

Transporte aéreo internacional de mercancías

C U A D E R N O S

B Á S I C O S

Transporte aéreo internacional de mercancías

Noviembre, 2016

© Alfonso Cabrera Cánovas

© ICEX España Exportación e Inversiones
P.º de la Castellana, 14-16, 28046 Madrid
tel.: 902 34 9000
fax: 91 431 6128
c.e.: icex@icex.es
www.icex.es

Publicaciones ICEX
www.icex.es/publicaciones
c.e.: libreria@icex.es
c.e.: edicion@icex.es

Administración General del Estado (AGE):
<http://www.060.es>

Catálogo de publicaciones de la AGE:
<http://publicacionesoficiales.boe.es>

ISBN (papel): 978-84-7811-800-7
ISBN (digital): 978-84-7811-801-4
ISBN (ePub): 978-84-7811-802-1
N.I.P.O. (papel): 726-16-112-0
N.I.P.O. (digital): 726-16-110-X
N.I.P.O. (ePub): 726-16-111-5
Depósito legal: M-36180-2016

Diseño: Juan Manuel Álvarez Junco
Maquetación e impresión: Imprenta Nacional de la AEBOE

Esta obra tiene carácter exclusivamente informativo y su contenido no podrá ser invocado en apoyo de ninguna reclamación o recurso.

ICEX España Exportación e Inversiones no asume la responsabilidad de la información, opinión o acción basada en dicho contenido, con independencia de que haya realizado todos los esfuerzos posibles para asegurar la exactitud de la información que contienen sus páginas.

Incoterms ® es una marca registrada de la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Puede encontrarse más información sobre la marca comercial «Incoterms» en: <http://www.iccwbo.org/incoterms>

Í N D I C E

INTRODUCCIÓN AL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL: IMPORTANCIA Y CARACTERÍSTICAS ESENCIALES	6
ANÁLISIS DE LA IMPORTANCIA DEL SECTOR	6
CARACTERÍSTICAS ESENCIALES DEL TRANSPORTE AÉREO	11
CARACTERÍSTICAS ESPECÍFICAS DE LA CARGA AÉREA	12
FORMAS DE EXPLOTACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO: RÉGIMEN REGULAR Y SERVICIOS CHÁRTER	14
FORMAS DE EXPLOTACIÓN COMERCIAL	14
SERVICIOS DE LÍNEA REGULAR	14
SERVICIOS CHÁRTER	15
EL AEROPUERTO COMO NODO LOGÍSTICO DE LA CARGA AÉREA	17
EL AEROPUERTO	17
ZONAS Y ORGANIZACIÓN DE UN AEROPUERTO	18
TRATAMIENTO DE LA CARGA AÉREA: TERMINALES Y CENTROS DE CARGA	18
MANIPULACIÓN DE LA CARGA AÉREA	20
REQUISITOS PARA EL EMBARQUE	22

GESTIÓN AEROPORTUARIA	26
EL MEDIO DE TRANSPORTE: AVIÓN Y ULD	27
EL AVIÓN COMERCIAL	27
EL DISPOSITIVO UNITARIO DE CARGA: ULD	29
EL TRANSPORTISTA: AEROLÍNEAS Y AGENTES DE CARGA IATA	31
AEROLÍNEAS	31
AGENTES DE CARGA IATA Y OTROS OFERTANTES	33
TARIFAS Y COSTES DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL	37
TARIFAS DE LA IATA	37
TIPOS DE TARIFAS	39
PESO TARIFARIO	41
CÁLCULO DEL FLETE AÉREO A PARTIR DE TARIFAS DE CARGA AÉREA: CASOS PRÁCTICOS	43
RECARGOS Y OTROS COSTES DE TRANSPORTE AÉREO	47
RELACIÓN DE LOS INCOTERMS CON LA CONTRATACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO: COSTES Y RIESGOS	50
INTRODUCCIÓN A LOS INCOTERMS 2010: DEL CONTRATO DE COMPRAVENTA AL DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL	50
INCOTERMS MULTIMODALES APLICABLES AL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL	54

APLICACIÓN PRÁCTICA: COSTES Y RIESGOS EN FUNCIÓN DEL INCOTERM ACORDADO	60
Determinación de precios en función de los costes	60
Determinación del lugar de siniestro respecto a la entrega y transmisión de los riesgos	64
CASO PRÁCTICO DE CÁLCULO DE PRECIOS Y ASIGNACIÓN DE RIESGO	65
EL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL	75
EL CONVENIO DE MONTREAL	75
CARTA DE PORTE AÉREO: AIR WAYBILL (AWB)	76
Concepto y funciones	76
Formalización y formato del AWB	77
Clausulado de la IATA	78
EJEMPLO DE FORMALIZACIÓN DE CARTA DE PORTE AÉREO	79
Cumplimentación del AWB, según los números indicados	81
Datos para el cálculo de las tarifas	84
Indicaciones sobre los cargos y su pago	86
CASO PRÁCTICO	90
Descripción de la operación y cumplimentación del AWB	90
Controversias posibles de la operación y su resolución	93
BIBLIOGRAFÍA BÁSICA Y WEBS RECOMENDADAS	96

Introducción al transporte aéreo internacional: importancia y características esenciales

ANÁLISIS DE LA IMPORTANCIA DEL SECTOR

El avión es, con diferencia, el medio de transporte más rápido para el desarrollo de operaciones de logística y comercio internacional.

Por esa razón resulta fundamental en las cadenas logísticas actuales, caracterizadas por un flujo tenso, y que tratan de minimizar los almacenajes y hacer las entregas de mercancías en el momento justo en que estas se necesitan.

Por lo que a sus desventajas se refiere, el transporte aéreo internacional presenta grandes restricciones técnicas y de seguridad; es además un medio altamente contaminante y, con diferencia, también el más caro.

Bajo estas premisas, el **transporte aéreo de carga** resulta idóneo para determinados tráficos y mercancías (productos terminados de elevado valor, muestras comerciales, piezas y componentes, documentos, mercancías urgentes, etc.) e inadecuado para otros tipos de mercancías y envíos, por razones técnicas o de coste (graneles, mercancías de bajo valor, gran peso y/o volumen, etc.).

En todo caso, es un medio utilizado en casi todos los sectores industriales y cadenas de distribución de una u otra forma: ya sea para el transporte de las mercancías que se comercializan en el ámbito internacional o para el envío de muestras de las mismas y/o documentos relacionados con las operaciones de comercio exterior.

Al tratarse de un medio de transporte muy peculiar desde todos los puntos de vista (técnicos, comerciales y jurídicos), resulta absolutamente crucial para la empresa exportadora o importadora conocer sus elementos básicos, para desarrollar correctamente las operaciones en las que se utilice este medio, optimizar costes y ganar en seguridad jurídica.

El de la carga aérea internacional es un **sector muy competitivo** y ha pasado, desde sus inicios, por constantes situaciones de crisis, seguidas de épocas de expansión. En cualquier caso, resulta patente su crecimiento cuantitativo cuando se toma como referencia un marco temporal amplio. A título de ejemplo: en 1980, se transportaron por vía aérea 4 millones de toneladas de carga en todo el mundo; en 1990, algo más de 8 millones; en 1999, en torno a los 17 millones y, según datos de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), en 2013 se transportaron 49,8 millones de toneladas de carga en el mundo. El tráfico internacional (excluyendo el doméstico) representa más de las tres cuartas partes del total.

**EVOLUCIÓN ANUAL DEL TRANSPORTE DE CARGA AÉREA DE PAGO:
TRÁFICO INTERNACIONAL Y DOMÉSTICO, 2007-2015**

(Servicios regulares de aerolíneas de países miembros de la OACI,
datos de mercancías en millones de toneladas y variación porcentual respecto al año anterior)

Año	Tm	Var. %	Año	Tm	Var. %	Año	Tm	Var. %
2007	41,1	6,2	2010	47,0	19,2	2013	48,6	2,3
2008	39,8	-3,2	2011	48,1	2,2	2014	50,1	3,3
2009	39,5	-0,18	2012	47,4	-1,4	2015	50,7	1,2

Fuente: OACI, Informe anual del Consejo 2015. El mundo del transporte aéreo en 2015. Disponible en http://www.icao.int/annual-report-2015/Pages/ES/the-world-of-air-transport-in-2015_ES.aspx

En cuanto a la carga aérea en España, su evolución sigue la tónica internacional de expansión y volatilidad. En 2014, según datos de AENA, la carga aérea (internacional y doméstica) manejada por los aeropuertos españoles ascendió a 683.339 toneladas, lo que supuso un incremento del 6,9% sobre el año anterior (aunque en 2013 se redujo un 1,9% respecto a 2012). En 2015, el tráfico total de carga ascendió a 715.552 toneladas de mercancías, un aumento interanual del 4,7%. Según datos preliminares, la carga total acumulada a septiembre de 2016 alcanzó las 574.350 toneladas, un aumento interanual del 10,4%.

Las estimaciones del sector apuntan a que en los próximos 20 años se triplicará el tráfico mundial de carga aérea, lo que supondría que en torno a 2035 se estaría transportando por esta vía alrededor de 150 millones de toneladas de mercancía en todo el mundo.

En los años 2013-2015, la industria de la aviación civil obtuvo resultados positivos en el ámbito internacional tras el declive de la crisis económica, que acarreó grandes pérdidas al sector. En este escenario mundial, los peores resultados los presentan en la actualidad las aerolíneas europeas. Existe en general exceso de capacidad de carga, amén de otros problemas que acechan a la volátil, aunque continua, evolución positiva del sector aéreo. Debe tenerse en cuenta que **la mayor parte de la mercancía se transporta en aviones de línea regular de pasajeros** (negocio principal de las aerolíneas más grandes). Por consiguiente, la oferta de espacio para carga y todos los demás aspectos de la oferta de transporte de mercancías vienen condicionados principalmente por la demanda del tráfico de pasajeros. Debido a esta circunstancia, el sector experimenta en ocasiones dificultades para encontrar trayectos en los que los tráficos de exportación e importación resulten

equilibrados. Este factor hace que se reduzca la oferta de vuelos específicamente cargueros, y además estos han de competir con la alta frecuencia de los aviones de pasajeros que, a su vez, transportan mercancías.

Para finalizar este breve análisis, cabe apuntar tres factores que han afectado al sector en los últimos años, y lo hacen mantenerse en una situación muy volátil:

- **Efectos y consecuencias del terrorismo.** En los últimos años, el terrorismo se ha manifestado en muchos ámbitos, pero especialmente a través de atentados en aviones o en aeropuertos, lo que ha obligado a aumentar las medidas de seguridad, con el consiguiente incremento de costes, protocolos de seguridad reforzados y mayores inspecciones. Desde el atentado de Nueva York de 2001 se han tenido que implementar de forma continua nuevas medidas de seguridad, que se traducen en mayores costes, más inspecciones y recargos, medidas preventivas, infraestructuras específicas, etc.
- **Volatilidad y alza del coste del combustible.** La extrema volatilidad del coste del crudo (en un año puede pasar de 40 a 90 dólares el barril) es un problema para un sector con alto consumo de combustible. Se alternan períodos de aumentos y disminuciones del coste del combustible, pero la tendencia a largo plazo es al alza, por lo que el coste del transporte se irá incrementando en el futuro.
- **Fuerte competencia de las aerolíneas de bajo coste (*low cost*).** Estas aerolíneas no suelen operar con carga aérea pues centran su negocio en los pasajeros, lo que supone una fuerte competencia para las aerolíneas tradicionales que, para no perder mercado, se centran más en el pasaje, reduciendo así su oferta de carga aérea.

CARACTERÍSTICAS ESENCIALES DEL TRANSPORTE AÉREO

Examinaremos las características esenciales del transporte aéreo internacional de mercancías destacando sus principales ventajas e inconvenientes. Por el lado de las ventajas, cabe destacar:

- 1. Rapidez y puntualidad.** Es la principal característica de este medio de transporte. Solo el avión ofrece la posibilidad de situar una mercancía en cualquier lugar del mundo en 24 horas. La rapidez resulta crucial tanto para las mercancías perecederas como para las de alto valor y los envíos urgentes, en los que el factor coste es secundario. Otra ventaja de la rapidez es que, al adelantar la entrega, puede suponer ahorros financieros derivados de cobrar antes la exportación.
- 2. Agilidad administrativa.** Como consecuencia de esa gran rapidez y de la necesidad de que no se produzcan demoras en los procesos administrativos en los aeropuertos de origen y destino, los trámites (aduaneros, logísticos, etc.) a los que se ve sometida la carga aérea suelen ser muy ágiles, aunque de enorme exigencia.
- 3. Seguridad.** El avión es el medio de transporte más seguro, como evidencia el hecho de que es el que **menor índice de siniestros** registra. Este nivel de seguridad hace que las primas de seguro de transporte aéreo de mercancías sean también relativamente bajas (en tanto por ciento), si bien hay que tener en cuenta que dichas primas suelen elevarse (en importe final), pues dependen también del valor de las mercancías, que suele ser alto.
- 4. Amplia red de cobertura.** Con el transporte aéreo existe la **posibilidad de enviar mercancía a prác-**

ticamente cualquier lugar del mundo. De hecho, algunos destinos solo son accesibles por este medio (por ejemplo, determinadas zonas del centro de África).

5. Flexibilidad. Existe una amplia variedad de aviones, desde pequeñas avionetas hasta el Boeing 747 o el nuevo Airbus 380, que tienen enorme capacidad de carga.

Por el lado de los **inconvenientes**, podemos destacar los siguientes:

1. Restricciones y limitaciones técnicas. Debido a las dimensiones de las puertas y bodegas de los aviones, se aplican limitaciones en las dimensiones (tamaño y peso) de los bultos y mercancías que se pueden transportar por vía aérea. Aunque existe una creciente flota de aviones con gran capacidad de carga, es necesario informarse previamente de las restricciones que se aplicarán a los envíos.

2. Es un transporte caro. El transporte aéreo resulta excesivamente oneroso y, por consiguiente, no es competitivo para las mercancías de bajo valor añadido, como materias primas y productos semielaborados, muy dependientes del precio del transporte para su venta en los mercados internacionales.

CARACTERÍSTICAS ESPECÍFICAS DE LA CARGA AÉREA

Por lo comentado en el epígrafe anterior, podemos concluir que las mercancías que se transportan por vía aérea pueden ser de cualquier tipo, aunque

siempre cumplirán alguna de las siguientes características:

1. **Ser de elevado valor**, que permita recurrir a un transporte «caro» como es el aéreo.
2. **Ser urgente su envío** por distintos motivos (mercancía perecedera, muestras comerciales previas a un contrato, imperativos médicos, de ayuda humanitaria, etc.).
3. **No sobrepasar unos tamaños o pesos determinados**, pues deben cumplir con las limitaciones técnicas de los aviones.
4. **Suelen ser productos terminados** (listos para su venta y consumo final).

En general, cuando la rapidez y la seguridad son requisitos esenciales, como en el transporte de productos perecederos (flores, fruta, pescado, etc.), envíos urgentes (productos médicos y farmacéuticos), moda, muestras previas al cierre de un contrato de compraventa, documentos, productos de «alto valor» (productos ópticos, informáticos, de telefonía, etc.), productos editoriales, componentes de automoción y repuestos en general, calzado, algunos animales vivos, etc., puede resultar conveniente asumir un coste superior al de los demás medios de transporte por llegar pronto a destino y, en esos casos, el transporte aéreo se convierte en un elemento clave en las cadenas logísticas de estos productos.

La actual globalización y el incremento de las ventas internacionales derivadas del comercio electrónico (*e-commerce*) están suponiendo un fuerte impulso para la carga aérea, que se adapta perfectamente a los pequeños envíos que requieren cobertura mundial y rapidez en la entrega al cliente.

Formas de explotación del transporte aéreo: régimen regular y servicios chárter

FORMAS DE EXPLOTACIÓN COMERCIAL

El transporte aéreo se desarrolla y se comercializa a través de dos grandes fórmulas, sistemas o regímenes de explotación: el régimen de línea regular y los servicios chárter.

Las aerolíneas suelen tener concentrado el grueso de su negocio en servicios regulares, pero ofrecen además la posibilidad de contratar servicios chárter, o a medida.

SERVICIOS DE LÍNEA REGULAR

Se trata de una organización de los servicios de transporte en la que los aeropuertos, trayectos,

rutas, fechas y horarios de salida y llegada, tarifas aéreas, condiciones de transporte y demás características de las operaciones, están **previstos de antemano y tienen carácter estable y repetitivo**. Esta oferta de transporte garantiza a la empresa exportadora la posibilidad de hacer envíos bajo unas condiciones estandarizadas, previsibles y estables en el tiempo.

Un ejemplo de este tipo de oferta de transporte aéreo son las **dos salidas diarias**, de lunes a sábado, sin escalas, que Iberia efectúa desde el aeropuerto Adolfo Suárez de Madrid-Barajas hacia el aeropuerto de Heathrow (Londres), a las 11:00 y las 17:00 horas. Las empresas interesadas en transportar sus mercancías en esos servicios regulares pueden consultar las tarifas, condiciones y resto de datos sobre esos trayectos.

Esta oferta regular de servicios les permite a las empresas exportadoras la planificación de sus envíos y la organización de su logística internacional.

SERVICIOS CHÁRTER

Esta otra forma de organización, oferta y explotación del transporte aéreo consiste en ofrecer **servicios a la medida a los clientes** en función de las necesidades puntuales del mercado. Mediante estos servicios se puede contratar el uso de un avión para un trayecto y operación determinada, o por un período de tiempo. Así pues, las condiciones de dicho servicio son **específicas para una operación**, y no tienen carácter estable ni cíclico. En este régimen, todos los detalles y condiciones de la ope-

ración se concretan y negocian mediante un **contrato de transporte específico**.

Por ejemplo, una empresa contrata los servicios de un Airbus 320 para transportar 90 toneladas de carga de Madrid a Lagos (Nigeria). La empresa exportadora contratará este servicio tras negociar las condiciones específicas del mismo: trayecto, mercancía, situación del mercado, etc.

En el mercado de servicios chárter intervienen agentes especializados para dar soporte a la negociación y formalización del contrato, y al desarrollo de la operación.

El aeropuerto como nodo logístico de la carga aérea

EL AEROPUERTO

Los aeropuertos son las infraestructuras del transporte aéreo donde los aviones aterrizan, despegan y se estacionan, para proceder al embarque y desembarque de los pasajeros, sus equipajes y la carga.

En la actualidad, y desde el punto de vista del tráfico de mercancías, los aeropuertos conforman **plataformas logísticas** donde se desarrollan todo tipo de operaciones relacionadas con la carga aérea: recepción, almacenaje, preparación para el transporte, despacho aduanero, etc.

El incremento del tráfico aéreo a lo largo de las últimas cuatro décadas, así como el aumento de la dimensión de los aviones y la creciente complejidad de la operativa aeroportuaria, han generado una

tendencia a la creación de aeropuertos cada vez más grandes o a la ampliación de los ya existentes.

ZONAS Y ORGANIZACIÓN DE UN AEROPUERTO

En el aeropuerto se pueden diferenciar dos zonas: lado tierra y lado aire.

- 1. Lado aire.** El lado aire es la zona del aeropuerto donde tienen lugar la operación aeroportuaria y la asistencia a las aeronaves. Lo componen el *área de movimiento* (pistas de aterrizaje y despegue), que se divide a su vez en *área de maniobras* (áreas de aterrizaje y rodaje) y *zona de estacionamiento* de aeronaves.
- 2. Lado tierra.** El lado tierra es la zona del aeropuerto donde se efectúa la operación aeroportuaria de pasajeros, equipajes y carga de mercancía previa al embarque (para la exportación), o posterior al desembarque (en el tráfico de importación) en las aeronaves. Esta zona la componen las terminales (de pasajeros y carga) y las zonas auxiliares a las mismas (almacenes, depósitos, etc.).

TRATAMIENTO DE LA CARGA AÉREA: TERMINALES Y CENTROS DE CARGA

Con el desarrollo del tráfico aéreo, y para evitar la interferencia entre los tráficos de carga y de pasajeros, los aeropuertos se han ido dividiendo en zonas

diferenciadas en función del tráfico al que sirven (carga o pasaje).

Así pues, cuando el tráfico de mercancías de un aeropuerto es lo suficientemente importante, se suele centralizar en una **terminal de carga independiente de la terminal de pasajeros**.

Las terminales de carga pueden estar más o menos automatizadas, aunque todas tienden a aplicar las últimas tecnologías a la gestión de las mercancías que transitan por ellas: almacenaje, depósito, consolidación y desconsolidación, control aduanero, etc.

La terminal de carga suele disponer de **dos caras o accesos**. El **acceso terrestre** lo conforman muelles por donde se efectúan las entradas y salidas de mercancías, a cargo de servicios de transporte rodado (el transporte aéreo habitualmente se coordina y conecta con el transporte por carretera para culminar las operaciones).

El **acceso aéreo** dispone de instalaciones y medios para el envío y recepción de la carga hasta y desde los aviones.

Entre estos dos accesos se desarrollan todas las operaciones en el interior de la terminal de carga, en función de la mercancía y sus condiciones de envío (almacenamientos especiales en cámaras frigoríficas, atención a animales vivos, acondicionamiento de mercancías peligrosas, etc.).

Si el volumen de carga crece por encima de cierto nivel, la terminal de carga puede **evolucionar hasta conformarse en un centro de carga**. Este podemos definirlo como un área del aeropuerto que se destina a funcionar como plataforma logística, con instalaciones específicas para la manipulación

(*handling*) de los envíos aéreos, y donde se instalan e interactúan los diferentes operadores que integran la cadena logística (agentes de carga, transitarios, agentes de aduanas, empresas de *handling*, transportistas, etc.).

Estos centros de carga acaban siendo eslabones o **nodos logísticos de conexión** con otras infraestructuras (zonas de actividades logísticas, polígonos industriales y parques empresariales, centros de transporte, etc.) que permiten el desarrollo y optimización de las operaciones logísticas de forma integral, ahorrando costes y recursos, mejorando así la competitividad de la oferta de transporte aéreo de mercancías.

MANIPULACIÓN DE LA CARGA AÉREA

En el tráfico de exportación, el proceso de carga comprende desde la entrada de la mercancía por carretera en el aeropuerto hasta su salida, cargada en la aeronave, incluyendo todo el manejo intermedio y la tramitación administrativa y aduanera. Se entiende por «*handling*» (literalmente, manipulación) la asistencia en tierra a las aeronaves, los pasajeros y sus equipajes y la carga. Este servicio está siempre presente en la operación aeroportuaria y es requerido por las compañías aéreas para poder operar.

El servicio es prestado por un agente de *handling*, que en la mayoría de las ocasiones es una empresa distinta de la entidad que gestiona el aeropuerto, como ocurre en España, o por las propias compañías aéreas en sus operaciones (*auto-handling*). En la actualidad lo tienden a prestar

empresas especializadas y se convierte en un elemento de competitividad de aeropuertos y compañías, pues un óptimo servicio de *handling* supone un ahorro de costes y una mejor atención a la carga o al pasaje.

El *handling* puede referirse a la manipulación en rampa (asistencia a aviones en el lado aire) de pasajeros y de carga.

En cuanto al *handling* de carga, las instalaciones, infraestructuras, maquinaria y demás elementos disponibles en los aeropuertos para la manipulación de la mercancía deben ser uno de los factores que pesen en la elección del itinerario que vaya a seguir el envío y, por tanto, de los aeropuertos de origen, destino y, si acaso, intermedios, que conforman la ruta. Las mercancías con especiales características y requisitos por razón de su tamaño, condición perecedera, necesidad de temperatura controlada, o por tratarse de animales vivos, mercancías peligrosas, etc., pueden requerir equipos e infraestructuras especiales a la salida (aeropuerto de exportación), en el tránsito (aeropuertos intermedios), o en destino (aeropuerto de importación).

Las instalaciones aeroportuarias dedicadas a la carga aérea suelen desarrollar tres funciones y estar divididas en tres grandes zonas:

1. Carga/descarga del avión en la zona de carga y descarga («lado aire»). En esta zona es donde se llevan a cabo las operaciones de carga y estiba de las mercancías en los aviones, embarque de pasajeros, etc. En estas operaciones destacan los dispositivos o elementos unitarios de carga, *Unit Load Devices* o ULD, que forman parte del equipo operativo de los aviones y

aeropuertos (se analizan en el siguiente capítulo). En el manejo de los ULD, y de la mercancía en general, en esta zona de carga/descarga se utilizan dispositivos y elementos de manipulación como plataformas elevadoras, transportadores o carros, que conforman los llamados «trenes aeroportuarios».

2. Transporte de la carga desde el avión a la terminal de carga y viceversa. Desde el estacionamiento del avión a la terminal de carga, centro de carga o zonas donde se deposita y maneja la mercancía suele haber distancias considerables (incluso kilométricas). Los trenes aeroportuarios conectan ambas zonas.

3. Almacenaje, depósito, tránsito, preparación e inspección de la mercancía. En estas zonas las aerolíneas, agentes de carga, agentes de *handling* y otros operadores reciben la mercancía y la preparan para el transporte aéreo (a la exportación) o para su posterior entrega y transporte terrestre hasta destino (en el tráfico de importación). En función del destino de la mercancía (internacional: exportación o importación), transbordo e interlínea u operación nacional y de las características de la misma (perecedera, peligrosa, etc.), estas operaciones pueden ser más o menos complejas y estar sujetas a mayores restricciones.

REQUISITOS PARA EL EMBARQUE

La mercancía deberá ser entregada a la aerolínea **a tiempo para su embarque**. Debe tenerse en cuenta que existe un plazo mínimo previo a la sali-

da de los vuelos, en el que la mercancía debe estar preparada para su embarque. Al tratarse de un transporte especialmente sujeto a estrictas medidas de seguridad, el transportista puede rechazar un embarque si la mercancía no se ha presentado a tiempo para la tramitación de su expedición (comprobaciones de seguridad, trámites aduaneros, etc.).

En este sentido, cabe indicar que para determinados envíos se aplican restricciones específicas, por distintas razones que deben tenerse en cuenta:

- 1. Debidas a la naturaleza de la mercancía:** animales vivos, armas, mercancías peligrosas, restos humanos, maquinaria sin embalar, mercancías perecederas, efectos personales, etc.
- 2. Debidas a su peso y dimensiones.** Este punto debe consultarse siempre con el agente de carga, pues se deben cumplir las limitaciones técnicas de las aeronaves.
- 3. Debidas a su valor.** Si la mercancía es de valor elevado, puede ser necesaria la aceptación expresa del envío por parte del transportista (aerolínea).

Tanto en las [guías que edita la IATA](#) como en las webs de las aerolíneas y agentes de carga se puede encontrar mucha información sobre el desarrollo correcto del proceso previo al embarque y sus restricciones. Cuando la empresa exportadora está planificando una operación, conviene que consulte estos requisitos con su agente de carga (mediador entre transportista y expedidor). Se le suele entregar una «Nota de Instrucciones del

Embarcador», o documento similar, con los datos de la operación para proceder a su desarrollo y formalizar la contratación.

Los requisitos generales para que una mercancía pueda ser embarcada son los siguientes:

- Formalización del contrato de transporte, o *Air Waybill* (AWB), que analizaremos en capítulo posterior.
- Documentación del envío. Relativa a la naturaleza de la mercancía o para los despachos aduaneros (*factura*, *packing list*, certificado de origen, etc.). En algunos casos, se requiere documentación específica debido al tipo de mercancía: es el caso de la Declaración del expedidor para mercancías peligrosas o del Certificado para animales vivos.
- Marcas de los bultos, con identificación del destinatario (importador).
- Embalaje. Debe ser adecuado para su transporte. En ocasiones, debe cumplir requisitos especiales, como en el caso de mercancías peligrosas o animales vivos.
- Etiquetado de bultos. Cada bulto debe llevar adherida una «etiqueta de identificación de carga» que debe incorporar información obligatoria (aerolínea, n.º de AWB, destino y número total de bultos) y otra de tipo opcional (logotipo de la aerolínea, peso de cada bulto y del envío total, información sobre la manipulación, etc.).

Se presenta a continuación un modelo de etiqueta identificativa:

AEROLÍNEA/Código Ej: KZ (Nippon Cargo Airlines)	
Código de barras	
<i>Air Waybill</i> n° Ej: 933 1325XX61	
Destino TYO (Aeropuerto de Tokio)	Nº total de bultos 5
Origen/ Fecha ALC 15 abr 2016 (Aeropuerto de Alicante-Elche)	Peso 1.835 kg
Punto de transferencia AMS (Aeropuerto de Ámsterdam)	Número de bulto
Origen	Nombre del producto
Agente	
Información adicional	

En algunos casos, son necesarias etiquetas especiales para algunas mercancías que ofrecen información muy útil para la manipulación del envío (ejemplos: máximo número de apilamientos, mantener en vertical, este lado hacia arriba, frágil, perecedero, avión carguero solamente, tipo de peligrosidad, etc.), compuestas de dibujos o símbolos estandarizados.

GESTIÓN AEROPORTUARIA

No existe a nivel mundial un único sistema o modelo regulador de gestión de los aeropuertos, sino que conviven diferentes sistemas (privado, público, compartido, etc.), que se aplican en diferentes países.

En todo caso, sea el que sea el sistema aplicado, la gestión aeroportuaria resulta un factor clave. Consiste en la organización, dirección y explotación de los aeropuertos de forma que estos ofrezcan sus servicios a los usuarios (compañías aéreas, pasajeros, carga, agentes de carga, transportistas terrestres, etc.) en condiciones de seguridad, eficacia, control y cumpliendo la normativa vigente en cada caso.

En el caso de España, esta gestión está encomendada a la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, AENA, creada por el artículo 82 de la Ley 4/1990, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para 1990. AENA pasó a denominarse **ENAIRE** el 5 de julio de 2014, a cargo de toda la navegación civil aérea y de los aeropuertos civiles del Estado. Su filial AENA Aeropuertos, S.A., a cargo de la gestión aeroportuaria, y destinada a la privatización parcial, adoptó el nombre **AENA, S.A.**, en la misma fecha.

El medio de transporte: avión y ULD

EL AVIÓN COMERCIAL

La evolución de la capacidad de carga de los aviones ha sido enorme en las últimas décadas. Se ha pasado de los modelos de los años 40, con una capacidad máxima de 3 toneladas, al Boeing 747 de 1970 que carga hasta 120 toneladas, o al nuevo Airbus 380 cuya versión carguero tiene una capacidad de 150 toneladas.

Las principales empresas fabricantes de aviones son actualmente Airbus (europea) y Boeing (estadounidense); ambas compiten por el liderazgo en la aeronáutica civil y por el mercado mundial.

Las aeronaves se pueden clasificar atendiendo a diversos criterios:

- Según *su función comercial*, los aviones se dividen en:
 1. **Cargueros**: solo transportan mercancía, se dedican a transportar carga de forma exclusiva.
 2. **Mixtos** (el tipo más habitual): estos aviones transportan pasajeros en la cubierta principal y en las bodegas tanto sus equipajes como mercancía (carga aérea).
 3. **Combi**: son aviones que transportan pasajeros y carga en la cubierta superior y en las bodegas exclusivamente carga.
 4. **Convertibles**: la estructura interna de estos aviones puede modificarse fácilmente para adaptarse al transporte de carga o de pasajeros.
- Según *su capacidad y dimensiones*, se dividen en:
 1. **Aviones convencionales o de fuselaje estrecho** (hasta 3 metros de ancho, solo disponen de un pasillo en la cabina del pasaje).
 2. **Aviones de fuselaje ancho** (sobre los 5 metros de ancho, disponen de dos pasillos en la cabina del pasaje). En sus bodegas transportan mercancía dispuesta para su transporte en contenedores y palés aéreos.

Un factor muy importante que hay que tener en cuenta en la operativa del transporte (lo hace la aerolínea) es el **peso máximo al despegue**, amén de otras limitaciones técnicas por razones de seguridad. A la hora de planificar los transportes de mercancía en los aviones, la aerolínea estudia la distri-

bución segura de la carga en las bodegas, preparadas para ubicar mercancía «contenedorizada» en dispositivos unitarios de carga (ULD) o de otra forma, de manera que se optimice la seguridad del vuelo y la distribución equilibrada de la carga.

Las aeronaves presentan unas limitaciones técnicas (peso máximo al despegue, peso máximo por metro cuadrado en la bodega, dimensiones de las bodegas, dimensiones de las puertas, etc.) que deben cumplirse estrictamente, y que pueden ser factores determinantes del rechazo de una carga en un vuelo determinado.

EL DISPOSITIVO UNITARIO DE CARGA: ULD

Los ULD (del inglés «*Unit Load Device*», o dispositivo unitario de carga) son elementos que permiten que una gran cantidad de carga sea agrupada en una unidad de transporte. Los ULD son contenedores o palés metálicos de formato estandarizado, especialmente adaptados a la forma y contorno de las bodegas de los aviones. Cabría decir que son, en el transporte aéreo, un elemento equivalente a los contenedores marítimos en el transporte marítimo. Cada ULD dispone de su propia lista o «manifiesto de carga», para permitir el control de su contenido.

Presentan enormes ventajas desde el punto de vista de la seguridad y eficiencia en la manipulación y transporte de la mercancía, permitiendo reducir costes. Una vez ubicada la mercancía en los ULD, todo el proceso posterior (carga a bordo, transbordos entre aeronaves, descarga en destino, etc.) se desarrolla de forma mecánica y automatizada, aho-

rrando tiempo y esfuerzo al personal de tierra y contribuyendo a evitar demoras.

Existen multitud de variantes de ULD, pero básicamente se pueden clasificar en dos tipos: palés y contenedores.

Los ULD tipo **contenedor** son cajas cerradas hechas de aluminio, o de una combinación de aluminio (armazón) y resina de policarbonato o Lexan (las paredes), con puertas. Dependiendo de la naturaleza y condiciones de los bienes que transportan (necesidad de ventilación o temperatura controlada, por ejemplo), existen modelos con unidades de refrigeración incorporadas.

Los ULD tipo **palé** son planchas robustas de aluminio sobre las que se apila la carga, con bordes en la base en los que se enganchan las mallas o correas que permiten trincar la carga.

Las medidas y características de los ULD están estandarizadas (normalizadas) por la IATA. Los ULD se identifican con un código alfanumérico, a modo de matrícula, compuesto por:

Letra: Tipo de ULD

Letra: Largo y ancho de la base del ULD

Letra: Perfil y adaptabilidad a las bodegas de los aviones

Número de 5 dígitos: número de serie del ULD

Dos letras: Identificación del propietario

Ejemplo de identificador: RKN60455PC

El agente de carga que interviene en una operación puede ofrecer información a la empresa exportadora sobre la disponibilidad de ULD para una operación determinada.

El transportista: aerolíneas y agentes de carga IATA

AEROLÍNEAS

Las aerolíneas pueden clasificarse:

- **En función del servicio que prestan:** aerolíneas de servicios regulares y aerolíneas de servicios chárter (si bien en la práctica la mayor parte ofrecen ambos servicios).
- **En función del mercado al que se dirigen:** aerolíneas mixtas (transportan pasajeros y mercancías) y aerolíneas exclusivamente cargueras (solo transportan mercancía).

La mayoría de las aerolíneas del mundo **forman parte** de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) y mantienen acuerdos interlínea («*interline agreements between carriers*»), por

medio de los cuales aceptan documentos de transporte estandarizados y unificados. De esta forma, se puede transportar una misma carga en diferentes tramos por medio de distintas compañías, al amparo de un único documento de porte (*Air Waybill*, AWB), regularizando posteriormente (cada mes) sus respectivas participaciones económicas a través de una cámara de compensación (IATA *clearing house*).

Así, por ejemplo, puede que Iberia no tenga vuelo directo a Lagos (Nigeria), pero si lo tiene cualquiera de sus asociadas en IATA, está en condiciones de ofrecérselo a sus clientes. Iberia llevará la mercancía hasta un aeropuerto intermedio donde transbordará la carga y la documentación a su asociada, que se encargará de transportarla hasta Lagos. De esta forma, las líneas aéreas pueden ofrecer a las empresas exportadoras un abanico de posibilidades más amplio del que brinda su flota propia, pues añaden a sus destinos (a dónde vuelan sus aviones) los de sus asociados e integrantes de la IATA.

Debido a la enorme competitividad del sector, y para optimizar sus recursos y obtener ventajas colaborativas, las aerolíneas se integran en **alianzas internacionales**, entre las que destacan las siguientes:

1. ONE WORLD: Iberia, American Airlines, British Airways, Qantas, etc.
2. STAR ALLIANCE: Lufthansa, United Airlines, Air Canada, etc.
3. SKY TEAM: Air France, Aeroméxico, Delta, etc.

Desde el punto de vista del cargador (exportador), se puede considerar transportista aéreo a aquel con el que contrata el servicio. En general, esta contratación **no se realiza de forma directa con la compañía aérea, sino con un intermediario**

especializado, el agente de carga IATA. En la actualidad, resulta asimismo muy común contratar el transporte aéreo con operadores logísticos o integradores (algunos, con flota carguera propia) como FEDEX, DHL, TNT, UPS, etc.

AGENTES DE CARGA IATA Y OTROS OFERTANTES

El exportador puede tratar directamente con las compañías aéreas, y así suele ser en el caso de los grandes cargadores, pero en la mayoría de las ocasiones, los exportadores que no tienen suficientes conocimientos técnicos sobre la carga aérea recurren a la intermediación de un agente de carga IATA para la entrega de las mercancías a la compañía aérea y la confección del documento que la ampara, la carta de porte aéreo, también denominada conocimiento aéreo o **Air Waybill (AWB)**.

El agente de carga IATA es una **empresa reconocida y autorizada por IATA** para captar carga en nombre y por cuenta de las compañías pertenecientes a la Asociación del Transporte Aéreo Internacional. Representa a dichas compañías ante los exportadores, y recibe a cambio una comisión sobre el flete aéreo.

Sus funciones principales son:

- Cobrar los fletes.
- Emitir conocimientos aéreos (AWB).
- Coordinar las cargas y descargas de aviones (a través de compañías de *handling* o manipulación de mercancías).

- Llevar a cabo los trámites administrativos que correspondan ante las autoridades aeroportuarias y aduaneras.

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

Para garantizar este extremo, los agentes de carga aérea IATA tienen que cumplir unos requisitos técnicos y de formación muy estrictos impuestos por la propia IATA.

Las principales funciones de los agentes de carga son:

- Asesorar al expedidor/embarcador (*shipper*) sobre la mejor opción (aerolínea, trayecto, etcétera.) para su envío.
- Comprobar que la expedición es correcta.
- Formalizar la documentación de la operación (AWB y otros documentos) hasta entregar la mercancía a la aerolínea, lista para su embarque.
- Supervisar el correcto desarrollo de la operación y atender sus incidencias.

Los **agentes de carga aérea** pueden realizar las mismas funciones que los agentes de carga IATA,

excepto emitir AWB y cobrar fletes. Captan carga y se encargan de comprobar que los envíos que se va a transportar por vía aérea cumplen las normas de IATA, proporcionando seguridad tanto a los exportadores como a las aerolíneas.

El agente de carga IATA puede asumir directamente el papel de transportista emitiendo el AWB en su nombre y como porteador. En estos casos, normalmente actuando como transitarios en envíos consolidados, los agentes de carga entregan a los cargadores (sus clientes) un tipo de AWB que se denomina *House Air Waybill* (HAWB), que los relaciona con sus cargadores como porteadores de ese envío. En estos casos, el agente IATA se sitúa como cargador con la aerolínea, con la que se formaliza un *Master Air Waybill* (MAWB), en el que se refleja la mercancía de todo el envío consolidado de los diferentes clientes.

En la actualidad, el mercado demanda **servicios puerta/puerta**, por lo que los ofertantes de transporte aéreo en sus más variadas formas (agentes de carga IATA, operadores logísticos o integradores) actúan como **transitarios** de transporte aéreo, encargándose de todas las operaciones, tanto físicas como de gestión documental, para recibir la mercancía en el almacén del expedidor y entregarla al destinatario. Esto obliga a que sean empresas multinacionales que integran distintos medios de transporte y cuentan con una amplia red de agentes propios, o con agentes locales (corresponsales) en el caso de los agentes de ámbito nacional.

La aparición de **integradores u operadores logísticos internacionales especializados en transporte aéreo** (como UPS, FEDEX, DHL, TNT)

ha provocado una feroz competencia en este mercado. Estas empresas ofrecen al cliente la posibilidad de llevar cualquier mercancía a cualquier lugar del mundo, por cualquier medio de transporte. La oferta incluye, por supuesto, el transporte aéreo. Los integradores actúan como agentes de carga, adaptando el servicio a lo que demandan sus clientes y un mercado cada vez más exigente y competitivo.

Tarifas y costes del transporte aéreo internacional

TARIFAS DE LA IATA

Las tarifas aéreas (coste del transporte entre aeropuertos) se reflejan en las publicaciones de IATA y, concretamente, en la serie de guías conocidas como *The Air Cargo Tariff* o TACT.

Esta obra de referencia consta de tres volúmenes de actualización trimestral (en la actualidad se editan en soporte informático): *RULES* (Reglas para el transporte aéreo de carga), *RATES* (tarifas IATA para todo el mundo, excepto EE. UU.) y *RATES USA* (tarifas IATA para el tráfico estadounidense).

Así pues, en estos manuales se publican las tarifas aéreas, es decir, el precio del transporte entre aeropuertos más los gastos de *handling* en origen (carga de la aeronave) y destino (descarga). Dichas

tarifas no incluyen el resto de recargos o gastos adicionales que pueden aplicarse a una operación, y que analizaremos posteriormente. En los últimos años, se ha liberalizado la oferta de las distintas compañías y ha aumentado la competencia, de forma que en las listas oficiales publicadas por la IATA, cada compañía puede presentar unas tarifas diferentes.

Es habitual que las aerolíneas con las que trabaja habitualmente le apliquen al agente de carga tarifas más competitivas que las oficiales, pero en el conocimiento aéreo o AWB seguirá indicándose la tarifa publicada por la IATA. La competencia, los volúmenes de carga, su evolución y los acuerdos con los agentes de carga determinan en última instancia la tarifa aplicable a cada operación.

Para determinar las tarifas para cada trayecto, hay que consultar el manual (o aplicación informática) IATA correspondiente, y buscar primero el aeropuerto de origen. Aparecen entonces los aeropuertos a los que se puede llegar desde el de partida, se localiza el de destino más conveniente, y aparece la estructura tarifaria que se aplica a dicho trayecto.

Como se ha explicado, para determinados trayectos puede haber distintas tarifas fijadas por cada compañía. De ser así, las tarifas de cada aerolínea van precedidas del código de la misma. Así, por ejemplo, Iberia es «IB»; Lufthansa, «LH»; Austrian Airlines, «OS»; Air France, «AF», etc. En cada caso, el agente de carga determina cuál es la tarifa óptima aplicable al trayecto seleccionado. En ocasiones no se trata de la más económica, sino de aquella que evita los transbordos (sobre todo, si se trata de mercancía delicada) o hace escalas en los aeropuertos con mejores instalaciones para el manejo de la mercancía.

Una vez elegida, y antes de ofrecérsela al cliente (*shipper*/expedidor/exportador), la tarifa es confirmada por el agente de carga con la compañía aérea. Se trata básicamente de informarse de posibles recargos o variaciones respecto a la publicada oficialmente por la IATA. Solo después de realizado este trámite, ofrece la mejor opción a su cliente.

TIPOS DE TARIFAS

Existen varios tipos de tarifas, a saber:

- 1. La tarifa mínima («M»)** es el mínimo a cobrar. Se aplica obligatoriamente cuando, al calcular la tarifa aplicable a determinado trayecto, resulta una cantidad inferior. Por ejemplo, el envío de una mercancía de 4 kg de Alicante a Orán importa un total de: $4 \times 2,57 \text{ €}$ (tarifa por kg) = 10,28 €. Como esta tarifa resulta inferior al mínimo establecido entre aeropuertos para ese trayecto («M» = 43,10 €), se deberá cobrar dicho mínimo.
- 2. Tarifa normal («N»)**. Es la aplicable a envíos de hasta 45 kilos o, en su defecto, de hasta 100 kg. En la práctica, supone el primer tramo de las tarifas por cantidad.
- 3. Tarifas por cantidad o generales de carga («Q»)**. A las tarifas de carga general se les aplica una tarifa por kilo distinta en función del peso total del envío (es el tipo de tarifa más común). Se aplica por tramos, aplicándose una tarifa menor conforme va aumentando el peso del envío: por ejemplo, más de 100 kg, más de 300 kg, más de 500 kg, etc.

Ejemplo de tarifa con los importes a aplicar, según tarifa mínima al tramo de tarifa normal «N», y por cantidad según peso total del envío a otros tramos:

BOGOTÁ	COLOMBIA	TIPO	IMPORTE
		M	90
		N	7,14
		100	5,45
		300	4,65
		500	3,92

4. **Tarifas básicas («B»+«K»).** Muy habituales en trayectos europeos, se componen de una parte fija, o básica (se paga independientemente del peso), a la que se agrega otra parte por kilo. La suma de ambos componentes confirma la tarifa total a pagar.
5. **Tarifas específicas** (en inglés, *Specific Commodity Rates*, SCR, más conocidas por «*Corates*»). Se aplican a una serie de mercancías para aquellos trayectos entre aeropuertos en los que aparezcan especificados en los TACT los códigos de dichas mercancías (p. ej., el código 4211 aplicable a «Piezas y accesorios de automóviles, equipo de reparación de automóviles»), y solo a aquellas mercancías correspondientes a dichos códigos. Las tarifas específicas pueden a su vez dividirse por tramos, siendo menores para mayores pesos (tarifarios) de los envíos.
6. **Tarifas de clase.** Se basan en las tarifas generales y se aplican a determinados tráficos de mercancías (animales vivos, periódicos, restos humanos, etc.) entre países o áreas de la IATA, conformando recargos o descuentos porcentuales sobre la tarifa general de carga.
7. **Tarifas por ULD.** El exportador o su agente de carga pueden transportar sus mercancías en disposi-

tivos unitarios de carga, ULD, si ocupan la mayor parte de estos, de forma que se destinan exclusivamente al transporte de ese envío (la mercancía no comparte el ULD con otras mercancías). Si estos ULD están registrados en la IATA, se les aplica una tarifa específica según el modelo de ULD utilizado. En cuanto al peso a cobrar, se compone de una parte fija denominada peso pivot (actúa como mínimo a pagar) y una parte llamada *overpivot* cuando el peso total del envío supera el pivot.

- 8. Tarifas específicas por servicio.** Existen tarifas distintas de la misma compañía y para el mismo trayecto en función del tipo de servicio que se ofrece, en función del plazo y urgencia en la entrega, preferencia sobre otras mercancías, etc.

PESO TARIFARIO

El peso tarifario, o peso sujeto a cargos, es el peso al que se va a aplicar la tarifa para calcular el flete aéreo en un envío. El importe del flete se calcula aplicando el tipo de tarifa que corresponda, considerando tanto el peso como el volumen del envío a transportar. La actual relación peso/volumen para el transporte aéreo se fija en 1.000 kilos = 6 metros cúbicos o, lo que es lo mismo, 1 m³ equivale a 167 kg. Esta relación es la que aplican la mayoría de las aerolíneas, aunque algunas aplican una específica mayor (1.000 kg = 5 m³) que asimismo debe tenerse en cuenta.

Lo primero que se hace para determinar la tarifa a aplicar a un envío es determinar si paga **por peso** (físico, real, de báscula) o **por volumen**. Para ello, se multiplica el volumen, expresado en metros cúbicos

cos, por 167 kg; ello dará el equivalente en kilos facturables (a pagar). Si el peso facturable obtenido es superior al peso bruto del envío (peso en báscula), se pagará en función del volumen y en los demás casos se hará por el peso bruto del envío. Se paga siempre por el mayor valor, es decir, el más conveniente para el transportista.

Otra forma de realizar la conversión de volumen a peso facturable o tarifario consiste en dividir por 6.000 el volumen del envío expresado en centímetros cúbicos. La operación es simple: una vez conocidas las medidas máximas del envío en centímetros, se multiplica largo x ancho x alto y se divide el resultado por 6.000 (algunas aerolíneas dividen entre 5.000 porque, como ya se ha mencionado, aplican una tasa de conversión diferente para calcular el peso tarifario, lo que en la práctica implica un coste mayor). El resultado es el peso de volumen, que será el tarifario, si resulta superior al peso bruto en báscula.

Peso tarifario = el valor mayor entre el peso de volumen y el peso en báscula

Veamos a continuación algunos ejemplos de cálculo del peso tarifario para diferentes envíos:

➤ Ejemplo 1:

El envío se compone de una caja cuyo peso bruto en báscula es 40 kg y que mide 165 x 35 x 65 cm

Peso de volumen = $165 \times 35 \times 65 / 6.000 = 62,56$

Peso tarifario = 62,56 kg

➤ Ejemplo 2:

El envío se compone de una caja cuyo peso bruto en báscula es 120 kg; sus dimensiones son: 135 x 45 x 85 cm

Peso de volumen = $135 \times 45 \times 85 / 6.000 = 86,06$

Peso tarifario = 120 kg

CÁLCULO DEL FLETE AÉREO A PARTIR DE TARIFAS DE CARGA AÉREA: CASOS PRÁCTICOS

A continuación vamos a determinar el flete aéreo para determinados envíos, utilizando los elementos expuestos hasta ahora: cotizaciones y peso tarifario. El flete aéreo representa solo el coste del transporte aéreo de la mercancía entre aeropuertos; posteriormente expondremos cómo a este coste se le suman recargos por diferentes conceptos y operaciones previas y posteriores al transporte, para así determinar el coste total de la operación.

Los siguientes ejemplos prácticos están basados en las tarifas reales aplicadas entre los aeropuertos de [Adolfo Suárez Madrid-Barajas](#) o [Barcelona-El Prat](#) y diferentes destinos. Con estos ejemplos se pretende mostrar los diferentes procesos de cálculo del flete en función del envío (peso y volumen) y del tipo de tarifa aplicable.

➤ *Ejemplo 1. De Madrid a Barranquilla (Colombia)*

BOGOTÁ	COLOMBIA	TIPO	IMPORTE
		M	70
		N	6,15
		100	4,52
		300	3,95
		500	3,20

El envío se compone de 4 bultos, cada uno con un peso en báscula de 25 kg, y medidas unitarias (largo x ancho x alto) de 68 x 40 x 38 cm

Peso de volumen = $4 \times 68 \times 40 \times 38 / 6.000 = 68,90 \text{ kg}$

Peso en báscula (4 bultos x 25 kg c.u.) = 60 kg

Peso tarifario (el mayor entre volumen y báscula) = 68,90 kg

Este envío paga 6,15 € por kilogramo, pues se le aplica el tramo de tarifa N, «normal», al no alcanzar la tarifa aplicable para más de 100 kilos. Por consiguiente, el coste de transporte (flete aéreo) aplicando la tarifa por cantidad correspondiente a ese trayecto es de:

Flete aéreo = $68,90 \times 6,15 = 423,73 \text{ €}$

➤ *Ejemplo 2. De Madrid a París (Francia) con Iberia*

Para trayectos europeos se suelen aplicar tarifas básicas con un componente fijo y otro por peso tarifario (B + K). En el siguiente cuadro aparecen las tarifas que aplican Iberia y Air France.

PARÍS	FRANCIA	TIPO	IMPORTE
		IB	25,66
		IB	0,79
		AF	24,88
		AF	0,82

El envío se compone de 6 bultos de 28 kg de peso en báscula cada uno, y medidas unitarias (largo x ancho x alto) de 75 x 48 x 45 cm

Peso de volumen = $6 \times 75 \times 48 \times 45 / 6.000 = 162 \text{ kg}$

Peso en báscula (6 bultos x 28 kilos c.u.): 168 kg

Peso tarifario (el mayor entre volumen y báscula)
= 168 kg

Este envío paga una tarifa básica fija de 25,66 € + un coste por kilogramo de 0,79 €, por lo tanto su coste de transporte aéreo aplicando la tarifa correspondiente a este trayecto es:

$$\text{Flete aéreo} = 25,66 + 168 \times 0,79 = 158,38 \text{ €}$$

➤ *Ejemplo 3. De Barcelona a Río de Janeiro (Brasil)*

RÍO DE JANEIRO	BRASIL	TIPO	IMPORTE
		M	71,09
		N	13,22
		45	11,42
		100	10,09
		300	9,63
		500	8,34

El envío se compone de 6 bultos de un peso en báscula de 15 kg cada uno y de medidas unitarias (largo x ancho x alto) de 75 x 50 x 28 cm

$$\text{Peso de volumen} = 6 \times 75 \times 50 \times 28 / 6.000 = 105 \text{ kg}$$

Peso en báscula: 90 kg

Peso tarifario (el mayor entre volumen y báscula)
= 105 kg

Este envío paga 10,09 € por kilogramo (al ser su peso tarifario de 105 kg, puede aplicársele la tarifa correspondiente a más de 100 kilos). Por consiguiente, su coste de transporte aéreo aplicando la tarifa por cantidad correspondiente a este trayecto es de:

$$\text{Flete aéreo} = 105 \text{ kg} \times 10,09 \text{ €} = 1.059,45 \text{ €}$$

➤ *Ejemplo 4. De Barcelona a Mérida (México)*

MÉRIDA	MÉXICO	TIPO	IMPORTE
		M	71,09
		N	7,48
		45	6,42
		100	5,92
		300	5,12

El envío se compone de 3 bultos de un peso en báscula de 24 kg cada uno y de medidas unitarias (largo x ancho x alto) de 62 x 48 x 26 cm

Peso de volumen = $3 \times 62 \times 48 \times 26 / 6.000 = 38,68$ kg

Peso en báscula: 72 kg

Peso tarifario (el mayor entre volumen y báscula) = 72 kg

Este envío paga 7,48 € por kilogramo (pues se le aplica el tramo de tarifa «normal» N al no alcanzar la tarifa aplicable para más de 100 kilos). Así pues, su coste de transporte aéreo aplicando la tarifa correspondiente a este trayecto es de $72 \text{ kg} \times 7,48 \text{ €} = 538,56 \text{ €}$.

Téngase presente que las cantidades calculadas hasta ahora como flete aéreo son exclusivamente el coste del transporte aéreo entre aeropuertos, sin incluir los recargos o suplementos que se van a analizar a continuación. Como conclusión de este apartado, la empresa exportadora debe valorar la importancia de utilizar en sus envíos envases y embalajes que los protejan eficazmente pero que, en la medida de lo posible, no supongan un aumento excesivo del volumen del envío. Se trata, lógica-

mente, de reducir los costes de transporte derivados de la aplicación de un peso tarifario elevado.

RECARGOS Y OTROS COSTES DE TRANSPORTE AÉREO

El flete aéreo analizado hasta ahora incluye solo el transporte aéreo entre aeropuertos. Como ya se ha mencionado, a este importe inicial se le suelen añadir recargos y tasas adicionales en función de las operaciones que se llevan a cabo en el desarrollo del transporte internacional de la carga aérea. Entre los recargos más habituales cabe indicar los siguientes:

- 1.** *Recargo por combustible.* Recargo que se aplica ante subidas del coste del carburante y que la compañía le repercute al usuario (se añade al flete aéreo).
- 2.** *Transporte hasta o desde aeropuerto.* Coste del transporte previo desde el almacén del vendedor al almacén del transitario o al aeropuerto de salida. Se producirá otro coste similar desde el aeropuerto de destino hasta el almacén del comprador.
- 3.** *Costes en los aeropuertos.* En el aeropuerto de salida se generarán una serie de costes relacionados con las operaciones de manipulación y estancia de la mercancía, además del pago de tasas por el uso de las instalaciones. Estos costes son diferentes para cada envío y dependen de la normativa aplicable en el país del aeropuerto.

Para el caso de las exportaciones desde España, se aplica una tasa por uso del aeropuerto

(suele tener un componente fijo de 11,07 € al que se añaden 2 € / kg según peso tarifario), una tasa derivada del Plan Nacional de Seguridad de Carga Aérea (60 euros por envío), un recargo por seguridad (*Insurance Risk Charge*, IRC), en torno a 6 céntimos de euro por kilo según peso tarifario, y el coste de la manipulación (*handling*) de la mercancía en el aeropuerto (según peso bruto en báscula y tarifas de la empresa de *handling*). Costes similares se producirán en el aeropuerto de destino.

4. *Despacho de aduana*. Para la exportación y la importación, en caso de ser necesario.
5. *Otros costes específicos del transporte aéreo*. Como pueden ser, entre otros, los siguientes:
 - a. Cargo por documentación («Emisión del AWB»). La IATA establece el cargo a pagar por la emisión del AWB por la aerolínea o su agente. Aunque la cuantía del cargo se fija de forma general en torno a 15 USD (dólares USA), puede variar localmente de forma considerable, oscilando entre los 6 euros y los 15 dólares (precio negociable).
 - b. Cargo por mercancías peligrosas. Por las atenciones especiales que requieren dichas mercancías. Depende del país de origen del transporte, del de destino (según áreas de la IATA) y de la mercancía de que se trate.
 - c. Cargo por portes debidos. Si el flete es pagadero en destino, se aplica un recargo de aproximadamente un 5%, con un mínimo en torno a 17 euros. Este recargo varía en función del transportista (aerolínea).

- d. Cargo por seguridad. Tras los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001 y posteriores, se han empezado a aplicar unos procedimientos y medidas de seguridad especiales en aeropuertos y vuelos (revisiones, escáneres, etc.) cuyo coste se traslada al usuario.
- e. Cargo por valor. El exportador puede declarar un valor de la mercancía en la casilla «Valor declarado para el transporte» del AWB. En caso de que este valor declarado supere los 19 DEG por kg bruto¹, se aplicará un cargo por valor del 0,75% sobre el exceso del valor sobre los 19 DEG/kg. De esta forma, la aerolínea se responsabiliza por pérdidas, averías o retrasos hasta la cuantía declarada como valor de la mercancía en el AWB. Constituye, por tanto, un mecanismo de **aumento del límite de responsabilidad del porteador**.

Todos estos recargos, así como el propio flete aéreo (tarifa IATA), se le imputarán al vendedor o al comprador de la mercancía transportada en función del Incoterm que acuerden, tal y como se expone en el capítulo siguiente.

Por último, cabe indicar que algunos agentes de carga (transitarios) y aerolíneas permiten solicitar cotizaciones de transporte aéreo a través de sus páginas web. Es el caso, por citar un ejemplo, de la empresa [lcontainers](#).

1 Aproximadamente 24 € al tipo de cambio de 1,249 € = 1 DEG (cotización a 3 de agosto de 2016), límite de responsabilidad del porteador.

Relación de los INCOTERMS con la contratación del transporte aéreo: costes y riesgos

INTRODUCCIÓN A LOS INCOTERMS 2010: DEL CONTRATO DE COMPRAVENTA AL DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

Las operaciones de compraventa internacionales están sujetas a mayores riesgos e incertidumbres que las nacionales por muchas razones. Entre ellas, cabría destacar las ligadas a las diferencias existentes entre el país comprador y el vendedor en materia de idioma, reglamentación de los contratos, y usos y costumbres comerciales. Tampoco conviene olvidar la cuestión de la inseguridad en el cobro de la operación y, por supuesto, la mayor complejidad de la cadena logística (gestión y documentación aduanera, transporte internacional, seguros, etcétera.) que se precisa para su desarrollo.

Por todo ello, se requería una normalización en los diferentes ámbitos de las operaciones. En concreto, respecto de la compraventa, dicha normalización se ha conseguido en gran parte mediante el uso de los llamados Incoterms® (de *International Chamber of Commerce Trade Terms*) de la **Cámara de Comercio Internacional (CCI)**.

Cabe definir los Incoterms como un **conjunto normalizado de reglas que fijan los términos comerciales en la compraventa de mercancías**, estableciendo las principales obligaciones de las partes intervinientes (vendedor/exportador y comprador/importador) respecto del contrato de compraventa, afianzando así la seguridad jurídica, estandarizando las prácticas comerciales y evitando malentendidos y litigios.

Son de aplicación voluntaria, por lo que requieren de acuerdo previo entre las partes y **estipulación expresa de su uso en el contrato de compraventa**.

Los Incoterms 2010 ordenan y relacionan las obligaciones de vendedor y comprador en una compraventa como se recoge en el cuadro siguiente:

A. OBLIGACIONES DEL VENDEDOR	B. OBLIGACIONES DEL COMPRADOR
A1. Obligaciones generales del vendedor	B1. Obligaciones generales del comprador
A2. Licencias, autorizaciones, acreditaciones de seguridad y otras formalidades	B2. Licencias, autorizaciones, acreditaciones de seguridad y otras formalidades
A3. Contratos de transporte y seguro	B3. Contratos de transporte y seguro

A. OBLIGACIONES DEL VENDEDOR	B. OBLIGACIONES DEL COMPRADOR
A4. Entrega	B4. Recepción de la mercancía
A5. Transmisión de riesgos	B5. Transmisión de riesgos
A6. Reparto de costes	B6. Reparto de costes
A7. Notificaciones al comprador	B7. Notificaciones al vendedor
A8. Documentos de entrega	B8. Prueba de la entrega
A9. Comprobación-embalaje-marcado	B9. Inspección de la mercancía
A10. Ayuda con la información y costes relacionados	B10. Ayuda con la información y costes relacionados

Como se deduce de lo expuesto, existe una estrecha relación entre estas reglas, la operación de compraventa y la gestión del transporte internacional aéreo de las mercancías en la medida en que, mediante la aplicación a un contrato de compraventa de un Incoterm determinado, se determinan las obligaciones de exportador e importador respecto a:

- La contratación del transporte internacional, aéreo en este caso: qué parte corresponde a cada uno, y hasta qué punto.
- La entrega de la mercancía y la transmisión del riesgo (del vendedor al comprador), lo que permite determinar cuál de las partes soportaba el riesgo si se produce un siniestro durante la operación de transporte aéreo.
- Los trámites aduaneros y su documentación y costes asociados.

Sin embargo, quedan fuera del ámbito de regulación de los Incoterms aspectos como el precio de la compraventa o el medio de pago, la transmisión de la propiedad o la norma aplicable a las controversias mercantiles que puedan surgir. Por lo tanto, es conveniente que las partes expresen en el contrato de compraventa sus acuerdos sobre estos aspectos específicos.

Dado que los Incoterms elegidos influyen decisivamente en las obligaciones de las partes en lo que respecta a la gestión del transporte internacional, resulta imprescindible su conocimiento por las partes para:

- Que la empresa exportadora pueda calcular y cotizar precios basados en distintos Incoterms (en función de los costes que debe asumir);
- Que la empresa importadora pueda interpretar los precios de venta de sus diferentes proveedores, determinar el más competitivo y saber qué gestiones deberá realizar;
- Que tanto la empresa exportadora como la importadora conozcan cuáles son sus obligaciones y las cumplan, e identifiquen y exijan el cumplimiento de las que le corresponden a la otra parte.

La CCI actualiza los Incoterms aproximadamente cada 10 años. La versión última es la de 2010, en vigor desde 1 de enero de 2011. Presenta como principales novedades la división entre Incoterms multimodales (EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP y DDP) e Incoterms para transporte marítimo (FAS, FOB, CFR y CIF), una mayor concreción de las obligaciones relativas a la normativa de seguridad y su certificación, la validez de documentos electrónicos y el fomento del uso de los Incoterms en compraventas

interiores, domésticas o nacionales (aquellas que no requieran despachos de aduana).

INCOTERMS MULTIMODALES APLICABLES AL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

En este apartado se exponen las implicaciones prácticas del empleo de los siete Incoterms multimodales, los adecuados para su uso en el transporte aéreo, incluyendo una breve referencia a tres Incoterms para transporte marítimo que suelen usarse en transporte aéreo, lo que resulta desaconsejable:

1. EX WORKS / EN FÁBRICA (EXW)

El vendedor entrega las mercancías (y transmite al comprador el riesgo de los daños a las mismas durante el transporte) cuando las pone a disposición del comprador en su propio establecimiento (del vendedor, u otro lugar), sin cargar en el vehículo de transporte inicial (normalmente un camión para su traslado por carretera hasta el aeropuerto) contratado y enviado por el comprador, ni despachar para exportación. Todos los demás costes de la cadena logística corren por cuenta del comprador, que está obligado a recepcionar la mercancía así entregada.

Con este término, el exportador renuncia al control de su mercancía en sus propias instalaciones, por lo que no podrá optimizar la cadena logística. Puesto que el vendedor no tiene que realizar la carga de la mercancía, ni el despacho de exportación, solo le interesa recurrir a este Incoterm con **paquetería en el ámbito nacional**

o comunitario, pues no se asegura disponer del DUA, o Documento Único Administrativo, de exportación que prueba la salida efectiva de la mercancía y que le puede ser reclamado a efectos fiscales para respaldar la facturación exenta de IVA en la exportación.

2. *FREE CARRIER* / FRANCO TRANSPORTISTA (FCA)

El vendedor efectúa la entrega de la mercancía, asumiendo el coste de su despacho de exportación, cuando la pone a disposición del porteador contratado por el comprador. Si el lugar que especifica el Incoterm son las instalaciones del vendedor, este entrega cuando carga la mercancía en el vehículo contratado por el comprador; si se trata de otro lugar (terminal aeroportuaria, almacén de transitario, etc.), el vendedor debe además gestionar y asumir el coste del transporte inicial hasta dicho lugar, entregando allí sin necesidad de descargar (operación cuyo coste y riesgo corresponden al comprador).

Así pues, FCA aeropuerto implica que el vendedor asume el coste del transporte por carretera desde sus instalaciones hasta el aeropuerto de salida, más el despacho de exportación (si se requiere por ser un envío a un tercer país). En caso de tratarse de FCA almacén vendedor, este solo asume la carga en el camión y el despacho de exportación.

3. *FREE ON BOARD* / EMBARCADO A BORDO (FOB)

Se trata de un Incoterm marítimo (como CFR y CIF) que, por lo tanto, no se adecúa al transporte aéreo. En caso de usarse, implicaría que el exportador efectúa la entrega cuando la mercancía, despachada para exportación, se ha carga-

do a bordo del avión en el aeropuerto de salida. En ese punto finalizan los costes y riesgos para el vendedor.

4. *CARRIAGE PAID TO* / TRANSPORTE PAGADO HASTA (CPT)

El vendedor entrega la mercancía al porteador contratado por él, asumiendo los costes de transporte hasta situar la mercancía en el lugar de destino acordado (habitualmente, el aeropuerto de destino).

Así pues, con CPT aeropuerto de destino el vendedor debe asumir el coste del transporte inicial desde sus instalaciones hasta el aeropuerto de salida, los costes en el aeropuerto (tasas, manipulación, despacho de exportación, etc.) y el coste del transporte aéreo hasta el aeropuerto de destino (incluyendo los recargos en dicho transporte por combustible y otros).

Como los demás Incoterms que empiezan por «C», el uso de CPT implica **una dicotomía entre punto de entrega y lugar hasta el que el vendedor debe contratar y pagar los costes del transporte (en este caso, el aeropuerto de destino)**. La entrega y transmisión del riesgo del vendedor al comprador se presupone en origen, al entregar la mercancía al primer transportista, siempre que no se especifique otro lugar. Así pues, aunque paga el transporte hasta el aeropuerto de destino, el vendedor efectúa la entrega a efectos de la transmisión del riesgo al compra-

dor en sus almacenes, al cargar el envío en el primer vehículo.

Este hecho debe ser valorado por el comprador, que asume el riesgo del transporte desde origen (almacén del vendedor), y debe plantearse la conveniencia de contratar un seguro que cubra dicho riesgo.

5. *COST AND FREIGHT* / COSTE Y FLETE (CFR)

Se trata de un Incoterm marítimo (como FOB y CIF) que, por consiguiente, no se presta al transporte aéreo. En caso de usarse con este medio de transporte, implicaría que el vendedor está obligado a contratar y asumir todos los costes hasta situar el envío en el aeropuerto de destino (aún cargado en el avión), pero entrega la mercancía y transmite los riesgos al comprador en el aeropuerto de embarque (salida), cuando la mercancía se ha cargado a bordo del avión (mismo punto de entrega que en FOB).

Los costes son similares a los de CPT y, por lo tanto, supone el mismo incremento con respecto a FOB (es decir, el flete aéreo y sus recargos) si obviamos la diferencia de costes por la posible cobertura de los mayores riesgos.

6. *CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO* / TRANSPORTE Y SEGURO PAGADOS HASTA (CIP)

Es similar a CPT pero implica una obligación y un coste más para el vendedor, que consiste en la **contratación de un seguro** que cubra los riesgos que asume el comprador por la pérdida o daño de la mercancía durante el transporte internacional aéreo (desde que se entrega en el almacén del vendedor hasta el aeropuerto de destino).

El seguro debe cumplir una serie de requisitos, entre ellos, garantizar una cobertura mínima similar a la de la Cláusula «C» (*Institute Cargo Clauses*, ICC) del Instituto de Aseguradores de Londres (ILU), y un valor asegurado de al menos el 110% de la factura de compraventa (en la moneda de dicho contrato) y deberá dar derecho al comprador, o a cualquier otra persona que tenga un interés asegurable sobre la mercancía, a reclamar directamente al asegurador. Conviene pactar mayores coberturas mediante acuerdo expreso entre vendedor y comprador.

7. *COST, INSURANCE AND FREIGHT* / COSTE, SEGURO Y FLETE (CIF)

Se trata otra vez de un Incoterm marítimo (como FOB y CFR) que, por lo tanto, no se adapta bien al transporte aéreo. En caso de usarse, implicaría los mismos costes que CFR más un seguro en las mismas condiciones del ya comentado para CIP. La entrega, a efectos de transmisión del riesgo del vendedor al comprador, se produce en el mismo punto que en FOB, cuando la mercancía se carga a bordo en el aeropuerto de embarque (salida).

8. *DELIVERED AT TERMINAL* / ENTREGADA EN TERMINAL (DAT)

Es uno de los términos nuevos de la versión de 2010 (junto a DAP): para el vendedor supone contratar y asumir los costes y riesgos del transporte internacional aéreo hasta que se entrega la mercancía, descargada del avión en el aeropuerto de destino. En este caso, **riesgos y costes coinciden y son asumidos por el vendedor hasta el aeropuerto de destino.**

9. *DELIVERED AT PLACE* / ENTREGADA EN LUGAR (DAP)

El vendedor entrega la mercancía cuando la pone a disposición del comprador, sin descargar del medio de transporte, en el lugar de destino designado, normalmente el almacén del comprador u otro punto en el interior del país de destino.

En el caso del transporte aéreo, a los costes que el vendedor asume en DAT habría que sumar los costes en el aeropuerto de destino (tasas, manipulación, recargos, etc.) y el del transporte final hasta el punto especificado en contrato. Habitualmente, el Incoterm contempla un transporte por carretera desde el aeropuerto de destino hasta el almacén del comprador. El único coste que le quedaría pendiente de asumir al comprador sería el despacho de importación.

En lo que a los riesgos se refiere, el vendedor asume por completo los del transporte internacional desde su almacén hasta el punto de destino final del envío, habitualmente el almacén del comprador.

10. *DELIVERED DUTY PAID* / ENTREGADA DERECHOS PAGADOS (DDP)

Con este término, el vendedor **asume en su totalidad la gestión de la cadena logística internacional**, pues entrega en las mismas condiciones que DAP, pero además se hace cargo del despacho en aduana (gestiones e impuestos) a la entrada al país de importación (trámite que se realiza en el aeropuerto de destino en dicho país).

APLICACIÓN PRÁCTICA: COSTES Y RIESGOS EN FUNCIÓN DEL INCOTERM ACORDADO

Determinación de precios en función de los costes

En este apartado se expone cómo puede fijar el vendedor el precio final en función de los costes que le asigna cada Incoterm. A título orientativo, la tabla siguiente recoge el escandallo de costes de exportación que la empresa exportadora debe tener en cuenta para calcular el precio de venta, en función del Incoterm aplicable a la operación de compraventa:

Precio de coste de la mercancía (fabricación)

+ Envase, embalaje adecuado y otros costes y gestiones específicos de la venta internacional (certificado de origen, etc.)

= Precio de coste para la venta internacional

+ Margen comercial o beneficio

= Precio base para la venta internacional

= EXW local vendedor

+ Carga del vehículo (se puede despreciar este coste cuando, como es habitual, la operación se lleva a cabo con personal y medios propios del vendedor)

+ Despacho de exportación (en caso de requerirlo la operación, exportaciones a terceros países fuera de la UE)

= FCA local vendedor

+ Transporte interior hasta local del porteador contratado por el comprador o hasta el aeropuerto de salida

= FCA otro lugar/aeropuerto

+ Costes en el aeropuerto de salida: tasas, manipulación, recargos, etc.

= FOB aeropuerto de salida

+ Transporte internacional aéreo (flete aéreo y sus recargos: combustible, etc.) desde aeropuerto de salida hasta aeropuerto de destino

= CPT aeropuerto de destino = CFR aeropuerto de destino

+ Prima del seguro de transporte

= CIP aeropuerto de destino = CIF aeropuerto de destino

Suponiendo que el coste del seguro (que en CIP o CIF lo asume el vendedor por estipulación del Incoterm) lo asume el vendedor para cubrir sus riesgos

= DAT aeropuerto de destino

+ Costes en el aeropuerto de destino: tasas, manipulación, recargos, etc.

+ Transporte desde aeropuerto de destino hasta local del comprador u otro lugar

= DAP local del comprador/otro lugar

+ Despacho de importación y pago de impuestos

= DDP local del comprador

El cuadro siguiente recoge el reparto de costes entre vendedor y comprador y el momento de la transmisión del riesgo en función del punto de entrega y del Incoterm 2010 acordado:

INCOTERMS 2010: REPARTO DE COSTES EN TRANSPORTE

Coste/Concepto Incoterm	Entrega Lugar de entrega/Transmisión de riesgos	Carga sobre vehículo en origen	Transporte interior en origen (no incluye descarga)	Despacho de exportación	Costes en terminal del aeropuerto de origen: tasas, manipulación, etc.
EXW lugar de entrega	Puesta a disposición del comprador en local del vendedor, sin cargar	C	C	C	C
FCA local vendedor	Local del vendedor cargada sobre medio de transporte proporcionado por comprador	V	C	V	C
FCA otro lugar	Puesta a disposición del porteador designado por el comprador sobre vehículo, sin descargar	V	V ¹	V	C
FOB Aeropuerto de embarque	La mercancía se encuentra a bordo del avión en el aeropuerto de embarque	V	V ¹	V	V
CPT/CFR Aeropuerto de destino	CPT: En su defecto, y ante varios porteadores, cuando se entrega al primero CFR: Cuando la mercancía se encuentra a bordo del avión en el aeropuerto de embarque	V	V	V	V
CIP/CIF Aeropuerto de destino	CIP: En su defecto y ante varios porteadores cuando se entrega al primero CIF: Cuando la mercancía se encuentra a bordo del avión en el aeropuerto de embarque	V	V	V	V
DAT terminal aeropuerto de destino	Cuando la mercancía se pone a disposición del comprador en el aeropuerto de destino descargada del avión	V	V	V	V
DAP lugar de destino	Puesta a disposición del comprador en lugar designado y cargada sobre medio de transporte	V	V	V	V
DDP lugar de destino	Puesta a disposición del comprador en lugar designado, cargada sobre medio de transporte	V	V	V	V

Aclaraciones de atribución y conceptos de coste:

1. Este transporte se refiere al necesario para que el vendedor entregue en los locales del porteador designado por el comprador (normalmente, local de transitario, operador logístico, etc.), o también hasta la llegada a la terminal del aeropuerto de salida.
2. Es opcional su contratación. Si lo considera oportuno, en EXW, FCA y CPT el comprador asegurará el transporte principal (asume sus riesgos), así como podrá hacerlo el vendedor en DAT, DAP y DDP. En general, excepto en CIP y CIF donde existe obligación, cada parte podrá contratar seguro por las fases de la cadena logística cuyo riesgo asuman, en función de cada Incoterm.

ENTRE VENDEDOR (V) Y COMPRADOR (C) AÉREO INTERNACIONAL

Transporte aéreo principal	Seguro	Despacho de importación	Descarga en terminal de destino	Costes en terminal del aeropuerto de destino: tasas manipulación, etc.	Transporte interior (destino)	Descarga de vehículo
C	C ²	C	C	C	C	C
C	C ²	C	C	C	C	C
C	C ²	C	C	C	C	C
C	C ²	C	C	C	C	C
V	C ²	C	C/N ³	C	C	C
V	V	C	C/N ³	C	C	C
V	V ²	C	V	C	C	C
V	V ²	C	V	V	V	C/N ³
V	V ²	V	V	V	V	C/N ³

3. Se atribuyen al vendedor si el contrato de transporte así lo especifica. En CPT y CIP, si el contrato formalizado por el vendedor incluye la descarga en la terminal de destino (es usual en transportes aéreos que en el flete aéreo se incluya esta operación), no tiene derecho a reclamarlos del comprador, salvo pacto en contrario. Situación similar se puede presentar respecto a la descarga del vehículo en el punto de entrega final (habitualmente, el almacén del comprador).

Determinación del lugar de siniestro respecto a la entrega y transmisión de los riesgos

Cuando se produce un siniestro a lo largo de la cadena logística internacional de una compraventa, es crucial determinar *dónde* ha ocurrido (el lugar exacto en el que la carga se ha dañado, perdido, etcétera), y cotejarlo con el punto en el que, según el Incoterm pactado, se ha efectuado la entrega de la mercancía, es decir, transmitido efectivamente el riesgo al comprador.

Surgen dos posibilidades con consecuencias bien distintas respecto a la posible reclamación en el contrato de transporte internacional:

- 1. Siniestro posterior a la entrega: riesgo soportado por comprador.** Si la pérdida o daño se ha producido en un punto del transporte internacional posterior al de entrega que indica el Incoterm, el vendedor ya ha entregado la mercancía (ha cumplido su principal obligación según el contrato de compraventa) y el riesgo lo soportaba el comprador, y debe asumirlo él. Así pues, deberá pagar al vendedor esa mercancía, asumir su coste y, en caso de ser posible, reclamar al porteador para ser compensado por el daño o pérdida de la mercancía.
- 2. Siniestro anterior a la entrega: riesgo soportado por vendedor.** Si la pérdida o daño se ha producido antes del momento de entrega que indica el Incoterm, el vendedor aún no había entregado (no había cumplido con su obligación principal a tenor del contrato de compraventa), por lo que debe ser él quien asuma el riesgo y coste (pérdida de la venta, reposición de la mercancía, etc.),

en función de lo pactado por las partes en el contrato de compraventa (el comprador no está obligado a pagar la mercancía). En caso de ser posible (hay que analizar las causas de la pérdida o daño y las condiciones del contrato), el vendedor podrá reclamar al porteador para ser compensado por el daño o pérdida de la mercancía.

Como se ve, la asignación del riesgo se relaciona con la identificación de la parte (vendedor o comprador) que, en su caso, efectuará la reclamación al transportista aéreo en caso de que este sea responsable de la pérdida o daño de la mercancía, a tenor de lo estipulado en el Convenio de Montreal que regula el contrato de transporte internacional aéreo (y objeto de análisis en el capítulo siguiente).

CASO PRÁCTICO DE CÁLCULO DE PRECIOS Y ASIGNACIÓN DE RIESGO

Una empresa fabricante de muebles de diseño de Madrid está negociando con un cliente norteamericano la venta de un lote de sus productos, con envío por vía aérea y destino final en Redmond, ciudad del estado de Washington situada al este de Seattle (aeropuerto de importación).

El envío se compondrá de «mobiliario de diseño para cocina», preparado para su venta final y montaje por técnicos de la empresa destinataria. El envío se expide, ya embalado en 6 bultos, desde el almacén de la empresa hasta el aeropuerto de salida, Madrid-Barajas, desde donde se trasladará en vuelo de línea regular de la compañía Lufthansa hasta el aeropuerto de Seattle y, desde allí, por carretera hasta Redmond, destino final de

la mercancía. Cada bulto, con un peso bruto unitario de 260 kg, incluye 10 *kits* de «mobiliario de cocina».

Para determinar el precio de venta, la empresa considera que deberá sumar 8.000 € de beneficio al coste de fabricación para la exportación, añadiendo los costes que el vendedor deba soportar en función de las obligaciones que le imponga el Incoterm acordado.

Se determinará en primer lugar el precio de venta de este envío para cada uno de los siguientes Incoterms: EXW Madrid; FCA Madrid; FCA almacén Lufthansa en terminal de carga de Barajas; FOB aeropuerto de Madrid-Barajas; CPT/CFR terminal de carga de Seattle; CIP/CIF terminal de carga de Seattle; DAT terminal de carga de Seattle; DAP Redmond y DDP Redmond.

Los datos de la operación son los siguientes:

- Precio de coste unitario de cada kit de «mobiliario de cocina»: 935 €.
- Aeropuerto de carga: Madrid-Barajas.
- Aeropuerto de destino: Seattle.
- Ciudad de destino final: Redmond (Washington).
- Embalaje y etiquetado específico para la exportación (global): 200 €.
- Certificado de origen para exportación: 45 €.
- Coste del transporte por carretera en furgoneta de todo el envío de Madrid al aeropuerto de Madrid-Barajas: 150 €.
- Manipulación (*handling*) y otros gastos en aeropuerto de origen: 75 €.

- Gastos de despacho de exportación: 50 €.
- Flete aéreo (coste global del transporte aéreo entre aeropuertos, que incluye flete, AWB, recargos por combustible, etc.): 1.450 €.
- Prima del seguro de transporte aéreo según condiciones CIP/CIF: 225 €.
- Manipulación (*handling*) y otros gastos en aeropuerto de destino: 75 €.
- Gastos globales de despacho aduanero de importación (gestión e impuestos): 1.600 €.
- Transporte terrestre del aeropuerto de Seattle a Redmond: 240 €.

En aquellos casos en que el vendedor no está obligado a contratar un seguro para el transporte, pero soporta su riesgo, opta por su contratación en las mismas condiciones que cuando se lo impone el Incoterm.

Veamos a continuación el cálculo del precio de exportación en función de cada Incoterm:

1. EXW Madrid

Coste de fabricación: $6 \times 10 \text{ kits} \times 935 = 56.100 \text{ €}$
 + Envase y embalajes..... 200 €
 + Certificado de origen..... 45 €
 + Beneficio..... 8.000 €
 = Precio EXW Madrid = 64.345 €

2. FCA Madrid

+ Despacho exportación.... 50 €
 = Precio FCA Madrid = 64.395 €

3. FCA almacén Lufthansa en Barajas

+ Transporte en camión de Madrid a Barajas..... 150 €

= Precio FCA almacén Lufthansa en Barajas =
64.545 €

4. FOB Aeropuerto de Madrid-Barajas

+ Manipulación y otros gastos en Barajas (tasas,
etcétera)..... 75 €

= Precio FOB Aeropuerto de Madrid-Barajas =
64.620 €

5. CPT/CFR Terminal de carga de Seattle

+ Flete aéreo (y sus recargos)..... 1.450 €

= Precio CPT/CFR Terminal de carga de Seattle =
66.070 €

6. CIP/CIF Terminal de carga de Seattle

+ Prima de seguro..... 225 €

= Precio CIP/CIF Terminal de carga de Seattle =
66.295 €

**7. DAT Terminal de carga de Seattle = CIP/CIF =
66.295 €**

8. DAP Redmond

+ Manipulación y otros gastos aeropuerto Seat-
tle..... 75 €

+ Transporte del aeropuerto de Seattle a Red-
mond.... 240 €

= Precio DAP Redmond = 66.610 €

9. DDP Redmond

+ Despacho importación.....1.600 €

= Precio DDP Redmond = 68.210 €

En función del Incoterm elegido, a continuación se determinará cuál de las partes (vendedor o comprador) asume el riesgo si se produce un siniestro a lo largo de la cadena logística internacional.

Supongamos que ha ocurrido un siniestro en estos puntos:

1. Transporte terrestre de Madrid al aeropuerto de Madrid-Barajas.
2. Durante la manipulación previa a la carga en el aeropuerto de Madrid-Barajas.
3. En el trayecto aéreo entre aeropuertos.
4. En el transporte terrestre entre Seattle y Redmond.

La tabla a continuación indica para cada combinación de Incoterms y punto de siniestro si era el vendedor (V) o era el comprador (C) el que asumía el riesgo en el momento del siniestro, a tenor del punto de entrega indicado en los Incoterms:

Punto\ Incoterms	EXW Madrid	FCA Madrid	FCA Barajas	FOB Barajas	CPT Seattle	CFR Seattle	CIP Seattle	CIF Seattle	DAT Seattle	DAP Redmond	DDP Redmond
1	C	C	V	V	C	V	C	V	V	V	V
2	C	C	C	V	C	V	C	V	V	V	V
3	C	C	C	C	C	C	C	C	V	V	V
4	C	C	C	C	C	C	C	C	C	V	V

El contrato de transporte aéreo internacional

EL CONVENIO DE MONTREAL

Han sido numerosos los intentos de crear un marco jurídico homogéneo y aplicable a todos los contratos de transporte internacional de mercancías por vía aérea. Al tratarse de uno de los medios de transporte más modernos, su regulación nace en el primer tercio del siglo XX.

El primer convenio internacional regulador del contrato de transporte internacional de mercancías fue el Convenio de Varsovia para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional (condiciones, documentación, responsabilidad), más conocido por «Convenio de Varsovia», de 12 de octubre de 1929. El Convenio, asimismo conocido como «Sistema de Varsovia», fue objeto

de numerosas actualizaciones a lo largo del siglo XX, entre otras, el Protocolo de La Haya de 1955, los Protocolos de Montreal de 1975, etc.

La necesidad de actualizar el sistema de responsabilidad del Convenio de Varsovia y establecer un marco legal más unificado y sencillo impulsó los trabajos de la [Organización de la Aviación Civil Internacional \(OACI\)](#) que concluyeron con la aprobación, el 28 de mayo de 1999, del [Convenio de Montreal](#), en vigor desde el 4 de noviembre de 2003. España lo ratificó y se publicó en el *BOE* de 20 de mayo de 2004, entrando en vigor el 28 de junio de ese mismo año.

Los principales aspectos prácticos de este convenio son los siguientes:

- El expedidor es responsable de la exactitud de los datos sobre la mercancía consignados en la carta de porte (AWB); de los daños que sufra el porteador como consecuencia del incumplimiento de dicho deber; de suministrar los documentos requeridos para los despachos aduaneros de exportación e importación.
- El destinatario puede exigir al transportista aéreo desde la llegada de la mercancía al aeropuerto de destino la entrega de la misma, a cambio del pago del flete aéreo, en su caso.
- La responsabilidad del transportista se extiende a toda la duración del transporte aéreo y también al daño causado por destrucción, pérdida o avería de la mercancía ocurrida durante el mismo; la indemnización se cuantificará en función del valor de la mercancía en el aeropuerto de destino.

- El transportista puede quedar exonerado de su responsabilidad probando que la destrucción, pérdida o avería se ha producido como consecuencia de la naturaleza o vicio propio de la mercancía (mercancía en mal estado), defecto de embalaje, guerra y otras circunstancias especificadas (consideradas como causas de fuerza mayor), así como si demuestra la negligencia u otra acción u omisión indebida de la persona que pide indemnización, y que esta causó el daño o contribuyó a él (por ejemplo, retraso en el transporte por falta de documentación que el exportador no presentó y que se necesita para el despacho aduanero de exportación).
- El transportista es asimismo responsable del retraso en la entrega de la mercancía, aspecto que cobra especial relevancia en el transporte aéreo, pues muchas mercancías se envían por este medio debido a la urgencia de los plazos de entrega.
- El límite de responsabilidad del transportista por destrucción, pérdida, avería (daño a la mercancía que reduce su valor) o retraso se fija en 19 DEG por kilogramo bruto¹. Su cotización a 15 de noviembre de 2016 se situaba en 1,26977 euros, lo que implica que el límite de responsabilidad se situaba en dicha fecha en torno a 24 € por kg. La cotización del DEG frente al euro es bastante estable en una banda que oscila entre 1,1 y 1,3 € por DEG, por lo que el límite de responsabilidad del porteador se mantiene entre 21 € y 25 € por

1 El artículo 24 del Convenio de Montreal especifica como límite de responsabilidad del porteador 17 DEG por kilogramo, pero recoge en sus artículos finales la forma de actualización de dicho límite. En aplicación de dichos criterios, el límite ha pasado a ser de 19 DEG/kg desde principios de 2010.

kilogramo bruto. Este límite puede elevarse si así lo pactan las partes mediante una declaración de valor del cargador y el correspondiente pago al transportista de una suma suplementaria (aparece en el AWB como «cargo por valor»); en este caso dicho valor declarado sustituye al límite que se calcule a partir de los 19 DEG.

- Resulta lógico que el límite de responsabilidad del porteador aéreo sea el más elevado de los que determinan las distintas normativas aplicables a los contratos en los distintos medios de transporte², pues la mercancía que se transporta en avión suele ser de alto valor y/o requiere un transporte urgente: productos perecederos, moda, componentes, muestras, medicamentos, productos ópticos, prensa, etc.
- La entrega de la mercancía al destinatario sin que este formule reclamación alguna presupone, salvo prueba en contra, que la misma se ha recibido en buen estado y de acuerdo a lo estipulado en la carta de porte (AWB).
 - En caso de daño a la carga (lo que se entiende por avería), se debe formular reclamación por escrito a la aerolínea en un plazo máximo de 14 días desde que la mercancía se entregó al destinatario.
 - En caso de retraso se debe presentar una protesta o reclamación en un plazo de 21 días desde la entrega.

2 Para carretera se establece en 8,33 DEG/kg, por ferrocarril en 17 DEG/kg y por vía marítima, en 2 DEG/kg.

- En caso de siniestro, y si la aerolínea no quiere atender la reclamación, o su propuesta de indemnización no se considera correcta, se puede formalizar una reclamación judicial. El Convenio de Montreal estipula que dicha reclamación judicial se puede presentar en los juzgados de un Estado contratante, del domicilio del transportista o del lugar de destino. Es posible, como alternativa a la vía judicial, el acuerdo expreso y por escrito entre las partes, de sometimiento a un arbitraje que, en todo caso, aplicará el Convenio de Montreal. El plazo para iniciar la acción judicial, es decir, el plazo de extinción del derecho a indemnización, es de 2 años a contar de la llegada a destino, o fecha en que debió haberse producido la misma.

CARTA DE PORTE AÉREO: AIR WAYBILL (AWB)

Concepto y funciones

El conocimiento de embarque aéreo, carta de porte aéreo o *Air Waybill* (AWB) es un documento de transporte *no negociable* y, por tanto, no endosable. Entre sus principales funciones cabe citar las siguientes:

1. Prueba documental del contrato de transporte

El AWB es la prueba de que existe un contrato de transporte internacional de mercancías entre el cargador (normalmente el expedidor) y el transportista o aerolínea. En los casos muy habituales en los que una misma operación se desarrolla en diversos tramos, a cargo de distintas compañías, el AWB es

emitido por la aerolínea que entrega en destino, y es la que aparece en el encabezado y casilla correspondiente del AWB.

2. Recibo de la carga por el transportista

Como en todas las cartas de porte, esta es una de sus funciones principales. Actúa como prueba de que las mercancías objeto del contrato de transporte fueron puestas a disposición del transportista para su entrega al destinatario. En concreto, el ejemplar número 3 (azul) del AWB queda en poder del expedidor para cumplir esta función.

3. Hoja de instrucciones al transportista sobre manipulación y conservación de la carga

El expedidor/cargador puede y debe especificar en el AWB muy claramente cuantas observaciones, instrucciones y cuidados procedan respecto a las mercancías. En los casos más comunes, se trata de instrucciones sobre manipulación (mantener en vertical, mercancía frágil, etc.), temperatura, seguridad (carácter peligroso de la mercancía), etc.

4. Recibí del destinatario

Cuando el destinatario firma el AWB para recoger en destino la mercancía, lo convierte en prueba para la aerolínea de la entrega efectiva de la mercancía al destinatario (o consignatario).

5. Certificado de seguro de transporte

En el AWB se puede cumplimentar la casilla «Valor asegurado para el transporte», en cuyo caso se asegura la carga con la compañía aseguradora del transportista y según sus condiciones de cobertura, suma asegurada, prima, etc. Constituye una

alternativa a la contratación de un seguro de transporte con una compañía aseguradora ajena al transportista.

Formalización y formato del AWB

Aunque en la actualidad se están implantando procesos de generación de documentos electrónicos, incluido el contrato de transporte aéreo (*e-freight*), con el fin de sustituir al papel y agilizar las operaciones, el formulario tradicional prenumerado de AWB, emitido siguiendo las instrucciones de la IATA, sigue utilizándose mayoritariamente. Consta de 3 originales y 6 copias.

El AWB lo emite la aerolínea (en los casos infrecuentes en que el cargador contrata directamente con ella) o el agente de carga IATA. Los destinatarios de los 3 ejemplares originales son:

- Original 1, verde, para el transportista emisor: «*for the carrier*»).
- Original 2, rosa, para el destinatario (importador): «*for the consignee*».
- Original 3, azul, queda en poder del expedidor (exportador): «*for the shipper*».

El AWB es el contrato de transporte cuyo formato y forma de emisión más estandarizado está, ya que sigue unas instrucciones muy precisas y técnicas de la IATA, que además se someten a actualizaciones periódicas.

También es el contrato de transporte en cuyo anverso se reflejan más datos y casillas, y además la mayoría de ellas se complimentan con códigos

de letras, números o alfanuméricos. Cada casilla y dato del AWB refleja un aspecto del contrato y sus condiciones.

Entre los más importantes cabe citar los siguientes: numeración del AWB, aeropuerto de salida, transportista/s y transbordos, expedidor, destinatario, agente IATA, aeropuerto de destino, moneda y cargos por peso y valor, valor declarado para el transporte, aduanas y seguro, datos e instrucciones para la manipulación, descripción de la carga (peso y número de bultos) y su tarifa aérea, recargos al flete y su tipo así como si han de pagarse al agente de carga o a la aerolínea, fecha y lugar de emisión, etc.

Clausulado de la IATA

El reverso del AWB recoge el clausulado con todas las condiciones del contrato de transporte y concreta aspectos no especificados en el Convenio de Montreal. Este clausulado se acuerda y actualiza en el marco de la IATA, en concreto en la [Cargo Services Conference \(CSC\)](#).

Algunas de las estipulaciones incluidas en este clausulado tipo se refieren a aspectos como la normativa aplicable al contrato internacional (Convenio de Montreal), el límite de responsabilidad del porteador así como su posible aumento mediante una declaración de valor y pago de un cargo, la asunción de la responsabilidad de pago del transporte por parte del expedidor ante impago del destinatario (si así se pactó), exclusión o limitación de la responsabilidad exigible a los agentes del transportista, posibilidad del transportista de cambiar ruta y medio de transporte, plazos de reclamación y transportistas objeto de la misma, responsabilidad y obli-

gaciones del expedidor respecto a envase, embalaje y declaraciones, etc.

EJEMPLO DE FORMALIZACIÓN DE CARTA DE PORTE AÉREO

Vamos a utilizar los datos de una operación de exportación por vía aérea para ver las instrucciones de cumplimentación e interpretación de un AWB. Estas instrucciones son un resumen de las emitidas por la IATA para formalizar el AWB, según se publican en las *TACT RULES*. Los ejemplos y cifras que se citan son de un AWB real, si bien se han modificado los nombres de las partes contratantes.

El impreso del AWB lleva un número de once dígitos: los tres primeros identifican a la compañía aérea emisora y los ocho restantes, asignados de forma correlativa por la propia aerolínea, identifican el envío y sirven para buscar información acerca de su estado en Internet, en las webs de la aerolínea o del transitario (servicio de localización o *tracking*).

Descripción del caso: FLORIMUR es una empresa dedicada a la producción y venta de planta y esquejes. Ha acordado con un cliente neozelandés la venta de una partida de sus productos (Esquejes de clavel sin raíz) en condiciones CPT Terminal aeroportuaria de Auckland (Nueva Zelanda). Para cumplir con sus obligaciones, ha contactado con su agente de carga habitual, IBEREXPRESS, que ha gestionado todo el proceso de contratación y la emisión del AWB de la operación. El resto de datos de la operación se exponen a continuación, junto a la explicación de la cumplimentación de las distintas casillas del AWB, precedidos de la indicación «Ej.».

1A		1		1B		1A-1B																																					
NOMBRE Y DIRECCIÓN DEL EXPEDIDOR Shipper's Name and Address						NO NEGOCIABLE AIR WAY BILL CARTA DE PORTO AÉREO (CONDOMINIO AÉREO)						1C																															
2						LAS COPIAS 1 Y 2 Y 3 DE ESTA CARTA DE PORTO AÉREO SON ORIGINALES Y FORMAN LA MISMA UNIDAD. SE ENTIENDE QUE LA MERCANCÍA HA SIDO REVISADA POR SU TRANSPORTISTA EN ADECUADO BUEN ESTADO Y CONDICIÓN (SALVO INDICACIONES EN CONTRARIO) Y CONFORME A LAS CONDICIONES DEL CONTRATO AL SERVICIO. SI LA MERCANCÍA PUDIERA SER TRANSPORTADA POR OTROS MEDIOS, INCLUIDO POR CARRETERA O POR OTRO TRANSPORTISTA, A MENOS QUE EL EXPEDIDOR DE INDICACIONES ESPECÍFICAS EN CONTRARIO EN EL PRESENTE CONDOMINIO Y EL EXPEDIDOR ACEPTA QUE LA DISTRIBUCIÓN PODRÁ SER TRANSPORTADA A TRAVÉS DE PUNTOS DE ESCALA INTERMEDIOS QUE EL TRANSPORTISTA CONSIDERE APROPIADOS Y LLAMA LA ATENCIÓN DEL APODERADO SOBRE EL "TIPO" SOBRE LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD DE LOS TRANSPORTISTAS."																																					
NOMBRE Y DIRECCIÓN DEL DESTINATARIO Consignee's Name and Address						INFORMACIÓN CONTABLE/ Accounting Information																																					
4																																											
AGENTE DEL TRANSPORTISTA EMISOR, NOMBRE Y CIUDAD Issuing Carrier's Agent Name and City																																											
6																																											
CÓDIGO IATA DEL AGENTE			Nº DE CUENTA																																								
7																																											
AEROPUERTO DE SALIDA (DIRECC. Y TRANSPORTISTA) Y RUTA SOLICITADA																																											
9																																											
A		11A		Nº TRANSPORTISTA		A		11C		POR		A		11E		POR		A		11F		MONEDA		12		PESO/ VALOR		14		14		15		15		VALOR DECLARADO PARA TRANSPORTE		16		VALOR DEL ADEUDO		17	
AEROPUERTO DE DESTINO						NÚMERO/ FECHA		NÚMERO/ FECHA		VALOR A SEGURO						20																											
18																																											
DATOS E INSTRUCCIONES PARA MANIPULACIÓN																																											
21																																											
												21A																															
Nº BULTOS		PESO BRUTO		KGS LB		CLASE TARIFA		Nº TARIFA ESPECÍFICA		PESO A COBRAR		TARIFA/ CARGO		TOTAL		NATURALEZA Y CANTIDAD DE LA MERCANCÍA																											
22A		22B		22C		22E		22E		22F		22G		22H		22I																											
22J		22K												22L																													
PAGADO		CARGO POR PESO		DEBIDO								OTROS CARGOS																															
24A				24B								23																															
CARGO POR VALOR																																											
25A				25B																																							
IMPUESTOS																																											
26A				26B																																							
TOTAL OTROS CARGOS A PAGAR AL AGENTE												El expedidor certifica que los datos aquí consignados son correctos y que en caso de extenderse la mercancía artículos peligrosos, estos han sido descritos detalladamente y se encuentran en condiciones adecuadas para su transporte aéreo de acuerdo con el Reglamento sobre Artículos Peligrosos que sea aplicable.																															
27A				27B								31																															
TOTAL OTROS CARGOS A PAGAR AL TRANSPORTISTA												FIRMA DEL EXPEDIDOR O DE SU AGENTE																															
28A				28B																																							
TOTAL PAGADO				TOTAL DEBIDO																																							
30A				30B								32A		32B		32C																											
CAMBIO APLICADO						A COBRAR EN MONEDA DESTINO						FORMALIZADO EL (FECHA) EN (LUGAR) FIRMA DEL TRANSPORTISTA EMISOR O DE SU AGENTE																															
PARA USO EXCL. DEL TRANSPORTISTA EN DESTINO						CARGOS EN DESTINO						TOTAL CARGOS EN DESTINO						1A-1B																									

Cumplimentación del AWB, según los números indicados

1A. Los tres primeros dígitos indican la compañía. Ej.: Singapore Airlines: 618.

1. Aeropuerto de Salida. Código IATA de tres letras del aeropuerto. Ej.: Alicante: código ALC.

1B. Número de serie. Número de serie de ocho dígitos incluyendo un número de control. Ej.: 24536279. Se colocará un guión entre 1A y 1B solamente en las esquinas superior e inferior derechas.

1C. Nombre y dirección del transportista emisor. Aparece siempre en este encabezado la aerolínea que va a entregar en destino. Ej.: SINGAPORE AIRLINES.

2. Nombre y dirección del expedidor. Ej.: FLORIMUR. Murcia.

4. Nombre y dirección del destinatario. Ej.: FLOWERIMPORTER. Auckland. Nueva Zelanda.

6. Agente del transportista. Ej.: IBEREXPRESS, S. L.

7. Código IATA del Agente. Ej.: 78-9 7040 XX15.

9. Aeropuerto de Salida. Ej.: Alicante/Spain.

11A. Código IATA de tres letras del aeropuerto de destino o primer punto de transferencia. Ej.: LHR (Heathrow). Reino Unido.

11B. Primer transportista. Nombre completo del primer transportista, o su código IATA de dos letras. Ej.: BD (British Midland Airways, Ltd.).

11C. Código IATA de tres letras del segundo aeropuerto de transferencia. Ej.: SIN (Aeropuerto de Changi en Singapur).

11D. Código IATA de dos letras del segundo transportista. Ej.: SQ (Singapore Airlines).

11E. Código IATA de tres letras del aeropuerto de destino. Ej.: AKL (Aeropuerto de Auckland. Nueva Zelanda).

11F. Código IATA de dos letras del tercer transportista. Ej.: SQ (Singapore Airlines).

Este transportista entrega al destinatario en la terminal de Auckland.

Comentario: En caso de haber más de 3 tramos aéreos (no cabrían en el AWB), se detallarán siempre el primero y último, pudiendo omitirse algunos intermedios.

12. Moneda. Código ISO de tres letras correspondiente a la moneda local del aeropuerto de origen. Todos los importes se reflejarán en la misma moneda. Ej.: EUR (Euro).

14A y 14B. Cargo por peso y por valor. Se marca con una «X» la casilla correspondiente según sea pagado o debido. Los importes que se reflejan después en las casillas 24A, 25A o 24B, 25B deben ser siempre a porte pagado o a porte debido en su totalidad. Ej.: Se ha usado otra forma, que es marcar «D» de debidos o «P» de pagados. En este caso el «Cargo por peso/valor» es pagado (P), en consonancia con el Incoterm CPT aeropuerto de destino acordado (el transporte aéreo lo paga el exportador).

15A, 15B. Otros cargos en origen. Se marcará con una X la casilla correspondiente según sean pagados o debidos. Los importes reflejados después en las casillas 27A, 27B, 28A, 28B deben ser pagados o debidos en su totalidad. Ej.: Se ha usado otra forma, que es marcar «D» de debidos o «P» de pagados. En este caso los «Otros cargos» son pagados (P), en consonancia con el incoterm CPT aeropuerto de destino (el transporte aéreo lo paga el exportador).

16. Valor declarado para el transporte. Se especifica el valor declarado por el transporte en caso de que el expedidor lo quiera declarar. En caso contrario se pone NVD (*No Value Declared*), como en el ejemplo.

Comentario: Si el valor declarado supera los 19 DEG por kilo bruto, se exige un cargo por valor que es un porcentaje (0,75%) sobre el exceso. En este caso, la aerolínea indemniza en caso de pérdida de la mercancía por ese valor y no por el límite internacional de 19 DEG.

17. Valor declarado para aduanas. Se especifica o se pone NVD como en el ejemplo, o NCV (*No Customs Value*).

18. Aeropuerto de destino. Ciudad de destino, o en caso de que esta tenga más de un aeropuerto, se especifica el nombre del mismo. Ej.: AUCKLAND.

20. Valor asegurado. Si el transportista ofrece un seguro y este es contratado por el expedidor, se especifica aquí el valor asegurado de la mercancía. En caso de no solicitarlo el expedidor, se marca «XXX» o NIL (*No Insurance Load*), o se deja en blanco. Ej.: No se ha marcado nada, lo que equivale a no asegurar la mercancía con la compañía transportista.

21. Datos e instrucciones para manipulación. Toda la información que el expedidor considere necesario aportar para la correcta manipulación y transporte de la mercancía. También se pueden citar los documentos aportados, persona a notificar en destino (importador o su transportista), etc. En caso de mercancía peligrosa, se deben aportar datos sobre la misma y la exigencia en su caso de usar solo avión carguero «CAO» (*Cargo Airplane Only*). Ej.: «ATTACHED DOCUMENTS, ARRIVAL 10:15 PLEASE KEEP IN COOL STORAGE REFRIGERATED (+ 1°C to + 4°C)». Este apunte hace referencia a documentos adjuntos, hora de llegada e instrucciones sobre refrigeración.

21A. Información especial de aduanas (SCI, *Special Customs Information*). Existe una serie de códigos que indican la situación aduanera de una mercancía: libre circulación, sujeta a control de aduanas, etc. Ej. Se ha dejado en blanco a la espera de su despacho de importación en destino.

Datos para el cálculo de las tarifas

22A. Número de bultos. Número de bultos o paquetes que componen el envío. Ej.: 7.

22B. Peso bruto (peso real en báscula). Ej.: 126.

22C. Kilos o libras. Indicar «K» para kilos o «L» para libras. Ej.: K.

22D. Clase de tarifa. Mediante un código se especifica el tipo de tarifa a aplicar. Los códigos más habituales, como se ha visto, son: «M», cargo mínimo; «N», normal de primer tramo hasta 45 kg o 100 kg; «Q», tarifa de cantidad; «B», cargo básico comple-

tado con cargo por kilo («K»); «C», tarifa de mercancía específica o *corate*, etc. Ej.: Q, lo que indica que se aplica la tarifa general por cantidad según el peso tarifario del envío. En este caso, el peso tarifario del envío es 126 kilos.

22E. Número de tarifa específica. Si se va a aplicar una *corate* y se ha especificado C en la casilla anterior, en esta casilla hay que especificar el número de esta tarifa específica (código de 4 cifras). Ej.: en blanco (al aplicarse una tarifa por cantidad).

22F. Peso a cobrar. Peso tarifario, el mayor entre el peso en báscula y el peso de volumen. Ej.: 126. El envío se compone de 7 bultos que miden cada uno (largo por ancho por alto) 55 x 45 x 25 cm. Por lo tanto, para determinar el peso a cobrar: $7 \times 55 \times 45 \times 25 / 6.000 = 72,18$. Comparado con el peso en báscula, resulta como peso tarifario este último, 126 kg.

22G. Tarifa/Cargo. Se fija la tarifa a pagar. Ej.: 12,40. Es el cargo por kilo, indica que se pagarán 12,40 € por kilo de peso tarifario.

22H. Total. El total de tarifa a pagar. Ej.: 1.562,4. Hace referencia al importe total por el flete aéreo: 126 kilos a razón de 12,4 € por kilo.

22I. Naturaleza y cantidad de la mercancía (volumen, etc.). Ej.: Unrooted Carnation Cuttings (esquejes de clavel sin raíz), ORIGIN SPAIN. Se puede especificar además cualquier otro dato que se considere de interés como el origen de la mercancía, la expresión de que el flete esta pagado o debido, el volumen, etc. Ej.: 0,43 m³.

22J, K y L. Totales de números de bultos, pesos brutos y totales de tarifa en su caso. Ej.: 7, 126 y 1.562,4.

Indicaciones sobre los cargos y su pago

23. Otros cargos. Se indican otros cargos producidos en origen mediante una codificación de dos letras, asignada por IATA, a la que se añade una tercera, que será «A» (*Agent*) cuando se haya de pagar al Agente IATA y «C» (*Carrier*), cuando se deba pagar al transportista (aerolínea). La lista de cargos y códigos es muy amplia. Algunos de los más usuales son: AW, emisión del AWB (*Air Waybill fee*); CD, despacho de aduana y manipulación en destino; CH, despacho de aduana y manipulación en origen; FC, tasa por cobro en destino (*Charges collect fee*); FF, carga y descarga (*Loading/Unloading*); IN, primas de seguros (*Insurance Premium*); MY, cargo por combustible (*Fuel surcharge*); PU, Recogida (*Pick-up*); RA, tasa por mercancía peligrosa (*Dangerous goods fee*); SC, cargo por seguridad (*Security charge*); UH, manejo de ULD (*ULD handling*), etc. Algunos de estos recargos y tasas adicionales figurarán en el propio AWB y otros aparecerán en la factura del agente de carga que haya intervenido en la operación. Ej.: AWA 5: cargo por emisión del conocimiento aéreo o AWB (a pagar al agente); SCC 15 cargo por seguridad (a pagar al transportista); MYC 115 cargo por combustible (a pagar al transportista).

Comentario: En nuestro caso, el agente es IBEREXPRESS y el transportista Singapore Airlines. En la factura posterior del agente de carga, este cobra todo lo incluido en el AWB más los costes de otras operaciones que se le hayan encargado (transporte en furgoneta al aeropuerto, documentación, etc.). Del importe total que se le paga al agente de carga IATA, este se queda con los importes que le corresponden (los que acaban con código A) y entrega el

resto al transportista (del que también percibe una comisión por su gestión).

24A, B. Cargo por peso pagado/debido. Se anota donde corresponda el resultado de la casilla 22L (1.562,4). Ej.: Porte pagado (a la izquierda), lo pagará en origen el exportador (en consonancia con el Incoterm CPT).

25A, B. Si la casilla 16 «Valor declarado para el transporte» se ha rellenado con un importe que supone que por kilo el valor de la mercancía supera los 19 DEG, se genera un cargo por valor (porcentaje sobre ese exceso) cuyo importe ahora se especifica en esta casilla, pagado o debido. Ej.: No se ha usado esta posibilidad.

26A, B. Si hay impuestos que gravan la operación además de los que se pagan al transportista, se fijan aquí. Ej.: No los hay, se deja en blanco.

27A, B. Total de otros cargos a pagar al agente. Ej.: 5 € pagados (a la izquierda, en consonancia con CPT).

28A, B. Total de otros cargos a pagar al transportista. Ej.: 130 € pagados (a la izquierda, en consonancia con CPT).

30A, B. Total PAGADO O DEBIDO. Ej.: 1.697,4 € pagados (a la izquierda, en consonancia con CPT).

31. Casilla de certificación del expedidor o su agente. Firma del expedidor o su agente. Ej.: IBEREXPRESS.

32. Formalizado en fecha, lugar, firma del transportista o de su agente. Ej.: 10/7/20XX, Alicante /Spain, IBEREXPRESS.

A continuación se presenta el AWB cumplimentado con los datos de esta operación:

618	ALC	24536279						618-24536279		
NOMBRE Y DIRECCIÓN DEL EXPEDIDOR <small>Shipper's Name and Address</small> FLORIMUR Murcia MURCIA (ESPAÑA)			NO NEGOCIABLE AIRWAY BILL <small>CARTA DE PORTE AEREO (CONOCIMIENTO AEREO)</small>		SINGAPORE AIRLINES					
NOMBRE Y DIRECCIÓN DEL DESTINATARIO <small>Consignee's Name and Address</small> FLOWERIMPORTER Auckland Nueva Zelanda AGENTE DEL TRANSPORTISTA EMISOR, NOMBRE Y CIUDAD <small>Issuing Carrier's Agent Name and City</small> IBEREXPRESS, S.L. Alicante (Spain)			<small>INFORMACIÓN CONTABLE / Accounting Information</small>							
<small>CONDICIÓN Y A LA DEL AGENTE</small> 78-9 7040 XX15			<small>№ DE CUENTA</small>							
<small>AEROPUERTO DE SALIDA (DIRECC. Y TRANSPORTISTA) Y RUTA SOLICITADA</small> ALICANTE/SPAIN										
A	1ER TRANSPORTISTA	A	POR SQ	A	POR SQ	MONEDA	PESO/ VALOR	OTROS	VALOR DECLARADO PARA TRANSPORTAR	VALOR DECL. ADUANAS
LHR	BD	SIN		AKL	SQ	EUR	P	P	N.V.D.	N.V.D.
<small>AEROPUERTO DE DESTINO</small> AUCKLAND			<small>VALOR/ FECHA</small>		<small>VALOR ASEGURADO</small>		<small>SEGURO DE EL TRANSPORTISTA OPIRES UN SEGURO O SEHA SE SELECCIONA DE CONFORMIDAD CON LAS CONDICIONES AL OPIRES, INDICAR EN OTRA EL VALOR ASEGURADO EN LA CABELLA DENOMINADA VALOR ASEGURADO</small>			
<small>DATOS E INSTRUCCIONES PARA MANIPULACIÓN</small> ATTACHED DOCUMENTS ARRIVAL 10:15 PLEASE KEEP IN COOL STORAGE REFRIGERATED (+1°C to +4°C)										
<small>№ BOLSA</small>	<small>PESO BRUTO</small>	<small>WESS</small>	<small>CLASE</small>	<small>№</small>	<small>TARIFA ESPECIFICA</small>	<small>PESO A COBRAR</small>	<small>TARIFA/ CARGO</small>	<small>TOTAL</small>	<small>NATURALEZA Y CONTENIDO DE LA MERCANCIA</small>	
7	126	K	Q			126	12,40	1.562,4	UNROOTED CARNATION CUTTINGS	
7	126	K						1.562,4	ORIGIN SPAIN 0,43 m³	
PAGADO		CARGO POR PESO		DEBIDO			OTROS CARGOS			
1.562,4							AWA: 5		SCC: 15	
CARGO POR VALOR								MYC: 115		
IMPUESTOS										
<small>El expedidor certifica que los datos aquí consignados son correctos y que en caso de contener la mercancía artículos peligrosos, estos han sido descritos detalladamente y se encuentran en condiciones adecuadas para su transporte aéreo de acuerdo con el Reglamento sobre Artículos Peligrosos que sea aplicable.</small>										
TOTAL OTROS CARGOS A PAGAR AL AGENTE								IBEREXPRESS, S.L.		
5								<small>FORMA DEL EXPEDIDOR O DE SU AGENTE</small>		
TOTAL OTROS CARGOS A PAGAR AL TRANSPORTISTA								IBEREXPRESS, S.L.		
130								10/07/XX		
TOTAL PAGADO		TOTAL DEBIDO						ALICANTE/SPAIN		
1.697,4								<small>FORMALIZADO EL (FECHA) EN (LUGAR)</small>		<small>FORMA DEL TRANSPORTISTA EMISOR O DE SU AGENTE</small>
CAMBIO APLICADO		A COBRAR EN MONEDA DESTINO								
PARA USO EXCL. DEL TRANSPORTISTA EN DESTINO		CARGOS EN DESTINO			TOTAL CARGOS EN DESTINO			618-24536279		
Nº3 ORIGINAL for SHIPPER/para el Expedidor										

A continuación se reproduce la factura del agente de carga:

IBEREXPRESS, S.L. CIF: B-53XX7864 CÓDIGO IATA: 78-9 7040 XX15 Ronda de Levante, 100. Alicante (España)			
Consignaciones - Tránsitos - Transportes Internacionales Aéreos y Terrestres			
FACTURA ORIGINAL FACTURA: 000740 FECHA: 15/07/XX		CLIENTE: FLORIMUR Murcia MURCIA (ESPAÑA) ES-30XXX563	
N/REF	S/REF	CTO. AÉREO	ORIGEN/DESTINO
010XX54		618-24536279	AUCKLAND
EXPORTADOR/CONSIGNATARIO	BULTOS	KILOS	TIPO DE MERCANCÍA
FLOWERIMPORTER Auckland (Nueva Zelanda)	7	126	UNROOTED CARNATION CUTTINGS
CONCEPTOS:			IMPORTE EN EUROS:
CERTIFICADO FITOSANITARIO..... DESPACHO DE ADUANAS Y OBTENCIÓN DOCUMENTOS..... FLETE ALICANTE-AUCKLAND.....			15,00 30,00 1.697,4
SUBTOTAL			1.742,4
BASE EXENTA DE IVA			1.742,4
BASE SUJETA A IVA 21%			0,00
TOTAL FACTURA			1.742,4
CONDICIONES DEL TRANSPORTE			
FACTURA ORIGINAL			

CASO PRÁCTICO

Descripción de la operación y cumplimentación del AWB

ALLFLOWER, S.A., es una empresa madrileña domiciliada en Polígono Industrial Norte, parcela 20, dedicada a la producción y comercialización de flor cortada, plantas, esquejes y otros productos ornamentales vegetales. Acaba de formalizar una compraventa con uno de sus principales clientes del continente asiático. Se trata de TRADEFLOWER, LTD., empresa domiciliada en el 100 de Chuo Ku, Tokio, Japón.

La compraventa se ha acordado en condiciones «CPT Aeropuerto Narita de Tokio, Japón. Incoterms 2010». Para cumplir sus obligaciones como vendedor, Allflower ha contactado con su agente de carga IATA habitual, Ibercondor, solicitándole las mejores condiciones para el transporte del envío acordado consistente en flores frescas y plantas.

El transitario ha conseguido una ruta y vuelo desde el aeropuerto de Madrid al de Tokio, con escala en Ámsterdam, que optimiza la operación. El primer tramo entre el aeropuerto de Madrid y Ámsterdam lo efectúa un avión de Iberia. En Ámsterdam se lleva a cabo un transbordo pasando la carga a una aeronave de Nippon Cargo Airlines, que la transporta hasta el aeropuerto de Narita en Tokio. La tarifa entre aeropuertos asciende a 6,45 € por kilo (tarifa de carga general por cantidad), a la que se sumarán los recargos aplicables a la operación.

Las medidas de cada uno de los 8 bultos que componen el envío son 120 cm de alto por 90 de largo y 70 de ancho y su peso bruto en báscula es de 1.200 kg. Así pues:

Peso en báscula = 1.200 kg

Peso de volumen = $8 \text{ bultos} \times 120 \times 90 \times 70 / 6.000 = 1.008 \text{ kg}$

Peso tarifario (el mayor, sobre el que aplicar la tarifa de transporte) = 1.200 kg

En este caso se añaden al flete aéreo 4 recargos, dos de ellos pagaderos al transportista (acaban en «C» de *Carrier*) y otros 2 a pagar al agente (acaban en «A» de *Agent*). Los recargos a pagar al transportista son MYC (recargo por combustible) y SCC (recargo por medidas de seguridad) y los cargos a pagar al agente son AWA (emisión del AWB) y PUA, por la recogida y transporte terrestre desde el almacén del exportador hasta el aeropuerto de Madrid.

El exportador opta por no declarar valor para el transporte ni para aduanas. El resto de datos de la operación se reflejan en el siguiente AWB (del que se presenta el tercer ejemplar, el del vendedor/expedidor) emitido el mismo día del embarque en el aeropuerto de Madrid.

933 MAD		122XX543		933-122XX543		NO NEGOCIABLE AIR WAY BILL CARTA DE PORTE AEREO (CONDICIONADO AEREO)		NIPPON CARGO AIRLINES		
NOMBRE Y DIRECCION DEL EXPEDIDOR Shipper's Name and Address ALLFLOWER, SA Poligono Industrial Norte, p 20 Madrid (ESPAÑA)				LAS COPIAS 1, 2 Y 3 DE ESTA CARTA DE PORTE AEREO SON ORIGINALES Y TIENEN LA MISMA VALIDEZ						
NOMBRE Y DIRECCION DEL DESTINATARIO Consignee's Name and Address TRADEFLOWER, LTD. Chuo Ku, 100 Tokio (JAPÓN) AGENTE DEL TRANSPORTISTA EMISOR, NOMBRE Y CIUDAD Issuing Carrier's Agent Name and City IBERCONDOR Madrid (ESPAÑA)				INFORMACION CONTABLE/ Accounting Information						
CÓDIGO IATA DEL AGENTE 48-7 4536XX13		Nº DE CUENTA								
AEROPUERTO DE SALIDA (DIRECC. 1º TRANSPORTISTA) Y RUTA SOLICITADA MADRID/SPAIN										
A AMS	I TRANS	A TYO	POR KZ	A A	POR POR	MONEDA EUR	PESO/ VALOR P	OTROS P	VALOR DECLARADO PARA TRANSPORTE N.V.D.	VALOR DECL. ADUANAS N.V.D.
AEROPUERTO DE DESTINO TOKIO					VUELO/ FECHA	VUELO/ FECHA	VALOR ASEGURADO	SEGURO: SI EL TRANSPORTISTA OFRECE UN SEGURO Y ESTE ES SOLICITADO DE CONFORMIDAD CON LAS CONDICIONES AL DORSO, INDIQUESE EN CIFRA EL VALOR ASEGURADO EN LA CASILLA DENOMINADA VALOR ASEGURADO		
DATOS E INSTRUCCIONES PARA MANIPULACION PLEASE HANDLE WITH CARE KEEP IN COOL STORAGE REFRIGERATED (+2°C to +4°C) NOTIFY DGF TOKIO						SEI				
Nº MAYUSC.	PESO BRUTO	KGS LB	CLASE TARIFA	Nº ESPECIFICA	TARIFA	PESO A COBRAR	TARIFA/ CARGO	TOTAL	NATURALEZA Y CANTIDAD DE LA MERCANCIA	
8	1.200	K	Q			1.200	6,45	7.740	FRESH FLOWERS AND PLANTS ORIGIN FROM SPAIN 6,048 M3	
8	1.200	K						7.740		
PAGADO		CARGO POR PESO		DEBIDO		OTROS CARGOS				
7.740						AWA: 7		SCC: 175		
CARGO POR VALOR						PUA: 120		MYC: 643		
IMPUESTOS										
TOTAL OTROS CARGOS A PAGAR AL AGENTE										
127										
TOTAL OTROS CARGOS A PAGAR AL TRANSPORTISTA										
818										
TOTAL PAGADO		TOTAL DEBIDO								
8.685										
CAMBIO APLICADO		A COBRAR EN MONEDA DESTINO								
PARA USO EXCL. DEL TRANSPORTISTA EN DESTINO		CARGOS EN DESTINO				TOTAL CARGOS EN DESTINO		933-122XX543		

AWB de la operación

Controversias posibles de la operación y su resolución

1. Pérdida total de la mercancía.

Supongamos que, por causa imputable al transportista, se ha perdido toda la mercancía durante el trayecto entre los aeropuertos de origen y destino. Se trata de determinar la indemnización debida por el transportista en aplicación de la normativa vigente, el Convenio de Montreal de 1999, y qué parte deberá efectuar la reclamación aplicando lo expuesto sobre los Incoterms.

Supongamos que el total facturado por la compraventa asciende a 24.780 € (valor CPT que coincide con el valor de la mercancía en el aeropuerto de destino). Hay que comparar ese valor con el límite de responsabilidad del porteador.

Valor de la mercancía perdida = 24.780 €.

Tipo de cambio del DEG = 1,249 €.

Límite de responsabilidad del porteador = 19 DEG x 1,249 € x 1.200 kg = 28.477,2 €.

En este caso, al situarse el valor de la mercancía por debajo del límite máximo, dicho valor es operativo (se aplica) para cuantificar la indemnización que el destinatario debe reclamar a la aerolínea. Si el límite fuera inferior al valor de la mercancía, la reclamación solo podría formularse por dicho límite.

En cuanto a qué parte, exportador o importador, deberá reclamar al transportista, a tenor de lo dispuesto en el Incoterm CPT, es el importador (comprador) el que soportaba el riesgo en el momento del siniestro (trayecto entre aeropuertos), por lo que el

importador debe pagar la compraventa al exportador y formalizar la reclamación a la aerolínea en destino.

Debe reclamar el destinatario porque, en la venta en condiciones CPT Aeropuerto Narita de Tokio, Japón, Incoterms 2010, el exportador ha efectuado la entrega de la mercancía al ponerla a disposición del primer transportista en origen, es decir, a disposición del agente de carga que efectuó la recogida en el almacén del exportador, en Madrid.

Cabe indicar que si se hubiese pactado la venta en condiciones DAT Aeropuerto Narita de Tokio, Japón, Incoterms 2010, sería el exportador el que debería formalizar la reclamación al porteador pues en tal caso habría sido él quien soportaba el riesgo cuando ocurrió el siniestro, ya que no entregaba hasta el aeropuerto de destino.

2. Pérdida parcial de mercancía.

Supongamos ahora que se entrega el envío, pero no en su totalidad. Cuando el operador logístico, transitario o agente de carga contratado por el comprador para recoger en el aeropuerto de destino el envío procede a la revisión de la mercancía, comprueba que falta uno de los 8 bultos (palés).

Al tratarse de una pérdida parcial, se sigue el proceso descrito para la pérdida total por lo que se refiere a la comparación del valor de la mercancía perdida con el límite de responsabilidad del porteador en función de su peso bruto.

Cada bulto está perfectamente identificado según las normas de la IATA, por lo que se puede determinar que el palé que falta tiene un peso bruto de 150 kilogramos. Por otra parte, del desglose y detalle de la factura de venta se puede probar que la mercancía perdida que se transportaba en ese

palé era la de mayor valor, ascendiendo el mismo a un total de 4.350 €. Aplicando la comparación entre el valor de la mercancía perdida y el límite de responsabilidad de la aerolínea resulta que:

Valor del palé con la mercancía perdida = 4.350 €.

Límite de responsabilidad del porteador = 19 DEG x 150 Kg x 1,249 € = 3.559,6 €.

Por consiguiente, el destinatario, al que le corresponde reclamar al transportista de acuerdo con el Incoterm, no podrá reclamar nada más que por un importe de 3.559,6 €, lo que le genera un quebranto o pérdida económica por la diferencia de 790,4 €.

Esta situación puede prevenirse mediante la contratación de un seguro, ya sea con una compañía externa o con la aseguradora del transportista aéreo. En el segundo caso, se habría declarado el valor facturado total de la mercancía en la casilla valor asegurado del AWB. También cabe hacerlo mediante una declaración de valor inserta en el AWB.

Bibliografía básica y webs recomendadas

BIBLIOGRAFÍA

ASOCIACIÓN DE TRANSITARIOS, EXPEDIDORES INTERNACIONALES Y ASOCIADOS (ATEIA): *Manual de carga aérea*. Valencia: Editorial Atea, 2003.

CABELLO PÉREZ, MIGUEL: *Las aduanas y el comercio internacional*. Madrid: ESIC Editorial, 2009.

CABRERA CÁNOVAS, ALFONSO: *Transporte internacional de mercancías*. Madrid: ICEX, 2011.

CABRERA CÁNOVAS, ALFONSO: *Transporte internacional de mercancías. Aspectos prácticos*. Madrid: ICEX, 2012.

CABRERA CÁNOVAS, ALFONSO: *Transporte internacional marítimo en contenedor*. Madrid: ICEX, 2013.

CABRERA CÁNOVAS, ALFONSO: *Las reglas Incoterms 2010. Manual para usarlas con eficacia*. Barcelona: Marge Books, 2013.

CABRERA CÁNOVAS, ALFONSO: *Logística internacional. Una herramienta para la competitividad*, Madrid: ICEX, 2014.

CÁMARA DE COMERCIO INTERNACIONAL (CCI): *Incoterms 2010*. Barcelona: Comité español de la Cámara de Comercio Internacional, 2010.

GARCÍA TRIUS, ALBERT: *Los 100 documentos del comercio exterior*. Madrid: Global Marketing Strategies, 2009.

IATA: *The Air Cargo Tariff (TACT)*.

PETIT LAVALL, MARÍA VICTORIA: *La responsabilidad por daños en el transporte aéreo internacional de mercancías*. Albolote: Editorial Comares, 2007.

VILA, CARLOS: *Logística de la carga aérea*. Barcelona: Marge Books, 2004.

WEBS RECOMENDADAS

ICEX España Exportación e Inversiones

www.icex.es

Ministerio de Fomento

www.mfom.es

Aeropuertos del Estado y Navegación Aérea (AENA)

<http://www.aena.es>

Entidad Pública empresarial ENAIRE

www.enaire.es/

Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA)

www.iata.org

Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)

<http://www.icao.int/>

Asociación Internacional de Carga Aérea (TIACA)

<http://www.tiaca.org/>

Air Cargo World

<http://www.aircargoworld.com/>

Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI)

www.aci.aero/

Organización Mundial del Comercio (OMC)

<http://www.wto.org/indexsp.htm>

Organización Mundial de Aduanas (OMA)

<http://www.wcoomd.org/en.aspx>

United Nations Commodity Trade Statistics Database

<http://comtrade.un.org/db/>

Cámara Internacional de Comercio (CIC)

www.iccwbo.org

Cámara de Comercio de España

www.camara.es

Federación Española de Transitarios (FETEIA)

www.feteia.org

Icontainers, portal de cotizaciones de transporte aéreo

www.icontainers.com/es/transporte-aereo/

Formación en transporte (web dedicada a la formación en transporte de mercancías)

www.formacionentransporte.es

Cadena de suministro, boletín de noticias

www.cadenadesuministro.es

El vigía: el diario digital del transporte, la logística y las infraestructuras en España

www.elvigia.com

Transporte3.com

www.transporte3.com

Iberglobal. Portal para la internacionalización de la empresa y la economía

www.iberglobal.com

Logística profesional. Información económica sectorial

<http://www.logisticaprofesional.com/>

Empresa exterior. Noticias y comunidad del comercio exterior de España

<http://empresaexterior.com/>

El portal del transporte y la logística

<http://www.logisticaytransporte.es/>

Alfonso Cabrera Cánovas (Murcia, 1973) es Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad de Murcia. Desde 1996 ejerce como profesor de Organización y Gestión Comercial en Formación Profesional de Grado Superior (Comercio Internacional).

Ha impartido numerosos cursos y seminarios a empresarios y profesionales sobre transporte internacional de mercancías y comercio exterior en escuelas de negocios (Asociación para el Desarrollo de la Logística, Iniciativas Empresariales, etc.), cámaras de comercio (Murcia, Lorca) y otras instituciones (Universidad Carlos III de Madrid). Es autor de varios libros relacionados con el transporte de mercancías, la logística y el comercio exterior.

ISBN 978-84-7811-800-7



C U A D E R N O S B Á S I C O S