercancías y sólo él, dispondrá del control único sobre las mercancías hasta que el documento quede extinguido o hasta que se transmita a un tercero.

Por otra parte, para saber qué tipo de documento emitir (electrónico o en papel) es el cargador, en principio, quien tendrá derecho a exigir la tipología del documento, pero es el porteador el que finalmente decidirá si emitirá el documento en formato electrónico o no³².

³²En concepto de cargador, aquí entendemos que es el que concluye el contrato de transporte con el porteador, aunque no sea quien entregue las mercancías, tal como sucedería con el caso del vendedor FOB.

RECALDE CASTELLS, A. (1992): *El conocimiento de embarque y otros documentos del transporte*, Civitas, Madrid.

10. OBLIGACIONES Y RESPONSABILIDADES.

10.1 Responsabilidad del porteador.

La obligación principal de este agente es la de realizar el transporte de las mercancías desde el puerto de expedición hasta el de recepción. Así pues, las mercancías están bajo custodia del porteador desde el momento en el que éste las haya recibido del cargador o de quién actúe en su nombre, hasta el momento en el que las haya entregado poniéndolas en poder del consignatario o si este no las recibe, el consignatario que figure en el contrato o una autoridad diferente a la que según las leyes haya que entregar las mercancías. Es necesario puntualizar que el término porteador y consignatario pueden ser también los empleados o agentes del porteador o consignatario.

De este modo, el porteador es responsable de cualquier pérdida o daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, siempre y cuando haya sucedido en el periodo en el que las mercancías estén bajo su cargo. Excepcionalmente, si se puede probar que los empleados o agentes adoptaron todas las medidas que estaban en su mano para que el hecho se evitase y sus respectivas consecuencias, entonces sería posible eximirse de dicha responsabilidad.

En el párrafo anterior hago referencia al retraso en el tiempo de entrega, es importante señalar que la ley considera retraso, al tiempo que excede del tiempo de entrega expresamente acordado o en el caso de que no estuviera expresamente acordado, tiempo razonable en el que un porteador debería entregar la mercancía.

Otro aspecto relevante a destacar es que si se produce una pérdida o daño de las mercancías, la indemnización será calculada tomando como referencia el precio de mercado de las mercancías (Art. 22 RR)³³.

Existen dos circunstancias en las cuales el porteador se exime de la responsabilidad de cualquier desperfecto, pérdida o retraso en el tiempo de entrega:

- 1- En el transporte de animales vivos, debido al riesgo inherente que su transporte conlleva, siempre y cuando este haya tomado las respectivas medidas de precaución.
- 2- Por el hecho de salvar vidas humanas.

³³Detallando y citando el art. 22 RR. “La indemnización debida por el porteador por pérdida o daño de las mercancías será calculada tomando como referencia el valor de mercado o cotización en la bolsa que tengan esas mercancías en el lugar y en el momento de la entrega.”

10.2 Limitación de la responsabilidad.

En el caso de pérdida o daño en las mercancías, la responsabilidad se limita a la suma equivalente de 875 unidades de cuenta por bulto o a 3 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor (Art. 59 RR)³⁴.

En el caso de que exista retraso en la entrega, su responsabilidad está limitada a 2,5 veces el flete que deba pagarse por las mercancías que hayan sufrido retraso, esta cuantía nunca puede exceder el precio del flete total del contrato. Es muy importante señalar que en ninguno de los casos, la responsabilidad acumulada puede superar la cuantía señalada dentro del primer párrafo de este apartado.

De acuerdo con la Ley, el porteador y el cargador podrán pactar límites de responsabilidad superiores a lo establecido en este apartado.

10.3 Pérdida de la limitación de la responsabilidad.

Si se prueba que el porteador ha actuado o ha omitido ciertas acciones de modo que han sido las causantes de la pérdida, daño o retraso en la entrega, conociendo que esto iba a tener repercusiones negativas sobre la mercancía, en este caso el porteador no va a tener la opción de acogerse a la limitación de la responsabilidad.

En el anterior párrafo, cuando nombramos el porteador nos referimos a este o a cualquier empleado o agente, que actúe en su nombre y por tanto adquiera dichas responsabilidades.

10.4 Carga sobre la cubierta.

El porteador puede transportar la carga en la cubierta siempre y cuando así lo haya acordado con el cargador o si los usos del comercio así lo estipulan. Si efectivamente la mercancía se transporta en cubierta, el porteador debe incluir una declaración en la que deje constancia de ello en el conocimiento de embarque.

³⁴Citando el artículo 59 de las RR. “ La responsabilidad del porteador estará limitada a 875 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga, o a 3 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías que sean objeto de reclamación o litigio, si esta última cantidad es mayor, salvo cuando el cargador haya declarado el valor de las mercancías y esa declaración se haya incluido en los datos del contrato, o cuando el porteador y el cargador hayan acordado un límite superior al límite de responsabilidad establecido en el presente artículo”.

En el caso en el que la mercancía haya sido transportada en cubierta incumpliendo alguna de las anteriores normas y la mercancía sufra cualquier desperfecto, pérdida o retraso en el tiempo de entrega, el responsable inmediato será el porteador, el cual no podrá acogerse a los límites de responsabilidad anteriormente citados.

10.5 Responsabilidad del cargador.

El cargador no es responsable del desperfecto, pérdida o retraso del tiempo de entrega ni tampoco de los desperfectos del elemento de transporte, excepto en el caso de que esto haya ocurrido por la mal actuación o negligencia del cargador o sus empleados. Los agentes o empleados del cargador tampoco van a ser los responsables, salvo en el caso de que haya habido negligencia por su parte (Art. 30.2 RR)³⁵.

³⁵Tal y como lo define el artículo 30 RR “El cargador quedará total o parcialmente exonerado de su responsabilidad si la causa o una de las causas de pérdida o del daño no es imputable a su culpa ni a la culpa de ninguna de las personas mencionadas”.

11. TIPOS DE BUQUES.

A día de hoy, los diferentes tipos de buques se pueden clasificar en las siguientes categorías:

- Buques Portacontenedores: Son la familia de buques de mayor tamaño, los buques portacontenedores más grandes poseen una eslora de unos 350-400 metros con una carga máxima de 10.000 contenedores estandarizados *TEU* (*Twenty Equivalent Unit*)³⁶, y pueden alcanzar los 23 nudos.

Nota: La compañía más importante del mundo y con la mayor flota (*Maersk Line*) posee el buque más grande del mundo con una eslora de 400m y una capacidad de carga de 18270 contenedores.

- Buques Graneleros: Este tipo de buque se dedica al transporte de cargas a granel (cargas sin empaquetar), su eslora puede llegar a los 300m con una capacidad máxima de 70.000 kilos de peso muerto. En la mayoría de las veces suelen transportar cereales, minerales o cargas mixtas.
- Buques tanque: En esta familia el más importante es el buque petrolero, los buques tanques alcanzan una eslora de unos 400m (3 campos de fútbol) y la mayoría de ellos poseen grúas para mover las mangueras que se conectan a la plataforma para la carga o descarga.
- Buques carga general: Transportan varios tipos de mercancía, como contenedores, granel, y también pueden tener algún tanque y es muy habitual que lleven sus propias grúas para la respectiva carga y descarga.

En el comercio marítimo los buques portacontenedores son los más utilizados debido a la mayor carga y bajo coste que pueden proporcionar y por ello nos centraremos y explicaremos más a fondo este tipo de buques. Para el transporte de las mercancías se pueden utilizar varios tipos de contenedores.

- Contenedor estándar de 20 pies (1 TEU).
- Contenedor 40 pies (2 TEU).
- Contenedor 40 High Cube, se diferencia del contenedor de 40 pies por ser 10 cm más alto.
- Existen contenedores especiales abiertos por arriba o por los lados que permiten el transporte de mercancías con dimensiones especiales, en este caso se aplicara

³⁶TEU (unidades equivalentes a 20 pies): El tráfico portuario mide el flujo de contenedores en unidades equivalentes a 20 pies.

el coste EXLS (coste a abonar dependiendo del tamaño de la mercancía) que especificaremos en el siguiente punto de “Fletes y costes”.

12. FLETES Y OTROS COSTES.

Antes de realizar una simulación de contratación de transporte de un contenedor, vamos a explicar qué son los fletes en el transporte marítimos y los posibles costes en los que nos podemos topar a la hora de realizar un contrato de transporte marítimo internacional.

Los fletes son los costes más importantes en el transporte internacional marítimo, es el coste que es aplicado por transportar un contenedor desde el puerto de origen al puerto de destino. A menudo el flete marítimo puede ser barato sin embargo hay otros costes a los que hay que hacer frente que son:

- **BAF (*Bunker Adjustment Factor*):** Recargo por combustible, las travesías marítimas a menudo suelen ser largas , por ello con el pago de BAF cubrimos el riesgo de la posible subida en el precio del combustible
- **CAF (*Currency Adjustment Factor*):** Recargo por tipo de cambio y otros gastos menores. Este coste es aplicado sobretodo en el comercio marítimo fuera de la Unión Europea, aunque muchas veces se hace un contrato en dólares para evitar el riesgo de tipo de cambio.
- **IMO (*International Maritime Organization*):** Es un recargo del flete en caso de que se transporte mercancía peligrosa.
- **WR (*War Risk*):** Coste el cual hay que asumir en caso de pasar por zonas con riesgo de guerra, es decir, en caso de pasar por países que están en guerra con este sobrecoste cubrimos el riesgo para la naviera.
- **CS (*Congestion surcharge*):** Es un coste bastante habitual, su abono procede en caso de pasar por puertos con exceso de tráfico, de este modo nos aseguramos que el pase no será más tardío de lo normal.
- **EXLS (*Extra Length Surcharge*):** No es un coste muy habitual, hay que abonar su pago en caso de que la mercancía sea de gran longitud y no cabe en un contenedor.

- FCS (*Freight Collect Surcharge*): Se abona cuando se viaja a flete debido es decir, el vendedor no paga el flete sino que el destinatario es el que tiene que abonar el flete.
- Costes por piratería: Cabe destacar que la mayoría de compañías evitan las zonas de mayor riesgo para poder evitar posibles ataques piratas.

13. RUTAS MARÍTIMAS.

Como es de esperar la mayoría de las compañías navieras siguen las mismas rutas marítimas para llegar de un puerto a otro, ya que suelen ser rutas optimizadas y representan menores costes. Las rutas que conectan los 5 continentes existentes son las siguientes:

- Atlántico Norte, entre Europa y el este de América del Norte
- Mediterráneo que une Asia utilizando el famoso canal de Suez (Egipto)
- Canal de Panamá que une Europa y la costa oriental de América con las costas occidentales de América y con Asia
- Surafricana uniendo Europa y América con África
- Americana que une Europa y América del norte y sur
- Pacífico norte que une América con Australia, Nueva Zelanda, Indonesia y el sur de Asia.

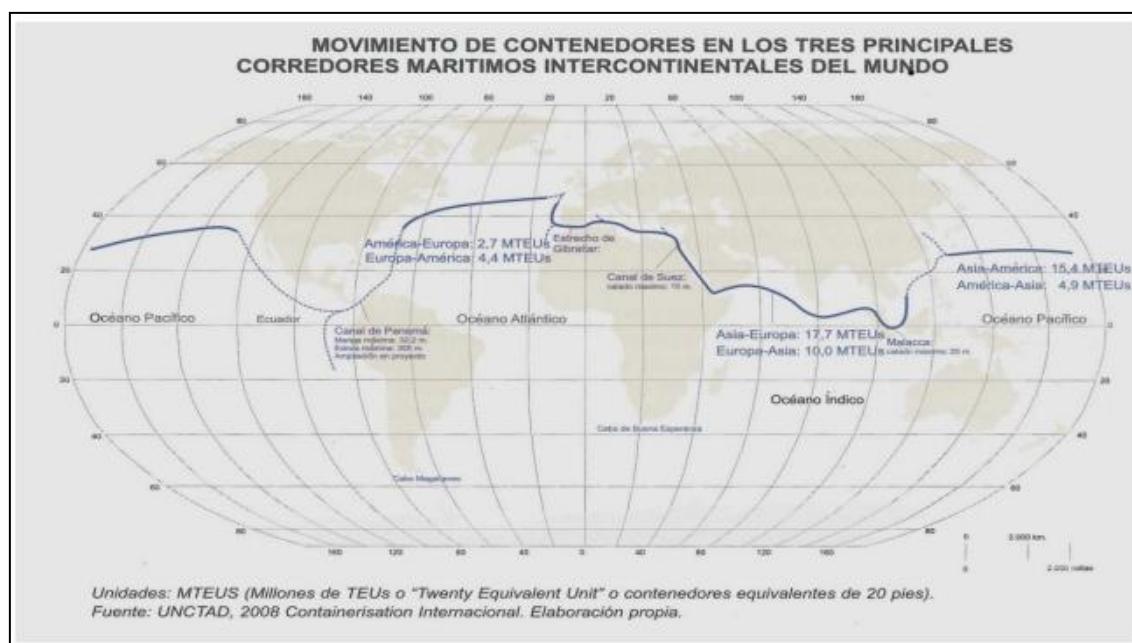


Tabla 13.1 Rutas marítimas.

14. VENTAJAS E INCONVENIENTES DEL TRANSPORTE MARÍTIMO.

En este apartado vamos a señalar las ventajas y desventajas del transporte marítimo centrándonos en el transporte por contenedores ya que es el más utilizado actualmente, debemos destacar que el comercio internacional marítimo y sobre todo por contenedores o grupaje representa el 80-85% de la totalidad de la cuota de mercado.

Ventajas:

- Permite la llegada de mercancías de puerta a puerta.
- Ahorro en costes ya que no es necesario el envoltorio de todas las mercancías.
- Ha proporcionado el desarrollo de nuevas rutas debida a la utilidad del contenedor y ha ayudado a la globalización.
- Creación de nuevos mercados emergentes.
- Capacidad de transporte mayor en comparación con el transporte convencional.
- Gracias a los buques de carga general se pueden transportar diversos productos.
- Menores restricciones a la hora de cargar (Peso).

Desventajas:

- Grandes inversiones en puertos.
- Existencias de aduanas portuarias.
- Lentitud.
- Riesgos de ataque.
- Bastante contaminante y riesgo de contaminación por pérdida de carga (petróleo).
- No todas las mercancías pueden ser transportadas.
- Hay que llenar un contenedor entero (más de 15 m³) sino es recomendable recurrir al grupaje (cuando nuestra mercancía es menor a los 15m³).

15. CONCLUSIONES.

Uno de los objetivos principales que tiene este trabajo fin de grado es dar a conocer la importancia y gran crecimiento del transporte internacional marítimo utilizado en el comercio internacional e intentar concienciar que una de las salidas más adecuadas para un crecimiento sostenible es la internacionalización de las empresas. Además, al considerar que en el plan de estudios del Grado en Administración y Dirección de Empresas hay muy pocas asignaturas de derecho y gracias a la elaboración de este trabajo, junto a los conocimientos económicos referentes al comercio internacional adquiridos durante estos últimos cuatro años, me han ofrecido la posibilidad de sumergirme en la normativa internacional del transporte marítimo y ser capaz de entender su funcionamiento y gran potencial de desarrollo que tiene este tipo de transporte.

Actualmente, el comercio internacional es de suma importancia debido a la globalización del mercado y por ello nos tenemos que actualizar junto a él. Como consecuencia de la crisis económica muchas empresas no han podido sobrevivir, solo lo han hecho unas pocas empresas, empresas que han sabido adaptarse a los cambios y han iniciado un camino hacia la internacionalización o dicho de otra manera empresas que han buscado nuevos mercados en el extranjero o que se han dedicado a la exportación, un término realmente interesante en los tiempos actuales que se ha visto afectado positivamente haciendo posible la reducción de la deuda de nuestra balanza comercial.

Uno de los grandes problemas de este siglo es la contaminación provocada por el exceso de producción y por ello debemos involucrarnos en mayor grado y ser cuidadosos con el medio ambiente, en este sentido debemos potenciar el transporte marítimo frente a los demás ya que es uno de los modos de transporte menos costosos y contaminantes.

Cabe destacar que los propios empresarios han creado su propio reglamento, es decir los *INCOTERMS*, que son de carácter voluntario y que recogen la distribución de responsabilidades y otros aspectos relevantes con el fin de homogeneizar los acuerdos. Dicho esto, considero que sería adecuado y de vital importancia poder construir en un futuro una normativa universal y sencilla para que no haya lugar a equivocaciones o malos entendidos para que así el proceso de exportación/importación se realice con mayor facilidad.

Me gustaría puntualizar que vivimos en un mundo enormemente globalizado y que ya no existen las distancias, este hecho debe favorecer al intercambio internacional de mercancías y que es un punto a favor hacia la internacionalización de las empresas, apertura y desarrollo de nuevos mercados.

Finalizado este trabajo fin de grado, puedo decir que, ahora soy mucho más competente en cuanto a la normativa y regulación del transporte internacional marítimo, y que sin duda veo una gran oportunidad de desarrollo en este campo. En un futuro me gustaría dedicarme al comercio internacional y este trabajo me ha dado la oportunidad de poder iniciar los primeros pasos hacia mi formación en esta rama del conocimiento.

Una vez conseguido el Grado en Administración y Dirección de Empresas, y partiendo de la base que me gustaría dedicarme al comercio internacional, mi próximo objetivo a medio/corto plazo es adquirir un buen nivel de inglés y posteriormente finalizar mi formación con un Máster en Comercio Internacional en inglés y comenzar el estudio de un cuarto idioma.

16. BIBLIOGRAFÍA.

- DE LA VEGA GARCÍA, F. (2006): *Contrato de prestación de servicios logísticos. Delimitación, contenido y estructura típica*, Civitas, Madrid.
- EMPARANZA SOBEJANO, A. (2010): *Las Reglas de Rotterdam: la regulación del contrato de transporte internacional de mercancías por mar*, Marcial Pons, Madrid.
- ESPINOSA CALABUIG, R. (2013): *Las Reglas de Rotterdam sobre transporte marítimo: pros y contras del nuevo Convenio*, Tirant lo Blanch, Valencia.
- FONTESTAD PORTALÉS, L. (2007): *Conocimiento de embarque como título ejecutivo*, Tirant lo blanch, Valencia.
- FONTESTAD PORTALÉS, L. (2007): *Conocimiento de embarque como título ejecutivo*, Tirant lo Blanch, Valencia.
- HONNOLD, J. (1982): *Ley y términos comerciales uniformes*, Horn y Schmitthoff, Pensilvania.
- ILLESCAS ORTIZ, R. (1994): *Régimen jurídico de la responsabilidad en el ámbito del transporte marítimo, Derechos nacionales y convenios internacionales*, en *Estudios sobre el aseguramiento de la responsabilidad en la gran empresa*, La Ley, Madrid.
- INCOTERMS, (2010): *Reglas para el uso de términos comerciales nacionales e internacionales*, Cámara de Comercio Internacional, París.
- LUDDEKE, C. (1995): *Las reglas de Hamburgo*, Lioyds, London.
- MARIA CARBONE, S. (2010): *Contrato de transporte marítimo*, Giuffre, Milán.
- RUIZ SOROA, J. (2006): *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, Marcial Pons, Madrid.
- RECALDE CASTELLS, A. (1992): *El conocimiento de embarque y otros documentos del transporte*, Civitas, Madrid.
- SÁNCHEZ CALERO, F. (2000): *El contrato de transporte de mercancías (Reglas de La Haya-Visby)*, Aranzadi, Madrid.
- SÁNCHEZ CALERO, F. (1992): *Instituciones de derecho mercantil. Vol. II, (Títulos y valores, contratos mercantiles, derecho concursal y marítimo)*, McGraw-Hill, Madrid.
- WILLIAMS, R. (2008): *Documento de transporte bajo la nueva convención*, Lawtext, Swansea.

Normativa.

REGLAS DE HAYA VISBY, (25 de Agosto de 1924), Bruselas.

REGLAS DE HAMBURGO, (31 de marzo de 1978), Hamburgo.

REGLAS DE ROTTERDAM, (2008), Nueva York.

LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA, (2014), Boletín Oficial del Estado.

REGLAMENTO COMUNIDAD ECONÓMICA EUROPEA (CEE) Nº 3577/92, (1992), Ministerio de Obras Públicas y Transporte.

Bibliografía electrónica.

- www.uncitral.org
- www.dialnet.unirioja.es
- www.unctad.org
- www.ec.europa.eu/eurostat
- www.ine.es
- www.bolero.net
- www.icontainers.com

ANEXO I.

Simulación contratación contenedor.

En este anexo vamos a realizar la contratación real de un contenedor detallando el puerto de origen, destino y el desglose de todos los precios y costes como también los *INCOTERMS* utilizados.

Para ello nos apoyaremos en la página on-line dedicada a la gestión de contenedores y transporte internacional marítimo <http://www.icontainers.com/>

Este proceso lo haremos por partes:

- Elección del puerto de origen y destino: En nuestro caso elegimos que deseamos hacer una exportación desde Barcelona a Hong Kong con un contenedor estándar de 20 pies.

Ruta	Contenedor 20 pies	Contenedor 40 pies	Contenedor 40 pies HC	
ALGECIRAS - HONG KONG	Desde 591 € Encontrado el 04-oct-2014	Desde 674 € Encontrado el 04-oct-2014	Desde 674 € Encontrado el 04-oct-2014	Ver precios
ALICANTE - HONG KONG	¡Sé el primero en buscar!	¡Sé el primero en buscar!	¡Sé el primero en buscar!	Ver precios
BARCELONA - HONG KONG	Desde 773 € Encontrado el 05-oct-2014	Desde 860 € Encontrado el 05-oct-2014	Desde 860 € Encontrado el 05-oct-2014	Ver precios
BILBAO - HONG KONG	Desde 1.824 € Encontrado el 05-oct-2014	Desde 2.153 € Encontrado el 05-oct-2014	Desde 2.196 € Encontrado el 05-oct-2014	Ver precios

- Elección del precio: Debemos pinchar a “Ver precios” para ver la totalidad de precios disponibles y también si queremos que el envío sea directo o con escala.

Fletes marítimos de BARCELONA a HONG KONG | Contenedor completo (FCL)

FLETES MARÍTIMOS > CONTENEDOR COMPLETO (FCL) > BARCELONA > HONG KONG

[REALIZAR NUEVA BÚSQUEDA](#)

ETAPA PROCESO 1. Seleccionar 2. Cotización detallada 3. Pago 4. Instrucciones de embarque

Tipo de envío: Contenedor completo
 Origen: BARCELONA
 Destino: HONG KONG
 Incoterm: CFR ([Ver precios en condiciones FOB](#))

Precios para 1 contenedor incluyendo los siguientes servicios:
 Gastos en puerto de origen
 Despacho de aduanas en origen
 Flete marítimo (incluye BAF, CAF y recargos)

PUERTO DE SALIDA	CONTENEDOR 20 PIES	CONTENEDOR 40 PIES	CONTENEDOR 40 PIES HIGH CUBE	TIEMPO TRÁNSITO	INFORMACIÓN ADICIONAL	SALIDAS APROXIMADAS	
BARCELONA	687 €	755 €	755 €	31 días	Frecuencia: 7 días Escala: Directo	SALIDAS	VER DESGLOSE
BARCELONA	807 €	807 €	807 €	43 días	Frecuencia: 7 días Escala: PORT KELANG	SALIDAS	VER DESGLOSE
BARCELONA	839 €	970 €	970 €	33 días	Frecuencia: 7 días Escala: PORT KELANG	SALIDAS	VER DESGLOSE
BARCELONA	1.370 €	1.701 €	1.701 €	45 días	Frecuencia: 7 días Escala: SINGAPORE	SALIDAS	VER DESGLOSE

- c) En este paso hay que elegir exactamente qué ruta queremos, podemos observar también los *INCOTERMS* que obligatoriamente necesitamos saber y comprender el significado para saber a qué tipo de contrato nos sometemos y cuáles son nuestros derechos y obligaciones. Los *INCOTERMS* no son una ley sino que son acuerdos privados dispositivos utilizados por los empresarios para el mejor entendimiento entre ellos.

NÚMERO DE CONTENEDORES			RESUMEN SERVICIO																									
	1	Contenedores 20 Pies	ORIGEN	BARCELONA																								
	0	Contenedores 40 pies [i]	DESTINO	HONG KONG																								
	0	Contenedores 40 Pies High Cube [i]	ESCALA DEL PUERTO	1 x 20 pies estandar																								
			SEGURO	Sí																								
			SALIDA APROXIMADA	11/10/2014																								
			INCOTERM	CIF																								
			TIEMPO TRÁNSITO	31 días																								
SEGURO DE TRANSPORTE			DESGLOSE DE PRECIOS																									
<input checked="" type="checkbox"/> Quiero asegurar mi mercancía Valor declarado <input type="text" value="10000"/> € (Condiciones del seguro) (Condiciones generales del seguro)			<table border="1"> <tr> <td>FLETE</td> <td>93,76 €</td> </tr> <tr> <td>EIS</td> <td>67,67 €</td> </tr> <tr> <td>THC PUERTO LOCAL</td> <td>170,00 €</td> </tr> <tr> <td>ISPS</td> <td>22,00 €</td> </tr> <tr> <td>OTROS GASTOS POR CONTENEDOR</td> <td>20,00 €</td> </tr> <tr> <td>GESTIÓN Y TASA PORTUARIA</td> <td>45,00 €</td> </tr> <tr> <td>EMISIÓN B/L</td> <td>65,00 €</td> </tr> <tr> <td>DESPACHO DE ADUANAS</td> <td>30,00 €</td> </tr> <tr> <td>ENVIO DE B/L EN PAPEL</td> <td>35,00 €</td> </tr> <tr> <td>PRECINTO</td> <td>8,00 €</td> </tr> <tr> <td>SEGURO</td> <td>50,00 €</td> </tr> <tr> <td>GESTIÓN ENVIO PARTICULARES</td> <td>165,00 €</td> </tr> </table>		FLETE	93,76 €	EIS	67,67 €	THC PUERTO LOCAL	170,00 €	ISPS	22,00 €	OTROS GASTOS POR CONTENEDOR	20,00 €	GESTIÓN Y TASA PORTUARIA	45,00 €	EMISIÓN B/L	65,00 €	DESPACHO DE ADUANAS	30,00 €	ENVIO DE B/L EN PAPEL	35,00 €	PRECINTO	8,00 €	SEGURO	50,00 €	GESTIÓN ENVIO PARTICULARES	165,00 €
FLETE	93,76 €																											
EIS	67,67 €																											
THC PUERTO LOCAL	170,00 €																											
ISPS	22,00 €																											
OTROS GASTOS POR CONTENEDOR	20,00 €																											
GESTIÓN Y TASA PORTUARIA	45,00 €																											
EMISIÓN B/L	65,00 €																											
DESPACHO DE ADUANAS	30,00 €																											
ENVIO DE B/L EN PAPEL	35,00 €																											
PRECINTO	8,00 €																											
SEGURO	50,00 €																											
GESTIÓN ENVIO PARTICULARES	165,00 €																											
FECHA DE SALIDA			IMPORTE	771,43 €																								
			IVA	0,00 €																								
			TOTAL	771,43 €																								
ENVIAR A MI EMAIL																												

En el desglose de precios podemos observar un coste muy importante llamado emisión de B/L (*bill of lading* en inglés) o también llamado en español “conocimiento de embarque” en el transporte marítimo o documento de transporte en el transporte terrestre. Este conocimiento de embarque es de suma importancia ya que si somos el vendedor y presentamos este conocimiento de embarque al banco con el que trabajamos y este banco a su vez estará relacionado con el banco de nuestro cliente en el país de destino del contenedor, pues se nos abrirá una línea de crédito documentario y podremos cobrar el importe de la mercancía gracias al sistema *SWIFT* que es el código con el que trabajan las entidades financieras, es decir, por teleproceso.

Debemos recordar que aunque pasara algo con las mercancías, cualquier desastre natural, el banco extranjero tiene la obligación de hacer frente al pago.

Actualmente, con todo el avance tecnológico, atendiendo a las actuales reglas de Rotterdam se permite el uso de documentos electrónicos y ya no se habla de conocimiento de embarque sino de documento electrónico de transporte.

Debes dejar tu mercancía en el almacén cuya dirección te indicamos a continuación. El almacén se encargará de cargar la mercancía en el contenedor y de llevar la mercancía al puerto.



Dirección de entrega
TRANSEUROP, S.A.
Passeig ferrocarrils catalans 261
CORNELLA DE LLLOBREGAT,
08940

ESCALA DEL PUERTO	
CONTENEDORES	1 x 20 pies estandard
SEGURO	Sí
SALIDA APROXIMADA	11/10/2014
INCOTERM	CIF
TIEMPO TRÁNSITO	31 días

DESGLOSE DE PRECIOS

FLETE	93,76 €
EIS	67,67 €
THC PUERTO LOCAL	170,00 €
ISPS	22,00 €
OTROS GASTOS POR CONTENEDOR	20,00 €
GESTIÓN Y TASA PORTUARIA	45,00 €
EMISIÓN B/L	65,00 €
DESPACHO DE ADUANAS	30,00 €
SOIVRE	55,00 €
SANIDAD	55,00 €
FARMACIA	55,00 €
FITOSANITARIO	55,00 €
ENVIO DE B/L EN PAPEL	35,00 €
PRECINTO	8,00 €
GASTOS DE ALMACEN	550,00 €
SEGURO	50,00 €
GESTION ENVIO PARTICULARES	165,00 €

IMPORTE **1.541,43 €**
IVA **0,00 €**
TOTAL **1.541,43 €**

ENVIR A MI EMAIL

Cabe destacar que si necesitamos almacenar los productos esto conlleva a un coste de 550 euros y también si necesitamos diferentes certificados de sanidad, farmacia la empresa los ofrece por un determinado precio. De este modo, la factura se ve incrementada considerablemente.

- Podemos observar en el paso número dos que el contrato al cual nos comprometemos corresponde a las siglas de CFR (Cost and Freight, exclusivo del transporte marítimo), esto quiere decir que:
 - Cubre los gastos en puerto de origen.
 - Despacho de aduanas en origen.
 - Flete marítimo (incluye BAF, CAF y recargos).

Las obligaciones del vendedor bajo *Incoterm CFR*.

- Contratar el buque.
- Pagar por su cuenta el flete y la carga hasta el puerto de destino.
- Efectuar el despacho de exportación de la mercancía.

Las obligaciones del comprador bajo *Incoterm CFR*.

- Soportar cualquier gasto adicional y riesgo de pérdida o deterioro y su reclamación y seguimiento desde que la mercancía traspasa la borda del buque en puerto de embarque.
 - Seguro.
- Si hubiéramos contratado un FOB (*free on board*- franco a bordo) puerto de carga convenido.
 - Incluye flete y seguros.
 - Maniobras hasta cruzar la borda del buque.
 - Despacho de exportación.

Las obligaciones del vendedor bajo *Incoterm FOB*.

- Entregar la mercancía a bordo del buque elegido por el comprador en el puerto de embarque convenido.
- Efectuar el despacho de exportación.

Las obligaciones del comprador bajo *Incoterm FOB*.

- Designar y reservar el buque.
 - Correr con los gastos y riesgos a la mercancía desde que traspasa la borda del buque.
- d) Efectuar el pago.

