

UNIDAD 5. LOS DOCUMENTOS DEL TRANSPORTE

5.1. Los Documentos del Transporte

5.2. El Contrato de Transporte

5.3. Documentos de Transporte Marítimo

5.4. Documentos de Transporte Terrestre

5.5. Documentos de Transporte Aéreo

5.6. Documentos Electrónicos

5.7. El Código de Barras como Herramienta de Seguimiento



La documentación del transporte es necesaria para el comprador y el vendedor

El Seguro de Transporte

En un transporte internacional pueden ocurrir múltiples contingencias que pueden dañar la mercancía y producir importantes pérdidas.

En la mayoría de incoterms no existe obligación de contratar ninguna cobertura sobre la mercancía.

Únicamente en los incoterms CIF (para transporte marítimo o vías navegables únicamente) y CIP (para transporte multimodal) se establece la necesidad de contratar por parte del comprador un seguro para la mercancía desde que esta es puesta en manos del transportista hasta que llega al lugar de destino convenido.

Con este tipo de contratación, el momento en el que se transfiere el riesgo sobre la mercancía es anterior a la recepción de la misma por el comprador.

En concreto:

- Para condiciones CIF se traspasa el riesgo en cuanto la mercancía sobrepasa los bordes del buque durante su estiba.
- Para condiciones CIP se traspasa el riesgo en la recepción de la mercancía por la compañía transportista.

5.1. Los Documentos de Transporte

Aun cuando según veremos en el siguiente apartado, el contrato de transporte suele ser un contrato consensual, los documentos de transporte son muy importantes en la medida en que desempeñan diversas funciones que vamos a detallar, y en cuanto que su correcta elección y confección puede llegar a influir en la ejecución de la propia operación y particularmente del medio de pago elegido por las partes en el contrato.

El documento de transporte, o mejor dicho, alguno de sus ejemplares, acredita que las mercancías han sido entregadas por el vendedor al porteador o transportista. Sirve, por tanto, como recibo de la mercancía.

Además de acreditar la entrega de las mercancías que el vendedor hace al porteador, los documentos de transporte reflejan las condiciones del contrato de transporte celebrado entre ambos, sirven para bloquear o ejercer el derecho de disposición o de contra-orden que ostenta el expedidor y, en algunos casos, pueden tener la condición de título-valor representativo de la mercancía (título de tradición).

El derecho de contraorden o de disposición, también llamado derecho de control, es la posibilidad que tiene el cargador de modificar las instrucciones impartidas inicialmente al porteador alterando el destino inicial de las mercancías expedidas.

Este derecho, reconocido en las leyes nacionales y en los Convenios que regulan el transporte internacional por los distintos modos, exige que el documento se presente para su ejercicio.

Obviamente se trata de un derecho limitado, tanto en un sentido temporal, como en la medida en que si el cargador modifica el destino que originalmente había señalado, o realiza cualquier otra modificación admitida, habrá de indemnizar al transportista por los gastos que dichos cambios le ocasionen.

5.2. El Contrato de Transporte

En una operación de comercio internacional, dentro de la logística, resulta fundamental la elección del medio de transporte que se empleará, y, en ello, según hemos visto, podrá influir desde el tipo de mercancía que se transporta, hasta el tiempo en el que se requiere que se complete el envío. Una vez elegido el medio, habrá que concertar un contrato de transporte con el operador por el que hayamos optado.

El contrato de transporte en sí mismo podrá perfeccionarse a través de diversos modos, o lo que es lo mismo, el acuerdo de voluntades que implica puede manifestarse de forma presencial o a distancia, es decir, utilizando algún medio de comunicación que permita la transmisión de la voluntad entre las partes y, por consiguiente, la conclusión del contrato, siempre que exista coincidencia entre ellas en cuanto a sus elementos esenciales.

En definitiva, simplemente estamos apuntando que se admite la celebración de contratos entre sujetos situados en puntos diferentes, y que utilizan para comunicarse entre ellos el teléfono, el fax, el correo electrónico, o cualquier otro medio de comunicación a distancia.

Desde un punto de vista jurídico esto es posible porque los contratos, salvando contadas excepciones, son consensuales, o lo que es lo mismo, se perfeccionan cuando hay un acuerdo de voluntades entre las partes contratantes respecto a los elementos que los componen, y eso significa que la forma en que esa voluntad se represente no es esencial, lo que puede dar lugar a contratos verbales, por escrito en soporte papel tradicional, o celebrados utilizando medios electrónicos (principio de equivalencia funcional).

Esta misma regla general que nos permite afirmar que en su mayoría los contratos no son formales, sino consensuales, es aplicable a los contratos de transporte. Ahora bien, lo habitual es que los contratos se documenten, y que se expida por cada uno de ellos una serie de documentos originales, y multitud de copias.

En el caso de los contratos de transporte es habitual que se utilicen los llamados documentos de transporte, cuya tipología y funciones veremos en este apartado, si bien, conviene advertir también desde el principio que no debe confundirse el término “documento” con el “formato papel”, que no es más que una de las opciones posibles, ya que hoy en día la utilización de los llamados documentos electrónicos, es decir, documentos cuyo soporte no es el tradicional papel, sino el formato electrónico, está plenamente admitida o en fase de experimentación (según el medio de transporte al que nos refiramos).

Aun cuando hemos dicho que el contrato de transporte suele ser consensual, lo normal es que las partes lo recojan por escrito, y en este sentido, las cláusulas contractuales, que suelen venir predeterminadas (porque en la práctica el contrato de transporte suele ser un contrato de adhesión) se incorporan en letra pequeña en el reverso del documento. En algunos casos, no obstante, el documento se redacta de forma abreviada y las cláusulas no constan expresamente en él, sino por remisión a las condiciones generales que pueden consultarse en la compañía de transportes. Se habla en esos casos de documento abreviado o de *short form*.

Es importante, a estos efectos, que el documento de transporte contenga todos los datos que la normativa aplicable requiera para atribuirle una determinada calificación. Hay que tener en cuenta que el contrato de transporte puede estar sometido a la normativa de un determinado país.

5.3. Documentos de Transporte Marítimo

El paradigma de documento de transporte es el que tradicionalmente se ha utilizado en el transporte marítimo, llamado conocimiento de embarque (bill of lading en terminología anglosajona). Tal como ya hemos indicado el conocimiento de embarque cumple todas las funciones que arriba hemos analizado: sirve como recibo de la mercancía, acredita la celebración del contrato de transporte, permite ejercer o bloquear el derecho de contraorden y, dada su condición de título de tradición, permite transmitir las mercancías mientras están en tránsito y constituir derechos reales sobre ella.

5.4. Documentos de Transporte Terrestre

Tanto en el caso del transporte de mercancías por carretera, como por ferrocarril, el documento utilizado recibe el nombre de carta de porte. La carta de porte terrestre cumple las tres primeras funciones a las que nos hemos referido anteriormente, es decir, sirve como recibo de las mercancías, facilita la prueba del contrato de transporte y permite el ejercicio o el bloqueo del derecho de contraorden. No puede considerarse, por consiguiente, documento de tradición.

En el ámbito internacional la carta de porte que se utiliza en el transporte por carretera se somete a un Convenio comúnmente aceptado que se conoce como CMR. Se trata del Convenio de 19 de mayo de 1956 sobre transporte internacional de mercancías por carretera, que no fue publicado en España hasta el año 1974 (BOE de 7 de mayo de 1974, con corrección de errores en el BOE de 15 de junio de 1995). El Convenio ha sido modificado por un Protocolo hecho en Ginebra el 5 de julio de 1978, al que también se adhirió España por Instrumento de 23 de septiembre de 1982 y que ha sido publicado en el BOE de 18 de diciembre de 1982.

5.5. Documentos de Transporte Aéreo

Cuando las mercancías tienen poco peso o volumen o cuando son susceptibles de deteriorarse con rapidez el medio de transporte más idóneo puede ser el aéreo. En ese caso, el contrato se documentará a través de una carta de porte aérea (AWB: *airwaybill*).

La carta de porte aérea quedará sometida a la regulación internacional que en cada caso resulte aplicable, en función de cuáles sean los países de origen y destino. Concretamente podrá ser de aplicación el Convenio de Varsovia de 1929 para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, o sus versiones posteriores, modificadas por el Protocolo de la Haya de 1955 o los Protocolos de Montreal de 1975 (concretamente el nº 4 cambia de forma sustancial el régimen de responsabilidad en el transporte de mercancías).

España ha ratificado todas estas versiones, y actualmente forma parte del Convenio de Montreal de 1999 (ratificación en BOE de 20 de mayo de 2004), lo cual no quiere decir que todos los transportes en los que exista un punto de conexión con España resulte aplicable dicho Convenio, ya que se aplicará aquel Convenio que tengan en común el país de origen y el país de destino.

5.6. Documentos Electrónicos

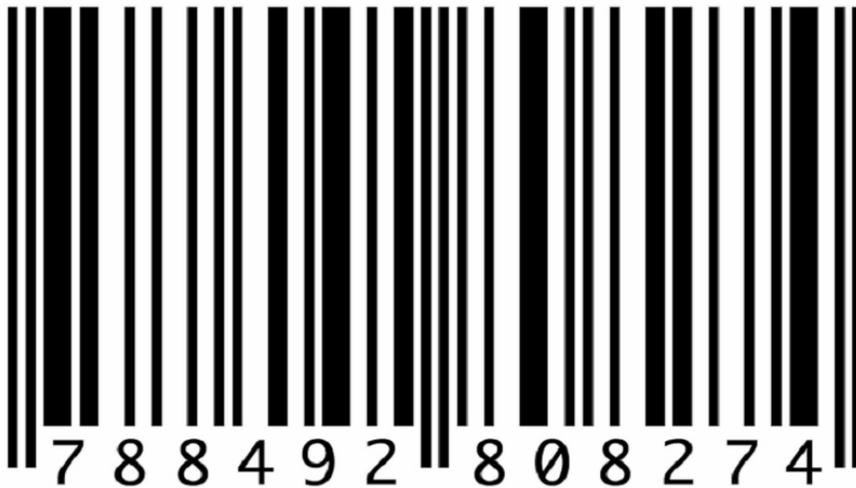
Hoy en día, con la generalización del comercio electrónico, se siente cada vez más la necesidad de dejar de utilizar el documento de transporte en soporte papel para sustituirlo por el formato electrónico.

La regulación está avanzando en este sentido, de manera que los Convenios internacionales han sido reformados en su mayoría para admitir la versión electrónica de los documentos. Así en el transporte por carretera, el Protocolo adicional al Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera de 2008 (CMR) introduce esa posibilidad y ha sido ratificado por España 29 de abril de 2011 (BOE 14 de junio de 2011); en el transporte por ferrocarril, el COTIF80, son las Reglas CIM adjuntas, han sido reformadas por el Protocolo de Vilna de 1999, ratificado por España 7 de junio de 2002 (BOE nº 149, 23 de junio de 2006); y en el transporte aéreo, admitida esa posibilidad por el Convenio de Montreal de 1999, se está implantando en la práctica a través de la Asociación Internacional de Transportistas Aéreos (IATA: *International Air Transport Association*) que desde hace años desarrolla el Proyecto e-freight, del que en el plano jurídico, la Práctica Recomendada 1670 representa el último avance.

En el transporte marítimo es donde se plantean los mayores problemas para la desmaterialización, particularmente cuando se recurre al conocimiento de embarque, al tener este documento carácter de título de tradición y permitir la posesión mediata de las mercancías. Art. 17 de la Ley modelo sobre comercio electrónico de UNCITRAL sintetiza de forma muy clara la problemática que desde el punto de vista jurídico tiene que quedar resuelta al desmaterializar los documentos de transporte: *“en el contexto de los documentos de transporte, es preciso establecer no sólo un equivalente funcional de la información consignada por escrito de los actos mencionados en el art. 16, sino también un equivalente funcional de la modalidad de ejecución de dichos actos que se basa en el empleo de un documento consignado sobre papel.”*

En la práctica está funcionando desde hace tiempo el Proyecto BOLERO (Bill of Lading Electronic Registry Organization), que permite realizar muchas operaciones necesarias para el comercio internacional sin que circulen físicamente los documentos. No obstante se trata de una entidad privada, a la que hay que asociarse previamente para poder utilizar sus servicios.

En las Reglas de Rotterdam son muchos los artículos que se dedican al documento electrónico, pues está claro que presente y futuro han de partir de adaptarse a las necesidades del comercio electrónico, que no tiene marcha atrás.



A través de un código de barras podemos localizar nuestra mercancía

5.7. El Código de Barras

El código de barras es un código basado en la representación mediante un conjunto de líneas paralelas verticales de distinto grosor y espaciado que en su conjunto contienen una determinada información. De este modo, el código de barras permite reconocer rápidamente un artículo en un punto de la cadena logística y así poder realizar inventario o consultar sus características asociadas. Actualmente, el código de barras está implantado masivamente de forma global.

Es un sistema que permite la identificación de las unidades comerciales y logísticas de forma única, global y no ambigua. Este conjunto de barras y espacios codifican pequeñas cadenas de caracteres en los símbolos impresos.

La correspondencia o mapeo entre la información y el código que la representa se denomina simbología. Estas simbologías pueden ser clasificadas en dos grupos atendiendo a dos criterios diferentes:

--Continua o discreta (lineales): los caracteres en las simbologías continuas comienzan con un espacio y en el siguiente comienzan con una barra (o viceversa). Sin embargo, en los caracteres en las simbologías discretas, éstos comienzan y terminan con barras y el espacio entre caracteres es ignorado, ya que no es lo suficientemente ancho. Los tipos de códigos de barras lineales son: EAN, Code 128 Code 39, Code 93, y Codabar.

--Bidimensional o multidimensional: las barras en las simbologías bidimensionales pueden ser anchas o estrechas. Sin embargo, las barras en las simbologías multidimensionales son múltiplos de una anchura determinada (X). De esta forma, se emplean barras con anchura X, 2X, 3X, y 4X. Los tipos de códigos de barras bidimensionales son: PDF417, Datamatrix y Código QR.

Seguimiento de la Mercancía

Los códigos de barras se imprimen en los envases, embalajes o etiquetas de los productos.

Entre sus requisitos básicos se encuentran la visibilidad y fácil legibilidad por lo que es imprescindible un adecuado contraste de colores. Las ventajas del código de barras son agilidad en etiquetar precios pues no es necesario hacerlo sobre el artículo sino simplemente en el lineal, rápido control del stock de mercancías, elaboración de estadísticas comerciales, se imprime a bajos costos, posee porcentajes muy bajos de error, permite capturar rápidamente los datos, los equipos de lectura e impresión de código de barras son flexibles y fáciles de conectar e instalar y permite automatizar el registro y seguimiento de los productos.

La información se procesa y almacena con base en un sistema digital binario donde todo se resume a sucesiones de unos y ceros. La memoria y central de decisiones lógicas es un ordenador electrónico del tipo estándar, disponible ya en muchas empresas. Estos equipos permiten también interconectar entre sí distintas sucursales o distribuidores centralizando toda la información.